

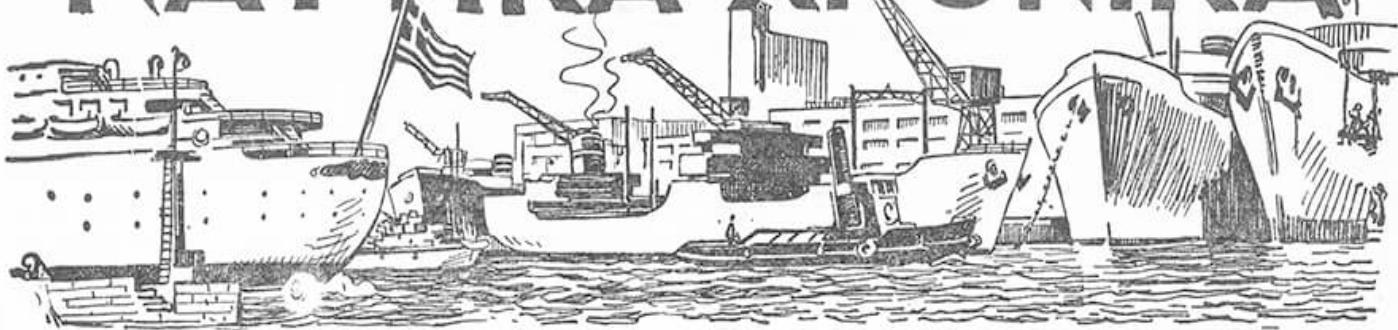
# NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1960

Αρ. Φύλλου 601/360

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ ΚΗ' (ΠΕΡΙΟΔΟΣ Β.)  
ΑΡΙΘΜΟΣ 601/360

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

ΠΕΙΡΑΙΕΣ  
15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1960

ΚΑΙ Ο ΑΓΩΝ ΣΥΝΕΞΙΖΕΤΑΙ....

## Η ΔΙΑΣΚΕΨΙΣ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ. ΔΙΑ ΤΑΣ "ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ,,

ΠΑΝΕΥΡΩΠΑΙΚΟΝ ΤΟ ΜΕΤΩΠΟΝ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΩΝ "ΤΙΟΥΝΙΟΝ,,

"Έκλεισε την 2ον Ιουνίου είς τὸ Λονδίνον μία άκομη ἀπὸ τὰς φάσεις τοῦ συνεχίζομένου ἀγώνος τῆς Διεθνούς τῶν Μεταφορῶν κατὰ τῶν πλοίων σημαιῶν εὐκολίας. Τὴν φορὰν αὐτὴν θετικότερα ἡσαν τὰ ἀποτελέσματα ἀπὸ τῆς ἐλληνικῆς πλευρᾶς. 'Η Π.Ν.Ο. ἔλαβε τὴν ἐντολὴν νὰ συναπτή συμβάσεις. 'Ο κ. Νιάρχος συνεδλήθη μὲ τὴν Δ.Ο.Μ. τὴν συγκαταθέσει καὶ τῆς Π.Ν.Ο.

Πολλὰ ζητήματα ἔξεκαθαρίσθησαν. Καὶ τὸ σοδαρώτερον: Αἱ εὐρωπαϊκαὶ ναυτικαὶ κοινότητες ἀντελήθησαν τὸν ἔξι Αμερικῆς κίνδυνον. Ἀπεκαλύψθη, ὅτι ἡ ἀπειλὴ τῶν «γιούνιον» ἐστρέφετο κατὰ παντὸς πλοίου, μὲ χαρηδότερα ἔσοδα κινήσεως ἔναντι τοῦ ἀμερικανικοῦ. Σημαῖαι εὐκολίας ἀπεκλήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Κάρραν, ὅχι πλέον ἡ λιθεριστὴ καὶ ἡ παναμαϊκή, ἀλλὰ καὶ αὐταὶ τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης.

Πρωταγωνισταὶ εἰς τὴν Διάσκεψιν τοῦ Λονδίνου, τῆς 30ῆς Μαΐου — 2 Ιουνίου, τὰ αὐτὰ πρόσωπα. 'Ο κύκλος εύρυτερος. Τὸ ναυτεργατικὸν τῆμα τῆς Δ.Ο.Μ. καὶ ὅχι ἡ Ἐπιτροπὴ τοῦ Ἀγώνος συνεκλήθη. Οἱ κ.κ. Κάρραν καὶ Χώλλα πάνοπλοι προσῆλθον, ὅπως καὶ ἀνέμεντο. 'Ἐφερον μεθ' ἑαυτῶν τὴν γνωστὴν ἀπόφασιν τοῦ Ακρωταίκου. Κατὰ παντὸς πλοίου — κατὰ τὴν κρίσιν τῶν ἀσυδότων — ἐδήλωσαν, ὅτι θὰ στρέψουν τὴν ἐπίθεσιν.

«Ἐχομεν — ἐδήλωσαν — τώρα τὰ χέρια ἐλέυθερα. Θὰ ἐπιτεθῶμεν κατὰ τῆς ἀσυδοτίας. Καὶ δὲν εἶναι μόνον τὰ λιθεριανά, ποὺ θὰ δεχθοῦν τὴν ἐπίθεσιν, ἀλλὰ καὶ πολλῶν ἄλλων σημαιῶν τὰ πλοια. Μᾶς συναγωνίζονται, μᾶς ὑφαρπάζουν ἐργασίαν ιδικῆν μας».

Ἐντονος ὑπῆρξεν ἐπίσης ἡ διαμαρτυρία των διὰ τὴν ἄρσιν, ὑποδείξει τῆς Δ.Ο.Μ., τοῦ «πίκετιγκ» εἰς τοὺς λιμένας τῶν Μεγάλων Λιμνῶν.

'Ο κ. Πετρουλῆς, μὲ σταθερότητα προήσπισε τὴν ἐλληνικὴν θέσιν. Εἶχεν ύπερ αὐτοῦ ἐκδῆλον τὴν ὑποστήριξιν ὅλων τῶν Εὐρωπαίων συναδέλφων του.

«Εἰς οὐδένα θὰ ἐπιτρέψωμεν — ἐδήλωσεν ἀπαντῶν εἰς τοὺς Αμερικανούς — νὰ θέσῃ ἐν ἀμφιβόλῳ τὴν ναυτικὴν μας παράδοσιν, τὴν ἐπὶ τῶν ἐλληνικῶν πλοίων ὄργανωσιν τῆς ἐργασίας, τὴν ἀσκούμενην ύπερ τοῦ ναυτεργάτου κινητικὴν πρόνοιαν, τὴν πληρότητα τῆς ἐλληνικῆς συλλογικῆς συμβάσεως».

Καὶ ὑπερχρώθη ὁ κ. Μπεκιού, πρὸ τοῦ ἐπαναστατικοῦ μένους τῶν Αμερικανῶν συνδικαλιστῶν νὰ ὑπενθυμίσῃ εἰς αὐτούς, ὅτι ὁ ἀγών στρέφεται κατὰ τῶν σημαιῶν εὐκολίας.

«Ἐλλησμονῆσαμεν — εἴτε — τὸν ἀγώνα μας. Δὲν στρέφομεθα κατὰ πάσης σημαιάς. Προσπάθειά μας εἶναι νὰ ἐπανέλθουν τὰ ἀσυδότα πλοιαὶ εἰς τὰς σημαιῶν τῶν ἐκ παραδόσεως ναυτικῶν χωρῶν».

Τελικῶς ὁ γενικὸς γραμματεὺς τῆς Δ.Ο.Μ. προέτεινε τὴν σύγκλησιν τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Ἀγώνος, ἵνα αὐτὴ ὑπὸ ἡρεμώτερον περιβάλλον λάθη συγκεκριμένας ἀπόφασεις καὶ τὰς ὑποβάλῃ πρὸς ἔγκρισιν εἰς τὴν ὀλομέλειαν τοῦ ναυτεργατικοῦ τμήματος.

Καὶ εἰς τὴν παμφηφεὶ γενομένην τελικῶς δεκτὴν ἀπόφασιν, παρὰ τὰς διαμαρτυρίας τῶν Αμερικανῶν, θεωρούντων αὐτὴν ὡς ἔξασθεντιν τῆς θέσεώς των, ὑπογραμμίζεται, κατ' ἀντίθεσιν πρὸς τὴν παλαιοτέραν, ὅτι ὁ ἀγών στρέφεται κατὰ τῶν πλοίων σημαιῶν εὐκολίας καὶ ὅχι «κατὰ παντὸς πλοίου κρινομένου ὡς ἀσυδότου». 'Η ἀπόφασις ἔχει ὡς κάτωθι:

Α Π Ο Φ Α Σ Ι Σ

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ

Ἡ Συνδιάσκεψις τοῦ Ναυτεργατικοῦ Τμήματος τῆς Δ.Ο.Μ., συνελθοῦσα ἐν Λονδίνων τὴν 30ῆν Μαΐου μέχρι 2 Ιουνίου 1960:

«Ακούσασα τὴν «Ἐκθεσιν Δράσεως τοῦ Εἰδικοῦ Ναυτεργατικοῦ Τμήματος τῆς Δ.Ο.Μ. ἐν σχέσει μὲ τὰ πλοια ὑπὸ σημαιας εὐκολίας»:

«Ἐπικυρώνει ἐνέδη τῶν πολιτικῶν καὶ τὰς ἀρχαὶ ποὺ περιέχονται εἰς προγενεστέρας ἀπόφασεις τοῦ Ναυτεργατικοῦ Τμήματος καὶ τῆς Διεθνούς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος τῆς Δ.Ο.Μ.»

Διακρύσσει ὅτι:

α) Όλαι αἱ ὄργανωσεις ναυτικῶν δυνάμεων τῆς Δ.Ο.Μ. ἔχουν τὸ δικαίωμα νὰ ὑπάρχουν καὶ θεριζεται εἰς τὴν σχετικὴν δηλωσιν ἀρχῶν.

β) Οὐδεμία ναυτικὴ ὄργανωσις δυνάμεως τῆς Δ.Ο.Μ. θὰ παρεχῃ πλημώματα, οἱ ψηφίσεις ἔχουν κυριαρχηθεὶ ἀθέμιτοι καὶ ἔχουν καταταχθῆ ὡς φυγάδες ὑπὸ τῆς ἀρμοδιούς Ἐπιτροπῆς τῆς Δ.Ο.Μ.

«Ἀποφασίζει τὴν ὑπὸ τὴν σύντασιν Ἐπιτροπῆς, ὅποια τὸ θάξηρε ἔχουν νὰ κειρίζεται τὸ θέματα τῆς συνδικαλιστικῆς ἀρμοδιότητος καὶ τῆς ψηφίσεις αἱ ἀποφάσεις θὰ είναι δεօμευτικαὶ δι' ὅλας τὰς ὄργανωσεις δυνάμεως τῆς Δ.Ο.Μ. ἐπὶ τῶν ζητημάτων αὐτῶν.

Καλεῖ τὰς ναυτικὰς ὄργανωσεις δυνάμεως τῆς Δ.Ο.Μ. νὰ πράξουν πᾶν τὸ δυνατόν πρὸς ούναψιν συλλογικῶν συμβάσεων διὰ τὰ πλοία τῆς ἀρμοδιότητος των.

Ἀποφασίζει τὴν ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ. πρόδουσιν εἰς καιρὸν ἐπισκόπουσιν τῆς συντελουμένης προδουσιν εἰς τὸν τομέα αὐτοῦ καὶ τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν περαιτέρω μέτρων περιλαμβανομένης καὶ τῆς ὄργανωσεως μπούκοτάζ, γενικοῦ περιοικοῦ, πρὸς τὸν σκοπὸν ὅπως ἐπιτευχθῇ πληρῆς ουμόρφωσις πρὸς τὴν πολιτικὴν καὶ τὰς ἀρχαὶ τῆς Δ.Ο.Μ.

Μαζὺ μὲ τὴν νέαν ἀπόφασιν διεκρύθησαν εἰς τὸ κατωτέρω εἰδικὸν ψήφισμα καὶ αἱ ἀκολουθήτει κατευθύνσεις κατὰ τὴν διεξαγωγὴν τοῦ ἀγώνος:

ΑΡΧΑΙ ΤΗΡΗΤΕΑΙ ΥΠΟ ΤΟΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΣ ΤΗΣ Δ.Ο.Μ. ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗΝ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΤΑ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΥΠΟ ΣΗΜΑΙΑΣ ΠΑΝΑΜΑ, ΛΙΒΕΡΙΑΣ ΚΑΙ ΧΟΝΔΡΙΑΣ:

α) Μόνον συλλογικαὶ συμβάσεις συναπτόμεναι κατόπιν προηγουμένης ἔγκρισεως ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ. ἐνεργούσης ὡς «Κληρικά Χάσους» θὰ ἀνανιωρίζωνται ὑπὸ τῆς Διεθνούς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος.

β) Οσάκια μία ὄργανωσις συνάπτει συλλογικὴν σύμβασιν μὲ μίαν ναυτιλιακὴν ἐταιρίαν η τοιαύτη σύμβασις δέον, ἐκεὶ ὅπου εἶναι δυνατόν, νὰ καλύπτῃ πᾶν τὰ πλοια τὰ ψηφίσεις αἱ ἀνάγκης εὐκολίας.

γ) Όλαι αἱ ψηφιστόμεναι συλλογικαὶ συμβάσεις, αἱ ψηφίσεις δὲν συμφωνοῦν μὲ τὴν πολιτικὴν τῆς Δ.Ο.Μ., θὰ καταγεγελούν εἰδικούς πλοίους, ὡς ὄργανωσις αὐτῶν ὡς λόγος πλοίου.

δ) Η εφαρμογὴ τῆς πολιτικῆς θὰ λαμβάνῃ ὑπὸ δψιν τὴν δέραν διαχειρίσεως, ὅποιον ἀσκεται τὸ πραγματικὸν ἐλέγχος ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀλλὰ δὲν κατασταται πᾶν τὰ πολιτικὴς οἱ μισθοὶ καὶ οἱ συνθῆκαι ἐργασίας εἰς οἰονόποτε πλοίον ὑπὸ σημαίαν εὐκολίας είναι κάτω τοῦ μεσοῦ ὄρου τῶν μισθῶν καὶ συνθηκῶν εργασίας τῆς Βόρειον Εὐρώπην, τὰ κατώτατα ἐπίπεδα, τὰ ψηφίσεις δέονται νὰ γίνουν ἀπόδεκτά ὑπὸ τῆς Δ.Ο.Μ. θὰ είναι ὁ μέσος τῶν συνθηκῶν ἀμοιβῆς καὶ ἐργασίας ποὺ ισχύουν εἰς τὴν Βόρειον Εὐρώπην.

ΑΠΟΦΑΣΙΣ ΔΙΑ ΤΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ  
· Ή Μικτὴ Συνδιάσκεψις Φορτοεκφόρτων καὶ Ναυτικῶν κ.λ.π.,

· Α π ο φ α ο i z e i :

α) Νὰ καλέση καὶ πάλι τὰς ἀνδιαφερομένας κυβερνήσεις νὰ συνέλθουν ἀπὸ κοινοῦ διὰ νὰ εξεύρουν εἰς τὸ πρόβλημα αὐτό.

β) Νὰ συνεκιοθῇ ὡς ἀνάντιον οιουδίποτε πλοίου σχριμποιοιούντος σημαίαν τινὰ πρὸς τὸν σκοπὸν ἀποψυγίας τῶν ἐνδεικνυμένων μισθῶν καὶ συνθηκῶν εργασίας ὡς καὶ τὰ πολιτικῆς φορολογίας καὶ,

γ) Νὰ επιδιώκῃ ἡ συνάψις καταλλήλων συλλογικῶν συμβάσεων καλυπτούν τοὺς μισθούς, τὰς συνθηκὰς εργασίας καὶ ὅπου ἐλλείπει, τὴν κοινωνικὰς ἀσφαλίου. Αἱ συνάψις συλλογικαὶ συμβάσεις θὰ ὑπογράψωνται μέσω τῶν ὄργανωσεων δυνάμεως τῆς Δ.Ο.Μ. τῆς χώρας ὅπου συσκεπτεῖται ο πραγματικὸς ἐλέγχος τῆς ναυτιλιακῆς διαχειρίσεως καὶ ὅπου παρισταται ἀνάγκη ὑπὸ τοῦ Ναυτεργατικοῦ Τμήματος τῆς Δ.Ο.Μ. μέσω τῆς Διεθνούς Ἐπιτροπῆς Ἀγώνος.

«Ολα ἔσαινον ὅπωσδηποτε ὄμαλως εἰς τὴν Διάσκεψιν, παρὰ τὴν ἐπίδειξην δυνάμεως ἀπὸ μέρους τῶν Αμερικανῶν. Αἱ ἀποφάσεις τῆς ἐνεκρίθησαν παμφηφεὶ.

«Οταν, ομως, ηρχισεν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν Ἀγώνος ὁ καθορισμὸς τῶν ἀρμοδιοτήτων διὰ τὴν σύναψιν τῶν συλλογικῶν συμβάσεων, κατεφάνησαν αἱ ἐπιδιώξεις τῶν Αμερικανῶν. Κάρραν καὶ Χώλλ. Δέν ἐστρέφοντο κατὰ τῶν ὑπερπεντακοσίων πλοίων, δεδηλωμένης ἀμερικανικῆς ιδιοκτησίας, νηολογημένων εἰς τὴν Μοναρχίαν καὶ τὸν Παναμάν. 'Ηξιον τὸ ἀπαντόν. 'Εξήτουν τὴν ἀπόλυτον ἐλευθερίαν νὰ παρεμβαίνουν εἰς οἰονδήπο-



κατάλληλοι ἀνθρωποι. Πρέπει νὰ ἔξευρεθοῦν. Δὲν εἶναι δύσκολον, ἀν τὸ θελήσουν ὅλοι οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν καλὴν τάξιν καὶ τὴν ὄμαλότητα ἐπὶ τῷ πλοίων μας.

Βαρεῖσι θὰ εἶναι οἱ εὐθύναι ὅσων δὲν θελήσουν νὰ συναισθανθοῦν τὸ καθηκόν των. Ἀπειλούμεθα μὲν διάλυσιν.

#### Η ΑΣΦΑΛΙΣΙΣ ΤΩΝ ΠΟΛΕΜΙΚΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ

Εἰκεν ἀποσταλῆ ἀπὸ τὸ ὑπουργείον Ναυτιλίας (Διεύθυνσις Μελετῶν κ. Παγώνης) εἰς τὴν «Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ τὰς Ἐπιτροπὰς τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Νέας Υόρκης μακρὸν ἐρωπατολόγιον ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πλοίων ἐλληνικῆς ιδιοκτησίας ἐπειρωτᾶσθαι πλέοντες.

Ἐπὶ τοῦ θέματος ποχολίθησαν ὑπὸ αἱ στῆλαι αὐταὶ. Ἀνεκινθῆσαν τοῦτο ἀπὸ τὸν κ. Παγώνην κατὰ τὴν τελευταῖαν εἰς Οὐασιγκτῶνα διάσκεψιν τῶν χωρῶν - μελῶν τοῦ N.A.T.O. καὶ προεκάλεσε τὸ ζητήμα ἐνδιαφέροντος ὅλων τῶν ἀντιπροσωπειῶν. Ἀπεισίσθι, ὅπως, βάσει τῆς ἐλληνικῆς προτάσεως, επανασύζητηθῆ τὸ θέμα κατὰ τὴν ἐντὸς τοῦ ἀμέσως προσεχοῦς μέλλοντος νέαν διάσκεψιν. Ἐξυπακούεται, ὅτι κατ' αὐτὸν ὁ κ. Παγώνης θὰ πρέπει νὰ εἶναι ἔτοιμος, ίνα ἐκθέσῃ λεπτομερέστερον τὰ τῆς προτάσεως του. Πρὸς τὸν σκοπὸν ἀκριβῶς τὰς ουμπλορώσεως τοῦ ἀρχικού σχεδίου, τῆς λεπτομερειακῆς καταρτίσεως του απουθύνθη τὸ ἐρωπατολόγιον πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς. Ἀπαντῶντες θὰ καθορίσουν οὗτοι τὴν στάσιν των - τὰ πλοῖα θὰ εἶναι ἐπίτακτα - καὶ θὰ ἀναπτύξουν τὰς ἀπόψεις των. Πλήρως ἐπ' αὐτῶν ἐνημερωμένος ὁ κ. Παγώνης θὰ δυνηθῇ νὰ ἐπαναφέρῃ τὸ ζητήμα πρὸς συζητητούς, προσαρτῶν τὰ συμφέροντα τοῦ ἐλληνικοῦ πλοίου.

Εἰς τὸ κατωτέρω συνοπτικὸν σημείωμα ὁ κ. Κώστας Γράτσος, κατὰ παράκλησιν τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» ἐκθέτει, μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν διαύγειαν σκέψεως καὶ γνώσιν βαθείαν τοῦ δούλου ζητήματος, τὰς ἀπόψεις του. Θὰ χρησιμεύσουν ὡς βάσις διὰ τῶν διαμόρφων τῆς λυσιτελεστέρας κατευθύνσεως ἀπὸ τῆς ἐφοπλιστικῆς πλευρᾶς.

Τὸ σημείωμα τοῦ κ. Γράτσου δημοσιεύεται κατωτέρω:

Δὲν ὑφίσταται καμμίας ἀμφιδούλια, ὅτι τὸ παρὰ τοῦ πλοιάρχου - λιμενικοῦ κ. Π. Παγώνην ἐκπονήθην σχέδιον — μολονότι ἀδιαμόρφωτον εἰσέτι — ἐμφανίζει ἐν τούτοις ἀξιόλογα πλεονεκτήματα καὶ ἀποτελεῖ, κατὰ πάσαν πιθανότητα, τὴν μόνην ἐναπομένουσαν ἴκανοποιητικὴν λύσιν, ἵνα περιληφθῆ ἡ ἐλληνικῆς πλοιοκτησίας ἢ παρ' Ἑλλήνων ἐλεγχόμενη χωρικιότητα εἰς τὸ ἀμερικανικὸν σχέδιον κινδύνων πολέμου. Ὁ κ. Παγώνης ὑπέβαλεν εἰς τὴν «Ἐνώσεων Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» σχετικὸν ἐρωπατολόγιον, μὲ τὴν παραληπτήν, ὅπως διατυπωθοῦν αἱ πρατηρήσεις τῆς ἐπὶ τῶν διαφόρων ζωτικῶν σημείων τοῦ σχεδίου. Κατωτέρω ἀναπτύσσων ἐν συντομίᾳ τὰς ιδικάς μου:

#### A'. ΤΟ ΣΧΕΔΙΟΝ

Θεωρητικῶς, ἡ πρότασις τοῦ πλοιάρχου κ. Παγώνην εἶναι σχεδὸν ἀναγκαστική, δεδομένου ὅτι — συμφώνως πρὸς τοὺς κανονισμοὺς τοῦ N.A.T.O. — ἄμα τῇ ἐκρήξει πολέμου, εἰς τὸν ὅποιον ἐμπλέκονται αἱ χώραι - μελῶν τοῦ N.A.T.O., ὁ ἀλλογενός οὐρανός τοῦ Νορβηγίας καὶ ἡ Ἐλλὰς θὰ ἐτιμωροῦνται οὕτως εἰπεῖν, διότι εἶναι κράτη μικρά.

Τὸ ἐπίμαχον αὐτὸς σημεῖον εἶναι τὸ μέγιστα συζητήσιμαν καὶ ἐνδεχομένως τὸ μόνον δυνάμενον νὰ ὑπονομεύσῃ ὀλόκληρον τὸ Σχέδιον. 7.— Τὴν ἀσφάλισιν τοῦ σκάφους πρέπει νὰ τὴν διαπραγματεύεται καὶ νὰ τὴν συνάπτῃ ἀτομικῶς ἕκαστος πλοιοκτήτης. Τὰ σκάφη θὰ ἀσφαλίζονται τῇ αἰτήσει τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν. Ἡ ἀσφάλισις θὰ εἴναι ἀναγκαστική, ἀλλ' οὐχὶ καὶ αὐτοματική. Η μέθοδος αὕτη ἔχει τὸ προηγούμενόν της εἰς τὴν ἀνάληψιν ἀσφαλίσεως ὅλων τῶν κινδύνων πολέμου ἐκ μέρους πλοιοκτητῶν σκαφῶν ἐσχάτως νηολογήθεντας ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημασίαν, κατὰ τὸ ἄρθρον 13.

8.— Ιδεώδης μέθοδος θὰ ἦτο ἡ πληρωμὴ τῶν ἀποζημιώσεων τοῖς μετρητοῖς, ἀλλ' ἀτυχῶς αὕτη παρουσιάζει τὴν θεμελιώδη ἀδυναμίαν τοῦ πληθωρισμοῦ. Θὰ ἡδύνατο ἵσως ἡ ἐκπτωτικὴς τοῦ νομίσματος νὰ μείσωσῃ ἢ καὶ νὰ ἐξουδετερώσῃ τὴν ἀγοραστικὴν δύναμιν τῆς πληρωθείσης ἀποζημιώσεως.

Τὸ μειονέκτημα τούτο θὰ ἡδύνατο ἐν μέρει νὰ μετριασθῇ διὰ τῆς ἀμέσου πληρωμῆς τῶν ζημιῶν καὶ ἐν περιπτώσει διαφορᾶς, ὡς πρὸς τὴν αἵτησην νὰ θεωρήται ἡ ἀπώλεια, ὡς κίνδυνος πολέμου, ἀφιεμένου ἐκκρεμούς τοῦ καθορισμοῦ τῆς.

Ἄλλα καὶ οὕτω, δίλγοι μόνον πλοιοκτήται, διαμένοντες εἰς περιοχὰς μὴ πολεμοπλήκτους, θὰ ἡσαν εἰς θέσιν νὰ ἐπωφεληθοῦν τοιαύτης εὐκαιρίας πρὸς ἀπανεπένδυσιν τῶν κεφαλίδων των, προστατεύοντες ἑαυτούς ἀπὸ τὸν νομισματικὸν πληθωρισμόν. Ἡ μόνη ἀπομένουσα ἔτερα λύσις εἶναι ἡ ἐν καιρῷ ἀντικατάστασις τῆς χωρικιότητος, γεγονός, ὅμως, πρακτικῶς ἀδύνατον, ὡς πλήρως ἀπεδείχθη εἰς πολέμος περιπτώσεις ἐν Ἀγγλίᾳ μετὰ τὴν λῆσιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου.

9.— Διὰ λόγους εὐθύτητος πρὸς τοὺς μεσίτας καὶ διὰ τὴν πειράν των καὶ ἐπὶ τὸν ἐσωτερικὸν περιπλόκου μηχανισμοῦ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἔργασίας, πρέπει τὸ Κοινὸν Ταμείον νὰ ἐνεργῇ ἀπάσας τὰς συναλλαγὰς του διὰ μεσιτῶν.

Αὐτὸ τοῦτο τὸ Ταμείον δέον νὰ ὑγιανωθῇ κατὰ τὸ πρότυπον ἐνὸς Club καὶ νὰ διευθύνεται παρ' ἐπιτροπῆς Ἐφοπλιστῶν, μεσιτῶν ἀσφαλειῶν καὶ ἀντιπροσώπων τοῦ N.A.T.O., τῶν ὅποιων ἡ παρουσία εἶναι ἀπαραίτητος, καθόστον τὸ N.A.T.O. θὰ δίῃ τὰς κατευθύνσεις, αἵτινες συχνάκις θὰ δημιουργοῦν εἰδικὰ προβλήματα, ὡς πληρωμὴ ἀπώλειας σκαφῶν ἐμπλακέντων εἰς ἐνεργούς πολεμικάς ἐπιχειρήσεις, ἀποδάσεις, ἀνεφοδιασμούς εἰς καύσιμα πολεμικῶν σκαφῶν εἰς πολεμικὰς ζώνας κ.λ.π.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθεισῶν δυσκολιῶν, αἱ ὅποιαι καθιστοῦν προβληματικήν καὶ αὐτὴν ἀκόμη τὴν διατύπωσιν τοῦ τιθεμένου ὑπὸ τὴν αἵγιδα τοῦ N.A.T.O. σχεδίου, ὑπάρχει καὶ ἔτερος παράγων περι-

σιν, πέραν τῶν εἰσφορῶν τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν, αἵτινες εἶναι πολὺ μικραί.

“Οταν λάβῃ τις ὑπὸ σφιντέρων παρατηρήσεις, εἶναι εὔκολον νὰ ἀπαντήσῃ εἰς τὸ ὑπόβαθρον πρός τὴν «Ἐνωσιν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ἑρωτηματολόγιον:

1.— Τὸ «Ιδρυμα Κινδύνων Πολέμου πρέπει νὰ εἶναι ἡ ἀλληλασφαλιστικὸς δργανισμὸς (Club) ἡ Κοινὸν Ταμείον, δεδομένου, ὅτι ἡ ἐλευθέρα ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ ἡδύνατον νὰ καλύψῃ τοιούτους μεγάλους κινδύνους.

2.— Πρέπει τοῦτο νὰ ὑγιανωθῇ ἀμέσως καὶ νὰ ἀρχίσῃ τὴν κάλυψην, ἀν μὴ διῶν, τούλαχιστον μέρους τῶν ἐν καιρῷ εἰρήνης κινδύνων πολέμου, εἰς τρόπον ὃστε νὰ εἶναι πλήρως ὡραγανωμένον ἐν περιπτώσει πολέμου καὶ νὰ ἔχῃ συγκεντρώσει ούσιαστικὸν ἀσφαλιστικὸν κεφάλαιον.

3.— Πρέπει νὰ εἶναι Ὁργανισμὸς μὴ ἀποβλέπων εἰς κέρδη.

4.— «Ἐν καιρῷ εἰρήνης, τὸ Κοινὸν Ταμείον ἡ τὸ Club πρέπει νὰ ἀντασφαλίζεται εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν, ἐν ὅλῳ ἡ ἐν μέρει. (Σχέδιον κ. Γράτσου, Φεβρουαρίου 1959).

5.— Μολονότι, θεωρητικῶς, ἡ ἐγγύησις τῶν συνιστώντων τὸ N.A.T.O. χωρῶν - μελῶν θὰ ἐφαίνεται ἐπαρκῆς, ἐν τούτοις ἐν τῇ πράξει θὰ ἀνευ σημασίας, διὰ πολλούς — προφανῶς — λόγους, τοῦ πρωταρχικοῦ ὄντος τῆς οἰκονομικῆς ἐπιφανείας καὶ εἰς τινὰς περιπτώσεις ἡ συνέπεια κρατῶν τινῶν εἰς τὰς ὑποχρεώσεις ποὺ θὰ ἀνελάμβανον. Μόνον ἡ καθολικὴ ἐγγύησις τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν θὰ ἀξία ὑπολογισμοῦ.

6.— «Ἀφ' ἡς στιγμῆς τὸ N.A.T.O. καθίσταται ὁ ἀπόλυτος κύριος ὅλων τῶν πλοίων τῶν χωρῶν - μελῶν του, θὰ πρέπει νὰ συμβολὴ ἐκάστησης τῶν χωρῶν νὰ εἶναι ἀνάλογος πρὸς τὴν πραγματικὴν πολιτικὴν καὶ στρατιωτικὴν συμβολὴν των, διότι, ἀλλως, χώραι ὡς ἡ Νορβηγία καὶ ἡ Ἐλλὰς θὰ ἐτιμωροῦνται οὕτως εἰπεῖν, διότι εἶναι κράτη μικρά.

Τὸ ἐπίμαχον αὐτὸς σημεῖον εἶναι τὸ μέγιστα συζητήσιμα καὶ ἐνδεχομένως τὸ μόνον δυνάμενον νὰ ὑπονομεύσῃ ὀλόκληρον τὸ Σχέδιον.

7.— Τὴν ἀσφάλισιν τοῦ σκάφους πρέπει νὰ τὴν διαπραγματεύεται καὶ νὰ τὴν συνάπτῃ ἀτομικῶς ἄκαστος πλοιοκτήτης. Τὰ σκάφη θὰ ἀσφαλίζονται τῇ αἰτήσει τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν. «Ἡ ἀσφάλισις θὰ εἴναι ἀναγκαστική, ἀλλ' οὐχὶ καὶ αὐτοματική. Η μέθοδος αὕτη ἔχει τὸ προηγούμενόν της εἰς τὴν ἀνάληψιν ἀσφαλίσεως ὅλων τῶν κινδύνων πολέμου ἐκ μέρους πλοιοκτητῶν σκαφῶν σκαφῶν ἐσχάτως νηολογήθεντας ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημασίαν, κατὰ τὸ ἄρθρον 13.

8.— Ιδεώδης μέθοδος μέθοδος θὰ ἦτο ἡ πληρωμὴ τῶν ἀποζημιώσεων τοῖς μετρητοῖς, ἀλλ' ἀτυχῶς αὕτη παρουσιάζει τὴν θεμελιώδη ἀδυναμίαν τοῦ πληθωρισμοῦ. Θὰ ἡδύνατο ἵσως ἡ ἐκπτωτικὴς τοῦ νομίσματος νὰ μείσωσῃ ἢ καὶ νὰ ἐξουδετερώσῃ τὴν ἀγοραστικὴν δύναμιν τῆς πληρωθείσης ἀποζημιώσεως τοῦ καθορισμοῦ τῆς.

Άλλα καὶ οὕτω, δίλγοι μόνον πλοιοκτήται, διαμένοντες εἰς περιοχὰς μὴ πολεμοπλήκτους, θὰ ἡσαν εἰς θέσιν νὰ ἐπωφεληθοῦν τοιαύτης εὐκαιρίας πρὸς ἀπανεπένδυσιν τῶν κεφαλίδων των, προστατεύοντες ἑαυτούς ἀπὸ τὸν νομισματικὸν πληθωρισμόν. Ἡ μόνη ἀπομένουσα ἔτερα λύσις εἶναι ἡ ἐν καιρῷ ἀντικατάστασις τῆς χωρικιότητος, γεγονός, ὅμως, πρακτικῶς ἀδύνατον, ὡς πλήρως ἀπεδείχθη εἰς πολέμος περιπτώσεις ἐν Ἀγγλίᾳ μετὰ τὴν λῆσιν τοῦ δευτέρου παγκοσμίου πολέμου.

9.— Διὰ λόγους εὐθύτητος πρὸς τοὺς μεσίτας καὶ διὰ τὴν πειράν των καὶ ἐπὶ τὸν ἐσωτερικὸν περιπλόκου μηχανισμοῦ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἔργασίας, πρέπει τὸ Κοινὸν Ταμείον νὰ ἐνεργῇ ἀπάσας τὰς συναλλαγὰς του διὰ μεσιτῶν.

Αὐτὸ τοῦτο τὸ Ταμείον δέον νὰ ὑγιανωθῇ κατὰ τὸ πρότυπον ἐνὸς Club καὶ νὰ διευθύνεται παρ' ἐπιτροπῆς Ἐφοπλιστῶν, μεσιτῶν ἀσφαλειῶν καὶ ἀντιπροσώπων τοῦ N.A.T.O., τῶν ὅποιων ἡ παρουσία εἶναι ἀπαραίτητος, καθόστον τὸ N.A.T.O. θὰ δίῃ τὰς κατευθύνσεις, αἵτινες συχνάκις θὰ δημιουργοῦν εἰδικὰ προβλήματα, ὡς πληρωμὴ ἀπώλειας σκαφῶν ἐμπλακέντων εἰς ἐνεργούς πολεμικάς ἐπιχειρήσεις, ἀποδάσεις, ἀνεφοδιασμούς εἰς καύσιμα πολεμικῶν σκαφῶν εἰς πολεμικὰς ζώνας κ.λ.π.

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ἐκτεθεισῶν δυσκολιῶν, αἱ ὅποιαι καθιστοῦν προβληματικήν καὶ αὐτὴν ἀκόμη τὴν διατύπωσιν τοῦ τιθεμένου ὑπὸ τὴν αἵγιδα τοῦ N.A.T.O. σχεδίου, ὑπάρχει καὶ ἔτερος παράγων περι-

**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

πλέκων τὰ πράγματα, άναφορικῶς μὲ αὐτὴν ταύτην τὴν ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν. Οἱ παράγων ούτος ἔγκειται εἰς τὴν πολύμορφον διάρθρωσίν της ὑπὸ διαφόρους σημαίας, ἀπὸ τῆς παναμαϊκῆς μέχρι τῆς αιδιοτικῆς καὶ αὔριον, ἵσως τῆς Γκάνας ἢ τοῦ Κογκό. Μερικαὶ ἐκ τῶν ἐν λόγῳ σημαῖων — τοῦ Παναμᾶ καὶ τῆς Λιβερίας — θεωρητικῶς μόνον περιλαμβάνονται εἰς τὸ ἀμερικανικὸν σχέδιον κινδύνων πολέμου, ἐνῷ ἄλλαι σημαῖαι, ὡς ἡ τοῦ Λιβάνου καὶ τῆς Αιθιοπίας, ποὺ ἀνήκουν εἰς χώρας — μὲν μέλη τοῦ N.A.T.O. ἢ εἶναι μέλη ἄλλων συμμαχῶν, οὐδαμού περιλαμβάνονται.

Συνεπῶς, διὰ τὴν ἑλληνικὴν πλοιοκτησίαν δύο λύσεις ἀπομένουν: "Ἡ νὰ ίδρυθῃ Κοινὸν Ταμείον ἢ 'Ελληνικὸν Club ἢ νὰ περιληφθῇ ἡ ἑλληνικὴ πλοιοκτησία εἰς τὸ ἀμερικανικὸν σχέδιον. 'Ἡ πρώτη λύσις — προτοθείσα ὑπ' ἐμοῦ τὸ 1959 καὶ οὐδέποτε παρ' οὐδενὸς σοδαρῶς μελετηθεῖσα — θὰ ἥτο ἰδέωδης ἐν καιρῷ εἰρήνης, ἀλλὰ καταστρεπτική ἐν περιπτώσει μεγάλου πολέμου, λόγῳ τῶν μελουσῶν γὰρ καλυφθοῦν ἀξιῶν, ὅπως τῶν δύο δισεκατομμυρίων δολαρίων. Οὐδὲν 'Ελληνικὸν Κοινὸν Ταμείον, ἄνευ ἀντασφαλίσεως, θὰ εἶναι εἰς θέσιν ν' ἀντιμετωπίσῃ τοιαύτας τεραστίας ἀπωλείας. 'Ἐπειδὴ δέ, ἐμπορικῶς ἡ ἀντασφαλίσις θὰ ἥτο ἀδύνατος, ἀπομένει ὅτι μόνον ἡ δι' ἀμερικανικῆς πλαμέσωνς ἀντασφαλίσις θὰ ἥτο ἀποτελεσματική.

Κατὰ τὴν γνώμην μου, πρέπει ἀρέσων νὰ ἀρχίσουν αἱ διαπραγματεύσεις, ὅπως περιληφθῇ ἡ ἡμετέρα χωρητικότης εἰς τὸ ἀμερικανικὸν σχέδιον, ἀπ' εὐθείας ἢ διὰ τοῦ «Κλάμπ Κινδύνων Πολέμου» τῶν 'Ελλήνων πλοιοκτητῶν. 'Ἡ αἴτησις ἡμῶν, μολονότι φαίνεται δύσκολον νὰ γίνηται ἀποδεκτή, δὲν θεωρεῖται παράλογος, τοσούτων μᾶλλον, καθόστον τμῆμα τῆς χωρητικότητος αὐτῆς — τὰ λιβεριανὰ καὶ παναμαϊκά τὰ χρονοναυλωμένα ἀπὸ 'Αμερικανούς — περιλαμβάνεται ἡδη. Τὸ σύνολόν της θὰ παραχωρηθῇ εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας, τὴν μεγαλυτέραν στρατιωτικὴν καὶ ναυτικὴν δύναμιν τοῦ N.A.T.O., ὅπερ θὰ ἐλέγῃ δλας τὰς ναυτικὰς ἐπιχειρήσεις, ἐν περιπτώσει πολέμου.

Εἰς τὰς προσπαθείας μας θὰ ἔχωμεν τὴν ὑποστήριξιν τῶν μεγάλων ἀμερικανικῶν Τραπεζῶν καὶ οἰκονομικῶν ίδρυμάτων, ἄτινα ἔχουν σοδαράς καὶ μακροχρονίους ἐπενδύσεις κεφαλαίων εἰς σκάφη ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας.

KΩΣΤΑΣ Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

\*\*\*

'Ἀποφασιστικῶτερον, δῆμος, ἀντιμετωπίζεται εἰς τὸ Λονδίνον ἀπὸ τὴν ἑκεὶ 'Ἐπιτροπὴν 'Ελληνικῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας τὸ ζῆτημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἑλληνικῶν πλοίων κατὰ κινδύνων πολέμου. Θεωρούν καὶ οἱ ἑκεὶ "Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ ἐπάναγκες νὰ στραφῶμεν πρὸς τὴν 'Αμερικήν, ἵνα αὐτὴ ἀναλάβῃ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων τῶν ἑλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων ἐν περιπτώσει πολέμου. Εἶναι ἡ μόνη δλοκληρωτικὴ τοῦ προβλήματος ἐπίλυσις.

'Ἡ Κυβέρνησις τῆς Οὐασιγκτώνος ἔχει, ἄλλως τε, τὴν πρὸς τοῦτο εὐχέρειαν ἀπὸ αὐτὸν τὸν βασικὸν νόμον περὶ Ναυτιλίας τοῦ 1916.

Καὶ ἔαν καταστὴ ἀνέφικτος ἡ τοιαύτη τοῦ ζητήματος λύσις, εἰσπροῦνται οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν προσφυγὴν εἰς τὸ N.A.T.O. Προτείνουν νὰ συσταθῇ εἰδικὸς ἀσφαλιστικὸς ὄργανος μόνον τοῦ περιπτώσεως πολέμου της Αμερικής, δοτικαὶ δὲ τὰς ἀνελάμβανε τὴν κάλυψιν τῶν πολεμικῶν κινδύνων δι' ὅλα τὰ συμμαχικὰ πλοία καὶ τὰ πληρωματά των.

Πέρσαν, δῆμος, τῶν ἀνατέρω ὑποδείξεων, βῆμα σταθερόν, πολλὰ τὰ καλὰ προσιωνίζουμενον, συνετελέσθη τὰς τελευταίας αὐτάς ἡμέρας εἰς τὸ Λονδίνον. 'Ἡ 'Ἐπιτροπὴ Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας, κατόπιν συνεννοήσεων μετὰ τῶν ἀγγλικῶν ἀσφαλιστικῶν ὄργανων κατέληξεν εἰς τὴν ἀπόφασιν ιδρύσεως ἐν Λονδίνῳ, ἀλληλαγονιστικοῦ ὄργανου (Club) πρὸς κάλυψιν τῶν κινδύνων πολέμου τῶν πλοίων ἑλληνικῶν συμφερόντων, ἀμέσως μὲν διὰ τὴν περίοδον τῆς εἰρήνης, εἰς τὸ μέλλον δὲ κατὰ τὴν περιπτώσειν πολέμου διὰ τῆς προσφυγῆς τῆς ἀντασφαλίσεως τῶν ἐν λόγῳ κινδύνων παρὰ τὴν ἀμερικανικὴ κυβερνήσει, τῷ N.A.T.O. κ.λ.π.

Οἱ κατ' ἄρχοντας δροὶ τῆς ίδρυσεως καὶ τῆς λειτουργίας τοῦ ἐν λόγῳ ὄργανων μόνον εἰσθησαν ὡς ἔξῆς:

1.— Τὸ διευθύνον Διοικητικὸν Συμβούλιον θὰ ἀπαρτίζεται ἀπὸ "Ἐλλήνας.

2.— Ἡ τεχνικὴ διεύθυνσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς εἰδικὸν ἀσφαλιστικὸν γραφεῖον.

3.— Τὰ ἀσφαλιστρα δέονταν νὰ μὴν εἶναι ἀνώτερα τῶν ἡδη καταβαλλομένων εἰς τὴν ἀγοράν. Τούναντίον θὰ καταβληθῇ προσπάθεια ἔξασφαλίσεως κατωτέρων τοιούτων, καὶ,

4.— Θὰ διενεργήται ἀντασφαλίσις ἀρχικῶς μὲν κατὰ 100% εἰς τὰ μεγάλα ἀσφαλιστικὰ ίδρυματα (Lloyd's, κ.λ.π.). Ἀργότερον θὰ ἔχεται στὴν ἀποτέλεσμας τῆς μικροῦ ποσοστοῦ ἐκ μέρους τοῦ

ὄργανος.

Ἐλλείπομεν νὰ ἔπιτυχῃ ἡ προσπάθεια. Εἶναι μία καλὴ ἀπαρχὴ στενωτωράς ἐφοπλιστικῆς συνεργασίας. Καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἀξιοτελεῖσθαι ἔξαρσεως ἡ πρωτοβουλία.

Δέν πιστεύομεν, πάντως, ὅτι διὰ τῆς συστάσεως τοῦ Club δυνατότητα εἶναι νὰ ἐπιλυθῇ τὸ ζῆτημα τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πολεμικῶν κινδύνων τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ἐν καιρῷ εἰρήνης ἡ ἀσφαλίσις πιθανὸν νὰ εἶναι εύκολος καὶ ἐπικερδής. Εἰς τὴν ἀπευκτούσιαν περίπτωσιν πολέμου τοῦ Club θὰ εἶναι ἀνίκανον νὰ καλύψῃ καὶ μικρόν τι, ἐλάχιστον ποσοστὸν τῶν μεγάλων κινδύνων, τῶν ὀπωδήποτε μελλόντων ζημίας σοδαρῶν νὰ ἀποφέρουν εἰς τοὺς ἀσφαλίστας. 'Ἐξ οὐ καὶ τὰς πολεμικὰς ἀσφαλίσεις μόνον τὰ κράτη — τὰ οἰκονομικῶς ισχυρὰ — καλούνται νὰ ἀναλάβουν.

'Ανεξαρτήτως, λοιποῦ, τῆς συστάσεως τοῦ Club, πρὸς τὴν 'Αμερικήν θὰ πρέπει νὰ στρέψωμεν σύντονον τὴν προσπάθειαν. Τὸ θέμα τῶν πολεμικῶν κινδύνων εἶναι τὸ σοδαρώτερον τῆς παρούσης στιγμῆς. Εὐτύχημα ὅτι ἀνεκίνητή ἀπὸ τὸν κ. Παγώνην.

Τὸ προνοεῖν ἀποτελεῖ τὴν προϋπόθεσιν τῆς διατηρήσεως τῶν κεκτημένων. 'Οφείλομεν νὰ ἀντιμετωπίσουμεν τὸ κάθε ἐνδεχόμενον, ἔστω καὶ ὃν ὅλοι ἀπευχόμεθα τὴν συμφόραν τοῦ πολέμου!

#### ΟΙ ΑΡΙΘΜΟΙ ΟΜΙΛΟΥΝ

"Εχομεν, ὅπως μᾶς λέγουν, τὰ πρώτα στοιχεῖα τῆς ἀπογραφῆς 7. 916 πάσης ειδικότητος ἀξιωματικῶν τοῦ E. N. "Ἄν τὰ χιλιαὶ μόνον σκάφη — ὅχι τὰ περισσότερα — πρόκειται δι' αὐτῶν νὰ ἐπισυνδρώσωμεν, ἀσφαλῶς δὲν θὰ τὸ κατορθώσωμεν, ὅπως καὶ δὲν τὸ κατορθώνομεν.

"Ἐναὶ ποσοστὸν 15% τοῦ ἀνωτέρω ἀριθμοῦ πρέπει νὰ ἀφαιρεθῇ. Χίλιοι περίπου ἀξιωματικοὶ εἶναι φυσικὸν νὰ ἀπέχουν τῆς ἐνεργοῦ ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπηρεσίας, λόγῳ ἀσθενείας, ἀδειῶν ἢ ἄλλων τινῶν προσωπικῶν ἀναγκῶν. 'Απομένουν οὕτω περὶ τὰς ἐπτὰ χιλιάδας ἀξιωματικῶν διὰ νὰ συγκροτήσουν τὰ πληρώματα τῶν χιλίων ἑκατὸν πλοίων, εἰς ὅσα ἡ ἀρμοδιότητα διεύθυνσις 'Ἐργασίας ὑπολογίζει, στὶς ὑπηρεσίες. 'Ἐλληνες ναυτικοὶ — ὑπερεξάκοτα ἑλληνικὰ καὶ πεντακόσια ὑπὸ ξένας σημαίας.

Αὐτά, ὅμως, τὰ ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως 'Ἐργασίας παρεχόμενα στατιστικά στοιχεῖα ἐλέγχονται ἡδη, μετὰ τὴν ἀπογραφήν, πλήρως ἀνακριθῆ. Εἶναι θλιβερὰ ἡ διαπιστωσις, διότι ἐπὶ αὐτῶν ἐστηρίζοντο ὅλαις αἱ προβληθεῖσαι εἰς τὸ διάρθρον παρελθόντες εἰπίμονοι ἀντιδράσεις τῆς Διευθύνσεως 'Ἐργασίας, ἵνα εύρυτερον διανοιχθῶνται τοῦ πρόβληματος τῆς αὔριον διὰ τὸ ἐλληνικὸν 'Εμπορικὸν Ναυτικόν. Εἶναι πλέον διαπιστωμένον γεγονός, στὶς ἀδυνατουμένων νὰ ἐπανδρώσωμεν τὰ χιλιαὶ πεντακόσια καὶ ὅχι τὰ διλιγόντερα ποὺ ὑποστηρίζουν οἱ ἐγκέφαλοι τῆς Διευθύνσεως 'Ἐργασίας, μὲν "Ἐλληνας ἀξιωματικούς. Καὶ αὐτό, ὅταν τόσοι καὶ τόσοι καὶ ἀνεργοὶ καὶ ὑποπασχολούμενοι "Ἐλλήνες ὑπάρχουν!

"Ἄλλ' ἂς ίδωμεν λεπτομερέστερον τὰς στατιστικὰς τὰς ἀπὸ ἔτῶν καταρτιζόμενας ὑπὸ τῆς Διευθύνσεως 'Ἐργασίας. Εἶναι ἀνακριθεῖσις. Κακὴν πίστιν δὲν ἀποδίδομεν εἰς τοὺς ἀρμοδίους, ἀλλ' ἐπιπολαιότητα περὶ τὴν διαχείρισιν τοῦ ὅλου ζητήματος.

"Ἡ τελευταία ἐνημέρωση στατιστική τῆς ὡς ἄνω Διευθύνσεως τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας εἶναι ἡ τοῦ μηνὸς 'Απριλίου. Εἰς αὐτὴν ἀναφέρεται, ὅτι τὸ σύνολον τῶν 'Ἐλλήνων ἐν ἀπασχολίᾳ εἰς ἀξιωματικῶν ἀνέρχεται εἰς 9.369. Κατὰ κατηγορίας ὁ ἀριθμὸς αὐτὸς κατανέμεται ὡς ἔξης:

"Ἀξιωματικοὶ γεφύρας 4.024, ἀξιωματικοὶ μηχανῆς 4.096, ἀξιωματικοὶ γεν. υπηρεσίου 1.249.

"Ἐξ αὐτῶν ἐπὶ ἑλληνικῶν πλοίων φέρονται ὑπηρετούντες 4.837, ἥτοι ἀξιωματικοὶ γεφύρας 2.068, μηχανῆς 2.076 καὶ γεν. υπηρεσίου 663. 'Ἐπὶ πλοίων ὑπὸ ξένας σημαίας ὑπολογίζονται οἱ ὑπηρετούντες ἀξιωματικοὶ εἰς 4.532, ἔξ οὗ 1.956 γεφύρας, οἱ 2.020 μηχανῆς καὶ οἱ 556 γενικῶν υπηρεσίων.

"Ἐὰν εἰς τοὺς ἀριθμοὺς αὐτοὺς τῶν ἐν ἀπασχολήσει ἀξιωματικῶν

## EMPIRE STEVEDORING CO. LTD.

COMPLETE STEVEDORING SERVICE

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

GENERAL AGENTS:

GEORGE CARRAS, INC.

17 STATE STREET  
NEW YORK 4, N.Y.

CABLES: CARRASBRO

της Διευθύνσεως 'Εργασίας, προσθέσωμεν καὶ τοὺς κατὰ τὸν μῆνα 'Απρίλιον ἀνέργους ἀξιωματικούς, ὡς ἐμφανίζωνται εἰς τὰς ίδιας στατιστικὰς τῆς ἐν λόγῳ ὑπηρεσίας, τότε ἡ δύναμις τῶν ὀξιωματικῶν καὶ τῶν τριῶν κατηγοριῶν, πρέπει νὰ ἀνέρχεται εἰς 9.600 περίπου.

Καὶ ἔρχονται τώρα οἱ πρῶτοι ἀριθμοὶ τῆς ἀπογραφῆς διὰ νὰ ἀποδείξουν τὸ ἀνύπόστατον τῶν στατιστικῶν τῆς Διευθύνσεως 'Εργασίας. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι ἔχουν ἔρχονται ἐπὶ τῆς πρώτης ἐπεξεργασίας 70.399 ἀπογραφικῶν δελτίων. Ἐκ τῶν δελτίων αὐτῶν τὰ 61.794 ἀφοροῦν διπλωματούχους ἀξιωματικούς καὶ κατώτερα πληρώματα, τὰ 5.585 λευκοφυλλαδίτας καὶ τὰ 3.020 ἄρτι εἰσελθόντας καὶ ἔξελθόντας τοῦ ἀπαγγέλματος (συντήρησις ἀπογραφῆς). Καὶ μᾶς λέγουν οἱ ἀριθμοὶ τῆς ἀπογραφῆς: Σύνολον ἐργαζομένων καὶ ἀνέργων ἀξιωματικῶν 7.916, ἥτοι γεφύρας 3.066, μηχανικούς 4.051, γεν. ὑπηρεσιῶν 799. Ἐχομεν δηλαδὴ εἰς τὴν πραγματικότητα 1.700 περίπου ἀξιωματικούς διλιγωτέρους ἀπὸ ὅσους η Διευθύνσις 'Εργασίας ἐμφανίζει εἰς τὰς στατιστικάς της.

Καὶ τώρα ἀντιλαμβανόμεθα διατί, δόσακις αἱ στήλαι αὐτὰ ἐπιμόνων τὴν ἀπογραφὴν ὑπεδείκνυν καὶ διὰ τέλος ἀπεφασίσθη, μεγάλῃ ἦτο ἡ φανερὰ δυσαρέσκεια καὶ πολλαὶ αἱ κατ' αὐτῆς κρυφαὶ ἀντιδράσεις. Τὴν πραγματικὴν εἰκόνα τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ θὰ παρέχειν ἡ ἀπογραφή. Ἐκ τῶν ἀριθμῶν τῆς — τῶν ἀδιαθλήτων — θὰ ἀπεδεικνύετο πλέον ἡ ἐσφαλμένη πολιτική, ἥτις ἐπιμόνως ἡκολουθήθη κατὰ τὰ τελευταῖα. Μία πολιτικὴ τῆς όποιας τὰ σπασμένα ἀτυχῶς καλεῖται σήμερον νὰ πληρώσῃ τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον.

Καὶ εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι καὶ πρὸ ἄλλων ἀκόμη ἐπικλήξεων θὰ εὐρεθῶμεν ἐφ' ὅσον θὰ προχωρῇ ἡ μελέτη καὶ η ἐπεξεργασία τοῦ συγκεντρωθέντος ἀπογραφικοῦ ὑλικοῦ.

#### INA KALYFTHOYON AI ANAGKAI

Διὰ μίαν τριετῆ μεταβατικὴν περίοδον ἐζητήθη ἀπὸ τὴν "Ἐνωσιν τῶν ἘΦΟΠΛΙΣΤΩΝ ἡ σύντμησις τοῦ χρόνου προϋπηρεσίας, τοῦ ἀπαιτούμενου διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ναυτίλου, μηχανικοῦ καὶ ἀσυρματιστοῦ.

Αἱ ἀδιαβλήτως διαπιστωμέναι ἀνάγκαι τῆς Ναυτιλίας εἶναι μεγάλαι καὶ ἡ ταχετέρα πύκνωσις τῶν τάξεων τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. ἀμεσος, ἐπιτακτική.

Ἀπὸ τῆς ὑπηρεσιακῆς πλευρᾶς τὸ ὑπουργεῖον ἐπείσθη ἐπὶ τῆς ἐν λόγῳ ἀνάγκης. Πιστεύουμεν νὰ τὴν ἀναγνωρίσουν καὶ οἱ ἀπρόσωποι τῶν ἀρμοδίων ἐπαγγελματικῶν ὄργανώσεων, ὅταν θὰ ἐπιστρέψουν οὗτοι ἀπὸ τὸ Λονδίνον. Τὸ ὑπόπτως προβολλόμενον ἀπὸ ὡρίσμενους γνωστοὺς κύκλους, ἔχοντας, ὡς φαίνεται, ιδίους λόγους ἂν μὴ καὶ συμφέροντα, ὅτι δῆθεν τὸ καλὸν δόνομα τοῦ ἐλληνικοῦ διπλώματος θὰ πάθῃ, ὅπερ τὴν σύντμησιν τῆς προϋπηρεσίας, δὲν εὐσταθεῖ διὰ κάθε καλόπιστον. Ἀρκεῖ νὰ ἀναφέρωμεν, ὅτι καμμία ἀλλή ναυτικὴ χώρα δὲν ἔχει δρίσει τόσον μεγάλα χρονικά ὥρια προϋπηρεσίας διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος ἀξιωματικοῦ Ε.Ν. οἰστρόποτες κατηγορίας. Προσωρινή, ἄλλωστε, ἔκτακτος θὰ είναι ἡ σύντμησις τῶν δρίων αὐτῶν. Μετὰ τὴν τριετίαν, ἀφοῦ ἐν μέρει ἔστω πληρωθεῖν αἱ σημεριναὶ ἀνάγκαι, θὰ ἐπινέλθῃ τὸ κρατοῦν ὅδη καθεστώς.

Δὲν προεξοφλούμεν τὴν συμφωνίαν ὅλων τῶν ἐνδιαφερομένων παραγόντων. Ἀκραδάντως, ὅμως, πιστεύουμεν εἰς τὴν ἀνάγκην. Οἱ ἀδιάφευστοι ἀριθμοὶ τῆς ἐπιβεβαίων. 'Η ἀρνησις δὲν θὰ φέρῃ τὴν σφραγίδα τῆς ἀντικειμενικῆς κρίσεως.

Εἰς τὸν κατωτέρω συνοπτικὸν πίνακα ἀναφέρονται τὰ ἰσχύοντα καὶ τὰ προτεινόμενα χρονικά ὥρια διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ διπλώματος ναυτίλου, μηχανικοῦ καὶ ἀσυρματιστοῦ. Αἱ περικοπαὶ δὲν εἰναι μεγάλαι, θὰ ἰσχύσουν δέ, ὡς ἀναφέρομεν, διὰ μίαν τριετίαν. 'Ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν κατάργησιν τοῦ ἀνοίτου μέτρου τῶν δύο τρίτων καὶ τὴν προτεινόμενην συντομεύσιν τῆς προϋπηρεσίας πιστεύεται μέρος τῶν ὑπερδισχίλιων — ἵσως καὶ περισσοτέρων — ἀξιωματικῶν πού τώρα ἀμέσως χρειάζεται η Ναυτιλία νὰ καλυφθῇ μετὰ ἔτος ἀπὸ σῆμερον.

'Ιδού ὁ σχετικὸς πίνακας:

#### ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑ ΤΟ ΔΙΠΛΩΜΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ Ε.Ν.

Προβλεπόμενα δι' ἀποφίστους Γυμναστιου	Προτεινόμενο δι' ἀποφίστους Δημ. Ν. Σχολ.	Προβλεπόμενα δι' ἀποφίστους Γυμναστιου
Διὰ δίπλ. Γ' τάξεως 4 ἔτη	3 ἔτη	2 ἔτη - 'Εξετ. 2 ἔτη ἄνευ ἔξ.
Διὰ δίπλ. Β' τάξεως 2 ἔτη	18 μῆνες	16 μῆνες 16 μῆνες
Διὰ δίπλ. Α' τάξεως 3 ἔτη	2 ἔτη	2 ἔτη 2 ἔτη

Σημείωσις: 'Η μείωσις τῶν προσόντων ναυτικῆς ὑπηρεσίας διὰ τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχου Ε.Ν. Β' καὶ Α' τάξεως ἀπὸ μέρους τῶν ἀποφοί-

τῶν Γυμναστίου θὰ εἶναι μεταβατικὴ διὰ μίαν τριετίαν.

ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΠΟΚΤΗΣΙΝ ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΣ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΟΥ Ε.Ν.

'Απαιτεῖται ήδη ναυτική ὑπηρεσία οἰστρόποτε εἰδικότητος 2 ἔτῶν. Προτείνεται ἡ μείωσις τῆς ὡς ἀνα ὑπηρεσίας, διὰ μεταβατικὴν περίοδον 3 ἔτισης ἔτων, εἰς ἓν ἔτος.

#### ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΣΚΗΣΙΝ ΤΗΣ ΠΙΣΤΕΩΣ

'Ορθὸν καὶ δίκαιον τὸ αῖτημα τῆς Ναυτιλίας, ἐντονώτερον τώρα διατυπούμενον, διὰ τὴν ὄργανωσιν τῆς Ναυτικῆς Πίστεως. Κατὰ σχετικὴν ἐπ' αὐτοῦ συζήτησιν μετὰ τοῦ ἀρμοδίου ὑπουργοῦ τοῦ Συντονισμοῦ κ. Πρωτοπαπαδάκη, παρουσίᾳ καὶ τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως, διεπιστώθη ἡ προθυμία τῆς κρατικῆς συμπαραστάσεως εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν δύο Τραπέζων, τῆς 'Εθνικῆς καὶ τῆς 'Εμπορικῆς. 'Εζητήθη, ὅμως — λίσαν ὄρθως — πρότερης πρόγραμμα μεταευθύνσεων, συγκεκριμένων προτάσεων ἐπὶ τῆς ἐκτάσεως τῆς πιστοδοτήσεως, τῆς ἔξευρετέως ἐπαρκῶν κεφαλαίων — εἰς συνάλλαγμα καὶ δραχμᾶς — καθοριζόμενων ἐν ταύτῳ καὶ τῶν κλάδων τῆς ναυτιλίας δραστηριότητος, πρὸς οὓς τὸ ἐνδιαφέρον τῆς χρηματοδοτήσεως θὰ ἐστέρεψε τοῖς πρώτων λόγον.

Θὰ ἔπειπεν, ἵσως, συνεργαζόμενα τὰ δύο τραπεζιτικά μας ἴδρυματα, νὰ ἀναλάβουν τὴν πρωτοβουλίαν ἐνημερώσεως τῶν ἀρμοδίων κυβερνητικῶν παραγόντων ἐπὶ τῶν ἀναγκῶν, αἵτινες προκύπτουν διὰ τὴν λυσιτελή ἀσκησιν τῆς Ναυτικῆς Πίστεως. 'Εξυπακούεται ἡ ἔγκρισις, κυρίως, ἀπὸ τὴν Νομισματικὴν 'Επιτροπὴν ὡρισμένων μέτρων, ἀπίνατα θὰ διηγούντων τὰς χορηγήσεις πρὸς τὸ πλοῖον. Βάσει τῶν κρατούμενων αἱ χορηγήσεις αὐταὶ εἶναι λίσαν περιορισμέναι. Διὰ νὰ εἴμεθα ἐντὸς τῶν πραγμάτων πίστις ναυτικὴ δὲν ἡμπορεῖ ὑπὸ τὰς ὑφισταμένας δεσμεύσεις νὰ νοηθῇ. 'Η δηλ ἀναληφθείσα προσπάθεια μέλλει νὰ ἀποτύχῃ. 'Η ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις καταλέγεται τώρα ἀπὸ ἀπόφεως πιστοδοτήσεως εἰς ἡσσόνα μοίραν καὶ αὐτῶν τῶν βιοτεχνικῶν ἐργαστηρίων. 'Απὸ σχετικήν ἔρευναν αὐτό, τούλαχιστον, διποδεικνύεται. 'Ιδού τι διαπιστοῦται:

#### A' ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

1.— Πρὸς πλοιοκτήτας ἡ διαχειριστάς ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν στην φορτηγών πλοίων χωρητικότητος 500 — 3.000 τόν. γκρός, ἐκτελούντων πλοάς ἐντὸς τῆς Μεσογείου ἡ ἀπὸ λιμένας τῆς Μεσογείου πρὸς τὴν Μαύρην καὶ τὸν 'Ερυθρὸν Θάλασσαν καὶ τάνατοπλιν.

2.— Πρὸς πλοιοκτήτας ἡ διαχειριστάς τῶν ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν στην επιβατηγών πλοίων μεσογειακῶν γραμμῶν, ἀπίνατα ἐκ παραλήγου μεταφοράς ἐμπορευμάτων.

3.— Πρὸς πλοιοκτήτας ἡ διαχειριστάς ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν στην φορτηγών πλοίων, χωρητικότητος μέχρις 8.000 τόνων γκρός διὰ μεταφοράς ἐξ ἐλληνικῶν λιμένων ἐλληνικῶν προιόντων ἡ εἰσαγομένων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορευμάτων.

α) Διὰ προεξοφλήσεως συν) κῶν ἀποδοχῆς εἰσαγωγέων εἰς διαταγὴν πλοιοκτητῶν ἡ διαχειριστάς ὑπὸ ἐλληνικὴν σημαίαν στην επιβατηγών πλοίων πίστις ναυλώνους ἐμπορευμάτων FOB (ἀνάτωτον 250.000). Διάρκεια Γραμ(ων) 60 ημέραι.

β) Διὰ προεξοφλήσεως γραμματίων πρωτοφειλῆς πλοιοκτητῶν ἡ διαχειριστῶν εἰς διαταγὴν τῆς Τραπέζης ἀφορώντων ναυλώνους ἔξαγομένων ἐξ 'Ελλάδος ἐμπορευμάτων πληρωτέους κατὰ τὸ διακανονισμὸν καὶ ὃν ἡ καταβολὴ θὰ ἐνεργηθῇ μέσω κληρικ( ἀνάτωτον 250.000). Διάρκεια γραμματίων 60 ημέραι.

γ) Διὰ προεξοφλήσεως γραμματίων πρωτοφειλῆς πλοιοκτητῶν ἡ διαχειριστῶν πρὸς παροχὴν πρωτοφειλῆς διευκολύνεως εἰς καλύψων διπατούν προετοιμασίας τοῦ σκάφους (καύσιμα κ.λ.π.) ἐφ' δύον προσαγγάγων ἀντίγραφον ναυλούσιμφωνούν ἐμφάνιντος τὴν ἐντὸς 10 ημερῶν θέσιν τοῦ πλοίου εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ναυλωτῶν 'Ελλήνων ἔξαγωγέων η σημείωση εἰσαγωγέων διὰ τὴν μεταφορὰν ἐμπορευμάτων ἐξ 'Ελλάδος διὰ τὸ ἔξωτερικοῦ ἡ ἐτού ἐνδιαφέροντας τοῦ 150.000.

#### B' ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΙΣ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ

Πρὸς πλοιοκτήτας ἡ διαχειριστάς πλοίων ἐνεργοῦντας ἐπισκευὰς ἡ συμπληρώσεις πλοίων ἐν 'Ελλάδι μόνον.

'Η χρηματοδότησις ὡς πρὸς τὸν διάνειμον (προεξόφλησης γραμματίων, χορήγησις διανείμων πλοιοκτητῶν κ.λ.π.) ἐπαφίεται εἰς τὴν κρίσιν τῶν Τραπέζων.

Εἰς περίπτωσιν καθ' ἥν αἱ σχετικαὶ βιομηχανίαι δέχονται γραμμάτια ἡ συναλλαγματικάς τῶν πελατῶν των, αἱ Τράπεζαι δύνανται νὰ

## LOUCAS HAJI IOANNOU

P. O. BOX 419

JEDDAH (SAUDI ARABIA)

SHIPPING AGENTS

GREEK & FOREIGN AGENCIES ACCEPTED ON MOST FAVORABLE TERMS.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ,  
ΑΝΩΝΥΜΟΥ ΓΕΝΙΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΤΣΙΜΕΝΤΩΝ 'ΗΡΑΚΛΗΣ, & 'ΟΛΥΜΠΟΣ.

TELEGRAMS LOUCAS JEDDAH



Κομίσιον» φαίνεται νὰ τὴν ἀναγνώριζε. Θὰ συγκατανεύσῃ, ἵσως, εἰς τὴν τροποποίησιν τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ὀσφάλισιν τῶν ἐνυποθήκων πλοίων συμβατικῶν ὑποχρεώσεων. Χρειάζεται, ὅμως καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου ἡ ἔγκρισης ἡ μᾶλλον ἡ ἔγγυησις. Αὐτήν πρέπει νὰ ζητήσουν οἱ ἐφοπλιστοὶ διὰ τῆς Ἐνώσεως των. Δὲν πιστεύουμεν νὰ συναντήσουν τὴν ἄρνησιν τοῦ Κράτους. Τὸ αἵτημα εἶναι δίκαιον. Διευκολύνεται καὶ κίνησις τῶν λίμπερτς, τὰ ὁποῖα, λόγω τοῦ ἀντιοικονομικοῦ κόστους τῆς διαχειρίσεως των θὰ παροπλισθούν καὶ ἐκαποντάδες ναυτικῶν θὰ στρηθούν τῆς ἐργασίας των.

### EINE O EPITYXHMEMOS

Ἄφοτον πρὸ 25ετίας περίπου συνεπήθη τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, δὲν πιστεύουμεν νὰ ὑπάρχησεν ἄλλος ὑπουργός, πλὴν τοῦ κ. Ἀνδριανοπούλου, νὰ ἴδῃ δικαιουμένην τόσον πανηγυρικῶς τὴν προσπάθειάν του διὰ τὴν εἰς δῆλους τοὺς κλάδους ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας, διὰ τὴν προαγωγὴν τῶν συμφερόντων τῶν ἐργαζομένων καὶ τὴν ἐπὶ διεθνοῦς πεδίου καλὴν τῆς παράστασιν.

Οφείλομεν νὰ ἀναγνωρίσωμεν εἰς τὸν κ. ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἐπιμόνου καλλιεργείας τοῦ εὐνοϊκοῦ ἐκείνου κλίματος, ὅπερ ἡ Κυβέρνησις τοῦ κ. Καραμανλῆ ἐδημοιώργησε καὶ ὅπερ διηγούληνεν εἰς τὴν κατάλληλον στιγμὴν τὸν ἐπαναπατρισμὸν τοῦ ναυτιλιακοῦ κεφαλαίου.

Δὲν παρέλειψεν ὁ κ. Ἀνδριανοπούλος καμμίαν ἐνέργειαν, ἥτις τὴν στοργικὴν τῆς Κυβερνήσεως πρὸς τὸ πλοῖον μέριμναν θὰ προγάγεις καὶ ἥτις στερράν θὰ ἐδημοιώργη τὴν πεποίθησιν εἰς τὸν ἐφοπλισμὸν, ὅπις ἡ ὑπόθεσίς του — ἡ γενικωτέρα τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἀνθρώπων της — θὰ συναντησῇ ἐδῶ τὴν καλὴν μεταχειρίσιν, τὴν δικαίαν ὅσον καὶ ἀποφασιστικὴν τῶν ἐκάστοτε προβλημάτων ἀντιμετώπισιν.

Καὶ ἡμορεὶ τὶς ἀδιστάκτως νὰ εἴπῃ, ὅτι τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἀπέτελε καὶ ἐπιτελεὶ τὴν ἀποστολὴν του. Διὰ τινας, βεβαίως, ἐνέργειας του πιθανὸν νὰ ὑπάρχουν καὶ αἱ ἀντιρήσεις. Αἱ στήλαι αὐτοὶ οὐχὶ ὀλίγας ἔχουν μέχρι τοῦδε προβάλει. Εἰς τὰς γενικὰς της πάντων γραμμάς ἡ κυβερνητικὴ πολιτικὴ ἔναντι τῆς Ναυτιλίας πιστῶς καὶ δεξιῶς ἐφημορθῆ ἀπὸ τὸν ἀρμόδιον ὑπουργόν. Τὰ ἀκούμενα παράπονα εἶναι οὐλίγα, διὰ νὰ μὴ ἐπωμεν ἐλάχιστα.

Δὲν θὰ θελήσωμεν νὰ ισχυρισθῶμεν — ήμεις κυρίως — ὅτι ὅστα τὰ ἀπασχολοῦντα τὴν Ναυτιλίαν προβλήματα ἐπελύθησαν. Πολλοῦ γε καὶ δῆ. Ἀρκετά ἐκ τῶν σοδαρωτέων, μάλιστα, περιμένουν ἀπὸ μακροῦ τὴν λύσιν των. Νὰ τὰ ἀναφέρωμεν; Θὰ ἡτο περιττὸν διὰ τοὺς ἀναγνώστας, τοὐλάχιστον, τῶν σηλῶν αὐτῶν. Τί ἄλλο πράττομεν ἀνά 15θήμερον παρὰ νὰ ἐπιστημαίωμεν τὰ ἀνεπίλυτα;

Πολλά, ὅμως, εἴτε ἔτυχον ίκανοποιητικῆς ρυθμίσεως εἴτε ὡριμάσανταν προϊχθησαν πρὸς τὴν ὄριστικὴν τακτοποίησιν. "Ολα, ἄλλως τε, δὲν ἔξαρθνται ἀπὸ μόνην τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας. Τὸ πεντετέρο πρόγραμμα περιλαμβάνει τινὰ ἐκ τῶν ὑπό ἐπιλυσιν προβλημάτων. Θὰ ἡτο μεγάλη ἡ ἀξίωσίς μας διὰ τὸ σύνολον. Δὲν εἰμεθα συνηθισμένοι εἰς τὴν πληρότητα τῶν κρατικῶν προσπαθειῶν.

Όπωσδήποτε πρέπει νὰ εἰμεθα ίκανοποιημένοι ἀπὸ τὸν ὑπουργόν μας. Εἰναι ὁ πρόδυμος συμπαραστάτης τῆς ναυτιλιακῆς προσπαθείας εἰναι, μὲ μίαν λέξιν, ὁ ἐπιτυχημένος. Ἐπὶ τῶν ἡμερῶν του βλέπομεν ὄγκουμένην τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας, τὴν ὀμαλότητα εἰς τὰς σχέσεις κεφαλαίου καὶ ἐργασίας, τὴν χρηστὴν διοίκησιν, τὴν προαγωγὴν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος (γραμμῇ Αὔστραλιας, τουριστικὴ πλοΐα, ἀνακαίνισις τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς ἀκτοπλοΐας, σύστασις τῆς ναυτικῆς πίστεως, πρόδοσις εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἔκπαιδεύσεως).

Ἐπιθυμία μας ζωὴρὰ διὰ τὰ περισσότερα. Τηρούμενων, ὅμως, τῶν ἀναλογιῶν, τῶν ἀπόδοσεων ἄλλων παραγωγικῶν ὑπουργείων, πρέπει νὰ εἰμεθα λίσιαν ίκανοποιημένοι. Ο κ. ὑπουργός ἐπιτελεὶ τὸ καθῆκον του.

### TO NAYTIKON EPIMELENTHIRION

Μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν αἵτημάτων, τῶν ἑσχάτων ὑποβληθέντων πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, εἶναι καὶ τὸ τῆς ἀναδιογανώσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου. Ὅπο τὸ σημερινὸν καθεστώς τῆς διοίκησεως του ὡς ὄργανισμοῦ Δημοσίου Δικαίου καὶ τοῦ ἐλέγχου τῶν δαπανῶν του ἀπὸ τὸ Γενικὸν Λογιστήριον τείνει τὸ μοναδικὸν αὐτὸν ἔγκυρον γνωμοδοτικὸν ὄργανον διὰ τὸ ζητήματα τῆς ναυτιλολογίας 'Ελλάδος νὰ ἀποδῆ μια ἀνευ ἀπόδοσεως, νεκρὰ ὄργανασις, διὰ τὴν συντήρησιν, ὅμως, τῆς ὁποίας, οὐκ ὀλίγα εἰσφέρει ἡ πλοιοκτησία. Αὐτὴν θὰ ἐδίκαιουτο νὰ ἔχῃ κυρίαρχον γνώμην καὶ ἐπὶ τῆς διαθέσεως τῶν εἰσφορῶν της.

Συνειδητὴ πλέον δι' ὅλους τοὺς παράγοντας καὶ ὅλους τοὺς κλάδους τῆς Ναυτιλίας κατέστη ἡ ἀνάγκη τῆς ἀπαλλαγῆς τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀπὸ τὴν τροχοπέδην τῶν περιορισμῶν εἰς τὰ τοῦ ἐλέγχου τῆς διαχειρίσεως του. Οἱ περιορισμοὶ ἀκριβῶς δὲν ἐπιτρέπουν εἰς τὴν διοίκησιν του νὰ ἐπιτύχῃ τὴν ὑπηρεσιακὴν ἀνασυγκρότησιν, διὰ της προσλήψεως προσωπικοῦ ἐπαρκῶν γνώσεων καὶ πείρας εἰδικευμένης.

"Οταν τὸ πρῶτον συνεστήθη τὸ Ἐπιμελητηρίον, πολλὰ ἥλπισεν ἡ Ναυτιλία. Ἐπιστεύθη, ὅτι θὰ πειραρίζετο διὰ τῆς ὑποχρεωτικῆς γνωμοδοτήσεως ἐπὶ παντὸς θέματος καὶ κάθε λαμβανομένου μέτρου, ἀφορῶντος τὸ πλοῖον, ἡ κρατικὴ παρέμβασις, ἡ συχνὰ ἀσκοποῦ καὶ ἐπιχειρίας. Προεβλέπετο ἀκόμη ἡ μελέτη καὶ ἡ ὑπόδειξης τῶν ἐκάστοτε ἐνεικυομένων διὰ τὴν προαγωγὴν τῆς Ναυτιλίας μέτρων, ἔτι δὲ ἡ πλρεστέρα προβολὴ τῆς θαλασσινῆς μας δραστηριότητος.

Τὸ πράγματα δὲν ἔδικαίσανταν τὰς ἀγαθὰς ἑκείνας προβλέψεις. Αὐτοὶ οἱ συστήσαντες τὸ Ἐπιμελητηρίον, μετανήσαντες, ἰσως, ἐσπευσαν νὰ πειριορίσουν τὰς ἀρχικῶς θεομοθετηθείσας ἀρμοδιότητάς του. Ἡ γνωμοδότησις ἔπαισε νὰ είναι ὑποχρεωτικὴ διὰ τὰς κρατικὰς ὑπηρεσίας. Καὶ χρονολογεῖται ἔκτοτε ὁ πειριορισμός τῆς ἀποστολῆς τοῦ Ἐπιμελητηρίου.

"Ἀπέμεινε, πάντως, εἰς αὐτό, ἐπαρκές πεδίον δράσεως. Ἐντὸς τοῦ κύκλου τῆς ἀποστολῆς του ἔκειτο ἡ ἐμπειριστατωμένη, ὅσον καὶ ἀπροκατάληπτος μελέτη τῶν ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ἡ γνωμάτευσις, ἡ μῆ υποχρεωτική, ἐστω, ἐπὶ κάθε σχετικοῦ μὲ τὴν Ναυτιλίαν μέτρου, ἡ διατηρία ἐπὶ τῶν ἀναφοριμένων διαφορῶν καὶ τέλος ἡ ἐπιλυσης κάθε ἀπόριας κρατικῆς τινος ὑπηρεσίας ἡ ἄλλης ὄργανωσεως ἐπὶ θεμάτων ναυτικῶν.

"Ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ἀποστολῆς αὐτῆς τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἔχειαζοντο οἱ κατάλληλοι εἰς γνώσεις καὶ πείραν. Καὶ αὐτοὶ μὲ τὸν γλίσχρον μισθῶν τοῦ δημοσίου ὑπαλλήλου δὲν θὰ ἔδοχον νὰ προσφέρουν τὰς ὑπηρεσίας τῶν Ναυτιλίων, νὰ παρακολουθήσουν καὶ νὰ πληρώνουν τὰ πειριορίστερα.

Θὰ πρέπει, λοιπόν, νὰ ὑποβληθῇ τὸ Ἐπιμελητηρίον εἰς δαπάνας, τὰς ὁποίας ἔγκρινε μὲν ἡ Διοίκησις του, ἀλλὰ τὸ ἐλέγχον Γενικὸν Λογιστήριον ἀπορρίπτει. Χωρὶς τὰς δαπάνας αὐτὰς είναι ἀδύνατος ἡ ὄργανωσις τῶν πειρεστῶν ἀνταξιων τῆς ἀποστολῆς τοῦ Ἐπιμελητηρίου, ίκανων νὰ ἔχουν πειρεστούν τὴν Ναυτιλίαν, νὰ παρακολουθήσουν καὶ νὰ πλετήσουν τὰ πειριορίστερα.

Καὶ προβάλλει τὸ ἐρότημα: Θὰ συνεχίσῃ τὸ Ἐπιμελητηρίον τὸν ἀνευ θετικῆς τινος ἀπόδοσεως ἐν ἀφανείᾳ δρόμον του ἢ θὰ ἀρθοῦν — οἵ τις χαλαρωθοῦν, ἐστω — οἱ καθιστώντες ἀδύνατον τὴν ἐκπλήρωσιν τῆς ἀποστολῆς του πειριορισμοῖ;

"Εἰς τὴν περίπτωσιν, καθ' ἦν τὸ Κράτος — τὸ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας είναι τὸ ἀρμόδιον — δὲν φροντίσῃ νὰ ἀπαλλάξῃ τὴν διαχειρίσεων τῶν πραγμάτων τοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀπὸ τὸν στενὸν τοῦ Δημοσίου Λογιστικοῦ ἔλεγχον, ἡ κατάργησίς του ἐπιβάλλεται. Ἡ παρίτησις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου θὰ ἡτο ἡ πρώτη δικαιολογημένη ἐνέργεια. Τὸ παύση οὕτω καὶ ἡ καταβολὴ τῶν εἰσφορῶν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς, ἀφοῦ οὐδὲν ἀποκομίζει η Ναυτιλία κέρδος ἀπὸ τὸν νεκρωθέντα ὄργανισμόν. Πρὸς τί νὰ αὐτοπατώμεθα, διατηροῦντες μίαν κατάστασιν ὑπωδήποτε ἀπαράδεκτον;

"Ἄς ἀναμετρήσουν, ἐπὶ τέλους καὶ τὰς ιδίας των εὐθύνας οἱ κρατικοὶ ἀρμόδιοι ἀν φάσωμεν νὰ ἰδωμεν διαλυόμενον τὸ Ἐπιμελητήριον.

### ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

"Υπερπροσφορὰ χωρητικότητος εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς γραμμάς. Εἴκοσι σκάφη, μεταφορικῆς ίκανότητος ὑπερτριάκοντα χιλιάδων ἐπιβατῶν, θὰ ἔχουν πειρετήσουν ἐφέτος τὴν προβλεπόμενην υψηλὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν. Ἡ πυκνότης τῶν δρομολογίων θὰ είναι ἡ μεγαλυτέρα δυνατή. Οὕτω εἰς τὴν γραμμὴν Δωδεκανήσου τὰ καθ' ἔβδομάδα δρομολόγια για ηδύτηθσαν αὖτε δέκα, εἰς τὴν γραμμὴν Κρήτης ἀπὸ ἐπτὰ εἰς ἑννέα, Σάμου ἀπὸ ἐπτὰ εἰς δέκα καὶ Κερκύρας — Βρινδησίου, ἀπὸ πέντε εἰς ἑξην. Εἰς τὴν γραμμὴν Ζακύνθου — Κεφαλληνίας, τὰ ἔβδομαδιαῖς δρομολόγια ὡρίσθησαν εἰς τρία, ἔναντι τεσσάρων κατὰ τὸ περυσινὸν θέρος, κατόπιν τῆς διὰ πορθμείου συνδέσεως τῆς Κυλλήνης μετὰ τῆς Ζακύνθου διὰ δρομολογίων καθ' ἐκάστην.

"Ἀπὸ ἀπόφεως πλωτοῦ ὑλικοῦ αἱ ἐπελθόντες μεταβολαὶ εἰς τὸν ἀκτοπλοϊκὸν στόλον εἰναι αἱ ἔξης: 'Εξῆλθεν τῆς ὑπηρεσίας τὸ παρήλιον «Ηλιούπολις». Τὸ μικρὸν ἀπὸ «Αἴγειν», ἀπομακρυνθὲν τῶν γραμμῶν τοῦ ἐνωτερικοῦ, ἔδρομολογήθη — κάκιστα ὡς ἐτονίσαμεν ἡδη — εἰς γραμμὰς τοῦ ἐνωτερικοῦ. Προσετέθησαν, ἔξ αλλου τρεῖς νέαι μονάδες

**TO SAVE TIME-MONEY AND FOR EFFICIENT WORK  
ASSIGN THE STEVEDORING OF YOUR VESSELS TO COMPANIES AFFILIATED WITH**

**GEORGE CARRAS, INC.**

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

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

εις τὸν ἐπιβατηγὸν μας στόλον: τὸ ἔξ ἀνακατασκευῆς δηζελόπλοιον «Ἐλλάς», τὸ μεγάλον ἀκτοπλοϊκὸν «Κρήτη» καὶ μία μονάς ἀνωτάτης κλάσεως, τὸ μεσογειακὸν ἐπιβατηγὸν «Ἐλλάς» τοῦ κ. Τυπάλδου.

Ἡ ὁργάνωσις τῶν ἀκτοπλοϊκῶν μας συγκοινωνιῶν διὰ τὴν περίοδον τῆς ὑψηλῆς κινήσεως, συνεπηρώθη διὰ τῆς δημοπρατήσεως τῶν 18 ἀγόνων γραμμῶν, αἵτινες λόγῳ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ τῶν ἐνδιαφερομένων ἑταῖρων, ἔξεμισθμόσαν συνολικῶς ἀντὶ 12.170.000 δρχ. ἔναντι 16.700.000 δρχ. κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος.

Εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ τὰ διατιθέμενα σκάφη εἶναι περισσότερα τῶν προδεπομένων ἄναγκῶν. Μόνον ἡ στενὴ συνεργασία τῶν ἐνδιαφερομένων ἑταῖρων θὰ ἐπιτρέψῃ ἀφ' ἔνδος τὴν ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων. Ωρισμένα ἔξ αὐτῶν, εἰς νέας τοπικὰς γραμμὰς τοῦ Ἀργοσαρωνικοῦ ἥ εἰς τουριστικὸν πλόας θὰ ἡδύναντο νὰ χρησιμοποιηθοῦν, ίδιως κατὰ τὰς ἡμέρας τῆς περιορισμένης κινήσεως. Καὶ ὅν χρόνον γράφεται τὸ παρόν, καταβάλλοντα προσπάθειαν διὰ τὴν σύμπηξιν μιᾶς κοινοπραξίας. Τὸ θέμα εἰς ὑποχρεωτικὴν διατήσιαν παρεπέμφθη. Ἐλπίζεται τελικῶς, ὃ ἀνταγωνισμὸς νὰ ἀποφευχθῇ. Εἶναι κρίμα ἡ σπατάλη πολυτίμων κεφαλαίων. Τὸ περυσινὸν καθεστὼς τῶν συναναχωρήσεων καὶ τοῦ δεκαδράχμου εἰσιτηρίου μέχρι τῶν Σπετσῶν, δὲν πρέπειν μιᾶς κοινοπραξίας.

Ηύδημένη, συμφωνῶς μὲ ἀνεπίσημα πάντως στοιχεῖα, ἐμφανίζεται ἡ κίνησης τῶν πλοίων τῶν ἐκτελούντων περιηγητικὸν πλόας, κατὰ τοὺς δύο πρώτους μῆνας τῆς ὑψηλῆς ταξιδιωτικῆς περιόδου. Τὸ ἀ)π «Αἴγαιον» ἔξυπερτέησε κατὰ τὸν Ἀπρίλιον καὶ τὸν Μάιον μίαν κίνησιν κατὰ 75 — 30% ὑπέρτεραν τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1959. Τὸ «Σεμίραμις» ὠστάτως, ἱκανοποιητικῶς ἐργάσθη μέχρι τούθι, ἐνῷ τὸ νέον τουριστικὸν «Στέλλα Μάρις», φέρεται νὰ ἔχῃ κλείσει δλας τὰς θέσεις του, κυρίως διὰ τὸν Ιούλιον καὶ τὸν Αὔγουστον.

Νέαν αὔξησιν παραπλήλως, ἐνεφάνισεν ἐφέτος ὁ στόλος τῶν πορθμείων διὰ τῆς προσθήκης τριῶν εἰσέπι σκαφῶν καὶ τῆς δημιουργίας μιᾶς νέας γραμμῆς μεταξὺ Κυλλήνης καὶ Ζακύνθου. Τὰ νέα πορθμεία εἶναι τὰ ἔχηται: «Θάλαια» μεταφορικῆς ικανότητος 1235 ἐπιβατῶν. «Κυριάκος Κ.» 100 ἐπιβατῶν καὶ «Ζάκυνθος ΙΙ» 230 ἐπιβατῶν. Συνολικῶς 20 πορθμεία ἔξυπηρτούν αὐτὴν τὴν στιγμὴν 11 τακτικὰς γραμμάς.

\*\*\*

Νέους ὄριζοντας διὰ τὸν ἐλληνικὸν τουρισμὸν διασονίγουν τὰ ταξίδια ἐπιστροφῆς ἔξ Αύστραλίας τοῦ ὑπερωκεανού «Πατρίς». Εἰς διάστημα δύο μηνῶν, πεντακόσιοι περίποιοι Αύστραλοι τουρίσται μᾶς ἥλθον κατ' εὐθείειν ἀπὸ τὴν μακρυνὴν αὐτὴν ἥπειρον. Ἡ συστηματικὴ προβολὴ τῆς «Ἐλλάδος εἰς τὴν Αύστραλιαν» τὴν ὁποίαν ἐνεκαινίασσαν καὶ συνεχίζουν οἱ ἀδελφοὶ Χανδρῆ, χωρὶς νὰ φεισθοῦν κόπων καὶ δαπανῶν, ἥρχισε νὰ ἀποδίδῃ τοὺς καρπούς της, πολὺ ἐνώριτερον ἀπ' δι τὰς ἀνέμεντο. Τὸ σύνθημα «ἡ Εύρώπη ἀρχίζει ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα», τείνει νὰ δημιουργήσῃ ἔνα μόνιμον ρεῦμα διερχομένων Αύστραλῶν τουριστῶν εἰς τὴν χώραν μας. Κατευθυνόμενοι οὗτοι εἰς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην ἡ τὴν Μ. Βρετανίαν, ἔχουν τὴν εὐκαιρίαν μιᾶς συντόμου παραμονῆς εἰς τὴν Ἐλλάδα, κατόπιν τῆς φιλοξενίας ποὺ τοὺς παρέχει ἐπὶ τριήμερον ἡ πλοιοκτήτηρα ἑταῖρια τοῦ «Πατρίς». Καὶ πρόκειται περὶ καλῶς ὠργανωμένης φιλοξενίας. Περιμένονται ἐπίσημον ὑπόδοχην εἰς τὸν Πειραιά, περιηγήσεις εἰς τοὺς ἀρχαιολογικοὺς χώρους τῆς Ἀττικῆς καὶ τῆς Πελοποννήσου, ἑκδρομας, γεύματα εἰς κοσμικά κέντρα κ.λ.π. Πολλοὶ ἔκ τῶν περιηγητῶν αὐτῶν παρατείνουν τὴν διαμονήν των ἐνταῦθα καὶ πέραν τοῦ τριημέρου, δι τίθιν των πλέον ἔξδονταν. Γοητεύμενοι ἀπὸ τὴν γνωριμίαν μὲ τὴν χώραν μας, θὰ εἰναι ἀσφαλῶς, ἐπιστρέφοντες εἰς τὴν Αύστραλιαν, οἱ θερμοὶ ὑποστηρικταὶ της. Οὕτω, προβλέπεται, πολὺ συντόμως νὰ διογκωθῇ τὸ τουριστικὸν ρεῦμα πρὸς τὴν Ἐλλάδα ἐκ τῆς μακρυνῆς ἥπειρου. Πρόκειται περὶ μιᾶς ἐπὶ πλέον ὑπηρεσίας ποὺ προσφέρουν οἱ ἀδελφοὶ Χανδρῆ εἰς τὸν ἐλληνικὸν τουρισμόν, αὐτόχρημα ἡνικῆς σημασίας.

\*\*\*

Ἀποτελεῖ ἐπίσημον ἀναγνώρισιν, ἐπιβραδεύουσαν μακρὰν καὶ ἐπίπονον προσπάθειαν, τὸ ἔγγραφον ποὺ ἀπέστειλεν ὁ κ. Γ. Ἀνδριανόπουλος πρὸς τὸν διευθυντὴν τῆς Ἐθνικῆς Ἐλληνικῆς Γραμμῆς Ἀμερικῆς κ. Κ. Σαμαράκην. «Ἀναφέρεται εἰς τὴν ὑποδειγματικὴν ὄργανωσιν τῆς ἑσωτερικῆς ὑπηρεσίας τοῦ ὑπερωκεανού «Βασίλισσα Φρειδερίκη» καὶ τοῦ τουριστικοῦ ἀ)π «Στέλλα Μάρις» καὶ ἔξαιρει τὰς προσπαθεί-

ας τῆς διαχειρίζομένης τὰ πλοῖα ταῦτα ἑταῖρις, διὰ τὴν προσαγωγὴν τοῦ θαλασσίου τουρισμοῦ εἰς τὴν χώραν μας. Εἰς τὸ ὑπουργικὸν ἔγγραφον ἀναφέρονται συγκεκριμένας τὰ ἀκόλουθα:

«Κατὰ τὴν κρουαζίέρων τοῦ ὑπερωκεανού «Βασίλισσα Φρειδερίκη» εἰς Ἀθανασίαν ποὺ τοῦ ὑπερωκεανού πλοίου «Στέλλα Μάρις», οἱ ἐπιβατεῖς αὐτῶν λιμενικοί ἀξιωματικοί, ἀπεκόμισαν τὰς καλυτέρας ἐντυπώσεις εἰς δι τὸν ἐμφάνισιν τοῦ προσωπικοῦ, τὴν ἐπικρατοῦσαν καθαριότητα, εὐπρέπειαν καὶ τάξιν εἰς τὰ πλοῖα, τὴν δριότητα συμπεριφορᾶς εἰς τοὺς ἐπιβατεῖς, τὴν ἔξαιρετικὴν ποιότητα τῆς τροφοδοσίας καὶ γενικῶς τὰς καταβαλλομένας προσπαθείας εὐχαρίστου σιδημῆς εἰς τοὺς περιηγητάς.

»Ἐπὶ τούτοις θεωροῦμεν καθήκον τὸν ἡμῶν νὰ σᾶς συγχαράδμενον περιμότατα διότι διὰ τῶν ἀναγκῶν προσπάθειῶν σας, κατωρθώσατε γὰρ δημιουργήσατε συνδήκας ἀξιερικῶς ἱκανοποιητικάς, τόσον ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανού «Βασίλισσα Φρειδερίκη», δόσον καὶ ἐπὶ τοῦ περιηγητικοῦ πλοίου «Στέλλα Μάρις», ἐπὶ μεγίστη ὠφελείᾳ τοῦ καλοῦ δύναμος τῆς Ἐλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ίδιατέρως τοῦ Τουρισμοῦ μας.

»Ἄξιας ίδιατέρως ὅλως μνείας εἶναι ἡ προσπάθειά σας διὰ τὴν ποιοτικὴν βελτίωσιν τοῦ ἐμψύχου ὑλικοῦ, ἀμφοτέρων τῶν πλοίων, ίδιατέρως τῶν θαλασμητῶν, ως ἐπίσης ἡ γεγαινιασθείσα πρωτοτυπία ἐπὶ τοῦ «Στέλλα Μάρις», τὸ δόπιον εἶναι ἐφαδισμένον διὰ συστήματος σταθερωτήρων πρᾶς ἔξασφάλισμαν ἀνέτου ταξίδιον.

»Πάντα ταῦτα ἀποδεικνύουν πόσον βαθέως ἔχετε κατανοήσει τὴν κυβερνητικὴν πολιτικήν, εἰς δι τὸν ἀφορᾶ τὴν ἔξυψωσιν τῆς Ἐλληνικῆς Ἐπιβατηγού Ναυτιλίας καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ Τουρισμοῦ τῆς χώρας ἀπὸ τὴν ὁποίαν ἔχει πολλὰ νὰ ὀφεληθῇ ἡ Ἐθνικὴ Οἰκονομία.

»Καὶ πάλιν σᾶς συγχαίρομεν καὶ ἐλπίζομεν, διὰ τὰ συνεχίστη καὶ ἐν τῷ μέλλοντι μετὰ τοῦ πλοίου τοῦ ζῆλου τὰς προσπαθείας σας, διὰ τὸ γενικώτερον πυμφέρων τῆς χώρας.

»Παρακαλοῦμεν, ὅπως εἰς τοὺς πλοιάρχους, ἀξιωματικούς καὶ πληρωματα ἀμφοτέρων τῶν πλοίων, ἐκφρασθῇ ἡ εὐαρέστεια μας διὰ τὴν φιλότιμον ἔκτελεσιν τῶν καθηκόντων των.

• • •  
Ο 'Υπουργός  
Γ. ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ»

Οἱ λιμένες οἱ ἐμφανίζονται καὶ ἐφέτος ζωηράν τουριστικὴν κίνησιν, μὲ πρόβλεψιν περιττέων αὐξήσεων της, εἰναι οἱ τὴν Ρόδου, τοῦ Ἡρακλείου καὶ τῆς Μύκονου. Ἐκτὸς τῶν ἐλληνικῶν πλοίων τῆς γραμμῆς καὶ τῶν τουριστικῶν πλοίων τῆς γραμμῆς καὶ δὴ Ιταλικῶν πλοίων, ἔχουν περιλάβει τοὺς τρεῖς αὐτοὺς λιμένας τοῦ Αίγαιου εἰς τὰ δρομολόγια τῶν ἀνά τὴν ἀνατολικὴν Μεσόγειον περιηγήσεών των. Ὡς ἐκ τούτου παρουσιάζονται ὥρισμέναις δυσχέρειαι τεχνικῆς φύσεως κατὰ τὴν ὑποδοχὴν τόσον μεγάλου ἀριθμοῦ πλοίων καὶ ἐπιβατῶν εἰς Ἡράκλειον, Ρόδον καὶ Μύκονον, λόγῳ ἐλλειφεως τῶν ἀναγκαίων λιμενικῶν ἔγκαταστάσεων.

Εἰδικώτερον διὰ τὸν λιμένα τῆς Ρόδου, ὅπου εἶναι λίαν περιωρισμέναι αἱ δυνατότητες παρασολῆς τῶν τουριστικῶν πλοίων, δεδομένου ὅτι τὰ κρηπιδώματα κατὰ προτεραιότητα διατίθενται εἰς τὰ πλοῖα τῆς γραμμῆς, ἡ ἀνάγκη ἐκτελέσεως σειρᾶς λιμενικῶν ἔργων κατέστη πλέον ἐπιτακτική. Ὡς σχετικῶς πληροφορούμεθα, κατὰ τὸ τελευταῖον ταξίδιον του εἰς τὴν νῆσον ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, υιοθέτησε τὰς ἀπόφεις τῆς λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἔδωσεν ἐντολὴν διὰ τὴν ἑταῖρον σειρᾶς νέων λιμενικῶν ἔργων. Αἱ σχετικαὶ δαπάναι θὰ καλυφθοῦν ἔκ τῶν κονδύλων Δημοσίων «Ἐπενδύσεων ἀπ' ἔνδος καὶ ἔκ τοῦ προϊόντος τῆς ἐκποιήσεως τῆς ἀκίνητου περιουσίας τοῦ Όργανισμοῦ «Ἀκινήτου Περιουσίας Δωδεκανήσου ἀπ' ἔτερον. Τὰ προγραμματισθέντα ἔργα ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐπέκτασιν καὶ τὴν διεύρυνσιν τοῦ ἐμπορικοῦ λιμένος τῆς Ρόδου ἀντὶ δαπάνης 50 ἑκατομμυρίων δρχ., πέραν τῆς δαπάνης ἔξ 1.300.000 δρχ. διὰ τὴν κατασκευὴν κρηπιδώματος εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μανδρακίου.

«Οσαύτως ὁ κ. Καραμανῆς ἐνέκρινεν τὴν κατασκευὴν λιμενικῶν ἔργων εἰς τὴν Κάσσον ἀντὶ δαπάνης 1 ἑκατομμυρίου δρχ., εἰς τὴν Κώ ἀντὶ 2 ἑκατομμυρίων καὶ εἰς τὴν Κάλυμνον 1,5 ἑκατομ. δραχμῶν.

#### ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΔΙΑ ΤΟ ΠΟΡΘΜΕΙΟΝ ΚΡΗΤΗΣ

«Το καιρὸς νὰ τεθῇ τέρμα εἰς τὴν ἀνεύθυνον περὶ τὸ πορθμεῖον τῆς Κρήτης συζήτησιν. Ψύχωσιν ἐδημιούργησεν ἀπ' ἄκρου εἰς ἄκρον τῆς Μεγαλονήσου. Ως πανάκεια ὅλων τῶν προβλημάτων τῆς ἔζητείτο ἡ

## A D E N

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

Steamship Agents & Stevedores

Tel. Add. "PHRONTIS,

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

Affiliated with:

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

KHARTOUM, PORT SUDAN, JEDDAH, PIRAEUS





## Η ΑΝΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΤΟΥ Κ. ΝΙΑΡΧΟΥ ΩΛΟΚΛΗΡΩΘΗ Ο ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΩΝ "ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΩΝ",

Ό Βασιλεὺς ἐνεκαινίασε τὴν ἔδω κατασκευασθεῖσαν δεξαμενήν. — Η βάσις τοῦ Σκαραμαγκᾶ ἡ πλέον συγχρονισμένη εἰς τὴν Μεσόγειον. — Απασχολούνται τρεῖς χιλιάδες τεχνίται. — Ραγδαία ἡ ἀνάπτυξις τοῦ ἐπισκευαστικοῦ κέντρου. —

"Η πραγματικότης ὑπερέβαλε τὸν πλέον εὐφάνταστον δραματισμόν.

"Ιστορική ἡμερομηνία διὰ τὴν ναυτιλομένην χώραν μας, ἡ 10η Ἰουνίου. Ή Α.Μ. ὁ Βασιλεὺς ἐνεκαινίασεν ἐπισήμως τὴν λειτουργίαν τῶν δύο πλωτῶν δεξαμενῶν τοῦ Σκαραμαγκᾶ. Δι' αὐτῶν ὥλοκληρῷθη ὁ ἐξοπλισμὸς τῆς βαρυτέρας βιομηχανίας τῆς Ἐλλάδος, ἡ ὅποια — σπως καὶ ἔπειτε — εἶναι ναυτικῇ. Τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον τὴν ἴδρυσε τὴν Ναυτιλίαν ἀμέσωτερον προώρισται νὸν ἔξυπερτήσῃ.

Τὰ «Ἐλληνικὰ Ναυπηγεῖον» ἀξιοποιοῦν σύτο τὴν πλεονεκτικὴν γεωγραφικὴν θέσιν τῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν Μεσόγειον — τὸ πέρασμα τῶν τάνκερων — καὶ ταύτοχρόνως προσφέρουν εἰς τὸν ἐμπορικὸν τῆς στόλον μίαν ἀπὸ τὰς πλέον συγχρονισμένας ἐπισκευαστικὰς βάσεις. Ό κ. Στ. Νιάρχος, ὁ ἐμπευστὴς καὶ ὁ ἰδρυτὴς των, ἀποδεικνύεται διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, ἔνας μεγάλος πρωτοπόρος.

Είναι ὑπόβλητὴκή ἡ ἐντύπωσις ποὺ παρέχει τὸ τεράστιον αὐτὸν βιομηχανικὸν συγκρότημα μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ ἐξοπλισμοῦ του. Τὴν εὐχερεστέραν πραγματοποίησιν ἐνὸς τολμηροῦ ὄνειρου ἀποτελεῖ. Τὰ τόσα καὶ μεγάλα οἰκοδομήματα, τὰ ὅποια στεγάζουν τέλεια καὶ συγχρόνα μηχανήματα, αἱ ἀναπτηταρίαι προβλῆται, ἐν χαλύβδινον δίσσος γερανῶν, ἡ μεγάλη ναυπηγικὴ κλίνη ἐπὶ τῆς ὅποιας τοῦ πρώτον μεγάλον πλοίουν κατασκευάζεται, αἱ δύο πλωταὶ δεξαμεναί, συνήθετον τὴν ρωμαλέαν, ζωτάν καὶ ἐν ταύτῳ αἰσιόδιον εἰκόνα, ποὺ πρὸς στιγμὴν ἀδυνατεῖ κανεὶς νὰ πιστεύῃ, ὅτι ἔχει σχέσιν μὲ τὴν πενιχράν καὶ τόσον μεμφίμοιρον ἐλληνικὴν πραγματικότητα.

Χάρις εἰς τὰ οἰκονομικὰ μέσα ποὺ διέθεσεν ὁ κ. Νιάρχος χωρὶς οὐδεμίαν φειδὼ — 15 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἀπόσπανθησαν μέχρι στιγμῆς — τὴν ήθικήν καὶ τὴν λίαν περιωρισμένην ὄλικὴν συμπαράστασιν τοῦ Κράτους, ἀλλὰ καὶ τὸν μόχθον καὶ τὴν ἐπιδειξιότητα τῶν Ἐλλήνων τεχνιτῶν καὶ ἔργατῶν, τὸ μεγάλον αὐτὸν βιομηχανικὸν συγκρότημα συνεπληρώθη εἰς διάστημα μικρότερον τῆς τετραετίας. Πραγματικὸν θαῦμα διὰ τὴν ὑποανάπτυκτον τεχνικῶν, χώραν μας.

"Ηδη τὰ «Ἐλληνικά Ναυπηγεῖα» ἐν πλήρει λειτουργίᾳ εύρισκονται. Η ἀπόδοσίς των ἥρχισε νὰ βαρύνη ἐπὶ τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου. Εἰς 147 ἀνέρχονται τὰ μέχρι τοῦ Ἀπρίλιον ἐπισκευασθέντα ἔκει σκάφη. Εἰς 62 τὰ δεξαμενισθέντα μόνον εἰς τὴν μίαν πλωτὴν δεξαμενήν, τὴν λειτουργούσαν ἀπὸ ὀκτωβρίου. Ταύτοχρόνως εἰς τὸ κατασκευαστικὸν τμῆμα τῶν Ναυπηγείων καὶ εἰς διάστημα 15 μηνῶν, ἐναυπηγήθη ἡ δευτέρα πλωτὴ δεξαμενή τῶν 22.000 τ., ἐνώ προχωρεῖ τοχέως ἡ ναυπηγησίς τοῦ πρώτου μεγάλου πλοίου ἐν Ἐλλάδι, ἐνὸς δεξαμενοπλοίου τῶν 25.000 τόννων.

"Η δραστηριότης αὐτῆς, μεταφράζεται εἰς διττὴν διὰ τὴν χώραν συναλλαγματικὴν ὠφέλειαν. Διότι δὲν διετέθη συνάλλαγμα ἐλληνικῶν ἐπιχειρήσεων διὰ τὰς ἐργασίας αὐτάς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν — 3.000.000 δολλαρίων ἐστοίχισεν μόνον ἡ ναυπηγησίς τῆς δεξαμενῆς — καὶ διότι τὸ συναλλαγμα τούτο κατὰ μεγάλον ποσοστόν, εἰσέρρευσεν εἰς τὴν Ἐλλάδα. Σημαίνει ἀκόμη ἡ δραστηριότης αὐτῆς τῶν «Ἐλληνικῶν Ναυπηγείων», ἐντατικὴν καὶ στοθερὸν ἀπασχόλησιν 3.000 τεχνιτῶν καὶ ἔργατῶν, ὑπὸ τῶν ὅποιων ἔτερα 10.000 ὅποια — αἱ οἰκογένειαι τῶν — συντηροῦνται.

\*\*\*

Εἰς τὴν τελετὴν τῶν ἐγκαινίων τῆς ναυπηγησίσης εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν πλωτῆς δεξαμενῆς, τῆς ὀνομασίας αὐτῆς, ὡς καὶ τῆς ἐτέος τῆς κατασκευασθείσης πρὸ ἔτους περίπου εἰς τὴν Γερμανίαν, ἐδόθη ἱδιαιτέρως ἐπίσημος χαρακτήρ. Εἰς ταύτην παρέστησαν ὁ Βασιλεὺς

ἡ Βασίλισσα, ὁ Διάδοχος καὶ αἱ Πριγκίπισσαι, ὁ ἀντιπρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως κ. Κανελλόπουλος, ὁ πρόεδρος τῆς Βουλῆς κ. Ροδόπουλος, οἱ ὑπουργοί κ.κ. Ἀνδριανόπουλος, Μάρτης καὶ Τριανταφυλλάκος. Παρέστησαν ἐπίσης ἐκπρόσωποι τῆς ἡγεσίας τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ, ὁ ἀρχιγάρδος τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος κ. Σακάρης, ὁ γεν. γραμματεὺς τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας κ. Φ. Ποταμίανος, ὁ διευθυντής τῆς Ἐθνικῆς Τραπέζης κ. Χέλμης, οἱ δημαρχοί Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς ὡς καὶ πολλοὶ βουλευταί. Ήσαύτως εἰς τὴν τελετὴν παρέστησαν οἱ ἐφοπλισταὶ κ.κ. Π. Γιαννουλάτος, Χανδρῆς, Μ. Νομικός, Α. Λαιμός καὶ ἐκπρόσωποι τῶν ναυτικῶν ὄργανων. Η δεξαμενὴ ἐνεκαινιάσθη διὰ τῆς διελέύσεως δι' αὐτῆς ἡ πρώτη εύρισκετο ἐν καταδύσει, ἀκάτοι τῆς ὅποιας ἐπέβασιν, ὁ Βασιλεὺς μὲ δῆλα τὰ μέλη τῆς Βασιλικῆς Οἰκογενείας καὶ ὁ κ. Στ. Νιάρχος. Υπὸ τοὺς παραπεταμένους συριγμούς τεσσάρων δεξαμενοπλοίων τοῦ κ. Νιάρχου, τοῦ ὑπερωκεανίου «Πατρίς» καὶ τινῶν ἄλλων σκαφῶν τελούντων ὑπὸ ἐπισκευήν, ὁ Βασιλεὺς ἀπέκοψε τὴν ταΐνιαν καὶ είτα ἀπεβιδάσθη μετὰ τῆς Βασιλίσσης, τοῦ Διαδόχου καὶ τῶν Πριγκιπίσσων εἰς τὴν προβλῆται τῶν Ναυπηγείων. Οι παρισταμένοι ἐπίσημοι καὶ αἱ χιλιάδες τῶν ὑπαλλήλων καὶ ἐργατῶν τῶν Ναυπηγείων ἔχειροκρότουν. Ακολούθως, χοροστατούντος τοῦ Σεβασμοῦ. Μητροπολίτου Παροναξίας, ἐψάλλε ἀγιασμός μετὰ τὸν ὅποιον ὑπὸ τὰς ἐπευφημίας τῶν παρισταμένων, ἀπεκαλύψθησαν αἱ δύο πλάκαι ἐπὶ τῶν ὅποιων ἀνεγράφοντο τὰ δοθέντα ὄνόματα εἰς ἔκαστην τῶν δεξαμενῶν. Οὕτω, ἡ μεγαλυτέρα, ἡ ἐν Γερμανίᾳ ναυπηγηθείσα περυστὸν ὄνομασθη «Βασιλεὺς Παῦλος» καὶ ἡ ναυπηγηθείσα ἐν Ἐλλάδι «Βασίλισσα Φρειδερίκη».

Μετὰ τὴν τελετὴν ὁ κ. καὶ ἡ κ. Νιάρχου ἐδεξιώθησαν εἰς τὰ Ναυπηγεῖα τὰ μέλη τῆς Βασιλικῆς Οἰκογενείας, τοὺς ἐκπροσώπους τῆς Κυβερνήσεως, τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ τοὺς ἐκπροσώπους τῶν ναυτικῶν.

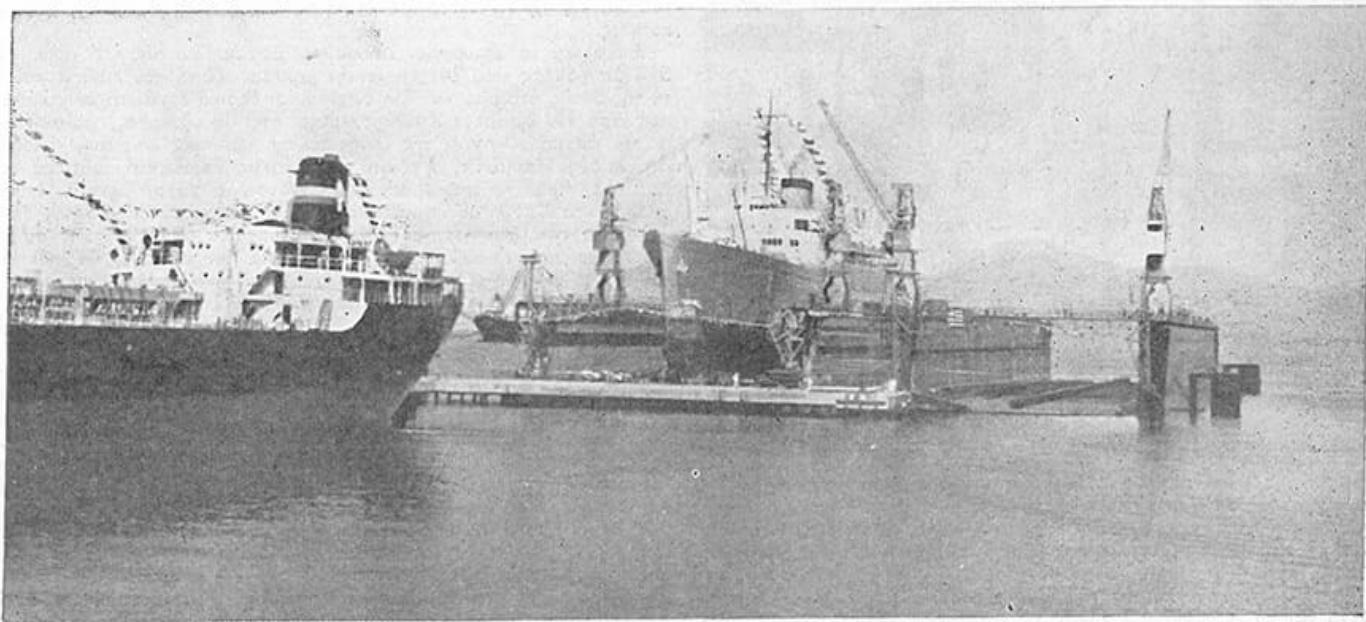
\*\*\*

"Η ἐγκαινιασθείσα ὑπὸ τοῦ Βασιλέως δεξαμενὴ καὶ ὄνομασθείσα διὰ τοῦ ὄνόματος τῆς Α.Μ. τῆς Βασιλίσσης, είναι ἀποκλειστικῶς ἔργον ἐλληνικῶν ἐργατικῶν χειρῶν. Εναυπηγήθη εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν εἰς 15μηνον περίπου διάστημα ἀπαιτηθέντων 800.000 ὥρων εἰς ἡμέροισθια καὶ διατεθέντων συνολικῶν 3.000.000 δολλαρίων.

Διὰ τὴν χάραξην, τὴν κοπήν, τὴν ἡλεκτροσυγκόλλησιν 5.400 τ. χρησιμοποιηθέντος χάλυβος, εἰργάσθησαν ἐργατοτεχνίται ὅλων τῶν εἰδικοτήτων μὲ ἔξαιρετην ἀπόδοσιν. Η τελεία ἀπὸ πάσης ἀπόφεως κατασκευὴ τῆς δεξαμενῆς ἀποτελεῖ ἔργον διὰ τὸ ὅποιον ὁ «Ἐλλην» ἐργατοτεχνίτης δυναται τὰ ὑπερηφανεύεται.

"Η κατασκευὴ τῆς δεξαμενῆς ἐγένετο εἰς τρία στάδια. Οὕτω τὸ πρώτον τμῆμα καθειλύσθη τὸν Αὔγουστον τοῦ 1959, τὸ δεύτερον τὸν Νοέμβριον τοῦ ίδιου ἔτους καὶ τὸ τρίτον τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1960. Η ἐνωσίς καὶ τῶν τριών αὐτῶν τμημάτων ἐγένετο εἰς τὴν θάλασσαν τῆς Βοηθείας ὑποβρυχίου στραγγοῖς. Τὰ κύρια χαρακτηριστικά τῆς δεξαμενῆς είναι τὰ ἔχη: Μέγιστον μήκος περιλαμβανομένων τῶν ἔξεδρῶν 205 μ., πλάτος 39.60 μ., δύλικὸν ύψος 16.10 μ. μέγιστον βύθισμα μετρούμενον ἐπὶ τῆς ἀνω ἐπιφανείας τῶν βάθρων 9.50 μ. Μέγιστον βάρος χωρητικότητος δεξαμενοπλοίου πλοίου 37.000 τόννων.

"Η δεξαμενὴ διασκέτει τὸν ἀκόλουθον τεχνικὸν ἐξοπλισμόν: Σύστημα ἐρματισμοῦ ἀποτελούμενον ἀπὸ 6 κυρίας ἀντλίας ἐρματος ισχύος 105 ίππων ἐκάστη. Τούτο λειτουργεῖ διὰ τὴν βιθίσιαν αὐτῆς καὶ ἐπαναφορὰν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν. Πλήρες σύστημα πυροσβεστικὸν ἀ-



Tὸ ὑπερωκεανόν «Πατρίς» ἐπὶ τῆς μεγάλης δεξαμενῆς. Δεξιὰ διακρίνεται ἡ δευτέρα, ναυπηγηθείσα εἰς τὸν Σκαραμαγκᾶν.











# ΙΟΝΙΚΗ ΚΑΙ ΛΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΚ ΤΗΣ ΣΥΓΧΩΝΕΥΣΕΩΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΛΛΑΙ 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 τῆς ταχείας καὶ προθύμου ἔξυπηρετήσεως





## ΠΑΡΟΥΣΑ Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΣ

### ΤΟ ΕΡΓΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΣ

Είχομεν άναγράψει είς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας τὰ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἔργασιών τῆς συνελθούσης ἐν Λονδίνῳ διασκέψεως «Ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ Θαλάσσῃ» καὶ τῆς κατανομῆς τῶν πρὸς συζητησιν θεμάτων εἰς διαφόρους ἐπιτροπάς, ἐκ τῶν ὁποίων μία, ή καὶ τῶν μεταφορῶν σιτηρῶν, γαιανθράκων, μεταλλευμάτων καὶ γενικῶς εἰς χύμα φορτίων εἰχε τεθῇ ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας πλοίαρχου - λιμενικοῦ κ. Π. Παγώνη. Ἡ ἐλληνική ἀντιπροσωπεία, τῆς ὁποίας μετέχουν ὁ ἐν Λονδίνῳ προενόκιος λιμενάρχης κ. Β. Χανιδῆς, καθὼς καὶ μία εἰκοσάτη τῶν ἐν Λονδίνῳ Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν, ἔξεπροσώπησε ἐπαξίως τὴν μεγάλην Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, ητος ἀπασχολεῖ 70.000 ναυτιλλομένων.

“Ολα τὰ μέλη τῆς ἀντιπροσωπείας μας εἰργάσθησαν σκληρά, διότι τὸ χρονικὸν διαστήμα ἐπεξεργασίας τοῦ πολυπλόκου τούτου θέματος, ήτο βραχύ. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ ἔπου ἐπραγματοποιήθη ἡ πρώτη ἐπαφὴ μεταξὺ τοῦ τμήματος Μελετῶν τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς ἐν Λονδίνῳ Ἑλληνικῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλιακῆς Συνεργασίας. Ταῦτα ὑπὸ συζητησιν ἐν τῇ διασκέψει ὦντα τῆς Υ.Ε.Ν., ἀλλὰ τὸ ὑπουργεῖον μετά τινος δικαιολογημένης ἐκπλήξεως ἀντελήφθη τὸ ὑψηλὸν ἐνδιαφέρον τῶν Ἑλλήνων ἔφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου διὰ τὴν παρούσαν διάσκεψιν, ἔνωντι τῶν παλαιοτέρων. Ἀπὸ τῆς διαπιστώσεως ταύτης ἥρχισε μία ἔγκαρδιος, πράγματι, συνεργασία μεταξὺ των. Τὸ Υ.Ε.Ν. παρέπεμψε τὴν μελέτην τῶν θεμάτων εἰς τὴν «Ἐπιθεώρησιν Ἐμπορικῶν Πλοίων», ἐνώ ἡ «Ἐνωσική Ἐφοπλιστῶν» τοῦ Λονδίνου, προεδρευομένη, ὡς γνωστόν, παρὰ τοῦ κ. Ιω. Η. Κουλουκούντη, ἐνεπιστεύθη ἀντιστοίχως τὴν μελέτην εἰς τὴν τεχνικὴν ἐπιτροπὴν τῆς Ἐνωσεως, τελούσσαν ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Αντ. Ι. Χανδρῆ.

Τελικῶς, κατ’ Ἀπρίλιον τρ. ἔ. ἐκοινοποιήθησαν ὑπὸ τοῦ I.M.C.O. αἱ διάφοροι προτάσεις τῶν πεντήκοντα κρατῶν, ἀτίνα θὰ μετείχον τῆς Διασκέψεως. Αἱ ἐλληνικαὶ προτάσεις ἥσαν δόλιγαι, διότι πρὸ τοῦ Ἀπριλίου δὲν ὑπῆρχεν ὁ συντονισμὸς Υ.Ε.Ν. καὶ τεχνικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς «Ἐνωσεως» τοῦ Λονδίνου. Τὴν σπουδαιότητα τοῦ θέματος «περὶ μεταφορῶν τῶν χύματος ἔργων φορτίων» ἀντελήφθησαν τόσον ὁ κ. Παγώνης, ὅσον καὶ ἡ τεχνικὴ ἐπιτροπή, διότι ἔγενετο νοητόν, ὅτι, διὰ δέκα τουλάχιστον ἔτη, αἱ ἀποφάσεις τῆς Διεθνούς ταύτης Διασκέψεως θὰ ἀπετέλουν τὴν διεθνὴ βάσιν διοικήσεως καὶ τῶν παντὸς εἴδους ἐλληνικῶν σκαφῶν. Ἀπὸ τὴν ἄλλην πλευράν, ἡ τεχνικὴ ἐπιτροπὴ τοῦ Λονδίνου, εἶχεν ἰκανήν πείραν ἐπὶ τῶν υφισταμένων διεθνῶν διατάξεων περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ, τὴν ὁποίαν ὀπέκτησε κατὰ τὴν ἐπίδειψιν τῆς ναυπηγῆσεως πλοίων καὶ κοτά τὰς ἔργασις ἐπισκευῶν καὶ φορτώσεων, εἰς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς ὑδρογείου.

Ἡ ἀφίξις εἰς Λονδίνον τοῦ κ. Παγώνη δόλιγας ἡμέρας πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἔργασιών τῆς Διασκέψεως παρέσχε τὴν εὐκαιρίαν ἀνταλλαγῆς ἀπόψεων καὶ χαράξεων μᾶς ἐνιαίας ἐλληνικῆς γραμμῆς, ἡ οποία καὶ ἐπηρήμη πιστῶς κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς Διασκέψεως. Ὅτο, ἵσως, ἡ πρώτη φορὰ τόσον στενῆς συνεργασίας Υ.Ε.Ν. καὶ «Ἐνωσεως» Ἐφοπλιστῶν, τὰ δὲ ἀποτελέσματά της ὑπῆρχαν λαμπρά. Εἴκοσι περίπου ἐφοπλισταὶ μας εἰργάζοντο κοθημερινῶς εἰς τὸ I.M.C.O. ἀπὸ τῆς 9.30 πρωινῆς μέχρι τῆς 5.30 ἀπογευματινῆς ὥρας, ἀποδεικύνοντες διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ τὴν σημασίαν, ποὺ ἀπέδιδον εἰς τὴν Διασκέψεων. Κοθημερινῶς ἀνέφερον οὗτοι εἰς τὸν κ. Παγώνην τὴν πρόοδον τῶν ἔργασιών τῶν ὀκτὼ ἐπιτροπῶν καὶ καθημερινῶς ὁ κ. Παγώνης, ἔργαζομενος σκληρῶς, προσεπάθη νὰ κρατήσῃ τὴν γραμμήν, ποὺ ἐπέβαλον τὰ ἐλληνικὰ ναυτιλιακά συμφέροντα. Οι «Ἐλληνες ἀντιπρόσωποι» κατενόησαν δῆλα τὰ θέματα καὶ αἱ ἀρχικαὶ ισχυαὶ ἐλληνικαὶ προτάσεις ἥρχισαν νὰ διευρύνωνται καὶ νὰ ἀναπτυσσονται μὲ σεμνότητα καὶ ἐπιστημονικότητα, πλαισιωμέναι καὶ ἀπὸ πολλὰ παραδείγματα ἀπὸ τὴν πείραν τῶν ἐφοπλιστῶν.

Πολλαὶ ἀπὸ τὰς ἐλληνικὰς προτάσεις ἔγιναν ἀποδεκταὶ καὶ πολλαὶ ἄλλαι ἔχρησις μεσουσαν, ὡς βάσεις συζητήσεως, ἐνῷ οὐσιώδη σημεῖα τῶν ἐγένοντο διεθνῶς δεκτά, χάρις εἰς τὴν ίκανότητα τῆς ἀντιπροσωπείας. Χώραι, ὅπως ἡ Μεγάλη Βρετανία, αἱ Ήνωμέναι Πολιτεῖαι, ἡ Σοβιετικὴ «Ἐνωσική» ή Δυτικὴ Γερμανία καὶ ἡ Γαλλία, αἵτινες ἐπὶ ἔτη ἡτοίμαζαν τὰς προτάσεις των, ἐδέχθησαν μὲ ἐνθουσιασμὸν πολλὰ ἀπὸ τὰς ἐλληνικὰ σημεῖα. Δυνάμεθα νὰ εἴπωμεν, ὅτι ἡ Ἐλλάς, ὅχι μόνον διὰ πρώτην φοράν ἐνεφάνισθη εἰς διεθνὴ διάσκεψεν μὲ ἀντιπροσωπείαν ἀνάλογων πρὸς τὴν δυναμιν τοῦ ἐμπορικοῦ τῆς στόλου καὶ πρὸς τὰς ναυτιλιακὰς τῆς παραδόσεις, ἀλλὰ καὶ ὅτι πολλαπλῶς συνέβαλεν εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν νέων Κανόνων. Ἡ σύγκρισις μὲ τὴν ἀντίστοιχην ἐπιτροπὴν τοῦ 1948, ἡτος τότε εἰχεν ἀντιπροσωπεύσει τὴν «Ἐλλάδα» εἰς τὴν ίδιαν διάσκεψιν, ὑπῆρξεν ἀνάλογος μὲ τὴν πρόοδον τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τοῦ 1948 μέχρι σήμερον.

Λογικὸν ὑπῆρξε τὸ πνεύμα τῆς Διασκέψεως καὶ ἐξενδηλώθη μεγάλη κατανόησις ἀπὸ τὰς διαφόρους ἀντιπροσωπείας. «Οπου δὲν ὑπῆρχεν ἀτύχημα, ὅπως εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν διὰ τὴν φόρτωσιν σιτηρῶν, μεταλλευμάτων καὶ γενικῶς ἔργων φορτίων χύμα, ἡ προεδρευομένη παρὰ τοῦ κ. Παγώνη. Ἡ μεταφορὰ τῶν σιτηρῶν, εἰδικῶς, διηγούληθη πολύ, ἐνῷ καὶ τὸ δόλον ἔργον τῆς

ὑπῆρξεν ἀξιόλογον, χάρις εἰς τὸ ἐπικρατῆσαν πνεύμα κατανοήσεως καὶ συνεργασίας. Τὴν 26ην Μαΐου — προηγουμένην τῆς λήξεως τῶν ἔργασιών τῆς Ἐπιτροπῆς — ἐδόθη παρὰ τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας κ. Παγώνην. «κοκταίη - πάρτι», εἰς τὸ «Les Ambassadeurs Club» τοῦ Λονδίνου, ὅπου οἱ ἀντιπρόσωποι ὅλων τῶν χωρῶν είχον μίαν ἀκόμη εὐκαιρίαν νὰ συνδεθούν μὲ τὸν πρόεδρον τῆς ἀντιπροσωπείας μας.

Μία γενικὴ παρατήρησις δι’ ὅλας τὰς ἀντιπροσωπείας δύναται εὐκόλως νὰ διατυπωθῇ: «Οτι αἱ διάφοροι χώραι ἀντιλαμβάνονται, ὅτι ἡ εὐθύνη ἐκάστου πλοίου ἀνήκει, πρωτίστως, εἰς τὴν κυβέρνησιν τῆς χώρας, τῆς ὁποίας φέρει τὴν σημείαν καὶ ἡ ὁποία θὰ πρέπει νὰ ἔξεταζῃ ἐπισταμένως τὸ πλοίον, πρὸ πάσης χορηγήσεως εἰς αὐτὸν διαφόρων πιστοποιητικῶν ἀσφαλείας. Ἡ παρατήρησις αὕτη ἀποτελεῖ ἀναγνώρισιν τῆς ἀρμοδιότητος τῶν μικρῶν κρατῶν μὲ ισχυρὰς ναυτιλίας, ὅτι δύνανται νὰ διεξάγουν τὰς σχετικὰς ἐπιθεωρήσεις σχεδίων καὶ πλοίων καὶ τελικῶς νὰ ἔκδιουν πιστοποιητικὰ ἀσφαλείας. Μᾶς κολακεύει διεθνῶς αὐτὴ ἡ ίδεα, ἀλλὰ καὶ συγχρόνως μᾶς δημιουργεῖ τὴν ἀνάγκην ἐνισχύσεως τῶν διαφόρων ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Εἴμεθα βέβαιοι, ὅτι ἡ κυβέρνησις θὰ

εἰνεργήσῃ καταλλήλως. Αἱ ἔργασιαί του τοῦ I.M.C.O. περατοῦνται τὴν 21ην Ιουνίου, τούλαχιστον διὰ τὸ Λονδίνον, δεδομένου, ὅτι πολλὰ εἰσέτι θέματα θὰ παραμένουν πρὸς μελέτην. Πολλὰ ἀπὸ τὰ πολύπλοκα ζητήματα ήτο ἀδύνατον νὰ ἔπιλυθούν ἐντὸς τοῦ μικρού χρονικοῦ διαστήματος τῆς διαρκείας μιᾶς διασκέψεως. Τὰ κράτη, ἀτίνα ἐνέργων συνέτειναν εἰς τὴν δημιουργίαν τῶν Κανόνων, θὰ πρέπει νὰ μετασχουν εἰς τὸ συμβούλιον τοῦ I.M.C.O., ὅπερ θὰ μελετήσῃ τὰ ἐναπομείναντα θέματα καὶ θὰ προβῇ εἰς τὰς ἐπί τοῦ εἰσήγησεις του πρὸς τὰ μετασχόντα τῆς διασκέψεως κράτη. Φρονούμεν, ὅτι ἡ Ἐλλάς πρέπει ν' ἀποτελέσῃ ἐνέργον μέλος τοῦ Συμβουλίου τοῦ I.M.C.O., ἵνα μετασχῃ τῆς μελέτης, διότι, ὅταν διατυπωθούν αἱ εἰσήγησεις, θὰ είναι ἀργά διὰ νὰ προτείνωμεν τροποποιήσεις. Τὰ ἐναπομείναντα θέματα μᾶς ἐνδιαφέρουν ἀμέσως καὶ ὅτι δὲν ἀντιμετωπίζονται ἀποτελεσματικῶς, τόσον ἀπὸ πλευρᾶς ἀσφαλείας, ὅσον καὶ ἐθνικῆς τοιωτύς, δυνατῶν νὰ στοιχίσουν ἐκπομπήρια λιρῶν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας. «Ἄς ἐπίσωμεν, ὅτι μὲ παρομοίαν συνεργασίαν Υ.Ε.Ν. καὶ ἔφοπλιστῶν θὰ δημιουργηθῇ τὰς ἐλληνικῶν συμφερόντων κατὰ τὰς προσεχεῖς συνεδριάσεις τοῦ I.M.C.O.

### ΕΙΣ ΤΗΝ ΓΕΡΜΑΝΙΑΝ

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ORIENT FRACHTKONTOR MOSNY & C°

ΑΙΓΕΙΘΥΝΤΑΙ: Α. ΞΥΛΑΣ - F. MOSNY

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

**ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ Α.Ε.  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ**

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

TELEGRAMS: "ERMIS,"

Represented also at LUBECK KIEL



# ΓΡΑΜΜΗ ΕΛΛΑΔΟΣ ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ Α.Ε.

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

## ΕΛΛΑΣ - ΑΥΣΤΡΑΛΙΑ

ΔΙ' ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΝ

ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΔΙΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΠΟ ΣΙΔΝΕΪ

ΑΠΟ ΜΕΛΒΟΥΡΝΗΝ

16 ΙΟΥΝΙΟΥ

13 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

12 ΙΟΥΛΙΟΥ

16 ΙΟΥΛΙΟΥ

13 ΟΚΤΩΒΡΙΟΥ

12 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ

7 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

11 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ

8 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

12 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

**ΔΙΑ ΤΟΥ ΝΕΩΤΕΡΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΥ**

# "ΠΑΤΡΙΣ"

ΕΚΤΟΠΙΣΜΑΤΟΣ 25.000 ΤΟΝΝΩΝ

ΤΑΧΥΤΗΤΟΣ 18 ΜΙΛΙΩΝ - ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΣ 1950

ΠΑΗΡΕΣ 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 τά Γραφεία Ταξειδίων

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: "ΕΛΜΕΣ," (ΜΕΓΑΡΟΝ Ε.Η.Σ) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΤΗΛ. 41.651-40.636-42.639-474.322



μισού πλέον ένός των συμβούλων ούδεποτε, δημιαρχίας, δημάρχου των παρόντων συμβούλων δύναται να είναι έλλασσων τῶν τριῶν. Πρός έξεύρεσιν τού αριθμού απορτίας παραλειπεται τυχόν προκύπτον κλάσμα.

5.- Αἱ ἀποφάσεις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου λαμβάνονται ἐγκύρως δι' ὄποιούν πλειοψηφίας τῶν παρόντων καὶ ἀντηροσωμένων μελῶν. Τὸ καταστατικὸν δύναται νὰ δρίσῃ μεγαλυτέραν πλειοψηφίαν ἐπὶ θεμάτων ὥριζόμενων ἐν αὐτῷ. Ἐκαστος οὐδέποτε δύναται νὰ ἀντηροσωμένων ἐγκύρως ἐν αὐτῷ.

6.- Ἡ ἀντηροσωμένως εἰς τῷ ουδέποτε δὲν δύναται νὰ ἀνατεθῇ εἰς πρόσωπα μὴ ἀνήκοντα εἰς τὸ Συμβούλιον.

#### ΓΕΝΙΚΗ ΣΥΝΕΛΕΥΣΙΣ "Αρ θ ρ ο ν 9ον

1.- Ἡ Γενικὴ Συνέλευσις τῶν Μετόχων είναι τὸ ἀνώτατον ὅργανον τῆς ἑταῖριας καὶ δικαιοῦται νὰ ἀποφασίσῃ περὶ πάσης ἑταῖρικῆς ὑποθέσεως, τῶν ὄποισεων αὐτῆς ὑποχρεωσῶν καὶ ἀπόντας ἡ διαφωνοῦντας μετόχους.

2.- Ἡ Γενικὴ Συνέλευσις συνέρχεται ἐν τῇ ἔδρᾳ τῆς ἑταῖριας ἢ ἀλλοχοῦ, ἐν τῇ ἡμεδαπῇ ἢ τῇ ἀλλοδαπῇ, κατὰ τὸ διά τοῦ καταστατικοῦ ὥριζόμενα, ἀπαντούμενοι τούλαχιστον καθ' ἕκδοτην ἑταῖρικήν χρῆσιν καὶ ἐντός τοῦ πολὺ ἔξι μηνῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς κρήσεως.

"Αρ θ ρ ο ν 10ον

1.- Ἡ Γενικὴ Συνέλευσις, ἐφ' ὅσον ἐν τῷ Καταστατικῷ δὲν ὥριζεται τακτὴ ἡμέρα, δέονται νὰ καλίται 20 τούλαχιστον πλήρεις ἡμέρας πρὸ τῆς ὥριζομένης διὰ τὴν συνεδρίσιον αὐτῆς.

2.- Ἡ πρόσκλησι τῆς Γενικῆς Συνέλευσεως, περιλαμβάνουσα τὸν τόπον, τὸ οἰκημα, τὴν χρονολογίαν καὶ τὴν ὥραν τῆς συνεδρίσιος, ὡς καὶ τὰ θέματα τῆς ἡμεροποίας διατάξεως ἐν σαφενείᾳ, τοιχοκολλᾶται ἐν ἐμφανῆ θέσει τοῦ Καταστήματος τῆς ἑταῖριας καὶ δημοσιεύεται διὰ τὸν τούλαχιστον τοῦ Ανωνύμων Ἐταιρῶν τῆς Ἐφεμερίδος τῆς Κυβερνήσεως.

"Αρ θ ρ ο ν 11ον

1.- Ἡ Γενικὴ Συνέλευσις εὑρίσκεται ἐν ἀπορτίᾳ καὶ συνεδρίαζει ἐγκύρως ἐπὶ τῶν θεμάτων τῆς ἡμεροποίας διατάξεως, διὰ παρισταντοῦτοῦ ἂντην μέτοχον ἑκπροσωποῦντος τὸ ἐν πέμπτον τούλαχιστον τοῦ καταβεβλημένου ἑταῖρικοῦ κεφαλαίου.

2.- Μὴ συντελεσθείσης τοιαύτης ἀπορτίας, ἡ Γενικὴ Συνέλευσις συνέρχεται ἐν νέῳ ἐντὸς 20 ἡμέρων ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς ματοθείσεως συνεδρίασεως, προσκαλούμενην πρὸ 10 τούλαχιστον ἡμέρων, εὑρίσκεται δὲ κατὰ τὴν ἐπαναληπτικὴν ταῦτην συνεδρίαν ἐν ἀπορτίᾳ καὶ συνεδρίαζει ἐγκύρως ἐπὶ τῶν θεμάτων τῆς ἡρικῆς ἡμεροποίας διατάξεως ὥσσοντος καὶ ἀντείνεται τὸ κατ' αὐτὴν ἑκπροσωπούμενον τμῆμα τοῦ καταβεβλημένου ἑταῖρικοῦ κεφαλαίου.

"Αρ θ ρ ο ν 12ον

Αἰτίσει μετόχων ἑκπροσωπούντων τὸ 1/20 τοῦ καταβεβλημένου ἑταῖρικοῦ κεφαλαίου, τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον ὑποχρεοῦται, ἵνα συγκαλῇ ἑκτακτὸν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων, ὅριζον ἡμέραν συνεδρίας αὐτῆς, μὴ ἀπέκουσαν πλέον τῶν τριάκοντα ἡμερῶν ἀπὸ τῆς χρονολογίας τῆς ἐπιδόσεως τῆς αἰτίσεως πρὸς τὸν Πρόεδρον τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιον.

Μέτοχοι, μὴ συμμορφούμενοι πρὸς τὰ ὑπὸ τοῦ καταστατικοῦ ὥριζόμενα πρὸς ουμμετοχήν τῶν εἰς Γενικὴν Συνέλευσιν, μετέχουν μόνον μετ' ἀδειαν αὐτῆς.

"Αρ θ ρ ο ν 13ον

1.- Εξαιρετικῶς προκειμένου περὶ ἀποφάσεων ἀφορωσῶν εἰς μετα-

θολὴν τῆς ἑθνικότητος τῆς ἑταῖριας, εἰς μεταβολὴν τοῦ ἀντικειμένου τῆς ἐπικειρόσεως αὐτῆς, εἰς ἐπαύξησιν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν μετόχων, εἰς αὐθησίν τοῦ ἑταῖρικοῦ κεφαλαίου, εἰς μειωσιν τοῦ ἑταῖρικοῦ κεφαλαίου, εἰς ἐκδοσιν δανείου δι' ὄμολογῶν, εἰς συγχώνευσιν, πράσαις τῆς διαρκείας ἢ διάλυσιν τῆς ἑταῖριας, ἢ Συνέλευσις εύρισκεται ἐν ἀπορτίᾳ καὶ συνεδρίαζει ἐγκύρως ἐπὶ τῶν θεμάτων τῆς ἡμεροποίησης, διατάξεως, διὰ παρισταντοῦτοῦ ἂντην ἀπορτίας προσέρχονται κατ' αὐτὴν μέτοχον ἑκπροσωποῦντες τὰ δύο τρίτον τοῦ καταβεβλημένου ἑταῖρικοῦ κεφαλαίου.

2.- Μὴ συντελεσθείσης τοιαύτης ἀπορτίας, ἡ Γενικὴ Συνέλευσις προσκαλεῖται καὶ συνέρχεται ἐκ νέου κατὰ τὰς διατάξεις τῆς παρ. 2 τοῦ ἀρθρου 11 τοῦ παρόντος, εὑρίσκεται δὲ ἐν ἀπορτίᾳ καὶ συνεδρίαζει διάλυσιν τῆς ἡρικῆς ἡμεροποίας διατάξεως, διάλυσιν τῆς ἑταῖρικοῦ κεφαλαίου, εἰς ἐκπροσωποῦντα κατ' αὐτὴν τὸ ἡμίσιο τούλαχιστον τοῦ καταβεβλημένου ἑταῖρικοῦ κεφαλαίου. Μὴ συντελεσθείσης τοιαύτης τῆς παρ. 2 τοῦ παρόντος, εὑρίσκεται δὲ ἐν ἀπορτίᾳ καὶ συνεδρίαζει διατάξεως, διάλυσιν τῆς ἡρικῆς ἡμεροποίας διατάξεως, διάλυσιν τῆς ἑταῖρικοῦ κεφαλαίου.

"Αρ θ ρ ο ν 14ον

Γενικὴ Συνέλευσις, μὴ συγκληθείσα κατὰ τὰς διατάπωσεις τοῦ ἀρθρου 10 ἢ μὴ συγκληθείσα παντάπαι, συγκροτεῖται ἐγκύρως καὶ ἀποφασίζει ἐπὶ παντὸς θέματος ὄμοδοπότες αὐτῆς ἐφ' ὅσον είναι σύμφωνοι καὶ ἑκπροσωποῦνται νομίμως ἐν αὐτῇ ἀποντες οἱ μέτοχοι.

#### ΒΙΒΛΙΑ, ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΣ ΚΕΡΔΩΝ

"Αρ θ ρ ο ν 15ον

Παρ' ἔκαστον ἑταῖροι, πλὴν τῶν διὰ τοῦ Καταστατικοῦ ὥριζομένων λογιστικῶν βιθλίων, προρύνται βιθλία πρακτικῶν συνεδρίασεων τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιον καὶ βιθλίαν πρακτικῶν συνεδρίασεων τῆς Γενικῆς Συνέλευσεως, ἀτίνα ἀριθμοῦνται καὶ μονογραφοῦνται ὑπὸ τοῦ διευθυντοῦ ἢ τοῦ γραμματέως τοῦ "Ἐπιμεληπτηρίου, ὄμοδοπότες τοῦ δι' ἀποφάσεως τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιον αὐτοῦ.

"Αρ θ ρ ο ν 16ον

1.- Ἡ ἑταῖρική χρῆσις δὲν δύναται νὰ περιλαμβάνῃ πλείονας τῶν δύοδεκα μηνῶν.

2.- Εξαιρετικῶς δύναται ἡ πρώτη ἑταῖρική χρῆσις νὰ ὥρισθῃ διὰ διάστημα μητὸν πρερθαίνον τοὺς 24 μῆνας.

"Αρ θ ρ ο ν 17ον

1.- Οἱ ισολογισμὸς δέονται νὰ είναι συντεταγμένος σαφῶς, ὥστε νὰ ἔξαγονται ἐξ αὐτοῦ ἢ ἀληθῆς οἰκονομικῆς κατάστασις τῆς ἑταῖριας. Σαφῶς ὡσαύτως δέονται νὰ είναι ἡ ἀνάλυσις τοῦ λογαριασμοῦ κερδῶν καὶ ζημιῶν.

2.- Τὰ καθαρὰ κέρδη τῆς ἑταῖριας διατίθενται, ὡς ἐν τῷ Καταστατικῷ ὥριζεται.

#### ΔΙΑΛΥΣΙΣ ΚΑΙ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΙΣ

"Αρ θ ρ ο ν 18ον

Ἡ ἑταῖρια λύεται: α) Κατὰ τὰ ὑπὸ τοῦ Καταστατικοῦ ὥριζομενα, β) Δι' ἀποφάσεως τῆς Συνέλευσεως τῶν μετόχων, λαμβανομένης, ἐφ' ὅσον ἐν τῷ Καταστατικῷ δὲν ὥρισται ἀλλας, ὑπὸ τῶν μετόχων, ἑκπροσωπούντων τὰ τρία τέταρτα τοῦ δόλου ἑταῖρικοῦ κεφαλαίου. γ)

### ΤΟΤΟΘΕΤΗΣΑΤΕ ΜΕΡΟΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ ΣΑΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΝ ΑΓΟΡΑΝ ΜΕΣΩ ΤΩΝ Κ.Κ.

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

ΜΕΣΙΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΩΝ & ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΤΩΝ ΑΒΑΡΙΩΝ

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

PLACE SHARE OF YOUR MARINE  
INSURANCE IN THE AMERICAN MARKET  
THROUGH

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.

Διὰ τῆς κηρύξεως τῆς ἑταῖριας εἰς κατάστασιν πτωχεύσεως.

Ἄρθρον 19ον

1.— Ἀνάκλησις τῆς ὑπουργικῆς ἀπόφασεως, τῆς ἐγκρινούσης τῶν σύντασιν τῆς Εἰδικῆς Ναυτιλιακῆς Ἐταιρίας, χωρεὶ μόνον μετά σύμφωνον γνώμων τῆς κατὰ τὸ ἄρθρον 5 παράργου. 3 τοῦ παρόντος Ἐπιτροπῆς, α) Ἐπὶ μεταβολῆς τοῦ οἰκοπού τῆς ἑταῖριας, β) Ἐάν καταδικαθέντος μέλους τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, διευθυντοῦ ἢ ἀλλοῦ οἰουδηποτε ἐντεταλμένου τῆς διοικητοῦ τῆς ἑταῖριας εἰς φυλάκιον ἐπὶ πράξη, ἀφορῶν τὸν παρ' αὐτῷ διαχειρίσεις τῶν ἑταῖρικῶν συμφερόντων, ἢ ἑταῖρια δὲν ἀπειμάκρυνε τὸ καταδικασθέν πρόσωπον ἀπὸ τῆς διοικητοῦ τῆς διευθυντοῦ αὐτῆς.

2.— Ἐν περιπτώσεις τοιαύτης ἀνακλήσεως, οἱ ἑκαταρισταὶ τῆς ἑταῖρικῆς περιουσίας διορίζονται ὑπὸ Γενικῆς Συνέλευσεως, συγκαλουμένης ὑπὸ τοῦ τέως Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐντὸς πέντε ημερῶν ἀπὸ τῆς πρὸς αὐτὸν κοινοποίησεως τῆς ἀνακλητικῆς ἀπόφασεως.

Ἄρθρον 20ον

1.— Ἡ Γενική Συνέλευσις τῶν μετόχων διατηρεῖ πάντα τὰ δικαιώματα αὐτῆς κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἑκαταρισίας.

2.— Οἱ λογαριασμοὶ τῆς ἑκαταρισίας ἐγκρίνονται ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνέλευσεως.

3.— Τὸ καθαρὸν προὶὸν τῆς ἑκαταρισίας ἀποπλλαγμένον οἰουδῆποτε φόρους ἢ ἀλλοὶ ἐπιβαρύνσεως διανέμεται κατ' ἀναλογίαν μεταξὺ τῶν μετόχων ἐν τῇ πιεστοπῇ ἢ τῇ ἀλλούσῃ, εἰς ὃ νόμισμα είναι ἐκπεφαρμένον τὸ μετοχικὸν κεφαλαιον τῆς ἑταῖριας, ἀνεύ οὐδενὸς συναλλαγματικοῦ περιορισμοῦ οὐδὲ ὑποκρεώσεως εἰσαγωγῆς τούτου εἰς τὴν πιεστοπήν.

### ΤΕΛΙΚΑΙ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΑΙ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Ἄρθρον 21ον

Τὰ καταστατικά, ὡς καὶ οιαδήποτε πράξις ἀφορῶσα αὐτά, οἱ τίτλοι καὶ τὸ κεφάλαιον, ὡς καὶ πᾶσα πρᾶξις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς Γενικῆς Συνέλευσεως τῶν κατὰ τὸν παρόντα νόμον ἑταῖριων, ἢ ἀπόκτησις παρ' αὐτῶν πλοίων ἢ μεριδίων ὑπὸ αὐτῶν, ὡς καὶ ἢ εἰς αὐτὰς εἰσιφορά πλοίων ἢ μεριδίων, ἀπαλλάσσονται παντὸς τέλους ἢ τοῦ τούχου ἀντιοτοῖος τοιούτου κατὰ τὴν προξενικὴν νομοθεσίαν, ὡς καὶ παντὸς ὑπέρ οἰουδῆποτε τρίτου τέλους, εἰσιφορᾶς, κρατηρεώς ἢ δικαιώματος, ἔξαιρεσις μόνον τῶν δικαιωμάτων τῶν συμβολαιογράφων, ὡς ταῦτα προβλέπονται ἐπὶ Ἀνωνύμων Ἐταιρίων.

Ἄρθρον 22ον

Ἡ διαχειρίσις καὶ ἡ διάθεσις τῶν στοιχείων τοῦ ἐνεργητικοῦ τῆς ἑταῖριας, ὡς καὶ τῶν ἑσδόμων αὐτῆς καὶ τῶν κερδῶν ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων της διενεργείται ἐλευθέρως, μὴ ὑποκειμένη εἰς οἰουδῆποτε γενικὸν ἢ δικόν τοι περιορισμόν.

Ἄρθρον 23ον

Πλοία ουπολογιμένα κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ Ν.Δ. 2677/53 «περὶ ἐπενδύσεως καὶ προστασίας κεφαλαίων ἔξωτερικοῦ» ἐπὶ ὄνοματι ἀλλοδαπῶν ἑταῖριων ἢ φυσικῶν προσώπων, ἀποκτώμενα ὑπὸ ἑταῖριων τοῦ παρόντος νόμου καὶ υπολογιζόμενα ἐπὶ ὄνοματι αὐτῶν, δέν ὑπόκεινται εἰς φόρους μεταβιβάσεως.

Ἄρθρον 24ον

Ἡ ἔξακριβωσις τῆς ἀλιάς τῶν εἰς πλοΐα ἑταῖρικῶν εἰσιφορῶν κατὰ τὸν σύντασιν τῆς ἑταῖριας, ὡς καὶ κατὰ πᾶσαν αὐξησιν τοῦ κεφαλαίου αὐτῆς ἐνεργείται μετὰ γνωμόδοτην Ἐπιτροπῆς, τῆς ὁποίας ἢ συγκρότησις, ἢ λειτουργία καὶ ἢ ἀμοιθή τῶν μελῶν ὅριζεται διὸ ἀπόφασεως τοῦ Προέδρου τοῦ Ἐπιμελητηρίου. Παρομοία ἔκτιμποις ἀπαιτεῖται διὰ τὸ κύρος τῆς πωλήσεως πρὸς τὴν ἑταῖριαν πλοίου ἢ πλοίων παρὰ μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τῆς ἑταῖριας ἢ συγγενῶν αὐτῶν μέχρι καὶ τοῦ δευτέρου βαθμοῦ ἐξ αἵματος ἢ ἀγκιστείας, ἐφ' δοῦν τὸ τιμῆμα είναι ἀνώτερον τοῦ ἑνὸς δεκάτου τοῦ καταβεβλημένου ἑταῖρικου κεφαλαίου.

Ἄρθρον 25ον

Παρὰ τῷ Ἐπιμελητηρίῳ τηρεῖται βιθίλιον εἰς ὃ καταχωροῦνται ἡ κατὰ τὸ ἄρθρον 6, παρ. 1 τοῦ παρόντος περιληπτικού καταστατικοῦ καὶ ὁ διορισμός καὶ ἡ ἀνάκλησις ουμβούλων τῶν ὑπό τοῦ ἄρθρου 8 τοῦ παρόντος.

Ἄρθρον 26ον

1.— Ἡ μετατροπὴ Ἀνωνύμου Ναυτιλιακῆς Ἐταιρίας εἰς Εἰδικήν Ναυτιλιακήν Ἐταιρίαν γίνεται διὸ ἀπόφασεως τῆς Γενικῆς Συνέλευσεως, εἰς ἣν δέοντας νά παριστανται ἢ ἀντιπροσώπευντα μέτοχοι ἐκπροσώπους τῶν διατάξεων τοῦ τόπου πλειστηρίου της διοικητικοῦ κεφαλαίου, κατ' ἀπόλυτον πλειοφύρων τῶν ἐν αὐτῇ ἐκπροσωπουμένων φύσων. Ἡ ἀπόφασις τῆς Γενικῆς Συνέλευσεως δέοντας νά περιληφθῇ τὸν τύπον τοῦ συμβολαιογράφικοῦ ἔγγραφου, ἐν τῷ ὅποιον νά περιλαμβάνωνται αἱ οὐσιώδεις κατὰ τὸν παρόντα νόμον διατάξεις.

2.— Αἱ διὰ τὸν μετατρόπον ἀναγκαῖαι πράξεις δέν ὑπόκεινται εἰς καταβολὴν φόρου, τέλους ἢ δικαιώματος ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου ἢ ὑπὲρ τρίτων, ἔξαιρεσι μόνον τῶν δικαιωμάτων τῶν συμβολαιογράφων, ἡς ταῦτα προβλέπονται ἐπὶ Ἀνωνύμων Ἐταιρίων.

3.— Ἡ μετατροπήνεας ἑταῖρια συνεχίζεται ὑπὸ τὸν τύπον τῆς εἰδικῆς Ναυτιλιακῆς Ἐταιρίας. Αἱ ἑκκρεμές δικαιούνται μὴ ἐπερχομένης βιαίας δικαιοπῆς τῆς δίκης, ὡς ἐκ τῆς μετατροπῆς καὶ μὴ απαιτουμένης οὐδεμίας εἰδικωτέρας διὰ τὴν συνέχισιν διατυπώσεως.

4.— Αἱ περὶ ἑκαταρισίας διατάξεις τοῦ ἄρθρου 19 τοῦ παρόντος ἐφαρμόζονται ἐπὶ ἀνωνύμων ναυτιλιακῶν ἑταῖριων, τελουσῶν ὑπὸ ἑκαταρισίων κατὰ τὸν ιοχύν τοῦ παρόντος.

Ἄρθρον 27ον

Αἱ κατὰ τὸν παρόντα νόμον ουνιστώμεναι ἑταῖρια δέν ὑπόκεινται εἰς τὰς ἑκάστοτε ισχυόσας περὶ τῶν λοιπῶν ἑταῖριων διατάξεις.

### ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Ἐνδιαφέρουσαι εἶναι καὶ αἱ παρατηρήσεις, αἱ διατυπωθεῖσαι παρὰ τὸν νομικὸν, στίνες ἔξεπόνησαν τὸ ἀνώτερων ἀντισχέδιον. Τὰς δημοσιεύμενες διὰ τὴν πληρεστέραν κατανόησιν τοῦ σχεδίου νόμου.

Τὸ ὑπὸ τῆς Greek Shipping Co-Operation Committee ἀποστατέλεν σχέδιον νόμου «περὶ Εἰδικῆς Ναυτιλιακῆς Ἐταιρίας» ἔχαρακτηρίσθη ὑπὸ πάντων ὡς ἐνδεικτικῶν τῶν κατευθύνσεων, αἱ δομοὶ ἐπρέπειν νά ἀκολουθήσουν διὰ τὸν διατύπωντον ἐνός ἀρτιώτερου, πληρεστέρου καὶ ὀλιγώτερον ριζοσπαστικοῦ σχεδίου νόμου, διότι αὐτὸ τοῦτο τὸ σταλέν, ἐάν νιούθετο καὶ προεβαλλετο ὑπὸ τῆς Ε.Ε.Ε. εἰς τὸν Κυβερνόν, δέν θα ἐκρίνετο ὡς κοινωνούλευτικῶς ἀδιάληπτον, θά πτο δέ προθέτως δυσχερής ἢ ἐφαρμογὴ τοῦ παρ' αὐτῶν τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερομένων.

«Ἡ ἀνάγκη τῆς νομιμοποίειας τοῦ νέου τύπου Ναυτιλιακῆς Ἐταιρίας ἐπέβαλε νά θεσμοθετηθοῦν, ὑποτυπωδῶς ἔστω, ἢ ἔγκρισις τοῦ Καταστατικοῦ, ἢ τηροποιίας ἐλαχιστῶν δημοσιεύσεων, ἢ τυπική ἀναγνώρισης τῶν δικαιωμάτων μειοφύλακας κ.λ.π. Ἐκ τοῦ ἀλλού ἐπρέπειν αἱ δομοὶ περιστέραν κατανόησιν τοῦ σχεδίου νόμου, τὴν διατύπωντον τῶν μετόχων τῆς ἑταῖριας εἰς φυλάκιον ἐπὶ πράξη, ἀφορῶν τὸν παρ' αὐτῷ διαχειρίσεις τῶν ἑταῖρικῶν συμφερόντων, ἢ ἑταῖρια δέν ἀπειμάκρυνε τὸ καταδικασθέν πρόσωπον ἀπὸ τῆς διοικητοῦ συμβούλου πάλιν, δι' ἦς δέν συντρέχει ὁ λόγος προνομιακῆς μεταχειρίσεως. Ἡ παράγραφος β τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ σχεδίου Λονδίνου ἔκριθη περιττή. Ἄντι τοῦ πρόσθιον προσδιωρισθείσης τῆς Ἐπιτροπῆς ἡ νοούσα τὸ Y.E.N. έννοια τῆς διάσημης έγχρωμης περιορισμού τῆς προσθήκης ἐπωνυμίας καὶ τίτλου.

### Παραβολὴ τῶν δύο σχεδίων νόμου:

Εἰς τὸ νέον σχέδιον προεκρίθη ἡ κατανομὴ τῶν διατάξεων του κατό κεφαλαία, ὑπὸ τὰ δόπια καταχωρίζονται τὰ ὄρθρα.

### ΣΚΟΠΟΣ

«Ἄρθρον 1.— Εἰς τὸ ἄρθρον 1, α, γίνεται λόγος περὶ πλοίων ποντοπόρων, ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν ουμαίαν, ἐκμεταλλευμένων ὑπὸ τῆς ἑταῖριας, ἀνεψαρτήτως ὃν αὐτὸν είναι καὶ πλοιοκτήτρια.

Οὕτω: α) Διπυρυνθή ἢ ἐφαρμογὴ τοῦ νόμου ἐπὶ ἑταῖριων, ἐκουσῶν πλοίων τῶν διοικητήων των και ἀλλοτρία χρονοναυλωμένα. β) Ἀπεκλειθόμασταν τὰ μὴ ποντοπόρα, διότι ἐκριθή προσκρουόμενα εἰς τὴν συνταγματικὴν ἀρχὴν τῆς διότητος ἢ διαφυγὴ ὃν τοὺς νομοθετικούς προστατευτικούς περιορισμούς κατέθεσαν.

ΣΥΣΤΑΣΙΣ — ΕΓΚΡΙΣΙΣ — ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

«Ἄρθρον 2.— Ἐπανελήφθη ἡ διατύπωσις τοῦ σχεδίου Λονδίνου.

Ἄρθρον 3.— Προεβλέπεται καὶ περιπτώσεις συντάξεως τοῦ Καταστατικοῦ τοῦ τοῦ ἀλλοδαπῆς καὶ ἐγένετο δεκτή ἢ ἀρχή «ο τόπος ρυθμίζει τὸν τύπον τοῦ συμβολαίου».

«Ἄρθρον 4.— Ἐπανελήφθη τὸ Λονδίνου Καταστατικὸν Ἐπιμελητηρίου, οὗτος προσθετείσης τῆς λέξεως «πάντως», ίνα ἔξ αντιδιαστῆται τὸν τύπον τοῦ συμβολαίου τοῦ προσδιωρισμοῦ τῆς προσθήκης ἐπιτροπῆς.

«Ἄρθρον 5.— Εἰσάγει τὸν σύντομον διαδικασίαν ἐγκρίσεως τοῦ Καταστατικοῦ καὶ κατασφαλίζει τὴν ἔγκρισιν διττῶς: α) Τὸ Καταστατικόν θεωρεῖται αὐτοδικαίως ἐγκριθέν, ἐάν ὁ υπουργὸς δέν ἐκδώσῃ ἀπόφασιν ἐντὸς συντόμου προθεσμίας. β) Ἡ ἀπόρριψις τῆς λέξεως «πάντως» εἰσαγόμενη γίνεται μετὰ σύμφωνον γνώμων τῆς Επιτροπῆς, τῆς δόπιας

*Serving  
ship and owner*



LAMBERT BROTHERS  
LIMITED

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

Telephone - AVEnue 2000 · Telegrams - Lambert, London.  
(Inland) - Lambert, Telex, London · International Telex No. - G.B. LN 50201







εἰς τὸ ἀέριον ἐκτόνωσεως, χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν λειτουργίαν στροβιλούσυμπειστοῦ, ὅστις, μὲ τὴν σειράν του, χορηγεῖ εἰς τοὺς κυλίνδρους ἀέριον μετρίας πιέσεως. Ἡ διὰ τοῦ συστήματος τούτου ἐπιτυγχανομένη αὔξησις δυνάμεως ἀνέρχεται εἰς 30% περίπου. Μεταξὺ τῶν ἑταν 1929 καὶ 1950, ἡ ποσότης τῶν μπῶνκερ ὠκεανοπόρων πλοίων ἀνῆλθεν ἀπὸ 22 εἰς 50 ἐκατομμύρια τόννων καὶ σήμερον φθάνει — μὴ ὑπολογιζόμενων τῶν τολεμικῶν σκαφῶν, εἰς τὰ 70 ἐκατομμύρια τόννων ἐπτάσιως. Ὁ ἀριθμὸς οὗτος ισοδυναμεῖ πρὸς τὸ 1/10 τῆς συνολικῆς κατανάλωσεως πετρελαιοειδῶν εἰς τὸ ἔλεύθερον. Κόσμον καὶ πρὸς τὸ 1/4, ὡς ἔγγιστα, τῆς καθολικῆς καταναλώσεως μαύρων πετρελαίων.

Ἡ αὔξουσα ἔκτασις τῆς κινήσεως καὶ τῶν μεταφορῶν γενικῶς, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς διαφόρους βιομηχανικὰς ἐφαρμογάς, εἰς ὃς χρησιμοποιεῖται πετρέλαιον, ἀπόσχολησε τόσον τὰς παραγωγούς χώρας, δύσον καὶ τὰς μεγάλας ἑταῖρις πετρελαιού. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ αἰώνος μας κατηναλίσκοντα ἐπτάσιως ἀνὰ τὸν Κόσμον 20 περίπου ἐκατομμύρια τόννων πετρελαιού. Ἡ κατανάλωσις αὐτῇ ἀνῆλθε τὸ 1917 εἰς 70 ἐκατομμύρια τόννων, διὰ νὰ φθάσῃ τὸ 1924 εἰς 140 ἐκατομμύρια τόννων. Σήμερον ἡ παγκόσμιος κατανάλωσις πετρελαιού τείνει νὰ ὑπερβῇ τὰ 1.000 ἐκατομμύρια τόννων ἐπτάσιως. Παρὰ τὴν ἴλιγγιώδη τάυτην ἀνοδικήν πορείαν τῆς ζητήσεως, τὰ προγράμματα ἔρευνων καὶ ἐπισημάνσεως κοιτασμάτων, διὰ τὰ ὅποια αἱ μεγάλαι ἑταῖρια πετρελαιῶν δαπανούν σεβαστά κεφάλαια, ἔξασφαλίζουν πετρελαιού διὰ τὰς μελλοντικὰς ἀνάγκας τοῦ Κόσμου, καθὼς καὶ πλήρεις δίκτυον διανομῆς ἀπλούμενον πρὸς δλας τὰς κατευθύνσεις τῆς Υδρογείου. Διὰ νὰ λάθῃ τὶς μίαν ίδεαν τοῦ μεγέθους τῆς ἐργασίας, ἀρκεῖ μόνο νὰ λεχθῇ, δτι μεταξὺ τῶν ἑταν 1947 ἕως 1956 ἐδαπανήθησαν ὑπὸ τῆς παγκοσμίου πετρελαιοδυμηχανίας εἰς διαφόρους ἐπενδύσεις καὶ ἔξερευνήσεις 65 δισεκατομμύρια δολαρίων.

Τὰ ἀνὰ πάν τον ἔτος ἀποκαλυπτόμενα ἀποθέματα ἀκαθάρτου πετρελαίου

οὐ εἶναι ἀνώτερα τῶν ἔξαγομένων ποσοτήτων. Τὸ 1958 ὑπελογίσθησαν τὰ ἐν λόγῳ ἀποθέματα εἰς 40 δισεκατομμύρια τόννων, ἡ δὲ ποσότης οὕτη εἶναι ὑπερδιπλασία τῆς πρὸ πενταετίας ὑπολογισθείσης καὶ 4½ φοράς μεγαλυτέρα τῆς πρὸ δεκαετίας ὑπολογισθείσης. Γνωρίζομεν σήμερον, ὅτι ἡ Γῆ περικλείει εἰς τὰ ἔγκατά της περισσότερον πετρέλαιον τοῦ ἄπ' ἀρχῆς μέχρι σήμερον παραχθέντος.

### ΕΝΑ ΔΙΕΘΝΟΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ ΖΗΤΗΜΑ

## Η ΚΑΤΑΜΕΤΡΗΣΙΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

### ΕΠΙΖΗΤΕΙΤΑΙ ΤΟ ΕΝΙΑΙΟΝ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΥ

Ο «Διακρατικὸς Ναυτικὸς Γνωμοδοτικὸς Ὀργανισμὸς» (I.M.C.O.) ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, εἰδική ὑπηρεσίαν τοῦ Ο.Η.Ε. «Ἔχει ἀναθέσει τὸ πρῶτον τοῦ ἔργου εἰς τὴν συσταθείσαν «Ἐπιτροπὴν Θαλασσίας Ἀσφαλείας», πρὸς τὸν σκοπόν, ὅπως αὕτη καταστρώσῃ σχέδιον καταμετρήσεως τῶν ὠκεανοπόρων πλοίων, δυνάμενον νὰ γίνῃ παγκοσμίως ἀποδεκτόν. Ἡ ἐντολὴ αὕτη ἦλθεν, ἐν μέρει, ὡς ἀποτέλεσμα τῆς ἀπροσδοκήτου συμφωνίας τῶν ἐκπροσώπων τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῆς Σοβιετικῆς Ἐνόδεως, δεκτῶν, ὅτι αἱ ἀπηρχαιωμέναι καὶ περίπλοκοι μέθοδοι καταμετρήσεως θὰ ἔπρεπε νὰ ἀναθεωρηθοῦν. Τὸ θέμα τῆς καταμετρήσεως ἔταλαιπώρησε κράτη καὶ ἐφοπλιστὰς ἐπὶ ἐκατονταετήριδας δλας. Μακρὰ εἶναι ἡ ιστορία τοῦ ζητήματος αὐτοῦ.

Αἱ φορολογικαὶ λ.χ. ἀρχαὶ τῶν Ινδιών κατεμέτρων ἀλλοτε τὴν χωρητικότητὰ τῶν πλοίων διὰ τῆς χρήσεως σάκκων πεπέρεως. Αἱ ἀντίστοιχοι ἀρχαὶ τῆς Ἀγγλίας εἰσίγηγον ἐπὶ βασιλείας Ἐρρίκου τοῦ Δ'. σύστημα, τοῦ ὅποιου τὰ ἔχη εὐκόλως διακρίνονται εἰς τὰς νεωτέρες μεθόδους. Κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 15ου αἰώνος σημαντικαὶ ποσότητες οἵνων εἰσήγοντο ἐκ Γαλλίας, κομιζόμεναι εἰς βαρέλια, ἀπίνατα ἀπέκαλυπτο «τεππιέρα» (τόννοι). Πρός διευκόλυνσιν τῶν φορολογικῶν εἰσπρακτόρων, διὰ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ἀνακυρώντων προβλημάτων, ἔξεδόθη Διάταγμα, διὰ τοῦ ὅποιου ἀπηγορεύετο ἡ μεταφορά οίνου εἰς τόνους, (tuns) περιεκτικότητος κατωτέρας τῶν 252 γαλλονίων. Τοιουτοπρόπως, ἐπιποποιήθησαν εἰς τὴν χωρητικότητα ταῦτην τὰ βαρέλια οίνου.

Οι τόννοι οὓτοι (tuns) ἔχρησιμοι οἴνου, δπος ἐκφράζουν τὴν μεταφορικὴν ικανότητα τῶν πλοίων, ἡ δὲ σχετικὴ φορολογία ἔδασις θητεῖ ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν τόννων, τοὺς ὅποιους ἡδύναντο νὰ μεταφέρουν τὰ πλοία. Οι τόννοι ἔζυγοι 2.240 λίτρας καὶ τὰ πλοῖα, στονα μετέφερον ἄλλα φορτία, κατεμετρῶντα μὲ μονάδας γνωστάς ὡς τόνους. «Ἐν τούτοις δὲν ἔγενετο χρῆσις οὔτε δλικῆς, οὔτε καθαρᾶς χωρητικότητος, προκειμένου περὶ πλοίων. Ἡ κυρία χρῆσις τῶν ἐν λόγῳ δρων, οἵτινες δρίζουν τὰς ὁγκομετρικὰς μονάδας ἐξ 100 κυβικῶν ποδῶν, ἢτοι διὰ φορολογικούς σκοπούς.

Σήμερον, διάφοροι χῶραι χρησιμοποιοῦν ιδίας μεθόδους ὑπολογισμοῦ, αἱ δὲ πλειστοὶ τούτων βασίζονται ἐπὶ ἀρχῶν, τὰς ὅποιας ἔθεσε Βρεταννός ναυτικὸς ἀρχιτέκτων πρὸ ἐνὸς καὶ πλέον αἰώνων. Πράγματι, τὸ 1853 δ. Μοορτον ἐφεύρε τύπον πρὸς καθορισμὸν δλοκλήρου τῆς ἐσωτερικῆς χωρητικότητος ἐνὸς πλοίου, γνωστής ηδη ὡς «δλικῆς χωρητικότητος» (gross). Ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν ἀφίρεσε χώρους τινάς μὴ διατίθεμένους δι' ὀφέλιμον φορτίον, ὡς λ.χ. τὰς ἀποθήκας Ιστίων, χῶρον μηχανοστασίου καὶ καυσίμων καὶ κατέληξεν εἰς τὴν «καθαράν χωρητικότητα», ἡ τὸ διαθέσιμον χώρον διὰ φορτίου.

Αἱ διάφοροι ναυτικαὶ χῶραι προσήρμοσαν τὰς ἀρχὰς ταύτας ἐφεξῆς κατὰ ποικίλλοντας τρόπους, παρέχοντας ἔξαιρέσεις ἀναλόγους πρὸς τὰς ἀνάγκας των. Αἱ τοιαῦται κατὰ χώρας ἔθνικαὶ μέθοδοι ὑπολογισμῶν καὶ ἀφαιρέσεων ἔδημοιούργησαν πολλὰ προβλήματα. Σκάφη τινά, λόγου χάριν, ἔχουν πιστοποιητικὰ κατατάξεων μὲ 6 φερ' εἰπεῖν διαφόρους δλικάς χωρητικότητας, δυναμένας νὰ ποκίλουν κατὰ 2.500 τόνους, μεταξὺ τῶν δεδομένων ἀπὸ ἐνὸς ὑπολογισμοῦ εἰς τὸν ἔτερον. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν δύο αὐτῶν τύπων χωρητικότητος εἰσπράττονται τέλη καὶ διόδια διὰ τὴν χρῆσιν διωρύγων, λιμένων, προκυμαιῶν, δεξαμενῶν καὶ ἄλλων ὑπηρεσιῶν. Δεδομένου, δημος, ὅτι τοιαῦτα ἐπιβαρύνσεις ἐπὶ τῆς κανονικῆς είκοσατετούς ζωῆς ἐνὸς πλοίου ἀπότελον σημαντικὸν στοιχεῖον τοῦ κόστους ἐκμεταλλεύσεών του, εἶναι ἐπόμενον νὰ ἐπιθυμούν οι πλοιοκτῆται, ὅπως ναυπηγούν τὰ σκάφη των κατὰ τρόπου παρέχοντα εἰς αὐτοὺς τὴν δυνατότητα νὰ ἐπωφελῶνται πάσης δυνατῆς ἔξαιρέσεως ἐκ τῶν διαφόρων μεθόδων ὑπολογισμοῦ. Τούτο καταλήγει συνήθως εἰς σχέδια, τὰ ὅποια σκληρών ταλαιπωρῶν τοὺς ἀρχιτέκτονας, οἵτινες, ἐπιδιώκουν νὰ σχεδιάσουν πλοῖαν κατάλληλα εἰς τὰς καταμετρήσεις, δημος ή ἀσφάλεια — εἰς τινάς περιπτώσεις — τίθεται εἰς δευτέραν μοίραν.

Οι Βρετανοί ἔκπρόσωποι ἐπεδίωξαν νὰ ἐπιτύχουν παγκόσμιον ἀναγνώρισιν τῶν Κανόνων τοῦ «Οσλο», ἐνὸς δηλαδή συστήματος ὑπολογισμοῦ, βασιζόμενου ἐπὶ πολλῶν τροποποιήσεων τῶν Κανόνων Μοορτον. Δέκα χῶραι προσεχώρουσαν εἰς τὴν σύμβασιν ταῦτην. «Ο ἀντιπρόσωπος τοῦ Ινστιτούτου τοῦ Ἀμερικανικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ παρὰ τὴν ἀντιπροσωπεία τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὴν συνέλευσιν τοῦ I.M.C.O., ἐδήλωσεν πρὸ καιρού, ὅτι ἡ ἀμερικανικὴ θετικὴ έτονος συστήματος ἔγκειται εἰς τὴν ἀνάπτυξιν ἐνὸς νέου καὶ ἀπλοῦ συστήματος. Οι παρὰ τὴν διασκέψει σοβιετικοὶ ἐμπειρογνόμονες ἔτονται, ὅτι καὶ αὐτοὶ κατέληξαν εἰς τὸ ίδιον μὲ τοὺς ἀμερικανούς συμπέρασμα, «Ὑποστηριχθεῖσα ἐπίσης παρὰ τῶν Ἰταλῶν καὶ τῶν Γάλλων ἀντιπροσώπων ἡ ἀμερικανικὴ πρότασις περὶ δημοιμόρφου διεθνοῦ συστήματος καταμετρήσεως τῆς χωρητικότητος, ἐψηφίσθη παρὰ τὴν Ἐπιτροπὴν, ὡς πρῶτον ἔργον αὐτῆς. Τὸ περαιτέρω πρῶτον βῆμα θὰ είναι πλήρης ἀνάλυσις τῶν μεθδῶν, καθ' ἀρχῆς καὶ ιδιώτας προδιαίνουν εἰς τὸν ὑπολογισμὸν τῆς χωρητικότητος. Πάντως δὲν ἀποσκοπεῖται ἡ ἐφαρμογὴ νέου συστήματος εἰς τὰ ὑπάρχοντα ἡ τὰ ὑπὸ ναυπηγησιν πλοῖα. Πάν νέου πρότυπον καταμετρήσεως, εἰς τὸ δημον θὰ συμφωνήσουν αἱ ναυτικαὶ χῶραι τοῦ Κόσμου, θέλει ἐφαρμοσθῆ μόνον εἰς τὰ νέα σκάφη.



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

**SVENSKA ORIENT LINIEN**

TELEGRAMS : "ESOEL,, GOTHENBURG

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

**AB ATLANTTRAFIK**

TELEGRAMS : "OCEANSHIP,, GOTHENBURG

**WORLDWIDE REFRIGERATED - CARGO SERVICES**

*Transports of fresh grapes to London*

## Η "ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ"

### ΕΥΜΕΝΗ ΞΕΝΑ ΣΧΟΛΙΑ

"Επ' εύκαιρία τῶν ἔγκαινών τῆς νέας ἀεροπορικής γραμμής 'Αθηνῶν — Βρυξελλῶν δι' ἀεριστρωθυμένων τῆς Ἑλληνικῆς ἐταιρίας «'Ολυμπιακή Αεροπορία», τοῦ κ. Ωνάστη, τὸ «Λόγος Ἀμερισουά» ἐδημοσίευσον εἰς τὸ πλύνον του τῆς 30ης Μαΐου τὸ κάτω αἱρόν:

Ἐξησφαλίσθη ἡ τακτικὴ ἀπικοινωνία Βρυξελλῶν — Ἀθηνῶν διὰ τετρακινητρίων ἀεριστρωθυμένων, τύπου «Κομήτης IV B.», τῆς «'Ολυμπιακῆς Αεροπορίας», ἀτινα καλύπτουν τὴν ἀπόστασιν εἰς 3½ ώρας. Ἀπὸ σήμερον θίνεν δύναται τις νὰ ὑπολογίζῃ ἵνα «οὐήκ - ἔντ» δύο ή τριῶν ἡμερῶν εἰς τὴν Ἑλλάδα. Ἀπίστευτον, πράγματι. Μὲ ταχύτητα 850 χιλιομέτρων τὴν ὥραν, οι ταξιδιώται καὶ οἱ περιηγηταὶ θὰ φθάνουν μὲ τὰ ἐν λόγῳ ἀεροσκάφη, ἀγγλικῆς κατασκευῆς, εἰς τὴν χώραν τῶν ἀθανάτων ἀρχαιοτήτων, δησπού θὰ ἔχουν τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐκτελέσουν ἵνα θυμάσιον περίπλουν εἰς τὰς Ἑλληνικὰς νήσους, τὴν Ρόδον λ.χ. καὶ τὴν Κρήτην, μὲ τὸ πλοίον τῆς «εκρουαζέρας τῶν βασιλέων», τὸ πολυτελές «Ἀγαμέμνων» ἢ τὸ ἀδελφόν αὐτού σκάφος «Ἀχιλλεύς».

Αἱ Ἑλληνικαὶ ἀεροπορικαὶ γραμμαὶ διεξάγονται ἵνη ἀρτιώτατα ἔναντι τῆς παλαιοτέρας ἐποχῆς, καθ' ἥν ἡ «Ἀνώνυμος Ἑλληνικὴ Αεροπορικὴ Ἐταιρία» μετὰ κόπου ἑξεμεταλλεύτη διὰ τῶν «D.C.3» καὶ «D.C.4», τέσσαρας ἑσωτερικάς γραμμάς ἐν Ἑλλάδι καὶ μίαν γραμμὴν Ἀθηνῶν — Λονδίνου. Ταῦτα συνέβαινον τὸ 1947. Ἡ ἀνασυγκρότησις καὶ πλήρης ἀναδιοργάνωσις ὁφείλεται εἰς τὸν Ἑλληνον ἐφοπλιστὴν κ. Ἀριστ. Ωνάστην, διστις ἐνστρακώνει τὴν μεγαλοφύτιν εἰς τοὺς τομεῖς τοῦ ἐμπορίου καὶ τῶν μεταφορῶν. Ἡρχισε τὴν προσπάθειάν του τὸ 1954, δτε ἀνέλαβε τὴν T.A.E. Εἶναι ἀξία ἐνδιαφέροντος ἡ ιστορία τῆς ἀνασυντάξεως τῶν Ἑλληνικῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν.

Ο κ. Ωνάστης συνήψει συμφωνίαν μετὰ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, διὰ τῆς ὅποιας ἡ παρ' αὐτοῦ συσταθεῖσα ἐταιρίας «'Ολυμπιακὴ Αεροπορία» ἀνελάμβανε δι' είκοσαετή περίοδον τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ ἑσωτερικοῦ δικτύου ἐναερίων ὑπηρεσιῶν καὶ τινῶν γραμμῶν τοῦ ἑσωτερικοῦ. Τὸ κράτος ἀπήλλαξε τὴν ἐταιρίαν ἀπὸ τοὺς τελωνειακοὺς δασμοὺς διὰ τὰ καύσιμα καὶ τὰ ὑλικά καὶ παρεχώρησεν εἰς αὐτὴν ἀπαλλαγάς ἀπὸ παντὸς τέλους προσγειώσεως τῶν ἀεροσκαφῶν τῆς ἐν Ἑλλάδι. Πέραν τούτων, ἡ «'Ολυμπιακὴ Αεροπορία» ἀπολαύει καὶ ἄλλων φορολογικῶν διευκόλυνσεων, ἐνῷ αἱ ὑπὸ τοῦ κράτους ἐπιβληθεῖσαι ὑποχρέωσεις εἰς τὴν ἐταιρίαν, ἥσαν αἱ κάτωθι:

1.— Ἀνάληψις ὀλοκλήρου τοῦ προσωπικοῦ τῆς T.A.E. 2.— Ἐξαγορὰ τοῦ στόλου τῆς T.A.E. Καὶ 3.— Δημιουργία βάσεων καὶ ἀεροπορικῶν ὑποστέγων.

Ο διμήλος Ωνάστης, μὲ μίαν εἰκοσάδα ἀεροπλάνων (ἥτοι 13 «D.C.3», δύο «D.C.4» καὶ τρία «D.C.G.B.») ἐκτελῶν τριακοσίας πτήσεις ἔδομαδιώς πρὸς τὴν Δυτικὴν Εὐρώπην καὶ τὴν Μέσην Ἀνατολήν, ἐπέτυχε νὰ πολλαπλασιάσῃ τὴν ἐπιβατικὴν κίνησιν, κατὰ ποσοστὸν αὐξῆσεως 650%. Εἶναι βέβαιον, ὅτι ἐντὸς ἐνὸς ἡ δύο ἑτῶν, ἡ δύναμις καὶ τὸ γόντρον τῆς «'Ολυμπιακῆς Αεροπορίας» θὰ ἐνισχυθῇ περαιτέρω καὶ ἡ ἐταιρία αὐτὴ θὰ καταλάθῃ θέσιν καὶ ἐπὶ τῶν διαπτήσεων τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, διὰ τῶν ἐσχάτων ἀγορασθέντων μεγάλων ἀεροσκαφῶν.

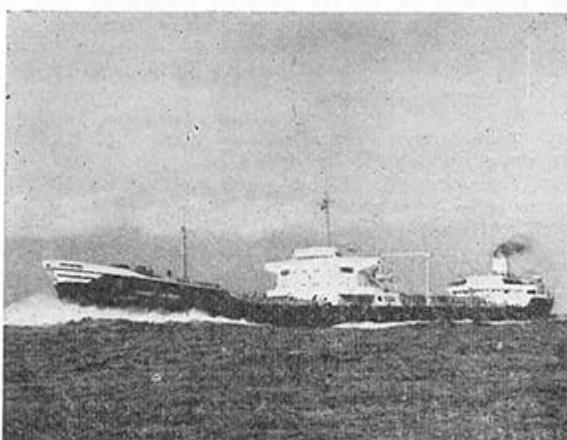
Πράγματι, δ κ. Ωνάστης ἀπεφάσισε νὰ ἀγοράσῃ πέντε τετρακινητρίων ἀεριστρωθυμένων μεγάλων ταχιδρομικῶν ἀεροσκάφων, ἥτοι τρία τοῦ τύπου «Κομήτης IV B.» καὶ δύο «D.C.8». Χάρις εἰς τὰ πέντε ταῦτα ἀεροπλάνα φύνεται βέβαιον, ὅτι ἡ σημερινὴ 17η θέσις τῆς «'Ολυμπιακῆς Αεροπορίας», ἐν τῇ κατατάξει τῆς I.A.T.A., θέλει αἰσθητῶς βελτιώθῃ. Ή χιλιομετρικὴ χωρητικότης, ἥτις ἐπραγματοποιήθη τὸ 1958 ὑπὸ τῆς «'Ολυμπιακῆς» ἀνήλθεν εἰς 14.5 ἑκατομμύρια τοννοχιλιομέτρων.

Ἡ χρησιμοποίησης ἀεροπλάνων μεγάλης χωρητικότηος, ὑπὸ τοῦ δαιμονίου αὐτοῦ «Ἑλληνος ἐφοπλιστοῦ» θὰ ἀναβιβάσῃ τὴν ἀνωτέρω ἀπόδοσιν εἰς 25 ἑκατομμύρια τοννοχιλιομέτρων ἐντὸς ἐνὸς ἡ δύο ἑτῶν. Ἡ διορατικότης τοῦ κ. Ωνάστης ἔξελεις τὰς Βρυξέλλας, ὡς βάσιν ἐπεκτάσεως τοῦ δικτύου τῶν γραμμῶν του, λόγω τοῦ ιδιάζοντος, ἀπὸ γεωγραφικῆς πλευρᾶς, χαρακτήρος, τὸν διόποιον ἔχει ἡ εὐρωπαϊκὴ αὐτὴ πρωτεύουσα. Ἡ δεύτερη, ὅμως, τοῦ κ. Ωνάστης κατεφάνη, κυρίως, ἀπὸ τὰς συμφωνίας, τὰς ὅποιας ούτος τελευταίως συνήψε.

Πρὸ διμήνου — καὶ ἀκριβῶς τὴν Ἰηνήν Απριλίου — ἐτέθη ἐν ισχύι ἀγγλοελληνικὴ συμφωνία, μεταξὺ τῆς «Βρεταννον - εὐρωπαϊκῆς Εταιρίας» (B.E.A.) καὶ τῆς «'Ολυμπιακῆς», προβλέπουσα τὴν συνεργασίαν των εἰς τὸν τεχνικὸν τομέα, ἔχουσα, ὅμως καὶ σημαντικὴ ἐμπορικὴν καὶ οἰκονομικὴν πλευράν, διόπι καθορίζει συντονισμὸν ὑπηρεσιῶν καὶ δρομολογίων. Διὰ τῆς συμφωνίας ταύτης διανοίγεται ἡ ἐκμετάλλευσις ἐφ' ὅλου τοῦ εὐρωπαϊκοῦ δικτύου διὰ τῶν ἀεροπλάνων, τύπου «Κομήτης», τῶν δύο ἐταιρίων. Τονίζεται ἀκόμη, ὅτι ἡ ἐν λόγῳ συμφωνία ἀποτελεῖ βρετανικὴν ἀπάντησην εἰς τὰ διάφορα σχέδια συνεταιρισμοῦ εἰς τὸν τομέα τῆς ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης.

Δὲν πρέπει, ὅμως, νὰ παρασιωπηθῇ, ὅτι εἰς τὴν σύναψιν τῆς συμφωνίας ταύτης ἐπαιξαν ίκανον ρόλον ἡ ύφισταμένη στενὴ φιλία, ἥτις συνδέει τὸν κ. Ωνάστην μὲ τὸν λόρδον Ντάγκλας καὶ ἡ ὅποια πολλάκις ἔξεδηλωθῇ εἰς φιλικὰ ταξίδια ἀναψυχῆς καὶ εἰς ἀλιευτικὰς ἐκδρομάς. Ἡ συμφωνία αὐτὴ φαίνεται ἀπολύτως πλήρης καὶ δύναται τις νὰ εἴπῃ, ὅτι ἀποτελεῖ «κονσόρτουμ» καλύπτον τὴν κοινὴν ἐκμετάλλευσιν ἐταιρίων, αἵτινες συνδέουν τὴν Ἑλλάδα, τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν. Εἰς τινας περιπτώσεις, ἡ διατήρησις καὶ ἡ ὑπηρεσία ὀδηγῶν εἰς τὰ ἀεροσκάφη, θὰ ἐξασφαλίζωνται, μεριμνὴ τῆς B.E.A. Παραπτεῖται διόπι, διόπι συνδέει τὴν Βρετανίαν, γεγονός, ὅπερ ἀξίζει νὰ τονισθῇ λιτατέρως.

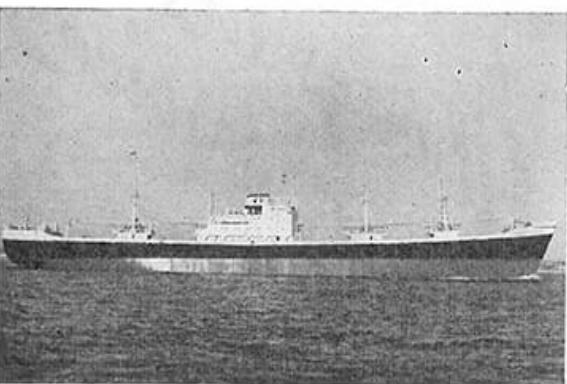
Fine ships ICI Fine paints  
MARINE PAINTS



S. T. MICHAEL CARRAS  
OWNERS OCEANIC PETROLEUM STEAMSHIP CO. LTD.



M. T. PROMACHOS  
U. K. GENERAL AGENTS:  
JOHN C. HADJIPATERAS AND SONS LTD.



M. V. DIAMANTIS PATERAS  
MANAGED BY DIAMANTIS PATERAS LTD., LONDON

LINALUX  
DULUX & STAG

Finishes and Compositions  
Manufactured by

IMPERIAL CHEMICAL INDUSTRIES LTD.  
PAINTS DIVISION - SLOUGH - BUCKS



# ΜΙΑ ΚΑΛΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΗΟΓΝΩΜΩΝ

ΤΕΣΣΑΡΑΚΟΝΤΑΕΤΙΑ ΑΠΟ ΤΗΣ ΣΥΣΤΑΣΕΩΣ ΤΟΥ. — ΕΛΠΙΔΕΣ ΚΑΡΠΟΦΟΡΟΥ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑΣ.

'Επι' εύκαιρια της τεσσαρακονταετρίδος από της συνοτάσεως του 'Ελληνικού Νηογνώμονος (1919 - 1959) έξεδθη εἰς Ιδιαιτέρων τεύχος σύντομος ἀπολογισμὸς τοῦ ἔργου του. Δὲν είναι, βεβαιῶς, τοῦτο λαμπόν οὐτε καὶ ὄντας οὐτε πρὸς τὴν μεγαλειώδη ναυτιλίακην μας ἀνάπτυξιν. Πρόκειται, πάντως, περὶ μιᾶς καλῆς προσπάθειας, ἡ οποία ἀν συναντήση, ἐστω καὶ τώρα, τὴν συμπάρστασιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος, πολλὰ θὰ ἀποδώῃ τὰ κέρδη καὶ κατὰ πρώτον λόγον εἰς αὐτοὺς τοὺς ἐφοπλιστὰς.

Καὶ ἴνα, ἀκριδῶς, τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου διεγείρωμεν, δημοσιεύμεν κατωτέρω τὸν ἀπολογισμὸν τοῦ 'Ιδρυματος, μὲ τὴν ἐλπίδα, διτοῦ τὸν προσέξουν οἱ πρός οὓς ἀπευθύνεται.

## Ιστορικὸν τῆς ἑξελίξεως

'Επὶ τῇ εύκαιριᾳ συμπληρώσεως μᾶς 40ετίας ἀπὸ τῆς ιδρύσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος θὰ προσπαθήσωμεν νὰ δώσουμεν σύντομον, ἀλλὰ περιεκτικὸν περιγραφὴν τῆς δράσεως καὶ ἑξελίξεως του, διὰ νὰ σχηματίσουμεν κάπισαν ιδέαν ὅπερι εἶνοι ποὺ ἐνδιαφέρονται διὰ τὰ ζητήματα τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας κάπως γενικώτερον.

Ο 'Ελληνικὸς Νηογνώμων ιδρύθη κατὰ τὸ ἔτος 1919 παρ' ὁμάδος ἐφοπλιστῶν καὶ ἀσφαλιστῶν, οἱ δόποιοι συνέλαδον τὴν ιδέαν τῆς δημιουργίας ἐνὸς ἑμικοῦ νηογνώμονος, ώστε καὶ Ναυτιλία μας νὰ ἔχῃ τὴν δυνατότητα χειραφετῆς ἐκ τοῦ ἀποκλειστικοῦ ἀλλοδαπῶν παρομοίων ὥργανησμῶν, συγχρόνως δὲ διὰ νὰ ἀποκτήσῃ καὶ ἡ 'Ελλάς, ὡς ἀνέκαθεν ναυτικὴ χώρα, τὸν ιδικόν της νηογνώμονα.

Κατὰ τὰ πρώτα ἑπτή τῆς δράσεως του δ 'Ελληνικὸς Νηογνώμων συνήντησε δυσκολίας εἰς τὴν ἀνάπτυξιν του λόγῳ ἀντίξουν συνθηκῶν, τῆς ἐλλείψεως τῶν ἀπαραίτητων τεχνικῶν προϋποθέσεων καὶ τῆς σχετικῆς δυσπιστίας τῶν ναυτικῶν μας κύκλων πρὸς ἔνα νεοφανῆ ἐλληνικὸν ὥργανισμὸν μικροῦ ἀναστήματος καὶ μεγίστων ὑποχρεώσεων καὶ εὐθυνῶν. Μικρὰ πρόσδος ἐστιμεύθη κατὰ τὸ διαρρεύσαν διάστημα ἀπὸ τῆς ιδρύσεως του μέχρι τοῦ Β' παγκοσμίου πολέμου. Κατὰ τὸν πόλεμον καὶ τὴν ζοφερὸν περιόδον τῆς κατοχῆς ἡ δράσης τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος ἔξεμπδεισθή καὶ οικονομικῶν περιήλθεν οὐτοῖς εἰς δεινὴν θέσην. 'Αρωγὸς τότε διὰ τὴν μὴ πλήρη ἑξαφάνισίν του προστήλθεν στοργικῶς ἡ 'Ενωσις τῶν Ἀσφαλιστικῶν 'Εταιριῶν, ἀναλαβούσα τὰς ὑποχρεώσεις τῆς οἰκονομικῆς του ἐπιβιώσεως.

'Αλλά, μετὰ τὸ τέλος τοῦ πολέμου καὶ τὴν ἀπελευθέρωσίν μας, ἥρχισε βραδέως μὲν ἀλλὰ ἀσφαλῶς ἡ περιουσλογὴ καὶ ἡ ἀνόρθωσις.

Σημαντικώτατον γεγονός εἰς τὴν ιστορίαν τοῦ Νηογνώμονος ἐσημειώθη κατὰ τὸ ἔτος 1950. Κατόπιν πολλῶν καὶ ἐπιμόνων ἐνεργειῶν τὸ Κράτος μας ἀνεγάρισε κατ' ἀρχὴν τὸν 'Ελληνικὸν Νηογνώμονα, δυνάμει Β. Δ) τος δημοσιεύθεντος ἐν τῷ Φ.Ε.Κ. ἀριθ. 113 τῆς 9.5.50, «ὡς Ιστότιμον τοῦ Lloyd's Register of Shipping ('Αγγελικοῦ Νηογνώμονος) καὶ τῶν διεθνῶν ἀνεγνωρισμένων ἀλλοδαπῶν νηογνώμονων». Διὰ τοῦ αὐτοῦ Δ) τος ἐτίθετο δρός, διτοῦ διὰ τὴν ἔναρξιν τῆς ισχύος αὐτοῦ δη νηογνώμων ἔδει νὰ προβῇ εἰς τὴν σύνταξιν πλήρων Κανόνων καὶ Κανονισμῶν περιλαμβανόντων πάντα τὰ ἀφορώντα τὴν ὥργανωσιν καὶ λειτουργίαν αὐτοῦ ζητήματα καὶ ἐγκρινομένων διὰ Β. Δ) τος.

\* \* \*

Τὸ ἔργον ἦτο βαρὺ οἰκονομικῶς καὶ δύσκολον τεχνικῶς. 'Εν τούτοις, ἥτο ἀπαραίτητον νὰ πραγματοποιηθῇ. Κατὰ τὸ ἔτος 1955 ἀνετέθη ἡ σύνταξις τῶν νέων Κανόνων καὶ Κανονισμῶν τοῦ Νηογνώμονος εἰς δύο διατρεπεῖς ναυπηγούς, τοὺς κ.κ. Νίκ. Πάνον, ύποναυάρχον - ναυπηγὸν Β.Ν. ἔ.ά. καὶ Βασ. Φραγκούλην, καθηγητὴν Ε.Μ.Π. Διὰ τὴν σύνταξιν τῶν Κανονισμῶν αὐτῶν ἐξητήθη ἡ ἀρωγὴ τοῦ 'Αγγελικοῦ Νηογνώμονος, τὴν ὥρην εὐγενῶς παρέσχεν, τοῦ διοργού ἐκπονηθέντος ἐπὶ τῇ βά-

σει τῶν Rules & Regulations for the Construction & Classification of Ships.

Κατόπιν χρόνου μακροῦ, κόπου καὶ δαπάνης οὐχὶ εὐκαταφρονήτου ἔξετυπώθησαν οἱ «Κανόνες καὶ Κανονισμοὶ Κατασκευῆς καὶ Κατατάξεως Χαλυβδίνων Πλοίων» ἐξ ὑπερπεντακοσίων σελίδων μεγάλου σχήματος. Οὗτοι ὑπεβλήθησαν εἰς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ μετὰ μακρῶν μελέτην καὶ διαδικασίαν ἐγένοντο ἀποδεκτοὶ καὶ ἐνεκρίθησαν δυνάμει Β. Δ) τος δημοσιεύθεντος εἰς τὸ Φ.Ε.Κ. ἀριθ. 143 τῆς 14.7.59. Οὕτω, ἡ ἀναγνώρισις τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος ὑπὸ τοῦ Κράτους μας κατέστη πλέον τύπος καὶ οὐσίᾳ πραγματικότης.

Ὦς είναι ἀντιληπτὸν ἐπει τῶν ἀνωτέρω, ἡ ἔκδοσις τοῦ ἔργου αὐτοῦ κατέστη δῶλος ἀπαραίτητος διὰ τὴν περαιτέρω ἑξελίξιν καὶ πρόδοτον τοῦ Νηογνώμονος. Βασικὸν στοιχεῖον διὰ τὴν λειτουργίαν του ὡς τεχνικοῦ ὄργανισμού, εἰναι ἐπίστης χρησιμωτῶν ἀπόκτημα διὰ κάθε βαθύτερον μελετητὴν τῶν νηοτεχνικῶν ζητήματων. Περιλαμβάνει πάντα ὅτι ἡ φορφὴ τὴν ναυτιλήσην διαφόρων τύπων σκαφῶν, τὴν κατασκευὴν πρωστηρίων καὶ βοηθητικῶν μηχανῶν, λεβήτων, σωληνώσεων, ραδιο-ήλεκτρικῶν καὶ ψυκτικῶν ἔγκαταστάσεων, τὸν ἑξαρτισμόν, τὴν ποιότητα καὶ τὰς δοκιμὰς ὑλικοῦ κλπ., κλπ. 'Η ἐννοια τεχνικῶν λέξεων καὶ ὅρων ἐκ τῆς διγγλικῆς εἰς τὴν ἐλληνικὴν ἀποδίδεται μὲ τὴν μεγαλύτεραν ἀκρίτειαν.

Αἱ κλάσεις χορηγούνται βάσει χαρακτηρισμῶν καὶ ἐνδείξεων. 'Ο χαρακτηρισμὸς A100E χορηγεῖται εἰς χαλύβδινα πλοῖα μετὰ πρωστηρίου δυνάμεις ἀρίστης γενικῆς καταστάσεως. 'Εαν ἡ συντήρησις τοῦ πλοίου δὲν ἀνταποκρίνεται πλήρως πρὸς τὰ ἐπιβαλλόμενα χορηγεῖται κλάσις A90E. 'Υπάρχουν, βεβαίως καὶ ἄλλαι κατηγορίαι κλάσεων ως π.χ. A100E δι' εἰδικῆς ύπερεσίαν, A100E διὰ περιωρισμένους πλόας, A100E πετρελαιοφόρων, μεταλλευματοφόρων, κλάσις A10E διὰ περιωρισμένους πλόας.

Εἰς τὸ δύλιον πλοῖα χορηγεῖται ἡ κλάσις AII\* ἐφ' ὅστον εἰναι ὅλικης χωρητικότητος 100 κόρων καὶ ἄνω, μετὰ πρωστηρίου μηχανῆς ἵπποδ. 80% τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κόρων, ἡλικίας κατωτέρας τῶν 15 ἑταν καὶ ἔχοντα τὸ σκάφος, τὴν μηχανήν καὶ τὸν ἑξαρτισμὸν αὐτῶν :ις ἀρίστην κατάστασιν. 'Η κλάσις AII εἰς πλοῖα ἡλικίας μικροτέρας τῶν 25 ἑταν καὶ ἔχοντα τὸ σκάφος, τὴν μηχανήν καὶ τὸν ἑξαρτισμὸν αὐτῶν εἰς ἀρίστην κατάστασιν καὶ ἡ κλάσις BII εἰς δύλινα πετρελαιοκίνητη πλοῖα μη ἀνταποκρινόμενα πλήρως πρὸς τὴν ἀνωτάτην κλάσιν.

\* \* \*

'Ἐν τῷ μεταξὺ νέᾳ πρόσωπα πρόσθιθον εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ Νηογνώμονος, νέοι ὄργανισμοὶ κύρους ἐνδιεφέρθησαν διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ ἔργου του, διαβλέποντες, προφανῶς, τὸν ἔνδικον του σκοτόν. Οὕτω, κατὰ τὰ τελευταῖς ἑπτή τὸ Νηογνώμονα μας εὔρε τὴν δόδων πρὸς τὴν ἑξελίξιν καὶ τὴν πρόσδοτον διὰ τὴν βελτιώσεως τῆς διοίκητικῆς καὶ ὑπηρεσιακῆς του διαφράσεως καὶ τῆς ἐνισχύσεως, κυρίως, τοῦ τεχνικοῦ του πρωστηρικοῦ.

Κατὰ τὸ Καταστατικὸν τοῦ Νηογνώμονος, ἡ διοίκησις αὐτοῦ συγκροτεῖται ἐξ ἐφοπλιστῶν, ἀσφαλιστῶν καὶ προσώπων ἔχοντων γνώσεις καὶ πειραίων περὶ τὰ ναυτικὰ καὶ τεχνικὰ ζητήματα. Τὸ νῦν Δ. Συμβούλιον περιλαμβάνει ὄνυματα διακεριμένων προσώπων συγκεντρωόντων τὰ ὑπὸ τοῦ Καταστατικοῦ ἐπιβαλλόμενα.

Τὸ ἐν Πειραιεῖ τεχνικὸν γραφεῖον τοῦ Νηογνώμονος περιλαμβάνει ἐπιθεωρητὰς μὲ ἀρτίαν τεχνικὴν κατάρτιαν καὶ πειραν, δύο δὲ ἐξ αὐτῶν εἰναι διπλωματοῦχοι ἀγγελικῶν σχολῶν ἀνωτάτης ἐκπαίδευσεως. 'Εχομεν δειγματα, διτοῦ τὸ ἐπίπεδον τῶν χαλυβδίνων

## DET FORENDE DAMPSKIBS SELSKAB, COPENHAGEN

Τακτικαὶ δεκαπενθήμεροι ἀναχωρήσεις νεοτεύκτων δηζελοκινήτων πλοιών μὲ χῶρον ψυγείου

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

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

**ΠΕΤΡΟΝ Μ. ΝΟΜΙΚΟΝ Α.Ε.**

ΜΕΓΑΡΟΝ ΤΑΝΠΥ 'Ακτὴ Μιαούλη ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Τηλέφ. 470.895

σκαφών μετά πρωστηρίου δυνάμεως έχει άνέλθει αισθητώς, τόσον εἰς διά, τι άφορά την κατάστασιν καὶ συντήρησιν τοῦ σκάφους, δύον καὶ τοῦ μηχανικοῦ καὶ γενικοῦ έξοπλισμού αὐτοῦ.

Ο 'Ελληνικός Νηογνώμων διαθέτει ικανούς άντιπροσώπους καὶ έπιθεωρήτας εἰς πλείστους λιμένας τοῦ έξωτερικού. Εἰς ειδικὸν πίνακα άναφέρομεν τὴν σειρὰν τῶν λιμένων, εἰς τοὺς ὅποιους ἡ έπιθεώρησις πλοίοιν παρ' άντιπροσώπων τοῦ εἰναι δυνατή.

Έκριθη σκόπιμος ἡ ἔκδοσις εἰς τὴν ἀγγλικὴν τοῦ Α' καὶ Β' μέρους «Εγενικαὶ Διατάξεις» ἐκ τοῦ βιβλίου Κανόνων καὶ Κανονισμῶν πρὸς χρήσιν τῶν άντιπροσώπων καὶ έπιθεωρήτων τοῦ Νηογνώμονος εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

Ἐτησίως ἔκδιδεται κατάλογος μὲν ἀπαντὰ τὰ κατατεταγμένα πλοῖα κατὰ τὸ τρίμηνον δὲ ἀκολουθῶν καὶ παραρτήματα. Αἱ ἔκδοσεις αὗται γίνονται εἰς τὴν Ἑλληνικὴν καὶ ἀγγλικὴν.

Κατὰ τὸ 1959 τὸ σύνολον τῶν κατατεταγμένων εἰς τὸν Νηογνώμονα χαλυβδίνων πλοίων μετά πρωστηρίου δυνάμεως ἀνήρχετο εἰς 88, ἐξ αὐτῶν 12 ἔχρησον έπιθεωρήσεως πρὸς διατήρησιν τῆς κλάσεως των. Κατὰ τὸ αὐτὸν ἔχεντο 14 νέα κατατάξεις.

Ἐξ αὖτοῦ, τὸ σύνολον τῶν ἔχοντων πετρελαιοκινήτων πλοίων, μὲν κλάσιν ἀνήρχετο εἰς 286, ἐξ αὐτῶν 144 ἔχει νὰ ὑποστοῦν νέαν έπιθεώρησιν πρὸς ἀνακατάταξιν.

Εἶναι ἄξιον ίδιατέρας μνείας τὸ γεγονός, διτὶ ὁ ἀγγλικὸς Νηογνώμων, κατόπιν αἰτήσεως τοῦ ίδικοῦ μας, καταχωρεῖ εἰς τὸν ἑτήσιον κατάλογον πλοίων του τὰ φέροντα κλάσιν Ε.Ν. χαλυβδίνων πλοίων, μὲν στοχεῖα Η.Ρ., ἐν ἀρχῇ δὲ τοῦ καταλόγου του ἀναφέρεται ὁ Νηογνώμων ὡς Hellenic Register of Shipping, δημοῦ μετά τῶν ἄλλων ἔξι διεθνῶς ἀνεγνωρισμένων Νηογνώμονων.

Περὶ τὸ τέλος τοῦ 1959 ὑπεβλήθη αἴτησις τοῦ Νηογνώμονος πρὸς τὸ ὑπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, διπώς ἔξουσιοδοτηθῆ καὶ ἔκδιη πιστοποιητικά γραμμῆς φορτώσεως σιδηρῶν καὶ χαλυβδίνων πλοίων βάσει τῆς διεθνοῦς συμβάσεως. Τὸ ὑπουργεῖον ἐνέκρινε τὴν παραχώρησιν τοῦ δικαιώματος αὐτοῦ, τοῦ σχετικοῦ Β. Δ) τος δημοσιευθέντος εἰς τὸ Φ.Ε.Κ. ἀριθ. 33 τῆς 24)3)60.

Ο 'άριθμὸς τῶν φερόντων κλάσιν 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος χαλυβδίνων πλοίων, κατόπιν τελευταίων παρουσιάζει αὐξησιν, ἐν τούτοις, εἰναι ἀσήμαντος ἔναντι τοῦ δύκου τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, τρίτης κατὰ σειρὰν παγκοσμίως — συμπεριλαμβανομένων τῶν σηματῶν εὐκαιρίας — καὶ μάλιστα δευτέρας, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὅψιν, διτὶ τμῆμα τῆς ἐμπο-

ρικῆς Ναυτιλίας τῶν Η.Π.Α. ἀδρανεῖ ἀπὸ μακροῦ χρόνου, τεθέν ἐν παροπλισμῷ. Βέδαια, θὰ ἡτο παράλογον νὰ τρέφομεν ἐλπίδας, τούλαχιστον ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, διτὶ θὰ ἡτο δυνατή ἡ προσέλκυσις εἰς τὰς τάξεις τοῦ Νηογνώμονος μας τῆς ποντοπόρου ναυτιλίας μας μεγάλης χωρητικότητος, τὰ συμφέροντα τῆς ὅποιας εἰναι συνυφασμένα μὲ οἰκονομικούς όργανοισμούς τοῦ έξωτερικού. 'Εν τούτοις, εἰναι μᾶλλον δυσάρεστος ἡ διαπίστωσις τοῦ γεγονότος, διτὶ οἱ πλοιοκτῆται μέσης ἡ μικρᾶς χωρητικότητος, παρὰ τὴν ὑποστήριξιν ἡς ἔτυχεν ὁ Νηογνώμων ὑπὸ τοῦ Κράτους μας καὶ τὴν ἀνοδὸν τοῦ κύρους του γενικῶς, δὲν ἐπέδειχναν ἀνάλογον ἐνδιαφέρον ἔναντι αὐτοῦ καὶ πολλοὶ ἔξι αὐτῶν ἔξακολουθούν νὰ κατατάσσουν τὰ πλοῖα των εἰς ἔνους Νηογνώμονας.

Θέλομεν νὰ ἐλπίζωμεν, διτὶ, σὺν τῷ χρόνῳ, οἱ ἐφοπλισταί μας θὰ κατανοήσουν, διτὶ συμφέρον δόλων εἰναι νὰ μη δαπανᾶται συνάλλαγμα δι', ἐπιθεωρήσεις, ἐπισκευάς πλοίων κ.λ.π. εἰς τὸ έξωτερικόν, ἀμέσως ἡ ἐμμέσως, ἐφ' ὅσον ὑπάρχει δυνατότης τεχνικῆς ἔξυπηρτείσεως αὐτῶν εἰς τὴν χώραν μας καὶ δὴ μὲ μικροτέραν δαπάνην. Μεγάλη θὰ ἡτο ἡ ὠφέλεια καὶ τῆς Ἑλληνικῆς μας οἰκονομίας ἐάν οἱ 'Ελληνες πλοιοκτῆται τὸ ἀντελαμβάνοντο καὶ ἐλάμβανον τοισάντην ἀπόφασιν. Θὰ ήμποροῦσαν, ἵσως, νὰ παρατηρήσουν ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω, διτὶ ὁ 'Ελληνικὸς Νηογνώμων δὲν εύρισκεται ἀκόμη εἰς τὸ ὑψος τῶν διεθνῶς ἀναγνωριζομένων παρομοίων όργανοισμῶν. 'Αλλ' ἡ ἀπάντησις εἰς αὐτὸν δὲν εἰναι δύσκολος: Βοηθήσατε τὸν 'Ελληνικὸν Νηογνώμονα διὰ τῆς ἐμπιστοσύνης σας καὶ θὰ ἀνέλθῃ εἰς τὸ υψηλὸν ἐπίπεδον τῆς ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας.

\*\*\*

'Ως προκύπτει ἐκ τῶν ἀνωτέρω, κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη κατεβλήθησαν ἐντατικαὶ καὶ μὲ αὔξοντα ρυθμὸν προσπάθειαι διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἐργασιῶν καὶ τοῦ κύρους τοῦ 'Ελληνικοῦ Νηογνώμονος, ὃστε νὰ καταστῇ πράγματι χρήσιμος εἰς τὴν ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν μας. 'Εστιμειώθη, βεβαίως, σημαντικὴ πρόοδος, ἀλλ' ἀκόμη τὸ ἔργον δὲν ὠλοκληρώθη, η δόδος πρὸς τὴν τελειότητα εἰναι ἀτέρμων.

Εἰς τὴν σημειωθείσαν τελευταίων μέσον πρόσδοben τοῦ Νηογνώμονος συνετέλεσεν η εἰς πᾶσαν περίστασιν ἐπιδειχθείσα ἔναντι αὐτοῦ συμπαράστασις τοῦ ὑπουργείου 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. 'Επιβάλλεται ἡ ἐκφραστικὴ παραγανή τοσον πρὸς τὸν ἔχοχωτατον Κον 'Υπουργόν, δόσον καὶ πρὸς τοὺς διευθυντὰς τῶν διαφόρων ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τοῦ ὑπουργείου αὐτοῦ.

ΑΘΗΝΑΙ, 'Απρίλιος 1960

# "TAGAROPULOS CORPORATION,"

## COLON REPUBLIC OF PANAMA

### SHIP CHANDLERS

FRESH MEATS

FRESH FRUITS &amp; VEGETABLES

CANNED FOOD &amp; VEGETABLES

PASTEURISED MILK

ICE CREAM

JAMS

BUTTER

OILS &amp; FATS

OLIVE OIL

GREEK OLIVES

SCOTCH WHISKIES

LIQUORS

WINES

METAXA'S COGNAC BRANDY

BOTRYS BRANDY &amp; 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







# "ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ,, Α.Ε.

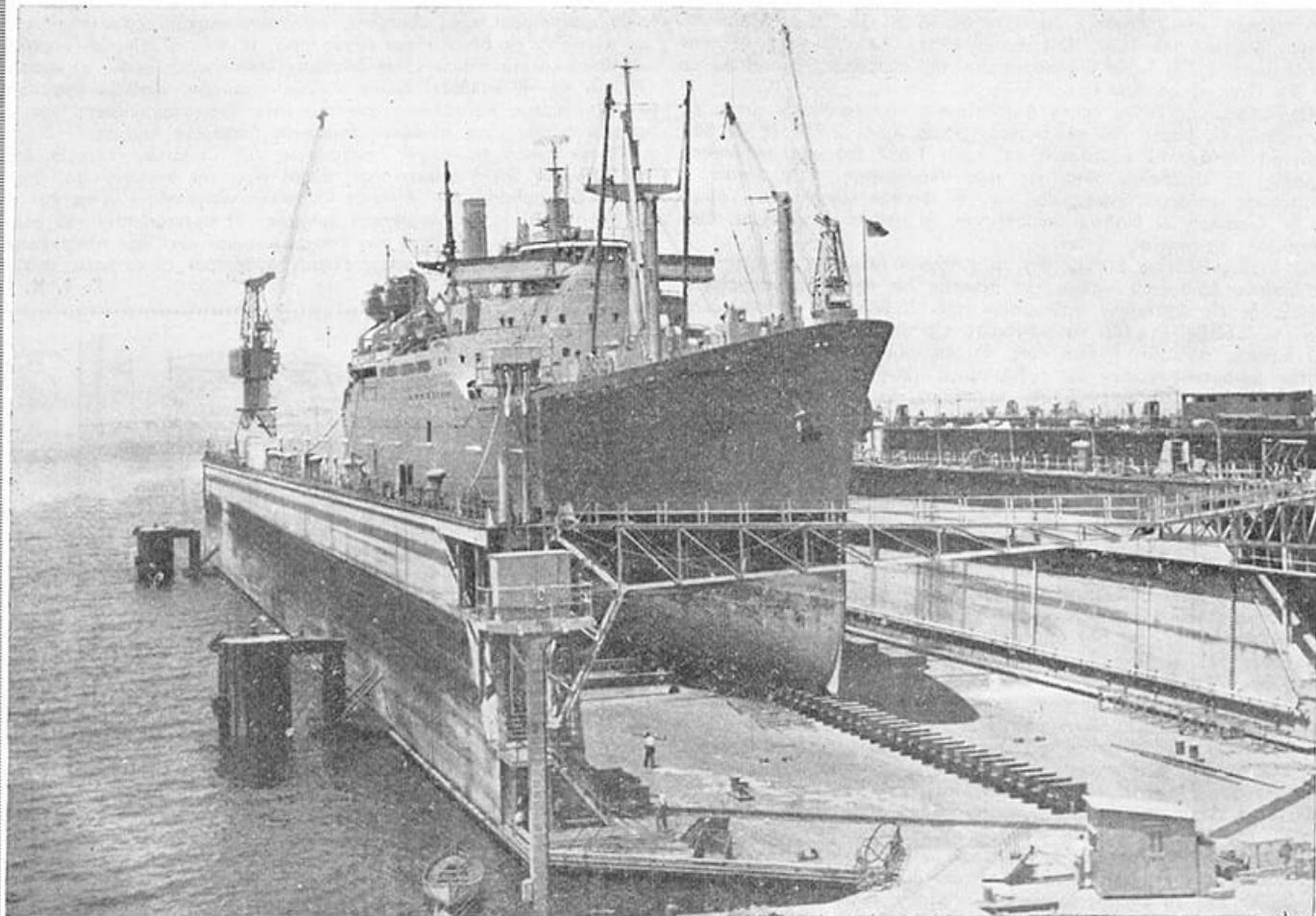
ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΜΕΧΡΙ ΜΗΚΟΥΣ 200 Μ. ΚΑΙ 35.000 D.W.T.

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

## 2 ΜΕΓΑΛΑΙ ΠΛΩΤΑΙ ΔΞΑΜΕΝΑΙ

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

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



Η Αμερικανική σημαία τιμᾶ τὰ "Ελληνικά Ναυπηγεῖα,,; Τὸ ὄπλιταγωγὸν τοῦ Αμερικανικοῦ στόλου "GEIGER,, ἐπισκευαζόμενον εἰς τὴν μεγάλην πλωτὴν δεξαμενήν.

ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ : ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.

ΦΡΑΓΚΛΙΝΟΥ ΡΟΥΖΒΕΛΤ 4 - ΑΘΗΝΑΙ - ΤΗΛ. 611 - 141 - 2 - 3.

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

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. : ΣΚΑΡΑΜΑΤΚΑ : HELLENIC SHIPPIARDS 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

### ΤΑΛΛΙΑ

#### ΘΕΣIS ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Κατά προσφάτους δηλώσεις του Προέδρου της «Ενώσεως» των Γάλλων έφοπλιστών κ. Φάμπρο, ή δύναμις της γαλλικής ναυτιλίας περιελάμβανεν έπιδιασηγά σκάφη εις ποσοστόν 13,5% έπι της δικής της χωρητικότητος, έναντι μέσης παγκοσμίου άναλογίας 10,2%, δεξαιμενόπλοια 40%, έναντι 32,8% καὶ φορτηγά ξηρού φορτίου 46,5%, έναντι μέσης παγκοσμίου άναλογίας 52%. Από πλευρᾶς κρατικής ένισχυσεως, δύο μόνον γαλλικαὶ έταιρισι τυγχάνουν έπιχορηγήσεως καὶ τούτο λόγω ειδικῶν έξυπηρετουμένων άναγκών, ένω τὰ 80% της ναυτιλίας κινοῦνται υπὸ τὸ καθεστώς της ιδιωτικῆς πρωτοθυμίας, χωρὶς τὴν κρατικὴν συμπαράστασιν.

Ἡ γαλλικὴ ναυτιλία ἀποδίδει ἔνα συνολικὸν ἐσδομὸν τριῶν διεσκατομμυρίων νέων γαλλικῶν φράγκων ἐπηρίων. Τὸ ἐνεργητικὸν της ὑπολογιζεῖται εἰς τὸ διπλάσιον τοῦ ἀνωτέρω ποσοῦ, ἐνῷ ἀπὸ πλευρᾶς ἐμψυχοῦ ὑλικοῦ ἀπασχολεῖ 60.000 προσώπων. Τὸ παρελθόν ἔτος τὰ 64% τῶν γαλλικῶν εἰσαγωγῶν καὶ τὰ 57% τῶν ἔξαγωγῶν διεκινήθησαν ἐπὶ γαλλικῶν πλοίον. Ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Φάμπρο ὑπεγράμμισε τὸ γεγονός, διτὶ τὰ ἐσδομὰ της ναυτιλίας προέρχοντα κυρίως ἀπὸ τὸ διενέκτης μεταφορικὸν ἐμπόριον, ἐν μέρει δὲ ἀπὸ τὰς ἐνδοστοκατορικὰς μεταφοράς.

Ἡ παρούσα κρίσις, διφειρομένη εἰς τὴν ὑπερπληθύνων χωρητικότητος, θέλει συνεχισθῆ ἐπὶ τινα χρόνον, λόγω τοῦ ὅτι σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 22 ἑκατομμυρίων τόνων γκρός τελοῦν εἰσέτι υπὸ ναυπήγησιν ἡ παραγγελίαν. Ἀλλὰ καὶ ὑπὸ κατάστασιν ἀκόμη καλῆς ναυλαγορᾶς, οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ κερδίζουν διλγάτερα ἀπὸ τοὺς ἀνταγωνιστάς των, διότι τὸ κόστος δισχειρίσεως τοῦ γαλλικοῦ πλοίου εἶναι κατὰ 30% ὑπέρτερον τῶν ξένων σκαφῶν, ἔξαιρεσι τῶν ἀμερικανικῶν. Τούτῳ δὲν προέρχεται ἐκ τοῦ βασικοῦ μισθολογίου, ἀλλ' ἐκ τῶν ἐπιβαρύνσεων κοινωνικῆς προνοίας, ὑπολογιζομένων εἰς 76% ἐπὶ τοῦ μισθολογίου, έναντι ἀντιστοίχου ποσοστοῦ 45% διὰ τὰς ὅλας γαλλικὰς βιομηχανίας.

Δι' αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν λόγον οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ ζητοῦν ἐλάφρυνσιν τῶν βαρῶν των, θεωρουμένων ὡς ἀνωμαλίων, ἵνα τὸ γαλλικὸν πλοίον καταστῇ συναγωνιστικότερον. Σηπτὸν ἐπίσης τὴν παροχὴν δανείσον μὲν χαμηλὸν τόκον, μακροχρονίου ἔξοφλήσεως. Φάίνεται, διτὶ τὰ αἰτήματα ταῦτα τυγχάνουν εὔμενον ὑποδοχῆς ἀπὸ μέρους τῆς γαλλικῆς κυβερνήσεως καὶ εἰς ἐνίσχυσιν τοῦ αἰτήματος τῆς ἐν λόγῳ συμπαραστάσεως ἐδόθη πρὸς τὸν τύπον ἡ ἀνωτέρω συνέντευξις.

### ΠΙΟΥΤΚΟΣΛΑΪΑ

#### ΕΠΑΡΚΕΙΑ ΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ Γιουγκοσλαϊκὴ ὑπερχερώθη νὰ εἰσαγάγῃ καύσιμα ἀξίας 14 ἑκατομμυρίων λιρῶν, ἀλλ' ἡ δαπάνη αὐτῆς ἐνδέχεται νὰ μειωθῇ εἰς τὸ ἥμισυ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, χάρις εἰς τὴν ραγδαίαν αὐξησιν τῆς ἐγχώριον πετρελαιοπαραγωγῆς, ητὶς ἀπὸ τοῦ ἐπομένου ἔτους προβλέπεται νὰ καλύψῃ δᾶστας τὰς ἀνάγκας τῆς χώρας. Ἡ τοιαύτη αὐξησις τῆς παραγωγῆς φύείται εἰς τὸ ἀνοιγμα νέων φρεάτων εἰς διαφόρους πετρελαιοπαραγωγούς περιοχάς τῆς χώρας, ἀτίνα — κατὰ τοὺς ἐμπειρογνόμονας — θὰ ἀποδώσουν παραγωγὴν ἀπὸ τοῦ τρ. ἔτους 1,2 ἑκατομμυρίων τόνων. Τὰ ἀποθέματα καὶ ἡ ποιότης τῶν γιουγκοσλαϊκῶν κοιτασμάτων συγκρίνονται πρὸς τὰ μᾶλλον φημισμένα αὐστριακὰ κοιτάσματα. Ἐλπίζεται νὰ φάσηται τὸ 1965 ἡ παραγωγὴ εἰς 2.2 ἑκατομμύρια τόνων, εἰς τρόπον δῶσε νὰ ἀνταποκριθῇ πρὸς τὰς ηδημένας τότε



BREMEN D. MEDRI & C<sup>o</sup>.  
GENERAL - SHIPCHANDLERS

WALLER HEERSTRASSE 213 PHONE: 8 06 56 / 57  
CABLE: DOMEDRI

REPRESENTATIVES : SOTIRIOS GEORGANTIS  
and VASSILIOS SIOLTSIDIS

ἀνάγκας τῆς βιομηχανίας της. Τὰ ἀποθέματα δὲν είχον τελείως ἐκτιμήθη, οἱ γεωλόγοι, δύμας, πιστεύουν, ὅτι ὑπάρχουν ἄκομη εὐρύτατα κοιτάσματα βορείων τοῦ Δουνάβου ἐπὶ τὰς ἀκτῶν τῆς Αδριατικῆς. Συντόμως ἔξ αλλου, πρόκειται νὰ ἐγκατασταθῇ πετρελαιαγάωγς μῆκος 17 χιλιομέτρων μεταξὺ τῆς πετρελαιοφόρου περιοχῆς καὶ τῶν έσιστηρίων, ἐνῷ συγχρόνως θὰ κατασκευασθῇ καὶ ἀγωγὸς φυσικοῦ ἀερίου, δυναμικότητος 700.000 τ. ἑτησίων.

#### Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ 'ΠΙΟΥΤΚΟΛΙΝΙΓΙΑ'

Πληροφορίαι ἐκ Βελιγραδίου ἀνάφερον, ὅτι μέχρι τοῦ 1963 θὰ προστεθοῦν 15 σκάφη εἰς μόνον τὸ στόλον τῆς ἑταίριας «Γιουγκολίνιγια», τῆς Ριγιέκας. Ἐξ αὐτῶν 6 θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Ριγιέκας, ἔτερα δὲ εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτου καὶ τὰ ὑπόλοιπα τρία εἰς τὰ ναυπηγεῖα Τίτο, τῆς Κραλεβίτσας. Ἐξ ἄλλου, τὸ ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς ἐν λόγῳ ἑταίριας διὰ τὴν περίοδον 1963 — 67, περιλαμβάνει τὴν κατασκευὴν καὶ ἑπέρων 31 σκαφῶν, χωρητικότητος 3.000 ἑνὸς 6.500 τόνων ἔκστασον, καταλήλων δὲ διὰ τὴν ἔξυπηρέτασιν τακτικῶν γραμμῶν. Τὰ νέα ταῦτα σκάφη θὰ είναι πλέον σύγχρονα καὶ ταχύτερα τῶν ἡδη ἐν ὑπηρεσίᾳ τελούντων καὶ κατὰ συνέπειαν, θὰ ἔξυπηρέτησουν ἀποδοτικώτερον τὰς ὑφισταμένας γραμμὰς τῆς ἑταίριας. Ὁλας ίδιαιτέρα προσοχὴ θὰ δοθῇ εἰς τὴν ἀρτιωτέραν ἔξυπηρέτησιν τῆς τακτικῆς πρὸς τὴν Βόρειον Αμερικὴν γραμμῆς.

Σημειωτέον, διτὶ καὶ ἄλλαι γιουγκοσλαϊκοὶ ἑταίροι εἴχουν ὑπὸ ἐφαρμογὴν εὑρύτατα ναυπηγικὰ προγράμματα, δι' ὅλας τὰς κατηγορίας πλοίων, κυρίως, δύμας, διὰ φορτηγὰ τακτικῶν γραμμῶν.

### ΔΑΛΙΑ

#### ΤΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΝ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Ομιλῶν πρὸς τὴν ἑταίριαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Δανῶν ἐφοπλιστῶν ὁ πρόεδρος αὐτῆς κ. «Ασκεγκρίν ἀνέφερεν, διτὶ τὰ ποινοπόρα δανικὰ σκάφη ἀπέδωσαν τὸ 1959 τὸ ίσόποσον 925 ἑκατομμυρίων κορωνῶν εἰς ξένον συνάλλαγμα, ἔναντι 850 ἑκατομμυρίων κορωνῶν, τοῦ 1958, πρὸ τῆς ἀφαιρέσεως τῶν δαπανῶν εἰς κορώνας. Ἡ ἀνδοῖς αὐτῆς τοῦ εἰσοδήματος ἀποδίδεται εἰς τὴν αὐξησιν τῆς δυνάμεως τοῦ



## 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

στόλου και εις τὴν βελτίωσιν τῆς ποιοτικῆς του καταστάσεως. Κατὰ τὴν τελευταῖσι διετίην προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν του νεότευκτα πλοῖα, συνολικής χωρητικότητος 420.000 τόνων, ἐνῷ παλαιάς σκάφη 212.000 τόνων ἐπώληθησαν πρὸς διάλυσιν η εἰς ξένους ἐφοπλιστὰς πρὸς περιτέρω ἑκμετάλλευσιν.

Όσον ἀφορᾷ τὰ ἀποκομισθέντα κέρδη, ὑπεγραμμίσθη, ὅτι ἀρκετά δανικά πλοῖα ἐτέλουν ὑπὸ μακροχρόνια «τάξιμ - τσάρτερ», συναφεῖται πρὸ τῆς ὑποχωρήσεως τῶν ναύλων. Τὸ γεγονός τοῦτο, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν βελτίωσιν τῶν ναύλων διὰ τὰ τράπτη, ἐπέτρεψεν ἀπὸ τοῦ φινιποτροῦ ποὺ παρελόντος ἔτους εἰς τὰ συγχρονισμένα δανικά πλοῖα νὰ ἔργαζωνται μὲ περιθώριον τὶς κέρδους. Δυσχερής παρέμεινεν καὶ παραμένει η θέσις τῶν δεξιμενοπλοίων καὶ τῶν παρηλίκων φορτηγῶν.

## ΙΣΡΑΗΛ

### Η ΓΡΑΜΜΗ ΧΑΙΦΑΣ - ΝΕΑΣ ΤΟΡΚΗΣ

Ἡ ἐταιρία «Ζίμ» ἀντιμετωπίζει τὴν ἀγορᾶν ἐνὸς ἐπιβατηγού ὑπερωκεανού πρὸς κάλυψιν τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν τῆς γραμμῆς Χάιφας — Νέας Υόρκης. 'Αποδέλπει εἰς σκάφος τῶν 20.000 τόνων. 'Αναφέρεται καὶ τὸ δύνομα τοῦ ὑπερωκεανού «Ιταλία», τῆς «Χόμ Λάινς». Παραλλήλως πρὸς τὴν ἀγορᾶν, μελετᾷ ἡ «Ζίμ» καὶ τὴν δινατότητα προσεχούς παραγγελίας ἐνὸς μεγάλου λάινερ. Πρὸς τὸ παρὸν ἔξυπερτεῖ τὴν γραμμήν της μὲ τὰ σκάφη «Ισραὴλ» καὶ «Σιδών» τῶν 10.000 τ. γκρός, ἀτίνα ὅμως, ἐντονούς ἀντιμετωπίζουν τὸν συναγωγισμὸν τῶν ξένων λάινερ, ιδίᾳ μετά τὴν δρομολόγησιν τοῦ ἀμερικανικοῦ «Ἀτλάντικ», ὅπερ ἐπισκέπτεται καθ' Ἑκαστὸν μῆνα τὸν λιμένα τῆς Χάιφας.

### ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΟΥ ΛΑΙΝΕΡ

Ἐκ μέρους τῆς ἐταιρίας «Ζίμ» παρηγγέλθη εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Νάντης ἔνα ἐπιβατηγὸν σκάφος, χωρητικότητος 6.500 τ. γκρός καὶ μεταφορικῆς ικανότητος δι' 600 ἑπιβάτας «τούριστ - κλάς», προοριζόμενον νὰ δρομολογῇ εἰς τὴν γραμμήν Χάιφας — Μασσαλίας. Ἡ τρόπις τοῦ νέου σκάφους ἐτέθη ἐτὶ τῆς ἐσχάρας τὴν 28ην Ἀπριλίου, μὲ προγραμματισμένην τὴν καθέλκυσιν τοῦ διὰ τὸν προσεχῆ Νοέμβριον καὶ τὴν συμπλήρωσιν καὶ παραλαβὴν τοῦ πρὸ τοῦ θέρους τοῦ 1961. Τὸ νέον τοῦτο σκάφος, ὅπερ θὰ δύνομασθη «Μολεντέη», θὰ ἔχῃ πλήρη ἐγκατάστασιν κλιματισμοῦ καὶ θὰ ἔφοδισθῇ μὲ σταθερωτὰς εὐσταθίες πρὸς περιορισμὸν τοῦ διατειχισμοῦ.

## ΚΑΝΑΔΑΣ

### Η ΚΙΝΗΣΙΣ ΤΗΣ ΝΕΑΣ ΔΙΩΡΥΓΟΣ

Τὴν ἑφετεινὴν κίνησιν τῆς θαλασσίας ὁδοῦ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ Μεγάλων Λιμῶν χαρακτηρίζει εἰστή ἡ ἀδεβαιότης. Οἱ ναυτικοὶ παραπρητοὶ ἀναμένουν ἐλασφρὰν αὐξησιν τοῦ δύκου τῶν φορτίων, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ δύνανται νὰ καθρέσουν ἀκόμη, ποιούς λιμένας θὰ ἀφορᾷ σύντη, ἐνῷ ἀσάφεια ἐπικρατεῖ καὶ ὡς πρὸς τὸ εἶδος τῶν μεταφορῶν. Τὰ ἀποτελέσματα τῆς λειτουργίας τῆς νέας ταύτης ὁδοῦ κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος τῆς — βραχυτέρας διαρκείας, παρ' ὅσον ἀνέμενον — οὐδόλως ὑπῆρχαν ἐποικοδομητικά, καθόσιον ἐξεδηλώθησαν ἀταξία, διαπαγήραι συμφορῆσις πλοίων, σύγχυσις, λόγω τῆς παγκοσμίου ὑφέσεως τῶν ἑργασῶν τῆς Ναυτιλίας καὶ ἀνώμαλοι, συνεπείᾳ τῆς ἀπεργίας τῶν ἑργατῶν χάλυβος.

Πάροι τὴν κρατοῦσαν ἀδεβαιότητα, οἱ κύκλοι τοῦ λιμένος τοῦ Τορόντο αἰσιοδοξοῦν διὰ τὸ μέλλον, ὃ δὲ γενικός διευθυντής τῆς ἐκεὶ Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς διακηρύτει, ὅτι «τὸ Τορόντο εἶναι ἡδῆ ὀκεανίου λιμὴν καὶ διὰ τοῦ περιεργοῦνται διαρκεῖς, παρ' ὅσον ἀνέμενον — οὐδόλως ὑπῆρχαν ἐποικοδομητικά, καθόσιον ἐξεδηλώθησαν ἀταξία, διαπαγήραι συμφορῆσις πλοίων, σύγχυσις, λόγω τῆς παγκοσμίου ὑφέσεως τῶν ἑργασῶν τῆς Ναυτιλίας καὶ ἀνώμαλοι, συνεπείᾳ τῆς ἀπεργίας τῶν ἑργατῶν χάλυβος.

Όσον ἀφορᾷ τὸ Μόντρεαλ, ἔνθα κυριαρχοῦν τὰ σιτηρά, ὑπάρχουν τὰ ἔχεις δεδομένα: Πέρυσι αἱ φορτώσεις ἀνήλθον εἰς 101.834.136 μπούσελς καὶ ἐνέφανταν σημαντικὴν πτῶσιν, ἔναντι τοῦ 1958, ὅτε εἶχον φθάσει εἰς 125.614.527 μπούσελς. Ό λιμὴν διευεπεραίωσε μόλις 17.728.481 τ. φορτίου, μὲ μικρῶν τινων μετασβολῶν, ἔναντι τῶν 17.755.000 τόνων, τοῦ 1958, τόσον δὲ ἔξαρταν εἴ τον παγκοσμίων εἰς σιτηρά ἀναγκῶν — καὶ ιδίᾳ ἐκ τῶν καναδικῶν πλησίσσουν εἰς τὸ ἔξωτερον — ὅστε αἱ ἐκ τῶν ναυτικῶν κύκλων πληροφορίαι νὰ είναι λίαν ἐπιφύλακτικοί, δῆσον ἀφορᾶ τὴν προσπικήν διὰ τὸ μέλλον τοῦ λιμένος. Τὴν αὐτὴν, ἐν τινι μέτρῳ, ἀδεβαιότητα, ἐμφανίζουν καὶ αἱ προσπικαὶ διὰ τὰς φορτώσεις στίσουν ἀπὸ τοὺς λιμένας Πόρτο «Ἀρθουρ» καὶ Φόρτ Οὐλίαναι.

Ἐν τῷ μεταξὺ δὲ Κόσμος ὑποφέρει ἀπὸ τὴν ὑψησταμένην πληθωρικὴν χωρητικότητα. Πάρα πολλὰ πλοῖα συναγωγίζονται πρὸς κάλυψιν τῶν διαθεσίμων μεταφορῶν. Ό ἀγῶν αὐτὸς ὅδησε τὸ παρελθόντος πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῶν Μεγάλων Λιμῶν πολλὰ «τράμπις», αὐτὸς μὲν λόγω τῆς ἐπιθυμίας ἐνήμερωσάων των ἐπὶ τῶν διαπανῶν καὶ ἀλλῶν παραγόντων, αὐτὸς ἐτέρου δὲ ἀπὸ τὴν ἐλπίδα μιᾶς κερδοφόρου ἐργασίας. Αἱ στατιστικαὶ τῆς νέας ταύτης θαλασσίας δύο διάναρθρους, διτις ὕδατος πλοῖα ἐξετέλεσαν 230 ἀνάπλους κενά, ἀλλὰ καὶ 63 ἀπόπλους ἔπειτα φορτίου. Ἀρκετὰ ἄλλα σκάφη πιστεύεται, ὅτι μετέφερον ἐλασφρὰ μόνον φορτία, μὴ δυνάμενα, δῶμας, νὰ χαρακτηρισθοῦν ὡς ταξίδια ὑπὸ ἔρμα.

Μερικά ὕδειστα σκάφη παρέκαμψαν τὸ Μόντρεαλ καὶ ἐπροχήρησαν διὰ τῆς νέας θαλασσίας δύο πρὸς τοὺς λιμένας τῶν Μεγάλων Λιμῶν, ἀλλ' ἐπαγγειεύθησαν εἰς τὴν συμφόρησιν τῆς διώρυγος Οὐλέλλαντ, παρὰ τοὺς καταρράκτας τοῦ Νιαγάρα. Ἐγκαταλείποντα τὰ σκάφη ταύτη την θαλασσίαν ὁδοῦ καὶ ἐκφορτωντα εἰς Μόντρεαλ, βά-

παρεῖχον μεγαλυτέραν κίνησιν εἰς τὸ Μόντρεαλ καὶ ὀδιγωτέραν εἰς τοὺς λιμένας τῆς ἐνδιχώρως. Αἱ καθυστερήσεις εἰς τὴν διώρυγα Οὐλέλλαντ ἡσαν δαπανηραὶ διὰ τὰς καναδικὰ πλοῖα Λιμῶν. Αἱ καναδικοὶ ναυτικοὶ ἐταιρίαι, αἵτινες ἐκάλυπτον τὴν μεγαλυτέραν κρήσιν τῆς θαλασσίας δύο, διεπίστωσαν, ὅτι ἔχρειάζοντο 21 ὥρας, κατὰ μέσον δροῦ, τὸ παρελθόντος ἔτος, ἵνα διέλθουν τὴν διώρυγα Οὐλέλλαντ, ἔναντι 10.45' μόνον ὡρών, τὰς ὅποιας ἔχρειάζοντο κατὰ τὴν τετραετίαν, πρὶν ἢ ἀνοίξῃ ἡ νέα ὁδός.

Μὲ 700 διάπλους τὸ 1959, τὰ σκάφη τῶν καναδικῶν ἐταιριῶν κατηνάλωσαν 7.000 προσθέτους δύρας, λόγῳ καθυστερήσεων, ισοδιναμούσας πρὸς 300 ἑργασίμους ἡμέρας. Οἱ παράγοντες οὗτοι πάντως, ἐκ τῶν ὅποιων οἱ πλειστοί ισχύουν καὶ διὰ τὸ 1960, ἐπηρεάζουν τὴν προπτηκὴν διὰ τὰς ἑργασίας τῶν πλοίων καθ' ὅλον τὸ μῆκος της θαλασσίας ταύτης πρὸς τὴν ἐνδιχώρων δόδον. Τὸ παρελθόντος ἔτος διεκομίσθησαν 21.3 ἑκατομμύρια τόνων φορτίου, ὀδιγώτερα μὲ τὰ 25 ἑκατομμύρια τόνων, ἔτινας εἶχον προβλέψει οἱ ἀρμάδιοι παράγοντες, ἀλλὰ πολὺ περισσότερα τῶν 11.760.000 τόνων, ἔτινας εἶχον διακινηθῆ τὸ 1958, μέσω τῆς παλαιᾶς διώρυγος. Ἐλάχιστοι ἀναμένουν δι' ἐφέτος αὐξῆσην τῶν ἑργασιῶν εἰς τὴν θαλασσίαν ταύτην δόδον.

## ΜΕΓ. ΒΡΕΤΑΝΝΙΑ

### ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΠΑΝΔΡΩΣΕΩΣ

Λείπουν καὶ ἀπὸ τὴν ἀγγλικὴν ναυτιλίαν τὰ πληρώματα. 'Υπολογίζονται, δῆσονται, ὅτι ἔχουν συνολικὴν δύναμιν 141.183 προσώπων καὶ — κατὰ τὸν ἀρμόδιον — δὲν ἔπειρκον. Ἐπιτακτικὴ δύνη προβάλλει ἡ ἀνάγκη προσελκύσεως νέου ἐμφύους υλικοῦ. Κατὰ τὴν ἐπτήσιαν εἰς Μπρίστολ γενικὴν συνέλευσιν τῶν ναυτικῶν σχολῶν, ὁ πλοιαρχὸς κ. P. Mόρσ, τῆς ἐταιρίας δεξαμενοπλοίων τῆς «Μπρίτις Πετρόλεουμ», ἐπανέλαβε τὴν πλαισιότεραν πρότασιν του, δῆσι τοῦ λόγου τοῦ προβλήματος τῆς προσελκύσεως δηλαδή, νέων εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα, θά δήδυτο νὰ προέλθῃ δι' εὐρυτέρας, δυσοντί καὶ καταλλήλου προπαγάνδας.

Τὴν τελευταῖαν αὔτην ἀποφίλησεν ἐσχάτως καὶ ὁ γενικὸς γραμματεὺς τῆς «Ἐνώσεως Ἀξιωματικῶν Ε.Ν. καὶ Ἀεροπορίας» κ. Τέαντ,

**ΑΓΓΛΙΚΑ - ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑ - ΓΕΡΜΑΝΙΚΑ - ΓΑΛΛΙΚΑ  
ΙΤΑΛΙΚΑ - ΡΩΣΙΚΑ - ΙΣΠΑΝΙΚΑ - ΚΑΙ Ν. ΑΜΕΡΙΚΗΣ  
ΣΟΥΗΔΙΚΑ - ΟΛΛΑΝΔΙΚΑ - ΙΡΛΑΝΔΙΚΑ - ΝΟΡΒΗΓΙΚΑ  
ΠΟΛΩΝΙΚΑ - ΤΣΕΧΙΚΑ - ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΑ - ΝΕΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ  
ΙΣΛΑΝΔΙΚΑ - ΑΦΡΙΚΑΝΙΚΑ - ΑΡΑΒΙΚΑ (ΑΙΓΥΠΤΙΑΚΑ)  
ΚΙΝΕΖΙΚΑ - ΙΝΔΟΣΤΑΝΙΚΑ - ΑΡΧΑΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ  
ΜΑΛΑΙΣΙΑΚΑ - ΣΟΥΧΑΧΙΛΙΚΑ - ΝΕΑ ΕΒΡΑΪΚΑ κλπ., κλπ.**

## ΜΑΘΕΤΕ ΣΠΙΤΙ ΣΑΣ μιά ἀπό αὐτές τις 34 ΓΛΩΣΣΕΣ

1/4 τῆς ὥρας κάθε μέρα ἀρκεῖ - Σὲ 3μῆνες  
θὰ μιλᾶτε ἐλεύθερα καὶ μὲ ἄφογη προφορά

Είναι εὐκολώτατο νὰ τὸ πετύχετε  
χάρις στὸ δοῦμα ποὺ λέγεται  
LINGUAPHONE καὶ ποὺ ἔχει  
δεστερώνει κάθε δυσκολία. Τὸ LINGUAPHONE ποὺ ἔγκαινίσασε  
τὴν ἡχητικὴ διδασκαλία γιὰ τὶς ἔχεις γλώσσες, δχι μόνο φέρνει στὸ  
σπίτι σας τὴν ἴδια τὴν φωνὴν διεύθυνος κύρους καθηγητῶν καὶ δημιητῶν, ἀλλὰ καὶ παρουσιάζει τὴν ὑλὴ μὲ τόση μεθοδικότητα, ώστε

ἡ ραγδαία πρόδοσίς σας νὰ γίνεται χωρὶς καμιά προσπάθεια ἀπὸ μέρους σας. Αὐτό τὸ μεγάλο πλεονέκτημα τοῦ LINGUAPHONE δφείλεται στὴ μακροχρόνια συνεργασία κορυφαίων καθηγητῶν καὶ γλωσσούλων, ποὺ μὲ τὶς κοινές τους προσπάθειες ἐδημιούργησαν αὐτὸ τὸ άσυγκριτό καὶ μοναδικό σύστημα γιὰ τὴν ἐκμάθησι τῶν ζένων γλωσσῶν.

Ζητήσατε νὰ γνωρίσετε καὶ σετς τὸ LINGUAPHONE στέλνοντάς μας συμπληρωμένα τὸ κατωτέρω δετίλιο, γιὰ νὰ λάβετε δωρεάν τὸ εἰκονογραφημένο 'Αναλυτικό Τεύχος.

### Ίνστιτού τον LINGUAPHONE

Πανεπιστημίου 10 'Αθήνας

Παρακαλοῦ στείλτε μου δωρεάν, καὶ χωρὶς υπόχρεωσί μου, τὸ 'Αναλυτικό Τεύχος τοῦ LINGUAPHONE.

'Η γλώσσα ποὺ μὲ ἐνδιαφέρεται εἴναι ἡ  
μὲ σκοπό: μόρφωσι, ταξίδια, γιὰ τὴν  
ἐργασία καὶ γιά έφόδιο, γιὰ νὰ μάθη ζένων παιδάκι  
(διαγράψει τὶς περιπτώσεις ποὺ δέν σας ἐνδιαφέρουν).

ΟΝΟΜΑ: \_\_\_\_\_

Δ/Ν/Σ/ΙΣ: \_\_\_\_\_

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ: \_\_\_\_\_



'Ελατε ν' ὀκύσετε τὸ LINGUAPHONE χωρὶς καμιά υπόχρεωσί σας.  
Θά σας γίνει πρόδυμα καὶ πλήρης επιδείξεις δΩΡΕΑΝ.

ἀλλ' αἱ παρ' αὐτοῦ προταθεῖσαι λύσεις περιωρίζοντο εἰς αὐξησιν μισθῶν, μείωσιν τῶν ἔργασίμων ώρῶν καὶ περισσότερας ἀδειας. Κατὰ βάσιν, δολι αἱ λύσεις αὐτὰς καταλήγουν εἰς περισσότερας δαπάνας χρήματος δι' ὅλιγατέραν ἔργασίαν, εἰναι δὲ πανθυμολογημένον, ὅτι τίποτε δὲν ἡμπορεῖ νὰ συγκρατήσῃ τοὺς ἄνδρας εἰς τὴν ὑδάσσαν, ὅταν ἔχουν κατὰ νοῦν νὰ εὔρουν χερσαίαν ἀπασχόλησιν. Ἀποδεικνύεται τοῦτο ἐκ τοῦ γεγονότος, διτὶ οἱ πλείστοι τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ε.Ν. ἀμείβονται ἥδη καλώς. Εἰς τὴν ἔργαν δὲν θὰ εὔρουν τὰς αὐτὰς ἀποδοχάς. Ἐν τούτοις, μερικοὶ δέχονται κατωτέρας ἀμοιβάς, προκειμένου νὰ ἔργασθούν εἰς τὴν ἔργαν.

Τὸ πρόβλημα ἐντοπίζεται εἰς τὸ νὰ ἐνσταλαχθῇ εἰς τὴν ψυχὴν τῶν νεοσυλλέκτων τὸ ἐπαγγελματικὸν αἰσθημα. Τὸ ἔργον τούτο, μολονότι οὐχὶ ὁρατόν, δέν εἶναι ἐν τούτοις καὶ ἀπλούν. Εὐτυχώς, διτὶ διατηρεῖται εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἡ πατροπαράδοτος ἀγάπη πρὸς τὴν θάλασσαν, ὡς ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὰς αἰτήσεις νέων πρὸς τοὺς πλείστους ναυτικάς ἑταῖρις διὰ τὴν πρόσληψιν τῶν, ὡς ναυτοταξίδων. Αἱ τοιαῦται αἰτήσεις εἶναι περισσότεραι τοῦ ἀριθμοῦ, τὸν ὅποιον δύνανται αἱ ἑταῖρις νὰ ικανοποιήσουν.

Βέβαιώς, δολοὶ αὐτοὶ οἱ νέοι δὲν εἶναι πάντοτε κατάλληλοι διὰ τὴν θάλασσαν. Διενεργεῖται ἡ ἐπιλογή. Θεωρεῖται, πάντως, ἀπὸ τὴν εὐρύτερον κοινὴν γνώμην, ὡς ἐπίμοχθον καὶ πλήρες κινδύνων τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. Καὶ εἶναι γεγονός, διτὶ εἰς Ἀγγλίας δικαστής εἰχε τόσον παρανοήσει τὴν θαλασσίαν ὑπηρεσίαν, ὥστε νὰ ὑποστηρίξῃ, διτὶ νεαρὸς παραβάτης τοῦ νόμου θὰ ἐπρεπε, πρὸς τιμωρίαν του, νὰ σταλῇ πρὸς ὑπηρεσίαν εἰς τὴν θάλασσαν. Μεταξὺ κύκλων τινῶν ἐπικρατεῖ εἰστεὶ ἡ ἀντίληψις, διτὶ ἡ θάλασσα δὲν εἶναι διὰ τὸν τρυφερὸν ύλιον των. Οὐδὲν τούτου ἀναληθέστερον — κατέληξεν διὰ τοῦ Μόρσ — διότι σήμερον τὸ Ἑμπορικὸν Ναυτικὸν προσφέρει στάδιον, οὐδόλως κατώτερον καὶ ἀνετώτερον ἴσως, τῶν ἄλλων, διὰ τὸν νέον, ὅστις εἶναι ἀποφασισμένος νὰ τραπῇ πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα. «Οσον ταχύτερον ἀντιληφθούν τὴν τάσιν ταύτην τοῦ τέκνου των οἱ γονεῖς, τόσον τὸ καλύτερον.

#### ΔΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΙΝ ΤΟΥ "ΚΟΥΗΝ ΜΑΙΡΗ",

Ἡ Ἐπιτροπὴ Χάντος, εἰς τὴν ὅποιαν εἶχε παραπεμφῆ, ὡς γνωστόν, τὸ θέμα τῆς παροχῆς κρατικῆς βοηθείας διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ «Κουήν Μαίρη», συνέστησε διὰ τοῦ πορίσματος τῆς τὴν χορήγησιν δανείου 18 ἑκατομμυρίων λιρῶν Ἀγγλίας, ἔναντι κόστους ναυπηγήσεως τοῦ νέου λαίνερ 30 ἑκατομμυρίων λιρῶν. Τὰ ὑπόλοιπα 12 ἑκατομμύρια θὰ καταβάλῃ ἡ «Κιούναρ», ὑπὸ μορφῆς εἰσφορᾶς κεφαλαίου πρὸς ἐπιχορηγημένην νέαν ἑταῖριαν, ἥτις θὰ ἔχῃ τὴν πλοιοκτησίαν καὶ τὴν διαχείρισιν τοῦ πλωτοῦ κολασσοῦ τῶν 75.000 τόνων γκρός. Μολονότι ὁ ὑπουργὸς τῶν Μεταφορῶν ἔδήλωσε, μετὰ τὴν ἐν περιλήψῃ ἀνακοίνωσιν τῆς ἐκθέσεως τῆς Ἐπιτροπῆς, διτὶ τὸ πόρισμά της δὲν εἶναι ὑποχρεωτικό διὰ τὴν κυβέρνησιν, πιστεύεται ἐν τούτοις, διτὶ ἡ κυβέρνησις ἔγκρινει κατ' ἀρχὴν τὸ πόρισμα, ἐπιφυλασσομένη νὰ ἀναγγείλῃ προσεχῶς τὴν ἀπόφασίν της.

Τὸ δάνειον τῶν 18 ἑκατομμυρίων λιρῶν θὰ δοθῇ μὲ τόκον 4½%, ἀρχόμενον ἀπὸ τῆς ήμερας, καθ' ἥν τὸ σκάφος θὰ τεθῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ. Θὰ

εἶναι ἄτοκον κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ναυπηγήσεως, ἀλλ' οἰονδήποτε ποσὸν θήθειν ἀποσυρθῆ κατὰ τὰ δύο πρῶτα ἡπτὸν τῆς περιόδου τῆς ναυπηγήσεως, θὰ βαρύνεται μὲ τόκον 2,5% κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὑπολόπου χρόνου τῆς κατασκευῆς. Προτείνει η Ἐπιτροπὴ, ὅπως η ναυπηγήσις τοῦ νέου λαίνερ γίνηται κατόπιν μειοδοτικοῦ διαγωνισμοῦ, καλουμένων πάντων τῶν καταλλήλων ναυπηγείων νὰ ὑποβάλλουν τὰς προσφοράς των. Εἶναι, δομως, γνωστὴ η πείρα τῶν ναυπηγείων Τζών Μπράουν εἰς τὴν κατασκευὴν ἐπιβατηγῶν «σῶμα - λάινερ», ώστε τὸ γεγονός τούτο θέλει ἀποτελέση ἀποφασιστικὸν παράγοντα διὰ τὴν προτίμησιν των.

Συνιστᾶται ἀκόμη η Ἐπιτροπὴ, ὅπως τὸ κρατικὸν δάνειον ἔξοφληθῇ ἐντὸς εἰκοσιπεντετεῖας διὰ τοκοχρεωλυτικῶν δόσεων πρὸς 4½%, ὑπὸ τοὺς αὐτοὺς δὲ δρους νὰ ἀποσεβθῇ καὶ η ἐκ 12 ἑκατομμυρίων λιρῶν εἰσφορά τῆς «Κιούναρ».

Ἀναφέρει περαιτέρω η ἔκθεσις τῆς Ἐπιτροπῆς Χάντος, διτὶ η ἀντικατάστασις τοῦ «Κουήν Μαίρη» πρέπει νὰ γίνη διὰ σκάφους ύψιστων προτύπων, ἀτινασθῆται τὸ καταστήσαν ικανὸν νὰ διαπλέῃ τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν εἰς χρονικὸν διάστημα διλγύωτερον τῶν πέντε ἡμερῶν, ἐνώπιον τοῦ συναγωνισμοῦ τοῦ ὅποιον ἐνδέχεται νὰ ἀντιμετωπίσῃ, εἴτε ἀπὸ τὰς ἀεροπορικὰς γραμμάς, εἴτε ἀπὸ τὰς ἐπιχορηγούμενα λαίνερς ἐπέρων χωρῶν. Πρέπει δοθεὶν νὰ ἔχῃ μέγεθος καὶ ταχύτητα, ὥστε νὰ τὸ καθιστοῦν κατάλληλον διὰ τὸν ἐλόγῳ συναγωνισμὸν, ἀλλὰ καὶ διὰ πάσαν ἀλληλ ὑπηρεσίαν. Κατὰ τὸν ἀποψιν τῶν συντακτῶν τῆς ἐκθέσεως, τὸ «καταλλήλον πλοίον» (ἀναφέρονται αἱ λεπτομερεῖς προδιαγραφαὶ του) θὰ κοστίσει μεταξὺ 25 ἑως 28 ἑκατομμυρίων λιρῶν, μαλονότι η «Κιούναρ» όμιλει περὶ μεγαλύτερου κόστους. Δι' αὐτὸν ἀκριβῶς τὸν λόγον, τὸ καταστρώθεν οἰκονομικὸν σχέδιον ἔβασισθη ἐπὶ κόστους 30 ἑκατομμυρίων λιρῶν, κατὰ μέγιστον δριον, ἐν τῶν ὅποιων 12 ἑκατομμύρια λιρῶν θὰ καλύψῃ η ἑταῖρις καὶ 18 τὸ κράτος.

Μολονότι ὁ οἰκονομικὸς οὐδος συνδυασμὸς βασίζεται ἐπὶ τῆς συστάσεως νέας ἐπιχορηγουμένης ἑταῖρισις, ἀναφέρεται, διτὶ, ὡς ἔτερα λύτσις προτείνεται, διπος τὸ σκάφος τελῇ ὑπὸ τὴν πλοιοκτησίαν καὶ διαχειρίσισιν τῆς «Κιούναρ», ἔφ' δοσον τὸ κράτος διατηρῆ τὴν αὐτὴν θέσιν, δοσον ἀφορά τὴν ἀσφάλειαν καὶ ἀπότισιν τοῦ δανείου, διπος καὶ ἀνάγκειν εἰς χωριστὴν ἑταῖριαν. Ἀλλαι οἰκονομικαι προτάσεις περιλαμβάνουν ἐπησίαν ὑποτίμησιν τῆς ἀξίας κατὰ ποσοστὸν 1)25 τοῦ κόστους κεφαλαίου, ἐνῷ τὸ κράτος θὰ ἀσκή τὸν ἔλεγχον ἐπὶ διλοκήρου τοῦ ἐνεργητικοῦ καὶ τῶν κερδῶν τῆς ἑταῖριας, περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ἀποθεματικοῦ κεφαλαίου δι' ὑποτίμησιν τῆς ἀξίας. Ἡ χρησιμοποίησις τῶν ἀποθεματικῶν ἀποσθέσεως θὰ ὑποκείται εἰς τὴν ἔγκρισιν τοῦ κράτους.

Τὸ κράτος ἔχει ηδη ὑποσχεθῆ τὴν χρηματικὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἑταῖριας διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν δύο «Κούνης». Ἡ σύντασις, ἀλλως τε, Ἐπιτροπῆς τοιαύτης βαρύτητος, τὴν ὅποιαν προσέδωσεν ἡ συμμετοχὴ τοῦ λόρδου Χάντος, ὡς προέδρου (δι λόρδος Χάντος εἶναι πρόσδρος τῶν Ἡνωμένων Ἡλεκτρικῶν Ἐταιριῶν), συνιστᾶ εύνοικην προδιάθεσιν ἀποδοχῆς τοῦ πορίσματος της. Μολονότι τὸ ὑπουργικὸν συμβούλιον εἰς



## ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ Α/Ε ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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

Τετάρτη ώρα 14.00  
22 Ιουνίου  
6, 20 Ιουλίου  
κ.ο.κ. ἀνὰ 15θήμερον

### ΔΙ' ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ - ΛΕΜΕΣΟΝ - ΒΗΡΥΤΤΟΝ - Π.ΣΑΪΔ

Τετάρτη ώρα 11.00  
15, 29 Ιουν. 13, 21 Ιουλίου  
κ.ο.κ. ἀνὰ 15θήμερον

### Α)Π "ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ,,

ΔΙΑ ΜΑΣΑΛΙΑΝ

κατ' εύθειαν  
Πέμπτη 16 Ιουνίου, ώρα 22.00  
ΔΙΑ ΓΕΝΟΒΑΝ - ΜΑΣΑΛΙΑΝ  
Τετάρτη, ώρα 12.00  
29 Ιουνίου, 13, 27 Ιουλίου

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

Τετάρτη, ώρα 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 ἀεροσκαφῶν τῆς ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ.

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΙ — ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ : «ΟΛΥΜΠΙΑΚΑΙ ΚΡΟΥΖΙΕΡΑΙ»**  
'Ακτή Μιαούλη 27, Πειραιεύς τηλέφωνα 474.492—473.960

ούδεμιαν προέδη ύπόσχεσιν διὰ τὸ σχέδιον Χάντος, πιστεύεται ἐν τούτοις, διὶ οὐ πουργός τῶν Μεταφορῶν θά εἰσηγηθῇ τὴν ἀπόδοξήν του. 'Υπὸ τὰς προϋποθέσεις ταῦτας θεωρεῖται βεβαία ἡ κυβερνητική συγκατάθεσις.

'Η Ἐπιτροπὴ Χάντος δὲν προέδη εἰς συστάσεις διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ «Κούνη Ἐλίζαμπετ» ἡ διὰ τὴν χρήσιν τῆς πυρηνικῆς πρώσεως, διότι παρομοίας συστάσεις τὰς ζεύχρησεν ως πρώσους. 'Ἐπι τοῦ σημείου τούτου τονίζεται ἀπλῶς εἰς τὴν ἔκθεσιν διὶ: «Ἄν την ἀντικατάστασις τοῦ «Κούνη Ἐλίζαμπετ» ηδελε καταστὴ ἀναγκαῖα καὶ οὐδεμία ἐπέλθῃ μεταβολὴ εἰς τὴν ἀνάγκην διατηρήσεως ταχείας γραμμῆς εἰς τὸ Βόρειον Ἀτλαντικὸν καὶ εἰς τὴν προσπτικὴν τῆς ἑκεταλεύσεως τῆς γραμμῆς τότε, φρονούμεν, διὶ τὸ κράτος θὰ εἰναι πρόθυμον νὰ συμβάλῃ κατὰ τὸν κατάλληλον, ἀναλόγως τῶν περιστάσεων, τρόπου. Κατὰ τὴν στιγμὴν ἐκείνην θὰ ἔχῃ κτημῆ ἡ δέουσα πείρα ἀπὸ τὴν ἔκμετάλλευσιν τοῦ πρώτου λάτινερ, θὰ ἔχουν σταθμισθῆ τὰ ἀποτελέσματα ἐκ τοῦ ἐναερίου συναγωνισμοῦ καὶ ἐνδεχομένως θὰ εἰναι δυνατὸν νὰ κριθῇ, ἂν πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῇ ἡ πυρηνικὴ πρώσις ἐπὶ ἐπιβατηγοῦ ὑπερωκεανίου».

Εἰς ἄνακοινωσίν της, ἀφ' ἑτέρου, ἡ «Κιούναρ Λάΐν» τονίζει, διὶ ἡ ἔκ μέρους τῆς Ἐπιτροπῆς ἀπόδοξὴ τῶν ἀντιλήψεων τῆς ἑταίριας ἀποτελεῖ εὐπρόσδεκτον ἀποσαφήνισιν τοῦ θέματος. Πιστεύει, ἡ ἑταίρια, διὶ τὸ πλοῖον ποὺ θὰ ναυπηγηθῇ, θὰ εἰναι τὸ κατάλληλον, ἀλλὰ καὶ ἀντάξιον τοῦ γοήτρου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῆς βρετανικῆς ναυτιλίας, εἰς τὸν τομέα τῆς μεταφορικῆς κινήσεως τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ. Χαρακτηριστικὰ τοῦ νέου σχάσους ἀναφέρονται τὰ ἔχεις: Χωρητικότης 75.000 τ. γκρός, ὑπηρεσιακὴ ταχύτης 29½ κόμβων, θλικὸς μῆκος 990 ποδῶν, πλάτος 114, ὅψος 30.3 ποδῶν καὶ μεταφορικὴ ἰκανότης διὰ 2.270 ἐπιβάτας.

## NOPBHTIA

### ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν πληθυσμὸν τῆς, ἡ Νορβηγίας κατέχει τὸν μεγαλύτερον ἐμπορικὸν στόλον τοῦ Κόσμου. 'Η ὀλικὴ χωρητικότης τῆς ὑπερδιπλασιάσθη ἐντὸς τῆς τελευταίας δεκαετίας, φθάσασα ἀπὸ 4.900.000 τ. γκρός τὸ 1949 — ὅτε διὰ πρώτην φοράν ὑπέρεδη τὸ προπολεμικὸν τῆς ρεκόρ — εἰς 9.900.000 τ. γκρός, τὴν Ἰην 'Ιανουαρίου 1959, διὰ νὰ ἀνέλθῃ εἰς 10.800.000 τ. γκρός τὴν Ἰην 'Ιανουαρίου 1960, μὲ προσπτικὴν νὰ φθάσῃ τὰ 11,5 ἔκατομματα τόνων γκρός ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους. 'Ἄνω τοῦ ἡμίσεος τῆς χωρητικότητος ταῦτης — ἡποὺ 5.426.000 τ. εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1959 καὶ 5.950.000 τ. γκρός, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1960 — ἀνεφέρετο εἰς δεξαμενόπλοια. Τὸ παρελθόν ἔτος προσετέθησαν εἰς τὴν νορβηγικὴν ναυτιλίαν σκάφη 1.206.000 τ. γκρός, ἔκ τῶν δύοιων 649.000 τ. ήσαν δεξαμενόπλοια. 'Η προσθήκη αὐτῆς, πάντως, ἐμεώθη, λόγω τῆς διαλύσεως ἡ τῆς πωλήσεως εἰς ξένας χώρας ἀρκετῶν φορτηγῶν καὶ δεξαμενοπλοίων μεγάλης ἥλικίας.

Νέαν σχετικῶς ἀνάπτυξιν ἔν Νορβηγίᾳ ἀπετέλεσεν ἡ δημιουργία ναυπηγικῆς διομήνας, τῆς ὁποίας ἡ παραγωγικὴ ἱκανότης ἀντιπροσωπεύει τὸ 1/3 τῶν ἑσχάτως προστεθέντων εἰς τὸν νορβηγικὸν στόλον σκαφῶν, τῶν ὑπολοίπων προελόντων ἀπὸ ναυπηγήσεις εἰς ξένας χώρας καὶ ίδιας εἰς Σουηδίαν καὶ Δυτικὴν Γερμανίαν. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ νορβηγικοῦ στόλου, περιλαμβανομένης δλοκλήρου σχεδὸν τῆς κατηγορίας τῶν δεξαμενοπλοίων, ἐργάζεται μεταξὺ ξένων λιμένων, συνήθως ὑπὸ μορφὴν χρονοναυλώσεων. Τὸ πλείστα λ.χ. τῶν ναυπηγθέντων κατὰ τὰ δύο τελευταία ἔτη σκαφῶν ἔξησθαλίσαν τὴν ἀπασχόλησιν τῶν μὲ συμβόλαια «τάιμ - τσάρτερς». Αἱ καθαραὶ εἰς ξένον συνάλλαγμα

εἰσπράξεις ἀπὸ τὴν ἔργασίαν τοῦ στόλου, ἢτοι οἱ ναῦλοι, μετ' ἀφαίρεσιν τῶν εἰς τὸ ἑξωτερικὸν δαπανῶν τῶν πλοίων, ἀνήλθον τὸ 1958 εἰς 142 ἔκατομματα λιρῶν 'Αγγλίας καὶ εἰς παραπλήσιον ποσὸν τὸ 1959. Αἱ εἰσπράξεις αὐτὰ εἶναι κατὰ 16% κατώτεραι, ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων τοῦ 1957, ὅτε εἶχε σημειωθῆ ρεκόρ κερδῶν, ἀτίνα καὶ ἐπραγματοποιήθησαν μὲ μικροτέραν τότε χωρητικότητα.

Οἱ ἀνωτέρω ἀριθμοὶ ἀντικατοπτρίζουν τὴν ὑφεσιν τῶν ναυτιλιακῶν ἔργασιῶν, εἰς τὸν τορέα ίδια τὸν δεξαμενοπλοίων, σημειώυσα, δῆμας, ὅτι ἡ πτώσις θὰ ἡτο πολὺ μεγαλύτερα καὶ ὅτι περισσότερα σκάφη θὰ είχον παροπλισθῆ, ἀν τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τοῦ στόλου δὲν ἔχηται τὸ ἀπὸ μακροχρονία «τάιμ - τσάρτερς». 'Η σημασία τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος διὰ τὸ ισοζύγιον τῶν ἑξωτερικῶν πληρωμῶν τῆς χώρας καταφαίνεται ἐκ τοῦ γεγονότος, ὅτι εἰς ἑκαστὸν τῶν δύο παρελθόντων ἔτῶν ήσαν ταῦτα ισοδύναμα πρὸς τὸ σύνολον τῶν εἰς χρυσὸν καὶ ξένον συνάλλαγμα σημειώνων ἀποθεματικῶν. 'Εκφράζεται ηδη ἡ ἐλπίς, ὅτι τὸ σύνολον τῶν γενικῶν κερδῶν θὰ διατηρηθῇ τούλαχιστον ἐφέτος, μολονότι λήγουν ὀρισμένα «τάιμ - τσάρτερς» συναφθέντα κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν υψηλῶν ναύλων.

'Ο νορβηγικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἀνανεωθεῖς σχεδὸν πλήρως καὶ ἐπαυξηθεῖς, μετὰ τὸν δεύτερον παγκόσμιον πόλεμον, εἶναι σήμερον εἰς ἑκ τῶν πλέον συγχρονισμένων καὶ τῶν πέον δυναμικῶν στόλων τοῦ Κόσμου. Τὰ 40% περίπου τῶν δεξαμενοπλοίων του είναι ἥλικιας κάτω τῶν πέντε ἔτῶν, ἔτερα 36-40% εἶναι ἥλικιας ἀνω τῶν 5 ἔτῶν, ἀλλὰ κατωτέρας τῶν 10 ἔτῶν. 'Εν τῷ συνδόλῳ των οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτήται ἔχουν στρέψει τὴν προτίμησιν των εἰς τὰ δεξαμενόπλοια τοῦ μέσου μεγέθους, ἀτίνα θεωροῦνται παρ' αὐτῶν χρήσιμα διὸ δύος τοὺς σκοπούς. Μεσούντος τοῦ 1959, δύο μόνον δεξαμενόπλοια τῶν 25.000 τ. γκρός καὶ ἄνω ήσαν ἐγγεγραμμένα εἰς τὸ νορβηγικὸν νηολόγιον, τοῦ μεγαλυτέρου τούτων δύοτος 30.000 τ. γκρός ή 45.000 τόνων d.w. Πάντως, ὑπάρχουν ηδη ὑπὸ παραγγελίαν τέσσαρα δεξαμενόπλοια, ἔκαστον τῶν δύοιών θα ἔχῃ χωρητικότητα 65.000 τόνων d.w.

## ΤΟΥΡΚΙΑ

### ΠΡΟΣ ΕΠΑΥΞΗΣΙΝ ΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΤΗΣ

Πρόκειται νὰ τεθοῦν ὑπὸ ἐπανασυζήτησιν τὰ αἰτήματα τῶν Τούρκων ἔφοπλιστῶν, τὰ σχετιζόμενα μὲ τὴν περαιτέρα ἀνάπτυξιν τῆς τουρκικῆς ναυτιλίας. Παράπονα ηδη ἀκούονται κατὰ τῆς προηγουμένης κυβερνήσεως, ὅτι δὲν ἔδωσεν αὐτὴ τὴν δέουσαν προσοχὴν καὶ σημασίαν εἰς τὴν ἀνακαίνισιν καὶ ἐνίσχυσιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώρας. 'Εκ παραλλήλου ἀναφέρεται, ὅτι ὁ ἀσκηθεὶς προστατευτισμὸς τοῦ ἔθνους πλοίου ἔδημιοι ύργησε πατάστασιν ἀνευ προηγουμένου, διότι πλεῖστα ἐμπορεύματα παραμένουν ἐναποθεκευμένα εἰς ξένους λιμένας, ἀναμένοντα τουρκικὰ σκάφη διὰ τὴν μεταφοράν των. 'Η τουρκικὴ χωρητικότης, δῆμας, θεωρεῖται τελείως ἀνεπαρκής πρὸς κάλυψιν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας.

Συμφώνως πρὸς ἔκθεσιν τοῦ 'Ἐμπορικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τῆς Κωνσταντινουπόλεως, ἡ τουρκικὴ ναυτιλία δὲν είναι εἰς θέσιν νὰ ἔξυπηρτησῃ πέραν τῶν 35% τῶν τουρκικῶν είσαγωγῶν. Τὰ 70% τῶν διαθεσίμων πλοίων ἀναφέρονται εἰς ἥλικιαν μείζονα τῶν 20 ἔτῶν, τὰ 9% εἰς ἥλικιαν 10 ἔως 15 ἔτῶν, τὰ 8% εἰς ἥλικιαν 5 ἔως 10 ἔτῶν καὶ τὰ ὑπόλοιπα είναι κάτω τῶν 5 ἔτῶν. Πρὸς ἔτους, ἡ κυβερνήσης τῆς 'Αγκύρας προσεπάθησεν ν' ἀποκτήσῃ ἀριθμόν τινας μεταχειρισμένων σκαφῶν, ἀγγλικῶν καὶ ἀμερικανικῶν, ἀλλ' η προσπάθεια τῆς ἐκείνη συνήντησεν τὴν ἀντίδρασιν, διότι ἀπέσκοπε: εἰς τὴν πρόσκτησιν παλαιῶν πλοίων. "Ηδη, η νέα τουρκικὴ κυβερνήσης ἀντιμετωπίζει τὴν ἀνάγκην οἰκονομικῶν συνδυασμῶν διὰ τὴν ἀπόκτησιν πλοίων νεωτέρας ἥλικιας.



## ΣΤΑΡΕΤΤΑ ΤΡΑΝΖΙΤ “ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ”

Οἱ ἀντιπρόσωποι τῆς A.B.E.S. ΠΑΠΑΣΤΡΑΤΟΣ εἰς τοὺς κάτωθι  
λιμένας τοῦ ἑξωτερικοῦ διατροφῶν ἀποθέματα πάντοτε φρέσκων  
εἰς τιμὰς λιαν εύνοϊκας.

ALEXANDRIA (Egypt)  
PORT-SAID  
MALTA  
GENOVA  
NAPOLI  
VENEZIA  
BARI  
CEUTA  
HAMBURG

: NESTOR GIANACLIS S.A.E., Rue Istanbul 9  
: MERZANIS BROTHERS, Fouad 1st Avenue  
: THE HELLENIC TOBACCO COMPANY LTD.,  
2, Windmills Street, VALETTA  
: U. CORSIGLIA & Co, Via Ponte Reale No. 1-10  
: FRANCESCO RAIMONDI, Piazzale Immacolatella  
Nuova  
: LIGABUE, S.a.R.L., Santa Chiara No 508  
: DITTA CIANCIOLA & Co, Corso Trieste 28-36  
: COMPAGNA CANARIENSE MARROQUI DE TABACOS S.A.  
Rue du Mexique  
: GEBR. HEINEMANN, Doventleest 12



## "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ, ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

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

ΣΥΜΦΩΝΑΣ ΤΟ ΝΟΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΕΚΔΟΤΟΥ  
ΒΑΣΙΛΕΩΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27-ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΟ ΛΟΝΔΙΝΟΝ:  
ΟΙ Κ.Κ. Α. Ε. SHEPPARD & CO. LTD.  
BEVIS MARKS HOUSE  
BEVIS MARKS TELEPHONES: AVENUE 2671/2 LONDON E.C. 3

## *Ναυτιλιακοί Ειδήσεις*

### ΥΠΟ ΤΗΝ ΚΥΑΝΟΛΕΥΚΟΝ

Κατόπιν έπιτυχων δοκιμών παρελήφθη από τα ναυπηγεία του Μπρεμερχάφεν τὸ φορτηγόν «Εύρυμαχος» 8.600 τ. γκρός, άνηκον εἰς τὴν ἔταιρίαν «Σάν Μπαζίλιο» τοῦ κ. Π. Μαρκεσίν. Τὸ σκάφος ὑψώσε τὴν Κυανόλευκον καὶ ἀπέπλευσε τὴν 26ην Μαΐου ἐκ Μπρεμερχάφεν διὰ Υόρκην, ἔκτελον τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιον.

— Δύο γαλλικά τάνκερ *«T. 2»*, τὰ *«Esso Bretagne»* 10.824 τ. γκρός (τοῦ 1944) καὶ *«Esso Flandre»* 10.625 τ. γκρός (τοῦ 1945), ἀτίνα ἡγοράσθησαν πρὸ καιροῦ ἀπὸ ἔταιρικάς παραφυάδας τοῦ Οίκου τοῦ κ. Κ. Μ. Λαιμοῦ, παρελήφθησαν πρὸ ἡμέρων εἰς Πόρτην νὲ Μπούκι καὶ μετανομάσθησαν *«Φάρος ζ»* τὸ πρῶτον καὶ *«Φαίαξ»* τὸ δεύτερον, ὑψώσαν δὲ τὴν ἡλληνικὴν σημαῖαν. Ἀμφότερα πρόκειται νὰ μεταπράπονται εἰς φορτηγά διὰ ἵξηρον φορτίον χύμα καὶ συγχρόνως θὰ ἐπιμηκυνθοῦν, ὅστε νὰ ἀποκτήσουν χωρητικότητα 21.500 τόνων d.w. ἔκαστον. "Ηδη, τὸ *«Φαίαξ»* ἀπέπλευσε πρὸ ἡμέρων ἐκ Πόρτην νὲ Μπούκι, κατευθυνόμενον εἰς Αμβέρσαν πρὸς μετασκεύην.

— Περὶ τὰ τέλη Ιουνίου ἦταν ἔκτελέσθη τὰς δοκιμάς, προκειμένου νὰ παραληφθῆται, τὸ συμπληρούμενον ἡδη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Σίνταμ δεξιαμενόπλαιον *«Μαιρή Λιβανού»* 13.636 τ. γκρός. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐναυλώθη ἡδη διὰ τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιον πρὸς μεταφορᾶν γεννημάτων ἀπὸ Κόλπουν εἰς Κόντινεντ. Καὶ επὶ τοῦ σκάφους τούτου ὑφώθη ἡ Κυανόλευκος.

— Περὶ τὰ τέλη Ιουνίου ἦταν ἔκτελέσθη τὰς δοκιμάς, προκειμένου νὰ παραληφθῆται, τὸ συμπληρούμενον ἡδη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Σίνταμ δεξιαμενόπλαιον *«Μαιρή Λιβανού»* 13.636 τ. γκρός. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐναυλώθη ἡδη διὰ τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξίδιον πρὸς μεταφορᾶν γεννημάτων ἀπὸ Κόλπουν εἰς Κόντινεντ. Καὶ επὶ τοῦ σκάφους τούτου ὑφώθη ἡ Κυανόλευκος.

— *«Αφ* ἐτέρου εἰς τὸ ὑπουργείον "Εμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεβλήθησαν αἵτησεις διὰ τὴν ἡγγραφήν εἰς τὸ ἡλληνικὸν νηολόγιον, βάσει τοῦ ἄρθρου 13, τοῦ Ν.Δ. περὶ προσελκύσεως ξένων κεφαλαίων, τῶν κάτωθι σκαφῶν:

1.— *«Δελφίν»* φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν) 7.259 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1945, τῆς ἔταιρίας *«Ξίαν»* (ἀντιπρόσωπος ὁ κ. Άν. Μπουκάκης).

2.— *«Κασπιάνα»* φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν) 7.244 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, τῆς ἔταιρίας *«Παλμύρα»*.

3.— *«Κλάσικα»* φορτηγόν (πρώην λιθεριανὸν) 7.190 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀνηκον εἰς τὴν ἔταιρίαν *«Μπέλμαρ»* (δισχείρισης κ.κ. ἀδελφῶν Γουλανδρῆ).

4.— Φορτηγόν, ὑπὸ μετονομασίαν (πρώην Ιταλικὸν *«Sorrentino»*) 1.599 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1944, ἀγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Χαρ.

Τ. Παπαδημητρίου καὶ τελοῦν ἡδη ὑπὸ παραλαθῆν εἰς Κωνσταντινούπολιν.

5.— *«Χρήστάκης* φορτηγόν, (πρώην ἀγγλικὸν *«Cormill»*, ἀγοράσθη παρ' Ἐλλήνων), 2.865 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἀνῆκον εἰς τὴν ἔταιρίαν *«Ντός Ερμάνος»* (ἀντιπρόσωπος ὁ κ. Άλ. Βλάσσης).

6.— *«Δόξα* φορτηγόν (πρώην παναμαϊκὸν *«Καίτη»*, 7.176 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνῆκον εἰς τὴν ἔταιρίαν *«Σπάρταν»* (δισχείρισης τῆς ἔταιρίας *«Ηηρεύς»*).

7.— *«Άλμαθίτσα* φορτηγόν (πρώην γαλλικὸν *«Calais»*, ἀγοράσθη παρ' Ἐλλήνων καὶ παραληφθὲν προσφάτως εἰς Βόρειον Γαλλίαν), 7.254 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἀνῆκον εἰς τὴν ἔταιρίαν *«Άλμαθίτισα*

### ΑΙ ΝΑΥΤΗΓΗΣΕΙΣ

Τὴν 17ην Μαΐου ὑπεγράφη ἐν Λονδίνῳ συμβόλαιον μεταξὺ τοῦ Οίκου Πατέρα καὶ τῶν ναυπηγείων *«Ελλήνικον Κοκάνην* διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνός δηζελοκινήτου *«μπάλκ - κέρριε»*, τῶν 20.800 τόνων d.w., μὲ πληρωμὴν τῆς ἀξίας του 30% εἰς μετρητὰ κατὰ τὴν παράδοσιν τοῦ πλοίου καὶ τὰ ὑπόλοιπα 70% ἐντὸς ἑπταετίας. Τὸ σκάφος θὰ ἐφοδιασθῇ διὰ τὴν πρόσωσιν του μὲ μηχανάς *«B. καὶ W.»*, δυνάμεως 9.100 πόπων καὶ κατασκευῆς Μιτσού. Προβλεπόμενη παράδοσις μετὰ 12 μῆνας ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως ἐκτελέσεως τοῦ συμβολαίου.

### ΑΙ ΚΑΘΕΛΚΤΥΣΕΙΣ

'Απὸ τὰ βελγικὰ ναυπηγεία τῆς Μπρούζ καὶ μὲ ἀνάδοχον τὴν κ. Ντ' Αντόνι, σύζυγον τοῦ προέδρου τῆς ναυλωτρίας ἔταιρίας τοῦ σκάφους *«Στάνταρ Φρούτ*, καθειλκύσθη τὴν 28ην Μαΐου, τὸ πλοίον - ψυγεῖον *«Ορφεύς»* 5.960 τ. γκρός, 4.433 τόνων d.w., κατάλληλον διὰ τὴν μεταφορὰν βανανῶν. Πρόκειται περὶ τοῦ δευτέρου ἐκ σειρᾶς τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν, κατασκευαζομένων διὰ λογαριασμὸν ἔταιρικῆς παραφύδος τοῦ κ. Όναση. Τὸ πρῶτον σκάφος ήτο τὸ *«Όντιν»*, τελοῦν ἀπὸ τίνων ἡδη μηνῶν ἐν πρηστίᾳ. Εἰς τὴν καθέλκυσιν παρέστη καὶ ὁ ἐν Ἀμέρεση προξενικὸς μας λιμενάρχης κ. Μούντριχας. Τὸ *«Ορφεύς»* ἔχει ἡδη προναυλωθῆ μὲ μακροχρόνιον *«εταίμ - ταρτέρη»*.

### ΑΙΓΑΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

Τὸ ὑπὸ λιθεριανὴ σημαίαν φορτηγόν ἐλληνικῶν συμφερόντων *«Skylas»* (ex *«Βάλιαν Λίμπερτο»*) 7.264 τ. γκρός, 10.850 τόνων φορτού καὶ ναυπηγήσεως 1943, ἐπωλήθη εἰς ἑφόπλιστάς τῆς. Απὸ Ανατολῆς ἀντὶ τιμῆς 90.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Χόγκ Κόγκ, Ιούλιον.

— Τὸ φορτηγόν *«Θεόδωρος Ν. Βλάσιος* 6.997 τ. γκρός, 10.000 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942, ἀγοράσθη παρ' Ἕλληνῶν ἀντὶ τιμῆς 90.000 λιρῶν.

— *«Ηγοράσθη παρ'* Ἐλλήνων, ἀντὶ μῆνας 90.000 λιρῶν, μὲ ἀμεσον παραλαθῆ εἰς Τάιν, τὸ ἀγγλικὸν φορτηγόν *«Cormill»* 2.865 τ. γκρός 3.850 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1942.

— *«Επίσης παρ* τοῦ κ. Χ. Παπαδημητρίου ἀγοράσθη, μὲ παραλαθῆ εἰς καναδικὸν λιμένα τὸ ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγόν *«Federal Explorer»* 2.057 τ. γκρός, 2.800 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1922.

— Τὸ ὑπὸ παναμαϊκὴν σημαίαν λίμην περτοῦ *«Αντρέ»* 7.176 τ. γκρός, 10.876 τόνων d.w. καὶ ναυπηγήσεως 1943, μὲ σερδεῦ τοῦ 1956, ἀγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Δημ. Λαιμοῦ ἀντὶ τιμῆς 95.000 λιρῶν, περιλα-

## Rotterdam

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

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

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

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

## Singapore

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

WAH HIN & CO. LTD.  
62 Robinson Road.  
Tele: 22340-53884-5885-6127  
Cables: «PROVISIONS»

## Sydney n.s.w.

N. S. W. STEVEDORING CO PTY LTD.  
Tele: B 4087 & 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)  
850 Hastings Street West.  
Tele Marine 6481-2 Cables: «LOUISWOLF»

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

SHIP REPAIRERS & BUILDERS

STEVEDORES

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

STEVEDORES

STEVEDORES

GRAIN FITTERS  
AND STEVEDORES

## Mormugao

LLE & MUÑED (INDIA) LTD.  
Cable: LE - VNR

I. P. NORONHA  
Cable: «IGNATIUSNORONHA»

CLEARING & SHIPPING SHIPS AGENT

SHIPCHANDLERS & CONTRACTORS

## Naples

DITTE RIUNITE PUCCI BROS

Tele. 21126 Piazzale Portici Massa

Cables: «PUCCI BROS»

SHIPCHANDLERS & BONDED  
WAREHOUSE OWNERS

## New York

MORAN TOWING & TRANSPORTATION CO. INC.

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

TUGOWNERS

## Penang

S. V. K. PATCHEE BROS (Manum)

Tele: 1085 15 Bishop Street Cables: «ISMALIA»

SHIPCHANDLERS & STEVEDORES

## Philadelphia

INDEPENDENT TOWING CO. \*

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

TOWAGE

INDEPENDENT PIER CO. INC.

Pier 34, South Wharves

Tele: Lombard 3-3916 Cables: «INDEPIERC»

STEVEDORES

MURPHY COOK & CO.

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

STEVEDORES

COOMITO SON & CO. LTD.

P. O. Box, No. 139, Cables: «CMATTC»

STEVEDORES &  
SHIPCHANDLERS

STEVADORES &  
SHIPCHANDLERS





χαρόπουλον, μάγειρον, μὲ ύπηρεσίαν 15 έτών καὶ 16 ήμερών δρχ. 625 μηνιαίως καὶ Ἰωάν. Ἀρ. Βουλγαρην., κυβερνήτην, μὲ ύπηρεσίαν 28 έτών, 10 μηνῶν καὶ 10 ήμερών δρχ. 1.049 μηνιαίως.

### H "ΝΗΟΤΕΧΝΙΚΗ"

"Ἐνα νέον ναυτικὸν τεχνικὸν γραφεῖον ἡ «Νηοτεχνικὴ» ἔγκαινιάζει τὰς ἔργασίας του. Διευθυντής ὁ κ. Σ. Ν. Σιδέρης, τέως ἀρχιγός τῶν τεχνικῶν ύπηρεσιῶν τοῦ Β.Ν.

Τὸ νέον γραφεῖον καλεῖται χρήσιμον ἔργον νὰ ἀποδώσῃ υπὲρ τῆς Ναυτίλιας. Ἀναλαμβάνει τὴν μελέτην καὶ τὴν ἐπίδειξιν ναυτικῶν κατασκευῶν, μετασκευῶν καὶ ἐπισκευῶν, γνωματεύσεις ἐπὶ ἀνωμαλίῶν πάσης φύσεως μηχανῶν καὶ μηχανημάτων καὶ τὴν συντήρησιν τῶν ἐν ἐνέργειᾳ ἡ ἄκινησιά.

"Ἡ σύστασις τῆς «Νηοτεχνικῆς» καλύπτει ὑφισταμένην ἀνάγκην ἐν Πειραιεὶ καὶ παρέχει τὴν δυνατότητα εἰς τοὺς πλοιοκτῆτας νὰ ἔχουν καλὴν συντήρησιν εἰς τὰ πλοῖα τῶν, οἰκονομίαν εἰς τὰς ἐπισκευάς των, ἀπαλλασσόμενοι τῆς δαπάνης ιδιαιτέρων τεχνικῶν ύπηρεσιῶν.

### ΣΥΝΤΟΜΟΙ ΝΑΥΤΙΚΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ

"Ἡ παρὰ τοῦ κ. Δ. Ψυχογιοῦ ἀγορὰ τοῦ γερμανικοῦ φορτηγοῦ «Margas» 4.634 τ. γκρός (τοῦ 1930) ἡκυρώθη, μετὰ τὸν δεξαμενισμὸν τοῦ πλοίου.

"Ἡ ἀναγγελθεῖσα ἐπίσης πρὸς ἑδομάδος ἀγορὰ παρ' Ἑλλήνων, ἀντὶ τιμῆς 82.500 λιρῶν, τοῦ ἱταλικοῦ λίμπερτο «Λ.ο.ο.Ι.ζ.Ι.ά.ν.ν.α.» 7.159 τ. γκρός (τοῦ 1937), κατὰ νεωτέραν πληροφορίαν ἡκυρώθη.

"Ἡτήθη ἡ διαγραφὴ ἀπὸ τὸ ἔλληνικὸν ηνολόγιον τῶν φορτηγῶν «Λ.Ι.λ.η.7.030 τ. γκρός (τοῦ 1943) πωλήθεντος εἰς ἀλοδαπούς, «Ἄριστειδης», 4.636 τ. γκρός (τοῦ 1937) ἔγκαταλειφθέντος εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς του, λόγω ζημιῶν καὶ «Μαίρημαρκ» 4.839 τ. γκρός (τοῦ 1937) ἀνακληθείσης τῆς νηολογήσεώς του.

### ΠΕΝΘΟ

### ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Δὲν ἔστερηθή μόνον ἡ Ἐμπορικὴ Τράπεζα τῶν πολυτίμων ύπηρεσιῶν τοῦ προώρως ἀποδιώσαντος γενικοῦ διεύθυντοῦ τῆς Εὐθυμίου Κυριακοπούλου, ἀλλὰ καὶ δᾶσι αἱ παραγωγικαὶ τάξεις, τὰς ὑποίσας ἐπὶ 47 ἔτη ύπηρετήσεν.

Οἱ ίκανοι, εὐστροφοὶ ὅσον καὶ τόσον πρᾶος τραπεζικὸς ἀνῆλθεν ἥνα πρὸς ἕνα τὰ βήματα τῆς ιεραρχίας καὶ κατέλαβε τὰ ἀνώτατα ἀξιῶματα εἰς τὴν Ἐμπορικὴν Τράπεζαν, λόγω τῆς ἐπιστημονικῆς του καταρτίσεως, τῆς παροιμώδους φιλεργίας του καὶ τοῦ πρακτικοῦ νοῦ, μὲ τὸν ὅπιον ἀντεμετώπιζε πάντοτε τὰ δυσχερέστερα τῶν προβλημάτων.

Ὑπῆρχεν δὲ ἀείμνηστος Εὐθύμιος Κυριακόπουλος, δὲ στενὸς καὶ πολύτιμος συνεργάτης τοῦ καθηγητοῦ κ. Στρατῆ 'Ανδρεάδη. Τὸν ἐδοθήσεις κατὰ τὴν ἔργῳ προσπάθειάν του διὰ τὴν ἀνδικήν πορείαν τοῦ μεγάλου τραπεζικοῦ μας ιδρύματος. Κρίμα διότι τώρα, πού ἡ προσπάθεια αὐτὴ ἔστεφθη ἀπὸ τὴν πλήρη ἐπιτυχίαν, δὲ ἔτερος τῆς ὥραιας δημιουργίας προώρως ἀπέχωρησεν.

Οἱ Εὐθύμιοι Κυριακόπουλοι συνεκέντρωσε τὴν ἀγάπην καὶ τὴν ἑκτίμησιν δλῶν, δῶσαν τὸν ἔγνωρισαν. Ὁ θάνατος του τοὺς πάντας κατελύπτει. Ἐκηδεύθη συνεκφερούσης τῆς ἑκλεκτότερας μερίδος τῶν παραγωγικῶν τάξεων. Τὸ κενὸν ποὺ κατέλιπεν εἶναι δυσαναπλήρωτον. Ἡ μνήμη του θὰ παραμείνῃ αἰώνια.

Πρὸς τὴν βαρύτενθύσαν οἰκογένειάν του καὶ τὴν Διοίκησιν τῆς Ἐμπορικῆς Τράπεζης, Ιδιαιτέρως πρὸς τὸν κ. Στρατῆ 'Ανδρεάδην, δόστις βαθύτατα πενθεῖ τὸν θάνατον τοῦ ἑκλεκτοῦ συνεργάτου του, τὰ θερμά μας ἀπευθύνομεν συλλυπητήρια.

### ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

«ΑΘΗΝΑΙ»: Ἐδεξαμενίσθη εἰς Κάδιξ πρὸς ἐπιθεώρησιν. Δύο ἔλασματα καὶ τίνες νομεῖς ἀντικατεστάθησαν, αἱ δὲ ἐπισκευαὶ ἦλξαν τὴν 8ην 'Ιουνίου. ('Ιουν. 3 — 8)

«ΑΛΑΞΑΝΔΡΟΣ» (κόστερ): Κατὰ πληροφορίας ἐκ Θεσσαλονίκης τὸ ἔξεκιλαν κόστερ «Ἀλέξανδρος», ἔμφορτον μὲ κρατικὸν σῖτον, ἔγκετειφθη.

«ΑΛΛΑ» (παν.): Συνεκρούσθη τὴν 25ην Μαΐου παρὰ τὸ Κέιπ Χένρου μὲ τὸ πλοῖον «Τάταραξ» καὶ ὑπέστη τῇ ζημίᾳ εἰς τὸ σκάφος. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ, διαρκεῖσας 15 ήμερών θὰ ἔκτελεσθοῦν εἰς Νόρφολκ, προκειμένου τὸ σκάφος νὰ πλεύσῃ ἔμφορτον εἰς Εύρωπην ἡ Ἰαπωνίαν, ὅπου καὶ θὰ ἔκτελέσῃ δριστικὰς ἐπισκευαζέει.

«ΑΡΙΣΤΕΥΣ» (Λιβάνου): Κατευθυνόμενον εἰς Ἰαπωνίαν προσήργαξε τὴν 26ην Μαΐου εἰς τὸ 15700 κιλομέτρον τῆς διώρυγος Σουέζ, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην μὲ τὴν βοήθειαν ρυμουλκῶν, χωρὶς νὰ ὑποστῇ ζημίας καὶ τὴν 28ην συνέχισε τὸν πλοῦν του. ('Ιουν. 26 — 28)

«ΒΕΝΤΖΑΡ» (Λιβερ.): Συνεκρούσθη τὴν 17ην Μαΐου εἰς τὴν λίμνη Σαπήριορ μὲ τὸ φορτηγὸν «Γουόρλιτ Τζάσμιν». Ἀμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν ἀλφάρδες ζημιάς. ('Ιουν. 17)

«ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ» (Λιβερ.): Απὸ Φιλαδέλφειαν διὰ Περσικὸν Κόλπον κατέπλευσε τὴν 29ην Μαΐου εἰς Σουέζ μὲ ἀνωμαλίαν εἰς τὰς μηχανάς του. Ἐπραγματοποιήθησαν αἱ δέουσαι ἐπισκευαὶ καὶ τὴν 4ην 'Ιουνίου ἀπέπλευσε διὰ τὸ προσρισμόν του. ('Ιουν. 29 — 'Ιουν. 4)

«ΚΛΕΑΝΘΗΣ» (Λιβερ.): Ἐπειθεώρηθη εἰς Γιοκοχάμαν, κατόπιν ζημιῶν ἐκ πυρκαϊᾶς εἰς τὸ διάφραγμα No3, ὅποτε εἶχον κατακλυσθῆ δι' ύδατος τὰ κύτο No2, 3 καὶ 5. Τὸ σκάφος ἐπρόκειτο, ἐν συνεχείᾳ, νὰ πλεύσῃ εἰς Χιροσίμαν πρὸς δεξαμενισμόν, συμπλήρωσιν τῆς ἐπιθεωρήσεως του καὶ ἔκτελεσιν ἐπισκευῶν. ('Ιουν. 3)

«ΚΥΚΝΟΣ» (δεξαμ.): Κατόπιν τῆς συγκρούσεως του μὲ τὸ πλοῖον «Ἀλγκένιμπη» ἐπειθεωρήθη εἰς Χαδάνγ. Ἀνευρέθησαν διάφοροι μικρο-

μίαι εἰς ἔλασματα καὶ νομεῖς, ἀλλ' αἱ ἐπισκευαὶ ἀνεβλήθησαν διὰ τὸ προσεχῆ δεξαμενισμὸν τοῦ σκάφους. ('Ιουν. 30)

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (λιθ.): Συνεκρούσθη μὲ ρυμουλκὸν τὴν 27ην Μαΐου, ἐνῷ εἰσέπλευε εἰς Γδύνιαν καὶ ὑπέστη πικράν ὅπῃν εἰς τὸ κάτω μέρος τοῦ κύτου No 5. Προσωριναὶ ἐπισκευαὶ ἐξετέλεσθησαν. ('Ιουν. 2)

«ΟΡΟΣ ΙΩΩΜΗ» (λιθερ.): Κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν του εἰς Κόμπε, ὑπεδειχθῆσαν αἱ ἐπισκευαὶ θραυσμένων τινῶν ἔλασμάτων, καθὼς καὶ ἡ ἀντικατάστασις τοῦ οὗλου τῆς χόανης τοῦ ἐλικοφόρου ἄρδονος. ('Ιουν. 28)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.»: Προσηργάμενον εἰς Μοντεβίδεο. Ἀνελκυσθὲν ἄνευ βοηθίας ἐπλευσεὶς εἰς Ροζάριο, ὅπου καὶ ἐφθασε τὴν 28ην παρ. μηνός. ('Ιουν. 28)

«ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ» (ἀλιευτικόν): Απὸ Μυτιλήνη διὰ Κάστρου (Λήμνου), ὑπέστη βλάβην τῆς μηχανῆς του, ἥτις καὶ ἐπαυσεις λειτουργοῦσα. Τὸ σκάφος κατεκλύσθη ἀπὸ τὰ εἰσρεύσαντα ύδατα καὶ ἔγκαταπει φθέν ἐβυθίσθη. ('Ιουν. 4)

«ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ» (δεξαμ.): Συνεπείᾳ προσκρούσεως ἐπ' αὐτοῦ ἐνὸς ρυμουλκοῦ εἰς Κλήβελαν, ὑπέστη τὴν 26ην Ιουνίου τῆς ζημίας τινάς, τὰς ὑποίσας καὶ ἐπορείτο νὰ ἐπισκευάσῃ εἰς Πόρτο «Αρθουρ» κατὰ τὸν ἐκεὶ δεξαμενισμὸν του. ('Ιουν. 26 — 'Ιουν. 1)

«ΠΟΛΥΝΙΚΗΣ»: Απὸ Ρίδερ Πλέιτ διὰ Γένοβαν καὶ Νεάπολιν προσῆραξεν εἰς τὸ χιλιόμετρον 411 τοῦ ποταμοῦ Παράνα, τὴν 28ην Μαΐου, ἀλλ' ἀνειλκύσθη τὴν ἐπομένην καὶ ἐπροχώρησεν εἰς Μπουένος «Αὔρες. ('Ιουν. 28 — 29)

«ΤΗΝΟΣ»: Κατὰ τὴν εἰς Κόμπε τοῦ προσεχῆς την, διὰ ζημίας ἐκ τρικυμίας, εὑρέθησαν ρωγμαὶ εἰς δύο γωνίας κυτῶν καὶ εἰς τηνα ἔλασματα τοῦ καταστρώματος, καθὼς καὶ τίνες ἄλλαι μικροζημίαι. Ἐξετέλεσθησαν αἱ δέουσαι ἐπισκευαὶ. ('Ιουν. 31)

«ΧΡΗΣΤΟΣ» (λιθερ.): Εξώκειλεν εἰς Σεράνα Μπάνκ την 5ην 'Ιουνίου καὶ ἔζητο βοήθειαν. Ρυμουλκὸν ἐπέπλευσε τὴν ἐπομένην ἐκ Τζαμάικας καὶ ἔφθασεν αὐθημερόν, ἐπιληφθὲν τῆς βοήθειας. Πόρτο διεύκολυστιν τῆς ἀνελκύσεως ἔγενετο ρίψις φορτίου εἰς τὴν θάλασσαν. Απόπειρα ἀνελκύσεως, γενομένη τὴν 8ην 'Ιουνίου, ἀπέτυχε, δι' ὅ καὶ συνεχίσθη ἡ ρίψις εἰς τὴν θάλασσαν περατιέρω τημήματος φορτίου. ('Ιουν. 5 — 8)



### PEROLIN FUEL OIL TREATMENT

and other Quality Products

THE PEROLIN COMPANY, INC.

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

REPRESENTATIVES AND STOCKS

THROUGHOUT THE WORLD

GREECE

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

SYRIA - LEBANON  
PAPADOPOULOU & CO. LTD.

Ialso at Banias, Beirut, Sidon & Tripoli

ARABIA

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

FINLAND

INSALKO  
P. O. Box 45 HELSINKI

SPANISH MOROCCO  
RIERA HERMANOS  
Apartado 167 CEUTA

MALAYA

R. JUMAHY & SONS LTD.  
24, Melacca Street P. O. Box 303  
SINGAPORE

Ialso at Penang)

NEW ZEALAND

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

NORWAY

C. FRIMANN-DAHL A/S  
Dronningensgt 10) 12  
OSLO  
(also at Bergen)  
KRISTIAN HERLOFSEN  
Dronningensgt 81  
KRISTIANSANDS.

DENMARK

PAUL GREGERSEN & CO.  
33, Amaliagade  
COPENHAGEN

INDIA - CEYLON

JOHN F. FIDELE  
P. O. Box 1632 Botawala Bldg. - 4th Floor  
11 Elephantine Circle  
BOMBAY, INDIA

SWEDEN

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

# Η ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Χαμηλότεροι οι ναυλοί του δεκαπενθημέρου. 'Η εκπτωσις άποδιζεται εις τήν έποχην. 'Ανεμένετο. 'Ολίγον καθυστερημένη ήλθε. Τὰ φορτία τῶν σιτηρῶν ἡσαν περισσότερα ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον δεκαπενθημέρον, ἀλλὰ καὶ τὰ προσφερόμενα σκάφη ἐπίσης. Τὰ τάνκερα ἡσαν παρόντα. Μερικά ἑναυλώθησαν ἀπὸ τὴν Βόρ. 'Αμερικήν καὶ τὸν 'Αγ. Λαυρέντιον.

'Η ἐμπιστοσύνη, πάντως, διὰ τὴν αὔριον δὲν ἔλειψεν. Αἰσιοδοξούν οἱ ἐφοπλισταί, διτὶ τὸ φινόπωρον καλύτεραι θὰ είναι αἱ ἐργασίαι. 'Η παγκόσμιος οἰκονομία συνεχίζει τὴν ἀνόδικήν της πορείαν.

Τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη εἰς τὸ προσκήνιον. Τὰ φορτία 'Ινδιῶν καὶ Πακιστάνων δι' αὐτὰ κυρίως πρωρίζοντο.

Χαλαρότητα ἐπέριξε μὲν βραχείας διαρκείας ναυλώσεις, ὁ τομεὺς τῶν ετάιμ - τσάρτερς, ἡ κίνησις τοῦ ὅποιου ὑποδεικνύει τὴν φοράν τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν. Τὰ παλαιοσιδῆρα εύτυχῶς καὶ τὰ μεταλλεύματα διετήρησαν τὸν ζωηρὸν τόνον τῆς ζητήσεως. 'Η κίνησις τῶν ἀντεστάθμισε πῶς τὴν χαλαρότητα τῶν σιτηρῶν.

Κατὰ τὸ τομεῖς ἡ ναυλαγορά ἐκίνηθε ὡς κάτωθι:

Τὰ σιτηρὰ ἀπὸ τὸν Κόλπον μὲν ἀρκετὴν ζήτησιν. Τὰ περισσότερα φορτία πρωρίζοντο διὰ τὸ Πακιστάν. Τὰ ἀμερικανικὰ σκάφη συνέκεντρωσαν τὸ ἀπαντον σχεδὸν τῆς ἐργασίας. Μετ' αὐτὰ θὰ προχοντο αἱ ναυλώσεις τῶν ἔξων.

'Απὸ τὸ δεύτερον Κόλπον διὰ τὸ Λονδίνον ἡ 'Ειδονμάουθ ἐπληρώθησαν 48/9 διὰ τὸ δεύτερον 15θμερον τοῦ 'Ιουνίου (2/6 διλιγάτερον προηγουμένων ναυλώσεων).

Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν ἐπληρώθησαν δολλ. 9.75, 9.35 καὶ 9.25. Συμβόλαιον 160 χιλ. τόν. ('Οράσιον) εἰς τὴν τιμὴν αὐτὴν ἐκλείσθη διὰ διαδοχικὰς φορτώσεις ἀπὸ τοῦ 'Ιουλίου 1960 μέχρι τοῦ Φεβρουαρίου 1961. Διὰ τὸ Κόντινεν δολλ. 4.50, ἐνῷ τὰ μεγάλα τάνκερες ἐδέχθησαν δολλ. 3.60 φίο. Διὰ Βραζιλίαν τάνκερ 15.000 τόν. ἐδέχθη δολλ. 6.25 γκρός τέρμης ('Ιουνίου).

Τὰ τάνκερς ἐμονοπώλησαν σχεδὸν τὴν κίνησιν τῶν σιτηρῶν ἀπὸ τὴν Βόρ. 'Αμερικήν. Διὰ τὴν Βομβάνη ἀπὸ τὸν Κόλπον ἐπληρώθησαν 58/9 γκρός τέρμης. 'Απὸ τὰς Μεγάλας Λίμνας διὰ τὴν 'Αμερέσταν — Ρότερνταμ τάνκερς ἐπληρώθησαν δολλ. 8.75 καὶ ἀπὸ τὸν 'Αγ. Λαυρέντιον διὰ Μασσαλίαν 3.25 φίο. Σιτηρά ἀπὸ τὸν 'Αγ. Λαυρέντιον δι' 'Αγγλίαν 39/3 ('Ιουλ.).

'Αρκεταὶ ναυλώσεις διὰ γαιάνθρακας. Τὰ 26/— ἐπληρώθησαν διὰ δύο συνεχῆ ταξίδια καὶ τὰ 26/6. Δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 8.50 — 8.75 ('Ιουν.).

Πολλὰ τὰ φορτία παλαιοσιδῆρων εἰς τὰς γνωστὰς τιμὰς διὰ σκάφη μεγέθους λίμπερτο. Δολλ. 103.500 δι' 'Ιαπωνίαν. Δολλ. 85.000 φίο διὰ τὸ 'Οξελοσούντ ('Ιουνίου).

Τὸ Πλέϊτ ἡτο ἡ ἄγορὰ τῆς ζωηρᾶς κινήσεως. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν (ἀράδοστος) ἐπληρώθη δι' 'Ιουλίου, Αὔγουστον εἰς τὰ 88/9 τοὺς 60 κ. πόδας. Διαταγαὶ ἀρκεταὶ ἐκυκλοφόρουν. 'Εν συνεχείᾳ τὰ 90/— ἐπληρώθησαν δι' 'Ιαπωνίαν ('Ιουλίου).

Ζάχαρις ἀπὸ τὴν Βραζιλίαν δι' 'Ιαπωνίαν δολλ. 10.75 καὶ 11.15 φίο.

Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Ρίον διὰ τὴν 'Ολλανδίαν 40/— συνήθεις γκρός - τέρμης Αὔγουστος.

Αἱ ζαχάρεις ἀπὸ τὸ Σὸν Ντομίγκο διὰ Βηρυττὸν δολλ. 7.75 φίο ἔντ στόουντ (Αὔγ.) καὶ ἀπὸ Βέρα Κρούζ διὰ Χάρην δολλ. 7.75 ('Ιουνίου).

'Απὸ τὸν Βόρειον Ειρηνικὸν λίαν περιωρισμένη ἡ ἐργασία. Σιτηρὰ διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν δολλ. 5.25 ('Ιουλίου). Διὰ τὴν 'Αγγλίαν 50/— (σπότ.). Συλεία διὰ τὴν Αύστραλιαν κατ' ἀποκοπὴν δολλ. 115.625 φίο καὶ δολλ. 9.75 φίο δι' 'Αγγλίαν. Συλεία καὶ γενικά 10 χιλ. τ. (499.000 κ. π.) δολλ. 9.75 φίο ἔντ στόουντ δι' 'Αγγλίαν.

'Απὸ τὴν 'Ανατολ. Αύστραλιαν ἀλευρα διὰ Κεϋλάνην ἐπληρώθησαν 2/6 διλιγάτερα διὰ φορτώσεις 'Ιουλίου. Σιτηρά ἀπὸ δυτικοὺς λιμένας δι' 'Αγγλίαν 77/6. Διὰ τὴν 'Ιαπωνίαν 47/6. 'Εν συνεχείᾳ ὁ ναυλὸς διὰ τὴν 'Αγγλίαν ὑπενδιάσθη εἰς τὰ 75/— ἀπὸ τὴν Δυτ. Αύστραλιαν (Σεπτ. - Οκτ.). Γαιάνθρακες ἀπὸ Νιουκάστλ δι' 'Ιαπωνίαν 38/ φίο.

Μεταλλεύματα βωξίτου ἀπὸ Μαλάγκων διὰ Τασμανίαν ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 32/— φίο ἔντ τριμεντ.

'Αραδόστος ἀπὸ Ντώρμπαν δι' 'Ιαπωνίαν 57/6 καὶ ἀνθρακίτης διὰ Καταντὶ 47/6 φόμπ. Μεταλλεύματα ἀπὸ τὸ Λορέντζο Μάρκες διὰ Τεργέστην 48/6 φίο. Μεταλλεύματα ἀπὸ ἀνατολ. λιμένας 'Ινδιῶν διὰ τὴν Πολωνίαν 62/— φίο καὶ ἀπὸ Μαρμάρικα 48/6 διὰ τὸ Κόντινεν φίο.

Σιτηρὰ ἀπὸ Χερσῶνα διὰ Μαδέρια 42/6 φίο. Χρώμιον ἀπὸ Μερσίνων διὰ Κάρλσταν 66/— καὶ ἀπὸ Μελίλλων διὰ τὸ Ρόττερνταμ 18/—.

'Ορυζα ἀπὸ τὴν 'Αλεξανδρειαν διὰ Βομβάνη 40/— ('Ιουλ.) καὶ

39/— ἐν συνεχείᾳ.

Φορτία λιπασμάτων διὰ Κίναν ἀρκετὰ ἐσημειώθησαν εἰς τὴν ἀγοράν. "Ενα ἀπὸ τὴν Καζαμπλάγκαν ἐκλείσθη εἰς τὰ 57/6 φίο ἔντ στόουντ ('Ιουλ.).

Ξυλεία ἀπὸ 'Αρχάγγελον διὰ Λονδίνον 270/— τὸ στάνταρτ ('Ιουν. - 'Ιουλ.), δι' 'Ολλανδίαν 220/—. Διὰ Γδύνιαν 190/— τὸ φάδομ. 'Απὸ Κάσκαν διὰ Πόρτσμουθ 250/— τὸ στάνταρτ.

'Ολιγαὶ αἱ κλεισθεῖσαι χρονοναυλώσεις, ἀναφερόμεναι κυρίως εἰς ἀπλὰ ταξίδια. Κυκλικὰ ταξίδια Κόντινεν — Δυτ. Αφρικῆς εἰς μότορσπι 9.350 τόν. 21/6. Δύο Νοτίου 'Αφρικῆς εἰς δηζελοκίνητον 23/— (14 μιλ. 14 τόν. δῆζελ δῖλ). Πετρελαιοκίνητον 11.235 τόν. (12 μιλ. 23 τόν. φιούλ) 16/9. Παράδοσις Σαϊγκόν, ἐπαναπαράδοσις Ντακάρ. Λίμπερτο μὲ παράδοσιν εἰς 'Αριού Μπράκνα καὶ ἐπαναπαράδοσις Σάντος (2 μῆνες) 23/—. Λίμπερτο διὰ ταξίδιον Κόλπου — 'Ιαπωνίας δολλ. 2.85, ἐπαναπαράδοσις 'Ιαπωνίαν. Δηζελοκίνητον 13.150 τόν. (632.000 κ. π.) δολλ. 2.80 4 — 6 μῆνες, παράδοσις Κόλπου (14½ μιλ. μὲ 19 τόν. φιούλ δῖλ).

## ΟΙ ΝΑΥΛΟΙ ΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΩΝ

Κάποιας ἔκτακτος ζωηρότης ἐσημειώθη κατὰ τὸ α' 15θμερον τοῦ 'Ιουνίου. Τὸ κύριον ἐνδιαφέρον τῆς ἄγορᾶς συνεκεντρώθη εἰς τὸν Περσικὸν Κόλπον καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Ἀρκετὰ σκάφη ἑναυλώθησαν ἀπὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον μὲ τὸν ἀμετάβλητον ναυλὸν τῶν 67½% κάτω τῆς κλίμακος. 'Απὸ τὸν Λίδανον διὰ τὴν Ιταλίαν ἐπληρώθησαν 57½% κάτω τῆς κλίμακος. 'Απὸ τὸν Λίδανον διὰ τὴν Ιταλίαν ἐπληρώθησαν 57½% κάτω τῆς κλίμακος. 'Απὸ τὸν Περσικὸν Κόλπον διὰ τὸν μεγάλον μεγάλα σκάφη ἐπληρώθησαν 75% κάτω τοῦ τόνου μεγάλου ναυλολογίου. Αἱ ἀμερικανικαὶ στρατιωτικαὶ υπηρεσίαι ἐπλήρωσαν 62½% κάτω τοῦ A.T.R.S. δι' 'Ιαπωνίαν.

Καθαρὰ φορτία δι' υπερατλαντικὰ ταξίδια ἐπληρώθησαν 45% κάτω τῆς κλίμακος καὶ καθαρά 62½%.

Οι Ρώσοι ἐκλείσαν καὶ ἀλλὸ τριετές συμβόλαιον συνεχῶν ταξιδίων δι' 'Ιαπωνίαν μὲ Νορδηγούς ἐφοπλιστάς. 'Επληρώσαν 50% κάτω τῆς κλίμακος διὰ τὸ πρώτον ἔτος καὶ 47½% διὰ τὰ ἐπόμενα. 'Ετερον σκάφος 18.500 τόν. ἑναυλώθη διὰ 2½ ἑτη εἰς τὰ 51% κάτω τῆς κλίμακος διὰ τοὺς πρώτους 12 μῆνας καὶ 48% διὰ τοὺς ἐπομένους. Τάιμ - τσάρτερ 45 μῆνων εἰς σκάφος 18.500 τόν. ἐπληρώθη 1.85 διὰ τοῦ καθαρὰ φορτίου ἀπὸ τὴν Μαύρην Θάλασσαν διὰ Βραζιλίαν. Καθαρὰ φορτία 36½% κάτω τῆς κλίμακος.

Εἰς τὸν ἀμερικανικὸν τομέα ἡ ἡρεμία ἐπεκράτησε. Τρία συνεχῆ ταξίδια ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ Βραζιλίαν ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 52½% τοῦ A.T.R.S. Σκάφος διὰ δύο ἑτη συνεχῶν ταξιδίων ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν ἐκλείσθη εἰς τὰ 55% κάτω τοῦ A.T.R.S. διὰ τὸ πρώτον ἔτος καὶ 50% διὰ τὰ ἐπόμενα. 'Ετοιμον σκάφος, ἀπὸ τὴν Καραϊβικὴν διὰ Νόρδερν ρέιντζ ἐπληρώθη 65% κάτω τοῦ A.T.R.S.

Τάιμ - τσάρτερ 45 μῆνων διὰ καθαρὰ φορτία ἀπὸ Καραϊβικὴν διὰ Βραζιλίαν ἐπληρώθη δολλ. 1.55 εἰς σκάφος 18.000 τόν. Ἐτερον τάιμ - τσάρτερ δηζελοκίνητου μικροῦ σκάφους διὰ καθαρὰ φορτία ἐπληρώθη δολλ. 2.60. Παράδοσις 'Ιουλίου — 'Ιουλίου.

Τάιμ - τσάρτερ διὰ τρία ἑτη (καθαρὰ φορτία) εἰς σκάφος 16.000 τόν. ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 15/— μὲ παράδοσιν 'Ιουλίου καὶ 'Οκτώβριον.

## Η ΠΕΙΡΑΪΚΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ

Εἰς ἀδράνειαν περιέπεσεν ἡ ἄγορὰ κατὰ τὸ πρώτον ἥμισυ τοῦ 'Ιουνίου, συνεπείᾳ τοῦ μικροῦ ἀριθμοῦ τῶν ἐν κυκλοφορίᾳ διαταγῶν καὶ τῶν προσφερομένων ἀσύμφωνων τιμῶν ναυλῶν. 'Η Μαύρη Θάλασσα μὲ περιωρισμένην ἐργασίαν διὰ φορτώσεις γαιανθράκων μόνον, ἀπὸ Μαριανούπολιν δι' 'Ιταλίαν εἰς τὰ 28/— φόμπ, 'Ιουνίου (σκάφη μεγέθους). Τμήματα φορτίων ξυλείας ἀπὸ Δύναδιν δι' 'Ιταλίαν 26/— φίο, τὸ κυβικὸν μέτρον, 'Ιουνίου. 'Απὸ τὴν Κωνσταντζαν ἐκυκλοφορήσε μὲ διαταγὴ διὰ Τσιτταγκόδυ (ἀπορρίμματα σόδας) καὶ ἐζητέοντα σκάφος 5.000 τόννων εἰς τὰ 70/— φίο καὶ στόουνεντ, φόρτωσιν Αὔγουστον. Πτωχὴ ἡ ἐργασία καὶ ἀπὸ τὰ μεσογειακὰ κέντρα. 'Απὸ Σαδόναν 8.000 — 10.000 τ. ἀπορρίμματα πυρίου δι' 'Ανατ. 'Αγγλίαν 24/— φίο, φόρτωσις ἀρχάς 'Ιουλίου καὶ ἀπὸ Σέπτεμβρα 4.000 ἔως 4.200 τ. φωσφάτων εἰς σάκκους δι' 'Αλεξάνδρειαν 28/6 φόμπ, μὲ 3/— ἐκφορτωτικά καὶ φόρτωσιν 12 — 20 'Ιουνίου. Διὰ φορτία παλαιοσιδῆρων ἔκτηντο δύο σκάφη τῶν 3.000 τόννων, ἀπὸ 'Αλγέριον διὰ Ριγιέκαν, μὲ ίδεαν ναυλωτῶν δολλ. 4.50 καὶ ἀπὸ Καζαμπλάγκαν καὶ Νεμούρ διὰ Ριγιέκαν δολλ. 5, 'Ιουνίου. 'Εναυλώθησαν τὰ φορτηγὰ «Αγιος Συμεὼν» ἀπὸ Κωνσταντζαν 3.900 τ. μεταλλεύματων διὰ Λουλέα εἰς τὰ 45/— φίο, ἀμεσον φόρτωσιν καὶ «Δωροθέα» ἀπὸ Χερσῶνα 5.000 τ. σίτου διὰ τρεῖς λιμένας Καναρίων Νήσων εἰς τὰ 48/— φίο, ἀμεσον φόρτωσιν.



**MARINAKIS & CIA.**

SUCCESSORS TO STRATIOTIS & MARINAKIS

**SHIP SUPPLIES SINCE 1916**

WAREHOUSE AND OFFICES

TUCUMAN 271

**BUENOS AIRES**

TELEPHONE  
32 - DARSENA 8337

CABLES "MARINAKIS",  
ALSO "STRAMAKIS",

## ΚΑΙ ΑΙ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ ΣΥΝΕΞΙΖΟΝΤΑΙ...

# Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΝΑΥΛΟΥΣ

ΤΟ ΥΠΟΜΝΗΜΑ ΤΟΥ κ. ΜΑΝ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ

Κατεδείχθη με τὴν πάροδον τοῦ χρόνου ἡ ἀνάγκη τῆς διεθνοῦς συνεργασίας διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς. Αὐτοὶ οἱ Σκανδιναύοι ἐφοπλισταὶ, οἱ ἀντικαθέστεις εἰς τὸ παρελθόν, ἥρχισαν πῦρον εὐνοιώτερον νὰ ἀποδέψουν πρὸς τὸ καταριθμένον σχέδιον. Ἐδέχθησαν νὰ τὸ υποδάλουν υπὸ τὴν κρίσιν τῶν μελῶν τῶν ὄργανων τῶν.

Αἱ ἀπόφεις τῶν Ἀγγλῶν, ὡς ἀπεδείχθη κατὰ τὴν τελευταῖαν συνεργασίαν τοῦ προσωρινοῦ Συμβούλου τοῦ Σχεδίου, ήσαν δικαιομένα. Πολλοὶ τὸ ὑπεστήριξαν. Τινὲς προέβαλον τὴν ἀδυνατίαν τῆς ἔξευρεσεως κεφαλαίων διὰ τὴν ὑποζημιώσιν τῶν παρωπλισμένων. Ἀλλοὶ ἀνέφερον πρὸς τὸ συναγωνισμὸν τῶν τάνκερς κοι τῶν λάινερς καὶ τὰς δυσκολίας νὰ συμμετάσχουν καὶ αὐτὰ τοῦ Σχεδίου συνεργασίας. Τέλος, προεβλήθη καὶ ἡ ἀπροθυμία τῆς συνεργασίας μὲ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν πλοίων σημαῖαν εὔκολας. Οἱ Ἀγγλοὶ τοὺς θεωροῦν πεύσιμους τοῦ δημιουργηθέντος πληθωριοῦ τῆς χωρητικότητος, ἀπὸ τὸν ὄποιον τῷρα πάσχει τὸ Ναυτιλία τῶν τράμπης.

Ὦς ἔκπροσθων τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ὁ κ. Μανώλης Κουλουκούντης ὑπέβαλεν εἰς τὸ Συμβούλιον τὸ κάτω σύντομον ὑπόμνημα, διόπει καὶ ἀπαντᾷ εἰς τὰς ἀντιρρήσεις καὶ τὰς ἐπιφυλάξεις. Ἀπεφασίσθη, ὅπως τὸ υπόμνημα κυκλοφορήσῃ μεταξὺ ὅλων τῶν ἐφοπλιστῶν. Τὸ δημοσίευμένον κατέτεθε:

«Οσοι ἔξ ήμαντ πρὸ διετίας προέβλεπον, ὅτι ἡ κρίσις εἰς τὴν Ναυτιλίαν τῶν «τράμπης» θὰ εἴναι μακράς δισκείας καὶ ὅτι, ἡ κατάστασις ἐπένθαλε τὴν ἄμεσον συνεργασίαν τῶν πλοιοκτητῶν, ἐπὶ διεθνοῦς βάσεως, πρὸς ἀξεσφάλισιν τῆς ἰσορροπίας εἰς τὴν προσφορὰν καὶ ζήτησιν τοννάζ, ἐνθάρρυνσι τῆς διατηρήσεως ἐν παροπλισμῷ τῆς τότε ἀργούσης χωρητικότητος καὶ ἀπομάκρυνσιν ἐκ τῆς ἀγορᾶς τῶν ὑπερηλίκων πλοίων διὸ πωλήσεων πρὸς διάλυσιν, ἀπεδείχθη ἐκ τῶν γεγονότων, ὅτι — δυστυχῶς — εἴχον δίκαιον.

Ἡ ναυτιλιακὴ κρίσις συνεχίζεται ἀκόμη καὶ σήμερον καὶ ἐπιδεινοῦται ἐκ τῶν γεγονότων, ὅτι ὑφίσταται περισσοτέρᾳ ἡ κατὰ τὸ 1958 διαθέσιμος χωρητικότης, περισσοτέρᾳ δὲ καὶ ὡς παραγγελίαιν τοιαύτη, ἥτις μέλλει νὰ περιορίσῃ ἐπὶ περιατέρω τὴν ἀπασχόλησιν τῶν ὑπαρχόντων τράμπης, ἐπιπροσθέτως πρὸς ὅτι ὑπόφερουν ταῦτα ἐκ τῆς ἐπιδρομῆς τῶν δεξαμενοπλοίων, ἀτινα ἀναλαμβάνουν μεταφορὰς γεννημάτων εἰς μειονένας τιμᾶς καὶ εἰς βάρος τῆς ἐργασίας τῶν φορτηγῶν ἔνορον φορτίου. Αἱ συνθῆκαι ὅθεν, ἔχειροτέρευσαν καὶ καθιστοῦν πλέον ἐπιτακτικήν, ἀπὸ ἄλλοτε, τὴν ἀμέσων ἀνάγκην συλλογικῆς δράσεως πρὸς θεραπείαν τῆς καταστάσεως.

Ἡ πείρα τῶν δύο τελευταίων ἐτῶν κατέδειξε: α) "Οτι τὰ παραπλισμένα πλοιαὶ ἀπανέρχονται μὲ τὴν πρώτην εὐκαιρίαν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν, ἄν δυνθοῦν σύτω γ' ἀποσθέσουν χρεωλιτικῶς καὶ μέρος ἀκόμη τῶν δαπανῶν ἐπανεξοπλισμού τῶν. Μικρά τις βελτίωσις τῶν ναυλῶν κατὰ τὸ παρελθόν φθινόπωρον ἡρκεστοῦνται νὰ ἴδῃ τις τὰ φορτηγά ἔξερχομένα «ἄγεληδόν» ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ, μὲ ἀποτέλεσμα νὰ ἀνακοπῇ ἐν τῇ γενέσει τῆς ἡ βελτίωσις. Ἡ ὑπὸ τοῦ «Σχεδίου Σταθεροποίησεως» τῆς χωρητικότητος προβλεπομένη ἀποζημιώσις θὰ ἀνέκοπτε τὴν ἐμφάνισιν τῆς κινήσεως ἑκείνης, τούλαχιστον μέχρις ὅτου ἡ ἀγορὰ ἔδεικνυε σημεῖα βελτιωσεως, ἀνωτέρας τῆς ὑπὸ τοῦ σχεδίου προβλεπομένης καὶ προοπτικὴν ἀπασχολήσεως μακροτέραν τοῦ ἐνός ταξίδιου καὶ θὰ ἔδωθει τὰ νέα πλοιαὶ νὰ δρέψουν καλὴν συγκομιδῆν.

β) Τὸ ἐσφαλμένον τοῦ ισχυρισμοῦ, ὅτι τὸ Σχεδίου, προβλέπον τὴν ἀμοιβὴν παροπλισμοῦ τῶν παρηλίκων πλοίων, θὰ ἔτεινε, ὅπως ἀποτρέψῃ τὴν πώλησίν των πρὸς διάλυσιν. Πολὺ ὀλίγα σκάφη ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν, καὶ τὰ πλείστα τούτων ἡσαν ἔτοιμα νὰ ἀποσυρθοῦν, χωρὶς νὰ ἥτο βέβαιον, ὃν θὰ εἰσέπραττον ἔστοι καὶ μίαν «δεκάρα», μολονότι οἱ πλοιοκτῆται τῶν ὑπελόγιζαν εἰς διατήρησιν τῆς βελτιωσεως, μὲ σταθεράν αὐξησίν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων. Προφανές ηδη κατέστη, ὅτι ἡ ναυλαγορᾶ θὰ κινηθῇ εἰς ὑψος ναύλων, εἰς τὸ στοιον τὰ λίμπετρας καὶ τὰ παρομοίου τύπου σκάφη θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν πρὸς ἐργασίαν. Τὸ ὑψος αὐτό, ὅμως, δὲν προβλέπεται ἐπαρκές διὰ τὸ πολυδάπανον εἰς κεφαλαῖα συγχρονισμένον φορτηγόν, ὅπερ δὲν δύναται νὰ καλύψῃ τὸ κονδύλια ὑποτιμήσεως τῆς ἀξίας καὶ τούτου διὰ τὸ ἐπενδύμενον κεφάλαιον. Τὰ νέα ταῦτα σκάφη, ἔχουν σταθερῶς χάσσει ἐπὶ τῆς βάσεως ταύτης, μολονότι οἱ πλοιοκτῆται τῶν ἐβαυκολίζοντο μὲ τὴν αὐτοπάτην, ὅτι ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων δὲν προεκάλει εἰς αὐτοὺς πραγματικὴν ἀπώλειαν χρήματος καὶ ὅτι ρευστοῦν χρήματα εἰσέρρευν εἰς τὰ ταμεῖα τῶν. Νέον πλοίον, κοστίζουν 1.000.000 λιρῶν Ἀγγλίας, χρειάζονται τούλαχιστον 12%, διὰ νὰ καλύψῃ τοὺς τόκους καὶ 6% διὰ τὴν ὑποτιμήσιν τῆς ἀξίας, ητοι 120.000 λιρῶν, ποσόν, ὅπερ δὲν ἐξασφαλίζεται υπὸ τῶν σημερινῶν τιμῶν τῶν ναύλων η ὑπὸ τοῦ ὑψους, ὅπερ ἐπιβάλλεται εἰς τὴν ναυλαγορᾶν υπὸ τῶν παλαιῶν πλοίων.

γ) "Οτι ἡ ἔλλειψις συνεργασίας μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν τῶν «τράμπης» παρέσχεν εἰς τὰ δεξαμενοπλοία τὴν εὐκαιρίαν νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ἀγορᾶ καὶ νὰ ἀναλάβουν εἰς χαμηλάς τιμᾶς ναύλων τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν. Μὲ τὴν συνεργασίαν, θὰ ἥτο δυνατόν νὰ δώσουν οἱ ναυλωταὶ προτεραιότητα εἰς τὰ μετέχοντα τοῦ σχεδίου φορτηγὰ πλοιαὶ, παρομοίαν πρὸς τὴν δοθεῖσαν ἀπὸ τὰς ἑταῖριας πετρελαῖων εἰς τὸ Κοινὸν Ταμείον τῶν Δεξαμενοπλοίων. Ήδη, ἡ πλεονάζουσα διαθέσιμος χωρητικότης «τράμπης» δὲν εἶναι δριστική, ἀλλ' ἀριστοτος. Ἡ κατάστασις ἔχειροτέρευσεν ἔτι περισσότερον διὰ τῆς εἰσόδου εἰς τὴν ἐνεργόν υπηρεσίαν νεοτεύκτων σκαφῶν καὶ φορτηγῶν ἔνορον φορτίου χύμα ἐκ μετατροπῆς δεξαμενοπλοίων «Τ. 2», ἀτινα — πλὴν ἐλαχίστων ἔχαιρέσεων — θὰ ἀπασχολήσουν εἰς μεταφορὰς σιτηρῶν, μονιμοποιούντα τὸν συναγωνισμὸν τῶν μεγάλων πλοίων πρὸς τὸ συγχρονισμένον φορτηγόν των 14.000 τόνων d.w.

\* Ηλθον εἰς ἄλληλογραφίαν μὲ σκανδιναϊκάς Ἐνώσεις καὶ προσε-

πάθησα νὰ παρακινήσω αὐτάς, ὅπως συστήσουν τὸ Σχέδιον εἰς τὰ μέλη των. Μετὰ λύπης μου, ὅμως, ἀποκαλύπτω, ὅτι αἱ ἐν λόγῳ Ἐνώσεις καταστάχονται ἀκόμη υπὸ τῆς σκέψεως, ὅτι ἡ προηγουμένη αὐτῶν πείρα ἐκ τῆς συνεργασίας των υπὸ τὸ γνωστόν προπολεμικὸν «σχέδιον» κατωτάτου δρίου τιμῶν ναύλων, δὲν ὑπῆρξεν εύτυχης, διότι τινὲς δὲν ἐτίμησαν τὰς ἐπιχειρήσεις των. Τούτο δὲν ἀποτελεῖ ισχυρισμὸν ἀπολύτως ἀποστομωτικόν, διότι καὶ ἀκόμη 5% τῶν τότε ναύλων ἡσαν ἀμφίβολοι, οἱ υπόλοιποι εὐρίσκονται ἐντὸς τῶν ὄρων τοῦ Σχεδίου. Εἰς τὸ σημερινὸν Σχέδιον ἀπαιτεῖται νὰ προσχωρήσουν τὰ 75% τῶν πλοίων, πρὶν ἡ τοῦτο ἀρχίσῃ νὰ λειτουργῇ. Δεχόμεθα, συνεπῶς, ὅτι τὰ υπόλοιπα 25% τῶν πλοίων θὰ παραιμένουν ἐκτὸς σχεδίου καὶ ὅτι θὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς βελτιώσεως. Ὁ ἀντικειμενικός, ὅμως, σκοπός μας εἶναι νὰ βελτιώσωμεν τὴν τύχη τῶν μετεγόντων καὶ εἰς αὐτὸν ἀκριβῶς θὰ τείνῃ τὸ Σχέδιον, ἀδιαφόρως τοῦ τι θὰ κερδίζουν οἱ παραμένοντες ἔκτος αὐτοῦ. Τὸ ἐν λόγῳ κέρδος των, πάντως, θὰ είναι κατά τι μόνον περισσότερον ἐκείνου, ποὺ θὰ ἀπελάμβανον ἐκ τῆς εἰσφορᾶς των.

\* Αντίρρησην κατὰ τῆς συνεργασίας δύναται, ἵσως, νὰ ἀποτελέσῃ τὸ γεγονός, ὅτι πολλὰ πλοῖα ἐργάζονται υπὸ τὰς λεγομένας «σημαίας εύκαιριας». Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη αἱ σημαῖαι αὐταὶ ἐπικρίνονται, ὅχι μόνον λόγῳ τοῦ ὅτι οἱ πλοιοκτῆται τῶν σκαφῶν αὐτῶν δὲν πληρώνουν φόρους — καθότον πᾶσαι αἱ ὅλλαι σημαῖαι ὑποβιδάζουν τὴν ἀξίαν τοῦ κόστους τοῦ πλοίου, πρὸ τῆς καταβολῆς οἰουδήποτε φόρου — ἀλλὰ καὶ λόγῳ τοῦ ὅτι ἐφοπλισταὶ τινὲς τηνάκησαν δυσανάλογα τὸ υπόγονο τὸ ἐλεγχόν των τοννάζ διὰ τῆς συναψεως νέων συμβολαίων ναυλών τηνάκησαν διὰ κεφαλαίων ἔξευρισκομένων κατὰ 100% ἐκ τῆς ἀμερικανικῆς χρηματαγορᾶς. Τρεῖς ἡ τέσσαρες τῶν πλοιοκτητῶν τούτων ἔχουν πραγματικὸν μονοπώλιον εἰς τὰς μεταφορὰς πετρελαῖων καὶ μεταλλευμάτων καὶ δὲν ἐνδιαφέρονται διὰ τὸ Σχέδιον. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν «Ἑλλήνων, τὰ 14% περίπου ἀνήκουν εἰς τοὺς πραγματικοὺς ἐπιχειρηματίας - πλοιοκτητήτας.

Οἱ τραπεζίται - πλοιοκτῆται, ἀπαξ συνάψαντες τὰ συμβόλαια των,



## 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

Θα προσπαθήσουν νὰ ἐπιτυχάνουν ἑργασίας, πρὶν ἀκόμη τὰ σκάφη των ἔξελθουν εἰς τὴν ἀγοράν, ἀναχαιτίζομενοι μόνον, ἢν αἱ τιμαὶ τῶν ναυών βελτιωθούν καὶ ἀφῆσουν αὐτοὺς ἔξω, καθηλωμένους εἰς χαμηλὴν βάσιν.

Καθηκὸν τοῦ Συμβουλίου εἶναι νὰ ἀποφασίσῃ, πότε θὰ ὑποβάλῃ τὸ Σχέδιον εἰς τοὺς ἀνὰ τὸν Κόσμον πλοιοκτήτας, συνοδευόμενον μὲ τὰ διὰ τὴν ἀποδοχὴν του ἐπιχειρήματα. Τὰ μέλη τοῦ Βρετανικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ἄτινα τὸ 1950 ἔξεπονταν τὸ «βρετανικὸν σχέδιον σταθεροποίησες τῆς χωρητικότητος», ἥσαν — κατὰ τὴν ἐλληνικὴν παροιμίαν — «τὰ παιδιὰ τῶν φρονίμων, τὰ ὅπια μαγειρεύουσιν, πρὶν πεινάσουν». Δυστυχώς, δὲν εἰσηκούσθησαν, ἀλλοι τὸ Σχέδιον θὰ εἴχε λειτουργῆσαι ἐπὶ βρετανικῆς βάσεως καὶ ἔγκαιρως θὰ διηρύνετο, διὰ νὰ περιλάθῃ καὶ τὰ ξένα πλοιά. 'Η γησίς αὕτη, ἀνήκει, προφανῶς, στήμερον εἰς τοὺς Βρετανούς. 'Αν ἀναλάβουν τὴν πρωτοβουλίαν τὸ Σχέδιον θὰ ἐπιτύχῃ, διότι πάς τις θὰ ἀκολουθήσῃ. 'Αν, ὅμως, δὲν ἀναλάβουν δρᾶσιν, πολὺ φοδούμαι, ὅτι θὰ εἴναι ἀνωφέλες νὰ σπαταλᾶται περαιτέρω καιρὸς εἰς τὴν προσπάθειαν, ὅπως ἀποφύγωμεν τὴν ἀλληλεξόντωσιν. Οἱ ἀνὰ τὸν Κόσμον πλοιοκτήται θὰ ἔξακολουθήσουν νὰ πράττουν, ὅτι δύνανται, δηλαδὴ νὰ χρηματοδοτοῦν τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, ὑφιστάμενοι ζημίας, προκειμένου νὰ διατηροῦν χαμηλούς ναύλους, πρὸς σφέλος τῶν ναυλωτῶν.

## ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΑΣ

'Εκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Καναδᾶ

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἀπὸ ὀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 10.000 τ. ἀραβοστίου δι' Ἀλεξανδρείαν ἡ Πόρτα Σαΐδ δολ. 8.10, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, καντσέλο 5 /Ιουλίου.

«ΜΠΑΤΤΙΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 13.500 τ. γαιανθράκων δι' Ἰαπωνίαν δολ. 8.50, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 25 /Ιουλίου — 25 Αὔγουστου.

«ΟΑΓΑ» ἀπὸ ὀμερικανικοῦ λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοστίρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' Ἰαπωνίαν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 103.500 φίο, φόρτωσις 5 — 15 /Ιουλίου.

«ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ-Υ» (λιβερ. δεξαμ.) ἀπὸ ὀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 19.000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρειαν — Ρόπτερνταμ ἡ Ἀμερικήν, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 72.200 φίο, φόρτωσις 20 — 30 /Ιουλίου.

«ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ» (λιβ.) ἀπὸ ὀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 9.500 τ. παλαιοστίρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' Οξελόσουντ, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 85.000 φίο, φόρτωσις /Ιουνίου.

«ΕΥΠΛΟΙΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Χάμπτον ρόδος 12.000 τ. γαιανθράκων διὰ Μική δολ. 8.75, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 14 — 20 /Ιουλίου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ Α.» ἀπὸ ὀμερικανικοῦ λιμένας Ἀτλαντικοῦ 9.500 τ. παλαιοστίρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' ἕνα ιαπωνικὸν λιμένα, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 103.500 φίο, φόρτωσις 15 — 30 /Ιουλίου.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἀπὸ ὀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων διὰ Τόκιο — Μόζι ρεῖντς 9.75, βάσιν ἔνα λιμένα, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 — 27 /Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» ἀπὸ ὀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 13.500 τ. γεννημάτων δι' ἕνα ιαπωνικὸν λιμένα δολ. 9.35, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5 — 20 /Ιουλίου.

«ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Φλαδέλφειαν — Βίλμιγκτων ρεῖντς, 9.400 τ. παλαιοστίρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' ἕνα ιαπωνικὸν λιμένα, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 103.500 φίο, φόρτωσις 15 — 30 /Ιουλίου.

«ΠΑΝΩΗΡΗ» (λιβερ. δεξαμ.) ἀπὸ ὀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 23.000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμέρειαν — Ρόπτερνταμ ἡ Ἀμερικήν δολ. 3.60 φίο, φόρτωσις 6 — 18 /Ιουλίου.

«ΦΕΟΚΥΝΤΩΡ» (λιβερ.) ἀπὸ ὀμερικανικοῦ λιμένας Ἀτλαντικοῦ (Βορείων τοῦ Χάττερας) 9.500 τ. παλαιοστίρων (475.000 κ. π. διὰ δέματος) δι' ἔνα λιμένα Ι-απωνίας, κατ' ἀποκοπὴν δολ. 103.500 φίο καὶ στούντευτ, φόρτωσις /Ιουνίου.

«ΕΝΥΜΦΑ» ἀπὸ Αγίου Λαυρέντιου 10.000 τ. γεννημάτων δι' ὥρισμενους λιμένας Ἀγγλίας 38/9 ἔνα λιμένα η 41/3 δύο λιμένας, φόρτωσις 28 /Ιουνίου — 9 /Ιουλίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τοῦ κ. Οἰκονόμου) ἀπὸ ὀμερικανικοῦ λιμένας Κόλπου 12.000 τ. γεννημάτων διὰ Μόζι — Γιοκοχάμαν ρεῖντς 8.35 ἔνα λιμένα, 9.60 δύο λιμένας η 9.90 τρεῖς λιμένας, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν φόρτωσις 5 — 22 /Ιουλίου.

'Εκ Βορείου Εἰρηνικοῦ

«ΟΙΝΟΥΣΙΟΣ» ἀπὸ Βρετανικῆς Κολομβίας ἡ ὀπὸ ὀμερικανικοῦ λιμένας Βορείου Εἰρηνικοῦ 12.000 τ. γεννημάτων δι' ἀνατολικὴν ἀκτὴν 'Ινδιών 62/6, ἐν διὰ δύο λιμένας τῆς ίδιας ἀκτῆς 2/6 ἔξτρα, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1 — 20 /Ιουλίου.

«ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΧΕΠΑΣΤΗ» (λιβερ.) ἀπὸ Βρετανικῆς Κολομβίας 14.800 τ. γεννημάτων διὰ Κεπί Τάουν — Ντόρμπραν ρεῖντς 55 — ἔνα λιμένα η 57/6 δύο λιμένας ἐκφορτώσεως, μὲ 750 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 9 — 30 /Ιουλίου.

«ΠΗΓΑΣΣΟΣ» ἀπὸ Βρετανικῆς Κολομβίας ἡ ὀμερικανικοῦ λιμένας Βορείου Εἰρηνικοῦ 14.500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Ιαπωνίας δολ. 5.25, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10 — 30 /Ιουλίου.

'Εκ Νοτίου Ἀμερικῆς

«ΠΟΛΥΞΕΝΗ» ἀπὸ ἄνω λιμένας Πλεῖτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αὔρες 9.500 τ. βαρέων γεννημάτων διὰ Μόζι — Τόκιο ρεῖντς 87/6 ἔνα λιμένα, μὲ 1/6 ἔξτρα δι' ἔκστον πρόσθετον λιμένα ἐκφορτώσεως μέχρι τριών τοιούτων, τὰν συμπλήρωσιν ἀπὸ τὴν Μπάχιαν Μπάγκαν 2/6 ἔξτρα, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 20 /Ιουνίου — 5 /Ιουλίου.

«ΑΤΤΙΚΟΣ» (λιβερ.) ἀπὸ ἄνω λιμένας Πλεῖτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αὔρες 9.500 τ. βαρέων γεννημάτων διὰ Μόζι — Τόκιο ρεῖντς 87/6 ἔνα λιμένα, μὲ 1/6 ἔξτρα δι' ἔκστον πρόσθετον λιμένα ἐκφορτώσεως μέχρι τριών τοιούτων, μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 5 — 25 /Ιουλίου.

«ΕΒΗΚΟΥΗΝΗ» ἀπὸ Ρίον 'Ιανείρων 14.000 ων 14.300 τ. σιδηρομεταλλευμάτων δι' Υμούντεν 45/—, ἔγκρος - τέρμες, φόρτωσις 25 /Ιουνίου — 5 /Ιουλίου.

«ΜΑΡΟΥΔΙΩΝ» ἀπὸ ὄνων λιμένας Πλεῖτ, μὲ συμπλήρωσιν εἰς Μπουένος 'Αὔρες 9.000 τ. βαρέων γεννημάτων διὰ Γιοκοχάμον — Μόζι δέιντς 88/9, βάσιν ἔνα λιμένα, μὲ 1/6 ἔξτρα δι' ἔκστον πρόσθετον λιμένα ἐκφορτώσεως, μέχρι τριών τοιούτων (2.500 τ. φόρτου εἰς σάκκους), μὲ 1.000 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν καὶ φόρτωσις 15 /Ιουλίου — 5 Αὔγουστου.

«ΡΑΓΚΕΡ» (λιβερ.) ἀπὸ Ρεϊφ καὶ Η Ματσίου 9.500 τ. ζαχάρεως εἰς σάκκους διὰ Τόκιο — Χακάτα ρεῖντς 11.15 φίο καὶ στούντευτ, μὲ 750 τ. φόρτωσις 1000 τ. ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 24 /Ιουνίου — 5 /Ιουλίου.

'Εξ Ἀγγλίας — Κόντινεντ

«ΠΡΟΦΙΤΗΣ ΗΛΙΑΣ» ἀπὸ Βρέμην καὶ Ρόπτερνταμ 12.000 τ. ὀλεύρων καὶ ἡ γεννημάτων εἰδῶν διὰ Τσινάμπο, κατ' ἀποκοπὴν λίρας 47.500 φίο καὶ στούντευτ, φόρτωσις 5 — 25 /Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (τουρκικόν) ἀπὸ Γδύνιαν 5.400 τ. γαιανθράκων δι' Ἐλλάδα 32/6

φίο, βάσιν Πειραιᾶ, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΗΛΙΑΣ Ζ» (εχ 'Ιπερισσού) ἀπὸ Χούλλ 2.700 τ. κώκ διά Θεσσαλονίκην 45/—, φόρτωσις ὄρχας 'Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ» (πανομ.) ἀπὸ Βουλγάνην 1.850 τ. γεννικῶν εἰδῶν διὰ Κοσταντζάνην 92/6, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΑΟΦΣ» ἀπὸ Αμέρειαν ἡ Ρόπτερνταμ 6.000 τ. λιπασμάτων διὰ Βόλον καὶ Θεσσαλονίκην 32/6 φίο, φόρτωσις τέλη 'Ιουνίου — ὄρχας 'Ιουλίου.

«ΑΡΕΤΗ» (Λιβανό) ἀπὸ Αμερικήν 10.000 τ. ὀλεύρων εἰς σάκκους διὰ Πόρτα Σουδάν 54/6 φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΤΑΝΑ-Ι-Σ» ἀπὸ Εναλένα Βορείου Γαλλίας 3.850 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διὰ Φιλαδελφίας δολ. 6.75, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ» (Λιβανό) ἀπὸ Εναλένα Βορείου 3.000 τ. γεννημάτων διὰ Φιλαδελφίας δολ. 6.75, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΣΠΑΡΤΟ» (λιβερ.) ἀπὸ Αλεξανδρείας 9.900 τ. ὀρύζης εἰς σάκκους διὰ Βομβάνην 40/— φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΓΕΟΒΙΛΑΚΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Αλεξανδρείας 7.300 τ. ὀρύζης εἰς σάκκους διὰ Βομβάνην 40/— φίο, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν καὶ 750 τ. ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 18 — 25 /Ιουνίου.

«ΑΣΠΑΣΙΑ» ἀπὸ Σμύρνην 800 τ. μεταλλεύματος χρωμίου διὰ Πόρτα Μάργκερα δολ. 8 φίο, φόρτωσις ὄρχας 'Ιουνίου.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II» (λιβερ.) ἀπὸ Δυρσάρων 2.600 τ. μεταλλεύματος, χρωμίου δι' Εναλένα Δουνάδεων δολ. 2.90, φόρτωσις ὄρχας 'Ιουνίου.

«ΕΡΜΕΣ» (ἀθλαντικόν) ἀπὸ Μήλον 1.200 τ. μεταλλεύματος βαρυτίνης διὰ Χοντζάρης 55/—, μέρος τούρτων.

«ΕΙΩΡΥΓΙΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ» ἀπὸ Αλεξανδρείας 9.500 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους δι' ένα λιμένα Περσικού Κόλπου 36/6, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν καὶ 500 τ. ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 7 — 15 /Ιουλίου.

«ΕΚ ΜΑΥΡΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Σαουτίτης Βαρετού 3.000 τ. τοιμέντων δι' Ασσάμπατ καὶ Τσαράτης 45/— φίο, φόρτωσις 'Ιουνίου.

ΦΟΡΤΗΓΟΝ (ἐλληνικόν) ἀπὸ Ζουλίτη Μπουρουνί (ἔγγυς της Κωνσταντινουπόλεως) 3.500 τ. μαγγανέας διὰ Λουτίτης 44/— φίο, μὲ 400 τ. φόρτωσιν καὶ 800 τ. ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1 — 15 /Ιουλίου.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ ΜΙΧΑΗΛ» (Λιβανό) ἀπὸ Γαλάται 2.800 τ. γεννικοῦ φορτίου διὰ Μορφαλκόνες, κατ' ἀποκοπὴν λίρας 4.000, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II» (λιβερ.) ἀπὸ Νοσφρωστίκην 2.300 τ. τοιμέντων εἰς σάκκους διὰ Κύπρου 32/6, φόρτωσις τέλη 'Ιουνίου.

«ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» ἀπὸ Νοσφρωστίκην 1.200 τ. ζαχάρεως διὰ Φαμαγούσατον 32/6, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΦΡΑΓΚΗΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Κωνσταντινουπόλεως 1.200 τ. ζαχάρεως διὰ Τρίπολης 30/— φόρτωσις 1 — 10 /Ιουνίου.

«ΚΩΣΤΗΣ» (λιβερ.) ἀπὸ Πασσάδο — Κόγκ 12.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων δι' Αμέρειαν — Αμδούργου ρεῖντς 51/—, φόρτωσιν 1.500 τ. καὶ ἐφόρτωσιν 2.000 τ., φόρτωσις 7 — 20 /Ιουνίου.

«ΠΑΜΙΤΣ» (λιβανό) ἀπὸ Κούβαν 9.500 τ. ζαχάρεως δι' Αλεξανδρείαν 9. φίο καὶ στούντευτ, φόρτωσις 1 — 20 /Ιουνίου.

«ΤΖΕΝΕΡΑΑ ΡΙΒΕΡΑ» (λιβερ.) ἀπὸ Κούβαν 9.500 τ. ζαχάρεως δι' Αλεξανδρείας ἡ Λοττάκια δολ. 8.70 φίο καὶ στούντευτ, φόρτωσις 4 — 20 /Ιουνίου.

«ΡΑΨΟΝΤΥ» ἀπὸ Τάμπον ρεῖντς 9.500 τ. φωσφατῶν δι' Οζάκαν δολ. 8.50, φίο, μὲ 2.500 τ. φόρτωσιν καὶ 1.000 τ. ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 — 30 /Ιουνίου.

«ΜΑΡΑΘΩΝ» τάκη (εχ 'Ιπρόδερος Ρέινζ) ἀπὸ Μεγάλας Λίμνας 15.000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρειαν — Αμδούργου ρεῖντς 40 σέντς ἔξτρα, μὲ 3.000 τ. ἐκφορτωτικῶν τερμέρων, φόρτωσις 12 — 26 /Ιουλίου.

«ΚΟΣΤΙΚΟΣ» (λιβανό) ἀπὸ Μπαντάρ Αμπάρ 4.400 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διὸ Γένοδαν 51/—, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΑΡΙΑΣ» (λιβανό) ἀπὸ λιμένος Φιλαδελφίας 750 στάνταρτος τζελείας διὰ τρεῖς λιμένας Ἐλλάδος 330/— τὸ στάνταρτος, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΜΑΝΤΙΚΟΣ» (λιβανό) ἀπὸ τρεῖς λιμένος Βαλτικῆς 1.400 στάνταρτος τζελείας διὰ Βρυστόν καὶ Λαττάκια 310/— τὸ στάνταρτος, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΖΑΝΗΣ» (λιβανό) ἀπὸ δύο λιμένος Βαλτικῆς 200/— τὸ στάνταρτος, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ» (λιβανό) ἀπὸ Βάζ 800 φάδομος ζελείας διὰ Λύμπεκ 30/— τὸ φάδομον, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΚΑΣΤΩΡ» ἀπὸ Τάμπον ρεῖντς 9.500 τ. φωσφατῶν διὰ Σικελίαν δολ. 5.10 φίο, βάσιν ἔνα λιμένα, φόρτωσις 'Ιουνίου.

«ΠΟΛΥΣΕΝΗ» ἀπὸ Λαρέντζα Μαρκές 13.000 τ. σιδηρομεταλλευμάτων διὰ Τεργιστῶν 48/6 φίο, μὲ 1.000 τ. φόρτωσιν καὶ 1.250 τ. ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 1 — 30 Σεπτεμβρίου.

φόρτωσις 11 — 30 'Ιουλίου.

#### Αἱ χρονοναυλώσεις

«ΚΙΜΩΛΟΣ» 630 τόνων δ.ν., «τάιμ - τσάρτερ» διά πάντες ζως ἔξ μηνας (ταξίδια Ήπειρωτικής Εύρωπης) λίρας 100 ἡμερήσιως, παράδοσις εἰς Κόντινεντ, Ιούνιον καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Κόντινεντ ἡ Μεσόγειον.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.» 10.790 τόνων δ.ν. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 ἔως 10½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 τ. φιούλ διλ.), «τάιμ - τσάρτερ» διά ταξίδιον ἀπό Ήνωμένας Πολιτείας εἰς Ισπανίαν δολλ. 2.85, παράδοσις εἰς Τζάκσονβιλ, Πενσακόλαν ἡ Νέαν Όρλεάνη 20 'Ιουνίου — 7 'Ιουλίου καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ισπανίαν.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΙΧΑΛΑΟΣ ΙΙΙ» 10.860 τόνων δ.ν. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 ἔως 10½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 25 τ. φιούλ διλ.), «τάιμ - τσάρτερ» διά δέματον ταξίδιον 23/—, παράδοσις εἰς Αρέγα Μπράγκα, 10 — 18 'Ιουνίου καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Σάντος.

«ΟΥΑΙΤΗ ΗΓΚΛΑ» (λιβερ.) 10.865 τόνων δ.ν. (499.000 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 10 ἔως 10½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 26 τ. φιούλ διλ.), «τάιμ - τσάρτερ» διά κυκλικού ταξίδιον μεταξύ Ήνωμένων Πολιτειῶν καὶ Χίλιας, δολλ. 2.10, παράδοσις εἰς Χάμπτον ρόδις 13 — 18 'Ιουνίου καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Γκάλεστον — Βροτώνην ρέινης.

«ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» 11.235 τόνων δ.ν. (527.780 κ.π. διά δέματα, ταχύτης 12 ἔως 12½ μιλλίων, μὲ κατανάλωσιν 22 ἔως 23 τ. φιούλ διλ.), «τάιμ - τσάρτερ» διά ταξίδιον ἀπό Ίνδοκίνας εἰς Καναρίους Νήσους, 16/9, παράδοσις εἰς Σαΐγκον 15 — 26 'Ιουλίου καὶ ἐπαναπαράδοσις εἰς Ντακάρ.

#### Τὰ δεξαμενόπλοια

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ Ι.» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 30.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, μὲ δόνιαν Σκανδινανίαν 67½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, φόρτωσις 6 — 16 'Ιουνίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΓΕΙ-ΙΜΣ» (λιβερ.) ἀπό Βαντι Φειράν 17.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' ἀμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικοῦ (θορείων τοῦ Χάττερας) 72½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 13 — 18 'Ιουνίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (εχ 'Ητονα Εὐγένια') ἀπό Πουέρτο Ρίκο 10.000 τ. μελάσσης διά Κόντινεντ δολλ. 4.30, φόρτωσις 4 — 5 'Ιουνίου.

«ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΟΝ» (τοῦ κ. Νιάρχου) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 18.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ διὰ Σκανδινανίαν 62½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, δόνιον διὰ Μεσόγειον 67½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ ιδίου ναυλολογίου, φόρτωσις 13 — 25 'Ιουνίου.

«ΠΛΑΚΟΣΜΙΟΣ ΑΡΜΟΝΙΑΣ» ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 28.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διὰ Λισσαδόνων καὶ Μεσόγειον, 62½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ διά τὴν Λισσαδόναν καὶ 67½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ ιδίου ναυλολογίου διά τὴν Μεσόγειον, φόρτωσις 4 — 14 'Ιουνίου.

«ΠΗΛΑΙΟΝ» (εχ 'Ανδρος Τάουερ') ἀπό Καλιφόρνιαν 34.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' Ισπανίας 77½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ άμερικανικοῦ ναυλολογίου, φόρτωσις 15 'Ιουνίου.

«ΑΡΙΕΤΤΑ Σ. ΛΙΒΑΝΟΥ» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 36.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ ἡ Μεσόγειον 67½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, φόρτωσις 7 — 20 'Ιουλίου.

«ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 31.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, μὲ δόνιον διὰ Μεσόγειον 67½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, φόρτωσις 7 'Ιουλίου.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΚΙΓΚ» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 39.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, μὲ δόνιον διὰ Μεσόγειον 67½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, φόρτωσις 7 'Ιουλίου.

«ΜΑΡΑΙ» ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 30.000 τ. καθαρού πετρελαίου διό Ρόττερνταμ δολλ. 1.76, φόρτωσις 7 'Ιουνίου.

«ΑΛ - ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔ ΕΛ ΑΒΑΑ» (σημ. Σαουδικῆς "Αραβίας") ἀπό λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 37.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου (τημένα φορτίου) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 67½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, φόρτωσις 13 'Ιουλίου.

«ΑΝΔΡΕΑΣ Β.» ἀπό λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 32.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, μὲ δόνιον Μεσόγειον 67½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, φόρτωσις 27 'Ιουνίου — 8 'Ιουλίου.

«ΑΙ - ΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΣΚΕΡ» ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 18.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' ἀμερικανικὸν λιμένα 'Ατλαντικοῦ (θορείων τοῦ Χάττερας) 65% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., μέσος φόρτωσις.

«ΑΤΛΑΝΤΙΚ ΠΡΙΝΣΕΣΣ» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.500 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Βραζιλίαν 57½% ἐπί έλαττον τού Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 8 'Ιουλίου.

«ΚΕΙ-Π ΑΡΑΞΟΣ» ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 17.500 τ. καθαρού πετρελαίου διά Βραζιλίαν 52½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ. (τρία συνεχῆ τεξδίοι), έναρξης 'Ιουλίου.

«ΛΟΝΤΟΝ ΣΠΛΕΝΤΑΡ» (σημ. ἀγγλική) ἀπό λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 24.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Μεσόγειον 67½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, φόρτωσις 7 — 17 'Ιουλίου.

«ΛΑΙΔΗ ΝΤΟΡΟΘΥ» (λιβερ.) ἀπό λιμένας Περσικοῦ Κόλπου 17.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' ένα λιμένα Ισπανίας 75% ἐπί έλαττον τοῦ ἀμερικανικοῦ ναυλολογίου, φόρτωσις 30 'Ιουνίου.

«ΑΝΤΖΟΥΑΕΤΤΑ» 18.500 τόνων δ.ν., «τάιμ - τσάρτερ» μέχρι τέλους 1962 (μεταφορά πετρελαίων μεταξύ Μαύρης Θαλάσσης καὶ Ισπανίας) 51% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, διά τὸ πρώτον ἔτος καὶ 48% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως διά τὸν υπόδοπτον χρόνον, έναρξης 'Ιουνίου.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΛΟΡΝΤ» (λιβερ.) 18.080 τόνων δ.ν., «τάιμ - τσάρτερ» δι' ἔξ μηνας, μὲ δόνιον τῶν χρονοναυλωτῶν δι' ἑτέρους ἔξ μηνας (μεταφορά καθαρού πετρελαίου ἀπό λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης εἰς Βραζιλίαν) δολλ. 1.55 κατέ τόντον δ.ν., ποσάδοιςς Οκτώβριον.

«ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ» ἀπό λιμένας Μαύρης Θαλάσσης 17.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου διά Κούδαν 62½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, φόρτωσις 15 — 30 'Ιουλίου.

«ΣΕΙΡΙΟΣ» ὥρος λιμένας Καραϊβικῆς Θαλάσσης 19.000 τ. ἀκαθάρτου πετρελαίου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 62½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως τοῦ Σκείλ, δόνιον διά Μεσόγειον 67½% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως φόρτωσις 10 — 15 'Ιουνίου.

«ΑΙ-ΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ» ἀπό Ταμπίκο 100.000 βορείων ἀκαθάρτου πετρελαίου (τημένα φορτίου) δι' ἀμερικανικὸν λιμένας 'Ατλαντικοῦ (θορείων τοῦ Χάττερας) 60% ἐπί έλαττον τῆς βάσεως Α.Τ.Ρ.Σ., φόρτωσις 23 'Ιουνίου.

**YORKSHIRE  
IMPERIAL**

**ΣΩΛΗΝΕΣ, ΕΛΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΡΑΚΟΡ**

**ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΤΥΠΟΥ ΚΑΙ ΜΕΓΕΘΟΥΣ**

Σήμερον διουδήποτε γρειασθούν σωλήνες, ἐλάσματα καὶ ρακόρ σωλήνων ἐκ χαλκοῦ ἢ ἐκ κράμματος χαλκοῦ, τὸ ὄνομα **"YORKSHIRE IMPERIAL"**, ἔρχεται πρώτον στὸ νοῦ μας, ὡς σύμβολον ἀνωτερας ποιότητος, ἀπολύτου ἐμπιστοσύνης, ἀποδοτικῆς λειτουργίας καὶ μαρούς διαρκείας.

Τὰ διόνυμα τῶν α/π "Βασίλισσα Έλλασάβετ", "Βασίλισσα Μαίρη", "Καμπέρα", "Αύτοκράτειρα Βρετανίας", "Ιλ ντέ Φράνς", "Αρχαδία", "Βασιλικὴ Δρύς", γιὰ νὰ ἀναφέρωμεν μόνον λίγα, μαρτυροῦν περὶ τῆς μεγάλης φήμης τὴν δοιάν ἀπέκτησαν τὰ προϊόντα **"YORKSHIRE IMPERIAL"**, μεταξὺ τῶν σχεδιαστῶν καὶ τῶν Ναυπηγῶν.



**YORKSHIRE IMPERIAL METALS LIMITED**

KENTRIKA GRAΦEIA — P.O. BOX 166, LEEDS, ENGLAND

ANTIPROSOPOI EN ELLADI: ΑΔΕΚ Κ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ Α.Ε.

ΣΤΑΔΙΟΥ 29, ΑΘΗΝΑΙ ΤΗΛ. 23674/34100

## ΤΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΓΓΕΛΟΣ	έτ. «Επόλικα» .....	43	7314	άνεχ. Ούμπε 6 'Ιουν. δι' Αύστραλιαν
ΑΓΓΕΛΟΣ ΛΟΥΖΗΣ (δεξ.)	έτ. «Κάρυγκο Όσεάνικα» .....	57	11630	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 7 'Ιουν. διά N. 'Ορλεάνην
ΑΓΓΛΙΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.» .....	44	1920	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουν.
ΑΓΓΙΑ ΕΙΡΗΝΗ	έτ. «Νιστρίχτι» .....	43	7228	άνεχ. 'Οζάκαν ἀπό 4 Μαΐου διά Μπαϊς
ΑΓΓΙΑ ΖΩΝΗ	Παπαγεωργίου κ.λ.π. ....	20	985	ἀργεὶ Πέραμα ἀπό 21 Νοεμ. 1957
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΙΝΑ	έτ. «Πόρτο Μπλάκο» .....	54	6498	άνεχ. 'Αρχόςου 1 'Ιουν. διά Ρεοίφε
ΑΓΓΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΑ	έτ. «Λώς» .....	55	8450	άνεχ. Τζιμπούτι 22 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ V. (δεξ.)	έτ. Γ. Νικολάου .....	44	10448	άργει Κυνόδουραν ἀπό 5 'Ιαν.
ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ	Υιοί Δ. Παντελέοντος .....	11	8248	έφθ. Πέραμα ἀπό 23 'Ιουλ. 1957
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Πόρτο Μπλάκο» .....	55	6548	έφθ. Μπούνημπουρι 1 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Νικολέρης-Παπάζογλου	27	1887	άνεχ. Κάιφαν διά Χάιφαν
ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	άδ. Τουρινάκη .....	22	988	εἰς Νοβορωσικην 13 'Ιουν.
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Πόρτο Μπλάκο» .....	57	9921	άνεχ. Ναγκούγια 3 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΑΓΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ	έτ. «Ακουαμαρινύ» .....	44	7214	εἰς Τάπων ἀπό 24 'Ιουν. 1959
ΑΓΓΙΟΣ ΣΥΜΕΩΝ	Κοφαύτης - Φουντουλάκης	21	2725	άνεχ. Πειραιά 4 'Ιουν. διά Κων) πολιν
ΑΓΚΥΡΑ	έτ. «Ελληνική Α.Ε.» .....	46	1892	άνεχ. Βρέμην 7 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΕΡΟΠΟΡΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΑΔΗΣ	Μιχ. Βασιλειάδης	43	7180	άνεχ. 'Οζάκαν 28 Μαΐου διά Πουσάν
АЗΙΑΝ	έτ. «Πανοσεάνικα» .....	42	7223	έφθ. Βενετίαν 21 Μαΐου
ΑΘΕΝΕΣ	έτ. «Άθενες» .....	44	7161	άνεχ. Τακού Μπάρ 31 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΑΘΗΝΑ	έτ. «Σέλλομαρ» .....	59	10606	διπλήθε Σουέζ 14 Μαΐου διά Καράτοι
ΑΘΗΝΑΙ	έτ. «Ελληνική» .....	56	2744	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουν. διά Πειραιά
ΑΘΗΝΑΙ	'Ελλ. Γραμμή Ν. 'Αμερ.	53	3575	έφθ. Καδέζ 22 Μαΐου
ΑΘΩΣ	έτ. «Αύλις» .....	29	3958	έφθ. Αμβούργον 5 'Ιουν.
ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Γ.	έτ. «Ιμπόρτες» .....	43	7197	άργει Ν. 'Υόρκην ἀπό 27 Νοεμ. 1957
ΑΙΟΛΟΣ	έτ. «Φιλιόρι» .....	44	7125	άνεχ. Τζιμπούτι 31 Μαΐου διά Κίναν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΑΓΑΛΑΝΤ	έτ. «Ακουλία» .....	57	8184	έφθ. Ιαπωνίαν, ὑπό ναυπηγούσιν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΝΤΟΛΦΙΝ	έτ. «Πλοϊφίκη» .....	56	8835	άνεχ. Πούλοι Μπούκομ 26 Μαΐου διά Βάρναν
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΗ	έτ. «Πλοι. Τρέ.ντιγκ» .....	43	7099	εἰς Τάπων, ὑπό ναυπηγούσιν
ΑΙΓΑΙΟΙ	έτ. «Σάρονικη» .....	60	13200	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 8 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΑΙΚΤΗ	έτ. «Πλοτοφίνο» .....	43	7093	διπλήθε Σουέζ 14 Μαΐου διά Καράτοι
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ	έτ. «Φιντέλιτην» .....	56	10482	διπλήθε Ιμπραλτάρ 3 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Λάμψαρια» .....	42	7191	έφθ. Καλκούτταν 26 Μαΐου
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ Τ.	άδ. Τουρινάκη .....	20	1112	άργει Ελευσίνα ἀπό 25 Φεβρ. 1958
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΚΟΡΙΖΗΣ	Στρατης 'Ανδρεάδης	44	7207	άνεχ. Σύρον 4 'Ιουν. διά Σμύρνην
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Νοιτζίαν» .....	42	7181	διπλήθε Σουέζ 4 'Ιουν. διά Κίναν
ΑΛΙΑΚΜΩΝ	«Θεοφανώ» Α.Ε. ....	43	7266	έφθ. Καλκούτταν 13 'Ιουν.
ΑΛΙΚΗ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Μονορόδιο» .....	53	7409	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου
ΑΛΚΙΜΟΣ	έτ. «Άλκιμος» .....	43	7176	άνεχ. Σύρον 4 'Ιουν. διά Σμύρνην
ΑΛΜΑΒΙΤΑ	έτ. «Άλμαδιτα» .....	43	7254	διπλήθε Σέριν 36.54 B. - 36.48 Δ. Μαΐου 17 διά Κούδαν
ΑΛΚΥΩΝΙΣ	έτ. «Χερκολιάνα» .....	44	7365	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 2 'Ιουν.
ΑΛΤΑΓΙΡ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους» .....	50	10426	άνεχ. Παρανάγκουα 31 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΑΛΑΝΤΕΜΠΑΡΑΝ (δεξ.)	έτ. «Τρανσατ. Φράύτερ» .....	53	12897	άνεχ. Χονολούλου 20 Μαΐου διά Μπαλμπόδα
ΑΛΔΕΙΟΣ	έτ. «Σπ. Γκάρντνιαν» .....	43	8426	άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΜΦΙΘΕΑ	λαιμούς & Πατέρας .....	42	7207	άνεχ. Όραν 1 'Ιουν. διά Κυνοτάντζαν
ΑΜΑΖΩΝ	έτ. «Νέα Τύχην» .....	44	7281	έφθ. Ν. 'Υόρκην 29 Μαΐου
ΑΜΒΡΑΚΙΚΟΣ	έτ. «Αιμαζώνη» .....	43	8444	άνεχ. Αρούμπαν 28 Μαΐου διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ (δεξ.)	έτ. «Σάδερλαντν» .....	38	7949	εἰς Βόρ. Γαλλίαν, ὑπό παραλαθήν
ΑΝΑΚΡΕΩΝ	έτ. «Λεόνια» .....	44	7359	εἰς Θέσιν 36.54 B. - 36.48 Δ. Μαΐου 17 διά Κούδαν
ΑΝΑΣ	έτ. «Κόσμαρη» .....	55	8332	έφθ. Ριο 'Ιανέριο 2 'Ιουν.
ΑΝΑΣΤ. ΠΑΤΕΡΑΣ	έτ. «Αναξ» .....	42	7177	άνεχ. Χονολούλου 20 Μαΐου διά Μπαλμπόδα
ΑΝΔΡΕΑΣ Β. (δ.)	λαιμούς & Πατέρας .....	55	21075	άνεχ. Λός 'Αντζελες 19 Μαΐου διά Τόκιο
ΑΝΔΡΕΑΣ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗΣ	έτ. «Τρανκρίστο» .....	37	5683	έφθ. Αρούμπαν 28 Μαΐου διά Πουέρτο Καμπέλλο
ΑΝΔΡΕΑΣ Χ.	έτ. «Κορινάνα» .....	57	11976	άνεχ. Μαντραρ Μασούρ 4 'Ιουν. διά Λάδοεντ
ΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Μαρεσλόζο» .....	43	1320	έφθ. Καρθαγενίαν 7 'Ιουν.
ΑΝΘΟΠΗΝΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Βισμάρ» .....	36	2175	άνεχ. Ντελελοχαφέν 7 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΝΙΤΣΑ	παναμά κή έταιρια .....	44	7108	άνεχ. Σαρόνα 31 Μαΐου διά Στρατώνι
ΑΝΝΙΤΣΑ Α.	έτ. «Νιπραντόρο» .....	45	7149	έφθ. Μαντραρ 5 'Ιουν.
ΑΝΤΑΡΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνονους» .....	44	7165	άνεχ. Μανίλα 3 'Ιουν. διά Β. 'Αμερικήν
ΑΝΤΖΟΥΛΕΤΤΑ (δεξ.)	έτ. «Κορινάνα» .....	57	11976	άνεχ. Μαντραρ Μασούρ 4 'Ιουν. διά Λάδοεντ
ΑΝΤΙΓΙΟΛΙΣ (δεξ.)	έτ. «Μαρεσλόζο» .....	57	12443	έφθ. Βιλελοχαφέν 7 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΝΤΩΝΑΚΗΣ	έτ. «Βισμάρ» .....	59	24716	άνεχ. Σαρόνα 31 Μαΐου διά Στρατώνι
ΑΝΤΩΝΙΟΣ Σ.	παναμά κή έταιρια .....	36	2175	έφθ. Λιθερπούλ 9 'Ιουν.
ΑΝΤΩΝΥ II	έτ. «Νιπραντόρο» .....	44	7108	έφθ. Μπαντον ρούζ 25 Μαΐου (δι' Είθονμάουθ)
ΑΞΙΟΣ	ά. Δημάδην - Δ. Γκιούλη .....	43	7253	άνεχ. Μπαντον ρούζ 25 Μαΐου διά Είθονμάουθ
ΑΡΓΩ-ΔΗΛΑΟΣ	έτ. «Σίππη Ντεβελόπουμεντ» .....	58	10392	άνεχ. Τάμπαν 6 'Ιουν. διά Νιγκάτα
ΑΡΓΩ-ΕΛΛΑΣ	έτ. «Σίππη Ντεβελόπουμεντ» .....	58	10392	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 27 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΑΡΓΩ-ΟΛΛΑΝΔΙΑ	έτ. «Σίππη Ντεβελόπουμεντ» .....	57	10376	άνεχ. Ποκοχάμαν 24 Μαΐου διά Τοιμπά
ΑΡΓΩ-ΧΙΟΣ	έτ. «Σίππη Ντεβελόπουμεντ» .....	57	10391	διπλήθε Σουέζ 4 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΡΙΕΤΤΑ	«Λιδανός» Α.Ε. ....	41	7460	έφθ. Μακάρις 6 'Ιουν.
ΑΡΙΕΣ (δεξ.)	έτ. «Κανόπους» .....	57	11897	έφθ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου
ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΑΝΗΣ	όριζος θεοδωρίδης .....	37	4636	άργει Ελευσίνα ἀπό 26 'Ιουλ. 1958
ΑΡΙΣΤΟΝ	έτ. «Ειρνίκος» Α.Ε. ....	44	7243	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν. διά Γκιζόν
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αρμαντόρα» .....	43	7244	άνεχ. Ραγκούν 25 Μαΐου δι' Οδόσον
ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ	έτ. «Αριστείδης» .....	43	7227	άνεχ. Κόμπι 10 'Ιουν. διά Μπρεμεράχφεν
ΑΡΚΑΙΑ (ὑπερωκ.)	«Γκρήκη Λάινη» .....	31	20256	διπλήθε Ιμπραλτάρ 18 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΑΡΜΑΘΙΑ	έτ. «Αλαμέντα» .....	43	7091	άνεχ. Ε' Βονιάδουθ 7 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΑΡΜΑΡ	έτ. «Αστρα» .....	45	7273	διπλήθε Παναμά 6 'Ιουν. διά Νιγκάτα
ΑΡΜΕΝΙΣΤΗΣ	έτ. «Εμπρός» .....	43	2905	άνεχ. Γάνδον 8 'Ιουν. διά Σαντάντερ
ΑΡΜΟΝΙΑ II	Δ. Εύθυμιου κ.λ.π. ....	31	2795	έφθ. Θεσσαλονίκην 31 Μαΐου
ΑΡΤΕΜΙΣ	έτ. «Τρόπις» .....	44	7240	άνεχ. Καματοι 7 'Ιουν. διά Βαγκούθερ
ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ Γ.	έτ. «Μαρίτιμα» .....	60	10050	έφθ. Τόκιο 27 Μαΐου
ΑΡΧΩΝ	έτ. «Πρωτεῖς» .....	45	7260	άνεχ. Πειραιά 11 'Ιουν. διά Γιουγκοσλαούν
ΑΣΗΜΙΝΑ	έτ. «Άσημη» .....	39	1007	άνεχ. Ροζάριο 1 'Ιουν. δι' Αμέρερον
ΑΣΠΙΣ	έτ. «Άλκηποτις» .....	41	7013	έφθ. Λός 'Αντζελες 25 Μαΐου
ΑΣΤΕΡΙΣ	Έκτωρ Δρακούλης .....	43	7176	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 8 'Ιουν. διά N. 'Υόρκην
ΑΤΑΛΑΝΤΗ	Γ. Μ. Λιβανός .....	43	7176	έφθ. Καράτοι 28 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΑΡΝΤΙΑΝ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	57	10087	άνεχ. Μαντραρ 6 'Ιουν. διά Χάμποτον ρόδς
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΑΝΤΙΕ ΙΤΩΡ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	56	10096	έφθ. Σπάττατο 30 Μαΐου
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΛΟΡΥ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	56	10092	άνεχ. Λός 'Αντζελες 26 Μαΐου διά Τοιμπά
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΟΒΕΡΝΟΡ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	56	10091	διπλήθε Παναμά 5 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΓΚΡΕ'ΙΣ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	57	10087	άνεχ. Φερντείλ 27 Μαΐου δι' Οζάκαν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝ .....	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	58	10078	άνεχ. Μόζι 29 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΑΛΑΤ'	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	58	10087	έφθ. Σπάττατο 6 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΝΗΤΗΜ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	58	10077	άνεχ. Οζάκαν 5 'Ιουν. διά Β. Ειρηνικόν
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΣΑΝΡΑΓ'ΙΖ	έτ. «Οσεαν Κάργκο» .....	56	10087	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουν.
ΑΤΑΛΑΝΤΙΚ ΤΖΕΝΕΡΑΛ	έτ. «Άναξ» .....	58	9724	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 10 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΤΤΑΣ	έτ. «Λάιμη Τρανσατλ.» .....	60	29741	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδς 7 'Ιουν. διά Βαμπόσα
ΑΤΤΙΚΑ (δεξ.)	έτ. «Αττικο» .....	27	5214	άνεχ. Λός 'Αντζελες 24 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΤΤΙΚΑ	έτ. «Μπιθέρ» .....	56	10312	έφθ. Πειραιά 9 'Ιουν.
ΑΥΓΗ	έτ. «Άλις» .....	21	3275	έφθ. Κόμπε 8 'Ιουν.
ΑΥΛΙΣ	έτ. «Ελίξι» .....	44	7176	έφθ. Λινέριο 4 'Ιουν.
ΑΥΡΑ	έτ. «Άλμα» .....	36	5795	διπλήθε Αν. Βικέντιον 29 Μαΐου διά Ροζάριο
ΑΧΑΙΟΣ	'Εθν. Γραμμ. 'Ελλ. 'Αμερ.	27	21329	διπλήθε Γιμπραλτάρ 7 'Ιουν. διά N. 'Υόρκην
ΒΑΣΙΛΙΣΣΑ ΦΡΕΙΔΕΡΙΚΗ	Στ. Νιόρχος .....	59	43373	άνεχ. Αγ. Φραγκιόκον 30 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ΒΑΣΙΛΟΠΑΙΣ ΣΟΦΙΑ (δ.)	έτ. «Κανόπους» .....	58	20958	άνεχ. Νέαπολιτ 7 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΒΕΓΑΣ (δεξαμ.)	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	46	2025	έφθ. Πειραιά 14 'Ιουν.
ΒΕΛΓΙΟΝ	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	45	1892	έφθ. Λονδίνον 4 'Ιουν.
ΒΕΡΟΙΑΝΟΝ	έτ. «Μερτσαντόνε» .....	52	11365	έφθ. Μοντεβέδεο 18 Μαΐου
ΒΙΚΤΩΡΙΑ (δ.)	έτ. «Μπαπαδάκης	43	7176	διπλήθε Ούζαν 26 Μαΐου (ἀπό Πλύμουθ)
ΒΙΡΓΙΝΙΑ	δδ. Κοντού .....	30	739	έφθ. Αλεξανδρείαν 2 'Ιουν.
ΒΙΡΓΙΝΙΑ Κ.	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	44	1923	διπλήθε Κων) πολιν 1 'Ιουν. διά Μπουργκάς
ΒΟΡΕΙΟΣ ΕΛΛΑΣ	έτ. «Πόρτο 'Αλέγκρε» .....	42	7046	άνεχ. Κόμπε 23 Μαΐου διά Μαζατλάν

ΒΡΥΣΗ (δεξ.)		22	3846	έφθ. Πειραιά 25 Μαΐου
ΓΑΛΑΤΕΙΑ Σ. (δ.)		43	8568	άργει Μόμπιλ ἀπό 26 Φεβρ. 1959
ΓΑΛΗΝΗ		44	7247	ἀνεχ. Κολούμπια ρίθερ 22 Μαΐου δι' Ινδία
ΓΕΡΜΑΝΙΑ		46	2016	έφθ. Θεσσαλονίκην 7 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		53	9149	ἀνεχ. Βενετίαν ἀπό 30 'Απρ. διά Βέρα Κρούζ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ		51	7480	έφθ. Πόρτ Άλμπερν 5 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α.		31	967	έφθ. Λίβανον 3 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Δ. ΓΡΑΤΕΟΣ		44	7176	έφθ. Γένοβαν 30 Μαΐου
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΩΛΑΚΗΣ (δ.)		39	10061	ἀνεχ. Φλωρίνγκ 5 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΙΔΕΡΑΤΟΣ		43	7273	διπλήθε 'Εσκούμπενς 6 'Ιουν. (διαταγάς)
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΤΣΑΒΑΙΡΗΣ		35	5654	έφθ. Πόρτ Σαιδ 3 'Ιουν.
ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ. ΑΝΔΡΕΑΔΗΣ		43	7176	άργει 'Ελευσίνα ἀπό 4 'Ιαν. 1958
ΓΙΑΓΚΟΣ		42	7030	διπλήθε 'Αντεν 9 'Ιουν. διά Κίναν
ΓΙΑΝΝΗΣ		43	7238	ἀνεχ. Πόρτ Αρθουρ 4 'Ιουν. (διαταγάς)
ΓΙΟΣΩΝΑΣ		43	7067	ἀνεχ. Τσαρλέστων 15 Μαΐου διά Κούδαν
ΓΙΟΥΡΟΠΑΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ		43	7255	έφθ. Σαουθάμπτον 9 'Ιουν.
ΓΚΑΛΟΜΠ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ		38	2265	ε.ς Κουλερκότας 6 'Ιουν. διά Χούλλ
ΓΚΛΟΡΙΑΝΝΑ		43	7229	ἀνεχ. Μαζουλιπατάνη 9 'Ιουν. διά Τσουρούμη
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ Α'ΙΓΛ		57	8881	ἀνεχ. Τζιμπούτι 3 'Ιουν. διά Βαμπόρα
ΓΟΥΕΣΤΕΡΝ ΤΡΕ ΙΝΤΕΡ		59	9268	ἀνεχ. Κόμπε 4 'Ιουν. διά Μανίλα
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΤΕΛΛΙΤΖΕΝΣ (δ.)		57	24883	έφθ. Πειραιά 26 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΙΝΧΕΡΙΝΤΑΝΣ (δ.)		58	24895	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΚΑΒΑΛΙΕΡ		43	12808	εις Μάλμπο, υπό διασκευήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΝΤΕ·ΓΛ (δ.)		52	13320	έφθ. Πειραιά 13 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΠΙ'ΙΣ (δεξ.)		49	10862	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΣΙΤΙΖΕΝ		44	12808	εις Μάλμπο υπό διασκευήν
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΑ·ΙΝΤ (δ.)		43	10449	διπλήθε Κων) πολιν 1 'Ιουν. διά Πειραιά
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΕΜΠΙΣΕΤ (δ.)		44	10470	άργει Σκαράμαγκαν ἀπό 13 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΗΤΥ (δ.)		43	10448	έφθ. Πειραιά 13 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΤΡΟΣΤ (δ.)		43	10195	άνεχ. Κρήτην 1 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΑΝΤ ΧΑΡΜΟΝΥ (δεξ.)		54	20991	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουν. δι' Αγ. Νικόλαον
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ		44	7176	εις Σακάντιο 22 'Απρ. (έπισκευαι)
ΓΡΑΜΜΟΣ (δεξ.)		44	11625	έφθ. Ν. Ύόρκην 16 Μαΐου (έπισκευαι)
ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. ΙII		44	7176	ἀνεχ. Τάμπον 7 'Ιουν. διά Ν. Ορλεάνην
ΓΡΗΓΟΡΟΥΣΑ		43	593	ἀνεχ. Τύνιδα 7 'Ιουν. διά Πειραιᾶ
ΔΑΝΑΗ		23	1566	ἀνεχ. Μάλμπο 3 'Ιουν. δι' Αχουρι
ΔΑΦΝΗ		54	5779	ἀνεχ. Λίβερπουλ 9 'Ιουν. διά Κέιπ Γουέστ
ΔΕΛΦΟΙΝ		45	7259	ἀνεχ. Κολόμπο 29 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		59	9350	έφθ. Μπρεμερχάρεν 24 Μαΐου (έπισκευαι)
ΔΕΣΠΟΙΝΑ		40	5006	ἀνεχ. Μπουένος 'Αρρες 1 'Ιουν. δι' Αμερικήν
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ.		44	7255	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 4 'Ιουν. δι' Εύρώπην
ΔΕΣΠΩ		44	7265	διπλήθε Γιβραλτάρ 3 'Ιουν. διά Κίναν
ΔΗΜΗΤΡΟΣ		44	9589	τζιμπούτι 3 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ		44	7207	έφθ. Χολτενάου 25 Μαΐου
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ ΠΑΝΤΑΛΕΩΝ		43	7260	διπλήθε Γιβραλτάρ 10 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ ΠΑΤΕΡΑΣ		43	7260	έφθ. Καζαμπλάγκαν 9 'Ιουν.
ΔΙΡΟΥΣ		58	9087	διπλήθε Κωνιον) πολιν 8 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΔΟΞΑ		43	7280	έφθ. Πόρτ Αρθουρ 6 'Ιουν.
ΔΥΝΑΜΙΣ		43	7176	διπλήθε Μπρόνομποτελ 1 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΔΩΡΟΘΕΑ		44	7249	διπλήθε Κων(ον) πολιν 9 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΕΒΗΚΟΥΗΝ		25	3297	έφθ. Είδονμάου 4 'Ιουν.
ΕΒΡΟΣ		56	10692	ἀνεχ. Τζιμπούτι 15 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΕΘΟΣ		43	7244	ἀνεχ. Κεπ Τάουν 2 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΕΙΡΗΝΗ Λ.		56	10328	έφθ. Βικτωσίαν (Βραζ.) 9 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		56	10289	άργει Κάρδιφ ἀπό 7 Νοεμ. 1957 (ΕΠΩΛΗΘΗ)
ΕΙΡΗΝΙΚΟΣ		27	4164	εψ. Μπουενός 'Αρρες 2 'Ιουν.
ΕΙΛΕΝΗ		41	7243	ε.ς Αμεριτραντ ἀπό 5 Μαΐου (έπισκευαι)
ΕΙΛΕΝΗ		48	8376	έφθ. Βίομπαρ 23 Μαΐου
ΕΙΛΕΝΗ Β.		38	5550	άργει Αμπελάκι ἀπό 21 'Οκτ. 1957
ΕΙΛΕΝΗ Δ.		43	7213	διπλήθε Παναμάν 1 'Ιουν. δι' Οζάκαν
ΕΙΛΕΝΗ Κ.		44	7176	ἀνεχ. Κεμπέν 3 'Ιουν. (διαταγάς)
ΕΙΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ		43	7267	έφθ. Ραγκούν 8 'Ιουν.
ΕΙΛΕΥΣΙΣ		43	7176	έφθ. Τριπολίν (Λιβάνου) 28 Μαΐου
ΕΙΛΙΑ		34	1803	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. δι' Ατλαντικόν
ΕΙΛΙΣΑΒΕΤ		22	3553	άργει Πέραμα ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΕΙΛΛΑΣ		55	2746	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Ν. Ύόρκην
ΕΙΛΛΑΣ		43	7176	άργει Καλύμας ἀπό 18 'Ιαν. 1958
ΕΙΛΛΕΝΙΚ ΛΟΡΕΛ		59	7300	εις Εμδεν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΙΛΛΕΝΙΚ ΝΤΕΣΤΙΝΥ		59	7300	ἀνεχ. Κοινού 10 'Ιουν. διά Βομβάνη
ΕΙΛΛΕΝΙΚ ΣΠΛΕΝΤΑΡ		59	7293	ἀνεχ. Ν. Ορλεάνην 9 'Ιουν. διά Λαττάκια
ΕΙΛΗΜΙΝΑ		22	1184	ἀνεχ. Πειραιά 4 'Ιουν. διά Δυρράχιον
ΕΙΛΛΗΝΗ		56	10312	έφθ. Κέπ Τάουν 2 'Ιουν.
ΕΙΛΛΗΝΗ ΗΡΩΣ		57	7068	έφθ. Καλκούτταν 15 Μαΐου
ΕΙΛΛΗΝΗ ΝΑΥΤΗΣ		39	6281	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 8 'Ιουν. διά Ν. Ύόρκην
ΕΙΛΛΗΝΙΚΗ ΑΚΤΗ		44	7207	έφθ. Ν. Ορλεάνην 9 'Ιουν.
ΕΙΛΛΗΝΙΚΗ ΔΑΣ		56	7510	ἀνεχ. Ν. Ύόρκην 4 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΕΙΛΛΗΝΙΚΗ ΔΟΣΑ		56	7510	ἀνεχ. Μπαρέντιν 2 'Ιουν. διά Κόρραμαχρ
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΣ ΑΣΤΗΡ		43	7176	διπλήθε Σουεζ 6 'Ιουν. δι' Ακάμπα
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΝ ΚΥΜΑ		43	7176	έφθ. Αλεξανδρέτταν 2 'Ιουν.
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΥΡΑΝΟΣ		43	7176	διπλήθε Σουεζ 23 Μαΐου διά Μπάρον
ΕΙΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΝΕΥΜΑ		57	7063	έφθ. Καλκούτταν 4 'Ιουν.
ΕΙΛΛΗΝΙΣ		43	7302	ἀνεχ. Λορμπιτο 27 Μαΐου δι' Αγ. Βικέντιον
ΕΙΠΙΣ		19	1492	έφθ. Κέπ Τάουν 12 'Ιουν.
ΕΙΠΟΡΙΟΣ		44	8541	έφθ. Βικτωρίαν 31 Μαΐου διά Μπορνσάιν
ΕΠΙΔΑΥΡΟΣ		42	7058	άργει Κέραλαντον 9 'Ιουν. διά Νανάο
ΕΠΙΚ (Μετ.-Δεξ.)		43	7176	έφθ. Βαλτιμέρην 8 'Ιουν. 1958
ΕΠΤΑΝΗΣΟΣ		44	7198	διπλήθε Μπρόνομποτελ 6 'Ιουν. διά Κότκα
ΕΡΙΕΤΤΑ (λάδινερ)		29	14126	εις Πειραιά ἀπό 3 'Οκτ.
ΕΡΜΗΣ		58	9585	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 27 Μαΐου διά Μαζατλάν
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		43	7052	έφθ. Κούν Μπαίν 4 'Ιουν.
ΕΡΜΟΥΠΟΛΙΣ		59	9650	άργει Κύνοσσουραν ἀπό 17 Αύγ. 1958
ΕΣΠΕΡΟΣ		21	2369	ἀνεχ. Λορέντζο Μαρκές 6 'Ιουν. διά Ν. Ορλεάνην
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ II		57	10317	άνεχ. Λορέντζο Μαρκές 6 'Ιουν. διά Ν. Ορλεάνην
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟΣ		34	1716	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου διά Σευπλένικο
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ (δεξ.)		43	7194	άνεχ. Μόζι 8 'Ιουν. διά Βαγκούβερ
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.		17	3976	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ Δ. (δεξ.)		54	11209	άνεχ. Ν. Ύόρκην 30 Μαΐου διά Γιόρμπο
ΕΥΓΕΝΙΑ Γ.		56	10053	άνεχ. Σπάττα 28 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ		57	6102	διπλήθε Παναμάν 6 'Ιουν. διά Λίβερπουλ
ΕΥΗ		43	7244	έφθ. Βαλτιμέρην 8 'Ιουν.
ΕΥΗΝΟΣ		43	8397	άνεχ. Γιοκοχάμαν 31 Μαΐου διά Μόντρεαλ
ΕΥΡΥΔΑΛΟΣ		57	8631	έφθ. Μπρεμερχάρεν, υπό συμπλήρωσιν
ΕΥΡΥΔΑΜΑΣ		56	8985	έφθ. Ν. Ύόρκην 4 'Ιουν.
ΕΥΡΥΛΟΧΟΣ		60	8600	έφθ. Χιούτον 6 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΑΧΟΣ		57	8631	έφθ. Σιγκαπούρην 9 'Ιουν.
ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ		56	8965	άνεχ. Πειραιά 7 'Ιουν. διά Τορόντο
ΕΥΡΥΤΑΝ		43	8432	έφθ. Μαυρικίουn 29 Μαΐου
ΕΥΡΩΤΑΣ		43	7249	έφθ. Εμπιζεργκ 5 'Ιουν.
ΕΥΧΑΡΙΣ		43	8578	άργει Φάλμουρας ἀπό 6 Μαρτ.
ΖΕΡΜΑΤΤ		43	9974	διπλήθε Θέουταν 7 'Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
ΗΛΙΑΣ (δεξ.)		45	2125	άνεχ. Κοινούδην 4 'Ιουν.
ΗΛΙΑΣ Κ.		43	7176	έφθ. Κόμπε 22 Μαΐου διά Λός Αντζελες
ΗΡΑ		44	1815	ε.ς Πειραιά ἀπό 28 'Απρ. (έπισκευαι)
ΗΡΩΝ II		57	10316	διπλήθε Τρίνινταν 6 'Ιουν. διά Κέιπ Τάουν
ΘΑΡΡΟΣ		43	7156	άργει Μόμπιλ ἀπό 19 'Απρ.
ΘΑΣΟΣ		44	7249	έφθ. Γένοβα 5 'Ιουν.
ΘΕΙΑ ΜΑΡΙΑ				

ΘΕΜΙΣΤΟΚΛΗΣ	έτ. «Ιόνιον»	44	7198	άνεχ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 7 'Ιουν. δι' Αύστραλιον
ΘΕΟΝΗ	έτ. «Κάδος» Α.Ε.	44	7198	άργει. Σύρον ἀπό 22 'Οκτ. 1957
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΒΛΑΣΣΟΠΟΥΛΟΣ	έτ. «Μηνί»	42	6997	διπλήθε Ειρηνολάρα 9 'Ιουν. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΤΣΑΒΛΙΡΗΣ	έτ. «Ναϊτζίαν»	42	7172	έφθ. Αλεξανδρειαν 6 'Ιουν.
ΘΕΟΜΗΤΟΡ	έτ. «Μοντεζούμα»	43	7032	έφθ. Βαλτιμόρων 27 Μαΐου
ΘΕΟΝΥΜΦΟΣ	ΣΠ. Πολέμης	43	7188	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 23 Μαΐου διά Κορέαν
ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	έτ. «Άσας Πέρλας»	43	7138	διπλήθε Κάπ Σαιντ Μικέλ 7 'Ιουν. διά Λιθερπούλ
ΘΕΟΤΟΚΟΣ	ΣΠ. Πολέμης	43	7086	έφθ. Έγκρινη 28 Μαΐου
ΘΕΟΦΑΝΟΣ ΛΙΒΑΝΟΥ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	37	6636	έφθ. Νοβορωσικην 6 'Ιουν.
ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ	έτ. «Εξπορτ Κέρριερς»	43	4945	έφθ. Ν. Υόρκην 19 Μαΐου
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ (τάνκερ)	Κ. Διαμαντής	29	2331	διπλήθε Κων(η) πολιν 23 Μαΐου διά Πειραιά
ΘΕΤΙΣ	έτ. «Ναδιέρρα»	44	7250	άνεχ. Τακόμαν 1 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΘΗΣΕΥΣ	ΣΠ. Συνταμέρικα	46	1988	άνεχ. Λυμπερίκ 7 'Ιουν. δι' Αρχάγγελον
ΙΓΟΡ	'ΑΠ. Πεέσας	43	7207	άργει Τανούρα ('Ιαπωνιας) ἀπό 30 Νοεμ.
ΙΔΙΣΣΟΣ	έτ. «Σπηράτη»	43	8371	έφθ. Βαγκούβερ 4 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΑΓΓΛΑΝΤΕΡ	έτ. «Τραφάλγκαρ»	56	10410	άνεχ. Φεοντέλ 28 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΙΟΝΙΑΝ ΔΗΝΤΕΡ	έτ. «Κρίστομπαλ»	44	7176	άνεχ. Τζακάρταν 13 Μαΐου διά Σέμαραγκ
ΙΟΝΙΑΝ ΜΕΣΣΕΓΚΕΡ (δ.)	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13555	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 26 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΙΟΝΙΑΝ ΣΗΦΑΡΕΡ	έτ. «Μαύφαρι»	56	10442	έφθ. Πιακοχάμαν 30 Μαΐου
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΑΒΕΛΛΕΡ (δ.)	έτ. «Τράνονπορτ»	53	15826	άνεχ. Μπαντάρ Μασούρ 2 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΙΟΝΙΑΝ ΤΡΕΙΝΤΕΡ	έτ. «Κριστομπαλ»	44	7198	έφθ. Σιδενίο 10 'Ιουν.
ΙΟΝΙΑΝ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ	έτ. «Πετρόλεουμ»	53	13485	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 24 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΙΩΑΝΝΑ	έτ. «Ιωάννα»	26	2873	άνεχ. Θλωσικ 19 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
ΙΩ. ΙΓΓΛΕΣΗΣ	Υἱών Δ. Ιγγλέσον	42	7035	έφθ. Αντεν 7 'Ιουν.
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ.	έτ. «Σαιντ Ιωάννης»	44	7248	άνεχ. Σεμπρούγκε 2 'Ιουν. διά Σαλβαδόρ
ΙΩ. Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ	άδ. Γουλανδρή	44	7176	διπλήθε Μινικόν 6 'Ιουν. διά Τοιταγκόνγκ
ΙΩΑΝΝΗΣ ΖΑΦΕΙΡΑΚΗΣ (δεξ.)	έτ. «Αθηνᾶ» κλπ.	44	10441	άνεχ. Ριο Ιανέριο 9 'Ιουν. διά Παρανάγκουα
Κ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	I. & άδ. Κ. Χ. πατέρας	43	7244	άνεχ. Ρεοίρε 29 Μαΐου διά Κολόμπο
ΚΑΒΟΝΤΟΡΟΣ	έτ. «Σάουθ Ατλάντικ»	57	10122	άνεχ. Μοντεθίδεο 30 Μαΐου δι' Αρούμπαν
ΚΑΔΙΟ Σ.	Καδώβ Σιγάλα	17	2032	έφθ. Νοβορωσικην 1 'Ιουν.
ΚΑΛΑΜΑΙ	Μιχ. Καραγεώργης	32	4633	διπλήθε Μπρόνομποτελ 29 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΚΑΛΑΜΑΣ	έτ. «Οσεάνικ Ντεβέλ»	43	8390	άνεχ. Λός Αντζελες 30 Μαΐου διά Γιαβάταν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ	έτ. «Μάρε Νόστρα»	57	8757	άνεχ. Μαντράς 26 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΠΑΤΕΡΑ	έτ. «Σεπάγκας»	57	9092	άνεχ. Ντάρμπαν 9 'Ιουν. διά Ταρακάν
ΚΑΛΛΙΟΠΗ ΜΙΧΑΛΟΥ	έτ. «Μιχαλίνδς»	44	7198	άνεχ. Λός Αντζελες 6 'Ιουν. διά Χάιφαν
ΚΑΛΥΜΝΟΣ	έτ. «Βιασεντούρα»	56	10056	έφθ. Μπριτζπορτ 4 'Ιουν.
ΚΑΝΟΠΟΥΣ	έτ. «Κάνοπους»	44	7075	έφθ. Καλαί 7 'Ιουν.
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΔΡΕΑΣ	έτ. «Απήγανος»	44	7279	άνεχ. Κολούμπια ρίθερ 25 Μαΐου δι' Ίνδιαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΑΡΡΑΣ	έτ. «Τράμι Τούρτεριγκ»	54	8003	άνεχ. Τζιμπουτί 19 Μαΐου διά Κίναν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΗΣ	Α.Ε. «Πόλαμο»	40	5032	άνεχ. Μπουνέονς Αύρες 23 Μαΐου δι' Αγγλίαν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ	έτ. «Ακμε»	60	9319	άνεχ. Βαγκούβερ 7 'Ιουν. διά Παναμᾶν
ΚΑΠΤΑΓΙΑΝΝΗΣ	έτ. «Ιρίτς»	42	6782	άνεχ. Μολλέντο 3 'Ιουν. διά Χιμπότε
ΚΑΠΤΑΙΝ ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ	έτ. «Αγία Καικιλία»	60	8717	άνεχ. Σεμπού 28 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΛΟΥΚΗΣ	έτ. «Νέα Τύχη»	44	7123	άνεχ. Πούλο Μπούκομ πόλη 12 'Απρ. διά Τοιγκτάο
ΚΑΠΤΑΙΝ Μ. ΛΥΡΑΣ	έτ. «Εδέρμια»	58	8961	έφθ. Βούδάνη 8 'Ιουν.
ΚΑΠΤΑΙΝ ΦΑΡΜΑΚΙΔΗΣ	Σκαρβέλης	43	7176	άνεχ. Γιοκοχάμαν 30 Μαΐου δι' Ήν. Πολιτείας
ΚΑΠΤΑΝΤΟΝΗΣ	έτ. «Κρίνα»	57	9256	έφθ. Κολούμπια ρίθερ 23 Μαΐου δι' Ίνδιαν
ΚΑΡΑΒΟΣΤΑΣΙ	έτ. «Μαρεμπρέσσα»	44	7139	άνεχ. Σπέτζια 5 'Ιουν. διά Σπολάτον
ΚΑΡΑΜΥΛΙΤΗΣ	έτ. «Στροβίλι»	43	7163	άνεχ. Σιεμφουρέγκος 6 'Ιουν. (διαταγάς)
ΚΑΡΟΛΙΝΑ	έτ. «Ρεγγίνα»	44	7243	άνεχ. Πειραιά 5 'Ιουν. διά Σύρον
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	έτ. «Βιασεντούρα»	56	10066	άνεχ. Ν. Ορλεάνην 24 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΣΟΣ	«Κάσος» Α.Ε.	39	5215	έφθ. Βέρα Κρούζ 8 'Ιουν.
ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ	έτ. «Παλμύρα»	43	7244	άνεχ. Φλώινικ 4 'Ιουν. δι' Ήν. Πολιτείας
ΚΑΣΣΙΑΝΗ	έλληνικ ουμφέροντα	07	629	διπλήθε Κων(η) πολιν 12 'Ιουν. διά Γαλάτοι
ΚΑΣΣΙΟΠΕΙΑ	έτ. «Τρανσόσεαν»	43	7150	έφθ. Κωντάντζαν 21 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	όδ. Γράτσου	44	7198	έφθ. Γιουκάρο 23 Μαΐου
ΚΑΣΤΩΡ	έτ. «Κάνοπους»	60	9600	εις Ρόττερνταμ ύπο ουμπλήρωσιν
ΚΑΤΕ Ν.Δ. (δεξ.)	έτ. «Τρανζοσεανικά»	60	25065	εις Ιαπωνίαν, ύπο ουμπλήρωσιν
ΚΑΤΕΡΙΝΑ	έτ. «Καρέττο»	43	7068	άνεχ. Τζιμπουτί 28 Μαΐου διά Βαμπόα
KATINA	έτ. «Γκουάκο»	44	7242	άργει Κυνόσουραν ἀπό 5 'Οκτ.
ΚΕΑ	έτ. «Μονφόρτε»	58	13921	έφθ. Βέρα Κρούζ 23 Μαΐου
ΚΕΙΠ ΑΡΑΞΟΣ (δεξ.)	έτ. «Βαλντεζά»	58	11754	διπλήθε Παναμᾶν 6 'Ιουν. διά Περού
ΚΕΙΠ ΒΑΜΒΑΚΑΣ	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	έφθ. Γένοβαν 24 Μαΐου
ΚΕΝΤΑΥΡΟΣ	άδ. Τυπλόδου	25	1816	άργει Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου 1958
ΚΕΙΠ ΡΙΟΝ	έτ. «Πριμέρα»	59	24833	διπλήθε Σουέζ 7 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΚΕΡΑΥΝΟΣ (δεξ.)	Θ. Επιφανειάδης	44	7176	άργει Κυνόσουραν ἀπό 4 'Ιαν. 1958
ΚΕΡΤΗΣ	έτ. «Πρόντιουν»	43	8443	έφθ. Ιλόδα 25 Μαΐου
ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ	M. Νομικός	56	8429	έφθ. Βίζαγκαπατνίου 4 'Ιουν.
ΚΕΦΑΛΛΟΝΙΑ (δ.)	έτ. «Θηοευς»	57	9153	διπλήθε Σουέζ 3 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΚΕΧΡΕΑ	M. Νομικός	58	11156	έφθ. Τεργεόστην 27 Μαΐου
ΚΗΦΙΣΣΟΣ	έτ. «Μαροσέανό»	56	23232	έφθ. Φίρερ 27 Μαΐου
ΚΙΓΚ ΑΙΓΑΙΚΙΟΥΣ	έτ. «Μπελμάρ»	44	7190	διπλήθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΚΙΓΚ ΘΗΣΕΥΣ	Ν. Κονδύλης	44	7244	άργει Αμπελάκι ἀπό 5 'Ιουλ. 1958
ΚΙΓΚ ΜΙΝΩΣ	Θ. Επιφανειάδης	43	7198	άργει Κυνόσουραν ἀπό 14 μαρτ. 1958
ΚΙΣΣΕΑΒΟΣ (δ.)	έτ. «Πρωτεύς»	43	25183	άνεχ. Τζιμπουτί 28 Μαΐου διά Βαμπόα
ΚΛΑΣΣΙΚ	έτ. «Καρέττο»	43	7068	έφθ. Σπέτζια 5 'Ιουν. διά Σαγκάνη
ΚΡΗΤΗ	έτ. «Μονφόρτε»	43	7275	έφθ. Εργεόστην 27 Μαΐου
ΚΟΡΑΣΗ	έτ. «Βαλντεζά»	58	11754	έφθ. Πέραμα ἀπό 29 Μαΐου 1958
ΚΟΡΑΛΙΑ III	έτ. «Σκαρντάνα»	42	7265	διπλήθε Σουέζ 7 'Ιουν. διά Πόρτ "Εβεργκλαντ"
ΚΟΡΘΙ	άδ. Τυπλόδου	25	1816	έφθ. Τρακόρτη 1 'Ιουν. διά Δούναβιν
ΚΟΡΘΙΟΝ	έτ. «Πριμέρα»	44	7249	"Ιδε: «ΡΟΓΩ» ώς μετωνομάσθιν
ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟΣ	Θ. Επιφανειάδης	45	7176	άργει Κυνόσουραν ἀπό 30 Σεπτ. 1957
ΚΟΡΙΝΘΙΚ	έτ. «Πρότλαντη	43	8443	έφθ. Καϊσίτα 23 Μαΐου
ΚΟΣΜΙΚ (Μετ.-Δεξ.)	έτ. «Χόμη»	59	10914	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. διά Κούς Μπαι
ΚΡΙΕ'ΙΤΟΡ	έτ. «Αίλα Γράντε»	43	30332	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουν.
ΚΡΙΟΣ	M. Εμπειρίκος	45	3805	εις Πειραιά ἀπό 11 'Απρ. (έπισκευαι)
ΚΥΒΕΡΝΗΤΗΣ	έτ. «Δίαιμ. Πατέρας»	59	9200	εις Σύρον ἀπό 19 'Απρ. (έπισκευαι)
ΚΥΘΝΟΣ	έτ. «Σάν Σεούλιο»	57	13909	διπλήθε Παναμᾶ 30 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΚΥΚΝΟΣ (δεξ.)	έτ. «Κάνοπος»	54	10608	έφθ. Βαγκούβερ 6 'Ιουν.
ΚΥΠΡΟΣ (δεξ.)	έτ. «Τρανσόπετρόλ»	20	6416	έφθ. Καϊσίτα 1 'Ιουν.
ΚΥΡΑ-ΚΑΤΙΓΚΩ	έτ. «Άύρα»	56	9086	άργει Κυνόσουραν ἀπό 12 Αύγ. 1958
ΚΥΡΑ ΜΑΡΟΥΚΩ	έτ. «Μαραφέκτο»	44	7240	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΗΣ	άδ. Κ. Πατέρα	43	7176	άνεχ. Τακόρτη 1 'Ιουν. διά Ντακάρ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ	έτ. «Κονκιοταντόρ»	45	7157	έφθ. Μόζι 1 'Ιουν.
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Β.	έτ. «Μπλότικ»	44	7214	έφθ. Ενόδαντ 27 Μαΐου
ΚΩΣΤΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	έτ. «Μιχαλίνδς»	45	7176	άνεχ. Νιότον 6 'Ιουν. διά Καλαί
ΚΩΣΤΗΣ	άδ. Λώνς	56	8474	άνεχ. Γιαβάτον 3 'Ιουν. διά Χαϊνάν
ΛΑΔΩΝ	έτ. «Αιλάντερς Σίππι»	43	8462	άνεχ. Λός Αράντες 21 Μαΐου διά Πουσάν
ΛΑΚΜΟΣ (δ.)	έτ. «Μαροσέανό»	59	27462	άνεχ. Λός Αντζελες 21 Μαΐου διά Πέρα. Κόλπον
ΛΑΚΟΝΙΑ	άδες Άλεξατος - Δούκας	25	964	άνεχ. Τζιμπουτί 25 Μαΐου διά Γκιζόν
ΛΑΚΟΝΙΑ (μετάλ.)	έλληνικ ουμφέροντα	60	14431	άνεχ. Μόντρεαλ 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ	έτ. «Ιντάστριες»	43	8466	διπλήθε Παναμᾶ 4 'Ιουν. διά Μπριτζπορτ
ΛΑΜΥΡΑ	έτ. «Πέντρεγκαλ»	45	7242	έφθ. Πειραιά 16 Μαΐου
ΛΑΜΥΡΕΥΣ	έτ. «Λορέτο»	44	7252	άνεχ. Λός Αντζελες 21 Μαΐου διά Πουσάν
ΛΑΜΥΡΙΣ	έτ. «Καλλάρο»	43	7084	εις Πειραιά ἀπό 29 Φεβρ. 1958 (έπισκευαι)
ΛΑΜΨΙΣ	έτ. «Πρωτεύς»	43	7229	άνεχ. Τζιμπουτί 20 Μαΐου διά Δούναβιν
ΛΕΝΑ-ΝΙΤΣΑ	Παναγάκος - Δευτεραίος	22	2201	άνεχ. Φίλαδελφειαν 28 Μαΐου δι' Εμδεν
ΛΕΟΝΤΙΟΣ	Θεόδ. Τεργιάσος	43	7176	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουν.
ΛΕΡΟΣ	έτ. «Βιασεντούρα»	56	10048	άργει Αμπελάκι ἀπό 8 Φεβρ. 1958
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΑΜΠΑΝΗΣ	έτ. Καμπάνη	43	6766	διπλήθε Παναμᾶ 15 Μαΐου διά Κέ.π Τάουν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΜΙΧΑΛΟΣ	«Μιχαλίνδς» Α.Ε.	43	7176	ε.ς. Αμπελάκι 25 Μαΐου
ΛΙΒΥΗ	Ίω. Λάτος	24	1556	διπλήθε Μπρόνομποτελ 5 'Ιουν. διά Σούντοβαλλ
ΛΙΓΥΡΙΑ	έτ. «ΕΛ-ΜΕΣΣ»	37	1113	εις Ρόττερνταμ 21 Μαΐου (ΕΠΩΛΗΝΗ)
ΛΙΛΗ	έτ. «Φορταλέζα»	43	7220	διπλήθε Κων(η) πολιν 4 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΛΙΛΗ	έτ. «Άργυ»	11	1459	διπλήθε Κων(η) πολιν 4 'Ιουν. διά Μεσόγειον

ΔΙΛΙΚΑ									
ΛΙΜΠΕΡΕΙΤΟΡ									
ΛΙΝΑ (δεξ.)									
ΔΙΝΤΑ									
ΔΟΙΑΝΤΑ									
ΛΟΥΔΙΑΣ									
ΛΟΥΡΟΣ									
ΛΟΥΣΥ									
ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ (δ.)									
ΛΥΚΑΙΟΝ (δ.)									
ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ									
ΜΑΙΡΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.)									
ΜΑΙΡΗΜΑΡΚ									
ΜΑΙΩΤΙΣ									
ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ									
ΜΑΝΑΡΑΚΙ									
ΜΑΝΕΣ									
ΜΑΝΤΩ									
ΜΑΝΤΩ ΘΕΟΔΩΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ									
ΜΑΡΑΘΩΝ (δ.)									
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ									
ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ									
ΜΑΡΦΑ									
ΜΑΡΙΑ									
ΜΑΡΙΑ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ									
ΜΑΡΙΑ Γ. Λ.									
ΜΑΡΙΑ Κ.									
ΜΑΡΙΑ Λ.									
ΜΑΡΙΑ ΛΑΙΜΟΥ									
ΜΑΡΙΑ ΣΥΛΑ									
ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ									
ΜΑΡΙΑ ΤΕΡΕΖΑ									
ΜΑΡΙΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ									
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (υπερωκ.)									
ΜΑΡΙΑΝΘΗ ΤΣΑΒΑΛΗΡΗ									
ΜΑΡΙΓΩ									
ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ (δεξ.)									
ΜΑΡΙΝΑ									
ΜΑΡΙΟΓΚΑ ΜΑΡΗ									
ΜΑΡΚΟΣ									
ΜΑΡΛΙ (δεξ.)									
ΜΑΡΟΥΔΙΟ									
ΜΑΡΗΣΗΣΑ									
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ									
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ									
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ									
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ									
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II									
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)									
ΜΑΤΡΟΖΟΣ									
ΜΑΡΚΟΣ									
ΜΑΡΛΙ (δεξ.)									
ΜΑΡΟΥΔΙΟ									
ΜΑΡΗΣΗΣΑ									
ΜΑΣΤΕΡ ΔΑΣΚΑΛΟΣ									
ΜΑΣΤΕΡ ΗΛΙΑΣ									
ΜΑΣΤΕΡ ΣΤΕΛΙΟΣ									
ΜΑΣΤΕΡ ΤΖΟΡΤΖ									
ΜΑΣΤΡΟ - ΣΤΕΛΙΟΣ II									
ΜΑΤΖΕΟΛΙΑ (δ.)									
ΜΑΤΡΟΖΟΣ									
ΜΑΡΓΑΡΟΧΑΡΗ									
ΜΕΛΤΕΜΙ									
ΜΕΝΙΤΕΣ									
ΜΕΝΤΩΡ									
ΜΕΣΣΗΝΙΑ									
ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΟΣ									
ΜΙΜΙΝΑ									
ΜΙΣ ΧΑΝΔΡΗ									
ΜΙΧΑΗΑ									
ΜΙΧΑΗΑ Γ.									
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ									
ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ									
ΜΙΧΑΛΗΣ									
ΜΟΝΤΕΓΚΟ ΣΚΑΪ									
ΜΠΕΝΤΙΤΑ									
ΜΠΟΥΕΝΑ ΦΟΡΤΟΥΝΑ									
ΜΥΚΗΝΑΙ									
ΜΥΚΗΝΑΙ									
ΜΥΡΣΙΝΗ (δεξ.)									
ΜΥΡΤΙΑΙΩΤΙΣΣΑ									
Ν. ΓΕΩΡΓΙΟΣ (δεξ.)									
ΝΑΞΟΣ									
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΔΗΜΤΕΡ									
ΝΑΥΑΡΧΟΣ ΚΟΥΝΤΟΥΡΙΩΤΗΣ									
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ									
ΝΕΔΩΝ									
ΝΕΠΤΟΥΝ									
ΝΕΣΤΟΣ									
ΝΗΡΕΥΣ									
ΝΗΣΙ									
ΝΙΚΗΤΑΣ ΡΟΥΣΣΟΣ (Μετ.)									
ΝΙΚΟΛΑΣ									
ΝΙΚ. ΕΠΙΦΑΝΙΑΔΗΣ									
ΝΙΚ. Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ									
ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ III									
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ									
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ									
ΝΙΚΥ									
ΝΙΟΒΗ									
ΝΟΡΑ									
ΝΟΡΘ ΒΑΤΙΚΑΟΥΝΤΕΣ									
ΝΟΡΘ ΕΜΠΡΕΣ									
ΝΟΡΘ ΚΑΥΟΥΝΤΕΣ									
ΝΟΡΘ ΚΙΓΚ (δ.)									
ΝΟΡΘ ΚΟΥΗΝ									
ΝΟΡΘ ΛΑΙΔΗΝ									
ΝΟΡΘ ΛΟΡΝΤ (δεξ.)									
ΝΟΡΘ ΜΑΡΤΣΙΟΝΕΣ									
ΝΟΡΘ ΝΤΑΤΣΕΣ									
ΝΟΡΘ ΠΕΙΤΖ									
ΝΤΑΥΝΑΜΙΚ (Μ.-Δ.)									
ΝΤΟΜΙΝΕΙΤΟΡ									
ΝΤΟΝΑ ΓΚΙΖΕΛΑ									
ΝΤΟΡΣΕΤ									
ΝΥΜΟΙΑΙΑ									
ΝΥΜΟΗ									
ΟΘΩΝ									
ΟΙΝΟΥΣΣΙΟΣ									
ΟΓΑ									
ΟΛΓΑ									
ΟΛΛΑΝΔΙΑ									
ΟΛΥΜΠΟΣ									
ΟΜΟΝΟΙΑ II									
ΟΝΤΙΝ (ψυγείον)									
ΟΝΤΡΥ									
ΟΡΙΕΝΤ ΜΕΡΤΣΑΝΤ									
ΟΡΙΕΝΤ ΤΡΕΙΝΤΕΡ									
E. Πολιάτης	36	1151	άνεχ. Πειραιά 5 'Ιουν. διά Σμύρνην						
έτ. «Ντέλα Κάριμπη»	44	7190	άνεχ. Χόγκ Κόρκ από 1 Μαΐου διά Ντάρεν						
έτ. «Πόρτολου»	44	1339	εἰς Πειραιά 3 'Απρ. διά Ιανέρην						
έτ. «Μαρδίντο»	60	13200	άνεχ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν. διά Ιανέρην						
έτ. «Πίσινερ»	44	8536	έφθ. Λίβερπουλ 26 Μαΐου						
έτ. «Μαρίνερς Σιππ»	43	8395	διηλθε Ούζάν 6 'Ιουν. διά Μπαντάρ Μασούρ						
έτ. «Μονρόδια»	57	7478	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. διά Πέρσ. Κόλπον						
έτ. «Μονρόδια»	56	27526	διηλθε Ούζάν 6 'Ιουν. διά Μπουργκάς						
έτ. «Μαροσεάνο»	58	27466	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. διά Πουέριον						
έτ. «Λιδάνον» Α.Ε.	45	7281	έφθ. Ντουλούδη 31 Μαΐου						
έτ. «Μαραθών»	54	11577	διηλθε Ζένθινος 5 'Ιουν. διά Γένοβαν						
έτ. «Νέποτουν»	59	8700	άνεχ. Βατιμόπρων 3 'Ιουν. διά Βαγκούθερ						
έτ. «Αρότενα»	46	20340	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 2 'Ιουν. διά Πουέρτο λα Κρουζ						
έτ. «Εύρανο»	44	7272	άνεχ. Πούλερνταμ 2 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ						
έτ. «Εύρανο»	55	8961	άνεχ. Καλόπια μίριθερ 8 'Ιουν. διά Καράτοι						
έτ. «Μονθάρης»	59	9260	άνεχ. Σουέζ 8 'Ιουν. διά Γιούνετ						
άδελφος Κουλουκούντη	38	5500	άνεχ. Σουέζ 8 'Ιουν. διά Σαλέφ						
έτ. «Μόνθια»	57	8906	διηλθε Σουέζ 8 'Ιουν. διά Σαγκάνην						
έτ. «Νουέδα Σεβίλλα»	44	7066	άνεχ. Κουνόσουραν πάρο 20 Μαΐου						
έτ. «Μοντεβέρτε»	45	7176	άνεχ. Εγκόνιαν 8 'Ιουν. διά Νέαρ. Πολιτείας						
έτ. «Καρδάμιλα»	22	16991	άνεχ. Σιγκαπούρην πόδη 7 'Ιουν. διά Πόρτ Σαϊδ						
άδ. Γουλανδρή	43	7264	άνεχ. Σιγκαπούρην πόδη 6 'Ιουν. διά Γένοβαν						
έτ. «Ευγένια»	44	7968	άνεχ. Καράτοι 4 'Ιουν. διά Μπουφίγκτων						
έτ. «Εσπερία»	43	7261	άνεχ. Μόντρεαλ 7 'Ιουν. διά Μπουφίγκτων						
άδ. Σιτίνα	43	7244	άνεχ. Καράτοι 6 'Ιουν. διά Μόντρεαλ						
έτ. «Μικολίνδες» Α.Ε.	42	7203	άνεχ. Καράτοι 5 'Ιουν. διά Νέαρ. Πολιτείας						
έτ. «Λά Πλάτα»	55	7216	άνεχ. Χίερό 5 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων						
έτ. «Εφιλόν»	58	6279	άνεχ. Σικιούτον 9 'Ιουν. διά Ρίον Ιανέρηον						
έτ. «Πουέρτο λα Πλάτα»	53	9188	άνεχ. Χίονιτσον 9 'Ιουν. διά Γδυνιαν						
έτ. «Οσεάνικα»	42	7248	άνεχ. Λός Αντζελες 8 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν						
έτ. «Οσεάν Τρέιντερς»	44	7257	άνεχ. Λός Αντζελες 8 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν						
Άντ. Παπαδάκης	59	8700	άνεχ. Μόντρεαλ 31 Μαΐου διά Μόμπιλ						
έτ. «Παλαμέντες»	57	10632	διηλθε Παναμάν 9 'Ιουνιου διά Μόζι						
έτ. «Πανκοκούιστα»	58	10662	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 'Ιουν. διά Βαλτιμόρων						
έτ. «Πετρόλερα»	52	12191	διηλθε Σουέζ 4 'Ιουν. διά Κουθέιτ						
Άντ. Παπαδάκης	59	10300	διηλθε Θεόστατην 5 'Ιουν. διά Καλκούτταν						
έτ. «Πετούνια»	41	6830	άνεχ. Ντωρμπάν 25 Μαΐου						

ΟΡΜΟΣ		έτ. «Γκόθαμ»	43	7242	άνεχ. Αμδούργον 24 Μαΐου διά Θρή Ρίθερς
ΟΡΟΣ ΑΘΩΣ		Κων. Β. Σκαρθέλης	43	7176	έφθ. Μοντεβίδεο 25 Μαΐου
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Ορφεύς»	56	9942	άνεχ. Αμπαντάν 22 Μαΐου διά Κεράτοι
ΟΡΦΕΥΣ		έτ. «Ούλτραμάρ»	60	5960	εις Βελγίουν, ύπό συμπλήρωσιν
ΟΣΕΑΝ ΣΕΥΛΟΡ		έτ. «Μπλού Μπαίν»	43	7194	έφθ. Βαγκούθερ 1 'Ιουν.
ΟΣΣΑ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	23232	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 2 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΟΥΛΥΣΣΕΣ II		έτ. «Ούλυσσες»	42	8570	έφθ. Κάδιξ 8 'Ιουν.
ΠΑΓΑΣΗΤΙΚΟΣ		έτ. «Οθερον Κέρριερς»	43	8394	διπλής Παναμάν 20 Μαΐου δι' Ιμμιγχαμ
ΠΑΙΑΝ		έτ. «Ρέγιες»	60	9360	εις Ριγιέκαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΠΑΙΓΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 1 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΠΑΝΑΓΙΑ Κ.		Α. Καραδίας	43	7176	άνεχ. Κόπη 7 'Ιουν. διά Μόζι
ΠΑΝΑΓΙΑ ΜΟΥΤΣΑΙΝΑ		έτ. «Άκμε»	57	10498	διπλής Άγν. Βικτωνίου 7 'Ιουν. διά Βικτωρίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ		έτ. «Βαλλιέντε»	55	10024	διπλής Παναμάν 31 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Δ.		Δράκος - Χ' Πατέρας	43	7176	έφθ. Οζάκαν 5 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ		Πάνος Κουμάνταρος	44	7244	έφθ. Μοντεβίδεο 3 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Λ.		έτ. «Ελλιάζον»	57	10747	άνεχ. Ροζάριο 5 'Ιουν. Σάν Νικολας
ΠΑΝΔΩΡΑ		έτ. «Στέλλα Πολάρις»	38	2368	εις Δανιάν, ύπό παραλαθήν
ΠΑΝΤΑΖΗΣ Λ.		έτ. «Τρανσοπότεσίον»	43	7254	άνεχ. Βρέμην 4 'Ιουν. διά Πουέρτο Ρίκο
ΠΑΝΤΑΝΑΣΣΑ		έτ. «Εύπλοια»	45	7240	άργει Κυνόσουραν ἀπό 19 'Ιουλ. 1959
ΠΑΡΑΔΟΣ		έτ. «Πειραική Ν.Ε.	43	1640	άνεχ. Πόνιτ Νούάρ 19 Μαΐου δι' Αμπιτζάν
ΠΑΡΝΑΣΣΟΣ		έτ. «Ηοτερν Μεντιτεραν»	37	9968	άνεχ. Ντουλούθ 29 Μαΐου διά Πόρτ "Αρθουρ
ΠΑΡΝΗΣ (δεξ.)		έτ. «Πλανκόριπο»	59	23607	έφθ. Παλέρμο 5 'Ιουν.
ΠΑΡΝΩΝ		έτ. «Κανέρο»	44	7371	έφθ. Λόδς Αντζελες 3 'Ιουν.
ΠΑΡΟΣ		έτ. «Άλσα»	60	13909	εις Ιαπωνίαν, ύπό συμπλήρωσιν
ΠΑΣΙΦΙΚΕΙΤΟΡ (δεξ.)		έτ. «Στενάκας»	56	12630	έφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
ΠΑΤΜΟΣ		έτ. «Βιασεντούρα»	57	10048	άνεχ. Λόδς Αντζελες 3 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΠΑΤΡΑΙ		«(Ελληνική) Α.Ε.	47	2754	έφθ. Συμύρων 6 'Ιουν.
ΠΑΤΡΑΙ' ΚΟΣ		έτ. «Κόμμερς Μαρίν»	44	8479	άνεχ. Σαιν Τζών 2 'Ιουν. διά Οζάκαν
ΠΑΤΡΙΣ (λάινερ)		δδ. Χανδρή	50	18100	έφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
ΠΕΛΙΝΑΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	56	24520	άνεχ. Μένα Αμπουλλά 6 'Ιουν. διά Λόδς Αντζελες
ΠΕΡΙΚΛΗΣ		«(Ιόνιον) Α.Ε.	43	7116	άνεχ. Λόδς Αντζελες 21 Μαΐου διά Γιασάταν
ΠΕΝΤΕΛΗ (δεξ.)		έτ. «Πλανκόριπο»	57	23607	διπλής Γ' θοσάταρ 6 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	24502	άνεχ. Ρόττερνταμ 8 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΠΕΡΙΟΛΟΣ		έτ. «Πλαζάντα»	44	7212	άργει Αμπελάκι από 28 Δεκ. 1957
ΠΕΡΣΕΥΣ		έτ. «Σου...αμέρικα»	48	2086	άνεχ. Πειραιά 13 'Ιουν. διά Τύνιδα
ΠΕΡΣΕΥΣ (δεξ.)		έτ. «Κάνωπους»	56	15852	άνεχ. Μόντρεαλ 31 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΠΕΤΑΛΟΙ		Μαρ. «Εμπειρίκος	45	3861	άργει Κυνόσουραν ἀπό 11 Σεπτ. 1958
ΠΕΤΡΟΣ		Υιός Π. Κουλανδρή	44	6422	διπλής Παναμάν 5 'Ιουν. (άπο Περού)
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. «Κανόπους»	57	10446	άνεχ. Τζιμπούτη 29 Μαΐου διά Ταϊβαγκτάσ
ΠΗΓΑΣΣΟΣ		έτ. Γουλανδρή	43	7282	άνεχ. Ντόρμπιταν 19 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΠΗΛΙΟΝ (δ.)		έτ. «Μαροσεάνο»	58	23607	έφθ. Λόδς Αντζελες 7 'Ιουν.
ΠΗΝΕΙΟΣ		έτ. «Αθηνάν»	44	7207	άνεχ. Ραγκούν 9 'Ιουν. διά Καλκούτταν
ΠΙΝΔΑΣ (δεξ.)		έτ. «Τζένεραλ Φίνανς»	22	7053	άργει Αμπελάκι από 21 Απρ. 1957
ΠΙΝΤΑΡ		έτ. «Κομμέρσιαλ» κλπ.	54	6154	άνεχ. Τσάρλεστον 9 'Ιουν. διά Χιούστον
ΠΙΑΤΑΝΙ		έτ. «Λέο»	25	4528	εις Βρέμην ἀπό 8 Μαΐου (έπισκεψαι)
ΠΛΕΙΑΔΕΣ		έτ. «Νορλίντο»	58	9603	έφθ. Κολόμπια πίσερ 30 Μαΐου
ΠΛΕΙΤ ΕΞΠΟΡΤΕΡ		έτ. «Πλέιτ»	44	7185	άνεχ. Ροζάριο 7 'Ιουνίου διά Μπουένος Αύρες
ΠΛΕΙΤ ΜΑΡΙΝΕΡ		έτ. «Πλέιτ»	44	7256	άνεχ. Μοντεβίδεο 2 'Ιουν. διά Λίθερπουλ
ΠΛΕΙΤ ΣΙΠΠΕΡ		έτ. «Πλέιτ Σιππερ»	45	7297	έφθ. Μπουένος Αύρες 1 'Ιουν.
ΠΟΛΑΡΙΣ		έτ. «Μαρλίντο»	58	9603	διπλής Σουεζ 7 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΠΟΛΙ		έτ. «Πλαναμάς»	58	9188	έφθ. Μπουένος Αύρες 6 'Ιουν.
ΠΟΛΙΚΟΣ		έτ. «Σκίρρων»	43	7258	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουν.
ΠΟΛΥΝΙΚΗ		έτ. «Προσπερίτη»	43	6975	άνεχ. Μοντεβίδεο 7 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΠΟΛΥΣΕΝΗ		έτ. «Τέκμπολς»	45	7159	έφθ. Μπουένος Αύρες 6 'Ιουν.
ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΑΝΔΡΕΑΔΗ (τάνκερ)		Στρ. «Άνδρεσάπος	43	10193	άργει Ελευσίνα από 25 'Ιαν. 1958
ΠΟΝΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Λά Πλάτα»	56	7213	άνεχ. Τζιμπούτη από 7 Απρ. διά Βαμπόσα
ΠΟΠΗ		έτ. «Αρρη»	43	7257	διπλής Μπρόνμαπτελ 30 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΠΟΡΤΑΡΙΑ		έτ. «Νουέδα Ζρανάδα»	45	7267	άργει Κυνόσουραν ἀπό 25 'Ιαν. 1958
ΠΟΣΕΙΔΩΝ		έτ. «Πρωτεοστάτης»	43	7225	άνεχ. Σαντ Τζών 7 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδες
ΠΡΑΟΤΗΣ		έτ. «Πρωτεύον»	44	7252	έφθ. Μαντράς 4 'Ιουν.
ΠΡΟΚΥΩΝ		έτ. «Στροβίλι»	43	7138	άνεχ. Γένοβαν 27 Μαΐου διά Σάφφι
ΠΡΟΦΗΤΗΣ ΗΛΙΑΣ		έτ. «Λαιμόπριαν»	43	7152	διπλής Γ' βρατλάρ 6 'Ιουν. δι' Αμθέρσαν
ΠΡΟΤΕΥΣ (δεξ.)		έτ. «Μαραβεντούρα»	30	4014	έφθ. Μορμούγκαδ 6 'Ιουν.
ΠΡΟΤΟΠΟΡΟΣ		έτ. «Μοντελέονίς»	44	7131	έφθ. Κολόμπο 10 'Ιουν.
ΠΡΟΤΟΣΤΑΤΗΣ		έτ. «Μαριοτρέλλα»	43	7133	άργει Πέραμα από 28 Σεπτ. 1958
ΠΥΡΓΟΣ		Υιόι Σιγάδα	25	1412	άνεχ. Τζιμπούτη 27 Μαΐου διά Τόκιο
ΡΑΧΙΩΤΗΣ		έτ. «Γαλαζίας»	45	7176	διπλής Γ' βρατλάρ 4 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδες
ΡΑΨΟΝΤΥ		έτ. «Αγιαλάγκο»	44	7239	έφθ. Μαντράς 4 'Ιουν.
ΡΗΝΟΥΛΑ		«(Ελληνική) Α.Ε.	44	1923	άνεχ. Τζιμπούτη 23 Μαΐου διά Ταϊβαγκτάσ
ΡΙΟ ΝΤΟΡΟ		έτ. «Πουέστερν Σ.Π»	55	21028	διπλής Σουεζ 8 'Ιουν. διά Τακοράντι
ΡΙΤΑ		έτ. «Γκλόμπε»	57	10316	έφθ. Πάρκαντος 16 Μαΐου διά Καράτοι
ΡΙΧΑΡΔΟΣ Δ. ΛΑΤΟΝΕ		έτ. «Κυκλάδες»	59	19300	άργει Πειραιάς από 16 Απρ.
ΡΟΓΩ		έτ. «Κεοαμίες»	56	21081	διπλής Σουεζ 8 'Ιουν. διά Ράς Τανούρα
ΡΟΔΟΠΗ		έτ. «Βαπτιστής»	43	7267	άνεχ. Νιουπόρτ 1 'Ιουν. διά Τακοράντι
ΡΟΚΟΣ Β. (δ.)		έτ. «Πόρτο Μπέλλο»	36	5129	έφθ. Αράχγγελον 29 Μαΐου
ΡΥΘΜΟΣ		έτ. «Μπιοκάδι»	44	7166	άργει Χάρροντς από 4 Δεκ.
Σ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ (δεξ.)		Υιόι Δ. Ιγγλέον	43	7268	έφθ. Ραγκούν 25 Μαΐου
ΣΑΒΙΝΑ (δεξ.)		έτ. «Σάν Παντελέημων»	44	7282	διπλής Φάλμουθ από 19 Απρ. διά Κούβαν
ΣΑΝ ΤΖΟΡΤΖ		έτ. «Κρόνος»	42	7118	έφθ. Μπαράκονα 24 Μαΐου (διά Περσίαν)
ΣΑΙΝ ΤΖΟΡΤΖ		Υιών Σιγάδα	43	7176	έφθ. Κόπη 6 'Ιουν.
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Νουέδα Ζρανάδα»	44	7177	έφθ. Ρόττερνταμ 1 'Ιουν.
ΣΑΜΟΣ		έτ. «Μοράνια»	45	7293	άνεχ. Χαδάναν ἀπό 4 Μαΐου διά Τούνας ντε Ζάζα
ΣΑΝ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝ		Α. Πρίντεζης	28	1660	έφθ. Μορμούγκαδ 4 'Ιουν.
ΣΕΙΡΙΟΣ (δεξ.)		έτ. «Διδώ»	43	7231	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 5 'Ιουν. διά Γκουαγιανίλα
ΣΕΛΕΣΤΕ		έτ. «Κάνοπος»	55	16056	έφθ. Σαντιάγκο 31 Μαΐου
ΣΕΡΙΦΟΣ		έτ. «Κάρυκο Μαρίτιμα»	44	2877	άνεχ. Λόδς Αντζελες 5 'Ιουν. διά Περού
ΣΙΡΚΛΕ		έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13910	εις Ριγιέκαν από 10 Φεβρ.
ΣΙΦΩΝΟΣ		έτ. «Σίρκλε»	60	2072	άνεχ. Λόδς Αντζελες 8 'Ιουν. διά Περού
ΣΚΙΑΘΟΣ		έτ. «Σάν Σεσίλιο»	58	13921	διπλής Παναμάν 1 'Ιουν. διά Χιλήν
ΣΚΥΡΟΣ		έτ. «Βικαλόδρο»	44	6725	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 'Ιουν.
ΣΚΩΤΙΑ		έτ. «Κάιζερ»	43	7176	έφθ. Πόρτ Σουδάν 1 'Ιουν.
ΣΟΥΕΖ		έτ. «Βαλενθία»	42	6907	έφθ. Ελευσίνα 8 'Ιουν.
ΣΟΥΣΑΝΝΑ		Ίω. Λάτος	24	1564	άνεχ. Πειραιά 8 'Ιουν. διά Ζντάνωφ
ΣΟΦΙΑ		έτ. «Κάμαρον»	18	849	άνεχ. Τζιμπούτη 4 'Ιουν. διά Βαμπόσα
ΣΟΦΙΑ Κ.		έτ. «Φιντέλιτας»	44	7150	άνεχ. Βέρα Κρούζ 30 Μαΐου δι' Αμθέρσαν
ΣΟΦΙΑ Τ.		έτ. «Εξέλιοφ»	57	10398	άργει Πέραμα
ΣΠΕΤΣΑΙ		Τουσουριάνκης	21	933	άνεχ. Τρινιτάντ 7 'Ιουν. διά Σάντος
ΣΠΥΡΟΣ (δεξ.)		έλληνική έταιρια	44	7276	εις Πειραιά από 7 Μαΐου
ΣΠΥΡΟΣ ΠΟΛΕΜΗΣ		έτ. «Σουαρέζ»	26	5648	έφθ. Βαγκούθερ 4 'Ιουν. (δι' Ιαπωνίαν)
ΣΤΑΜΟΣ		έτ. «Φάραλλον»	59	10200	άνεχ. Τζιμπούτη από 8 Μαΐου διά Βαμπόσα
ΣΤΑΜ. Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ		έτ. «Εντίνα»	56	8789	άνεχ. Ν. Ύόρκην 9 'Ιουν. διά Ν. Όρλεάνην
ΣΤΑΥΡΟΣ		έτ. «Κάσος»	56	8878	άνεχ. Σιγκαπούρην ρόδες 7 'Ιουν. διά Χινάμπο
ΣΤΡΟΒΙΑΙ		έτ. «Στροβίλι»	44	7223	άνεχ. Μορμούγκαδ 8 'Ιουν. διά Μουρόραν
ΣΤΥΛ. Ν. ΒΛΑΣΣΟΣΠΟΥΛΟΣ		έτ. «Βαλενθία»	43	7167	άνεχ. Γιοκοχάμαν 2 'Ιουν. διά Ν. Όρλεάνην
ΤΑΝΑΙΣ		έτ. «Τρακάνα»	43	7244	έφθ. Βουλώνην 4 'Ιουν.
ΤΑΣΜΑΝΙΑ		Έλλην. Μεσογ. Γραμμαί	59	2650	διπλής Σουεζ 10 'Ιουν. διά Σαγκάν
ΤΑΣΙΑΡΧΗΣ		Μιχ. Καραγεωργης	40	7637	άνεχ. Βρέστον 2 'Ιουν. διά Σάφφι
ΤΖΕΝΝΥ		έτ. «Μαριφόρτουνα»	31	3991	έφθ. Αυθούργον 5 'Ιουν.
ΤΖΩΝ ΛΥΡΑΣ		έτ. «Βάγκικη»	42	7513	άνεχ. Μορμούγκαδ 30 Μαΐου δι' Ολλανδίαν

ΤΖΩΝ ΧΑΝΔΡΗΣ	Εύγενια I. Χανδρή .....	43	10448	άνεκ. Ρίο Γκράντε 23 Μαΐου διά Καριπίτο
ΤΗΝΟΣ	έτ. «Ντέλ Εστε» .....	44	7161	έφθ. 'Άγ. Φραγκίκον 20 Μαΐου (διά Καλκούτταν)
ΤΡΑΝΣΠΕΤΡΟΛ (δεξ.)	έτ. «Τρανσπετρόλ» .....	30	9243	άργει Κυνόδουραν ἀπό 9 Σεπτ.
ΤΟΥΡΚΙΑ	έτ. «Τρανσποταϊφικ» .....	56	2745	άνεκ. Πειραιά 12 Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
ΤΡΙΝΙΤΥ	έτ. «Φιντέλιτυ» .....	57	10493	άνεκ. Λός 'Αντζελες 24 Μαΐου διά Κόμπε
ΤΡΙΤΟΝ	άδ. «Γράποι» .....	44	7207	έφθ. Βικτωρίαν (Βρ. Κολ.) 7 Ιουν.
ΥΔΡΟΥΣΣΑ	έτ. «Μαραθώνι» .....	43	8587	άνεκ. Ντουλούθ 26 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΥΓΕΡΙΩΝ (δ.)	έτ. «Βίκιγκ Τρέιντερ» .....	59	23678	άνεκ. Ρόττερνταμ 1 Ιουν. διά N. 'Ορλεάνην
ΦΑΕΘΩΝ (δ.)	Δή Κόμιετ .....	45	15020	διπλής Παναμάν 9 Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΦΑΙΑΣ	έτ. «Λάνσερι» .....	45	10625	άνεκ. Πόρτ ντε Μπούκ 1 Ιουν. δι' 'Αιμέρεον
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Μπάλτικο» .....	43	10195	εις Χομπόκεν ἀπό 16 Σεπτ. (μετασκευαί)
ΦΑΛΚΟΝ	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	43	7132	διπλής 'Εσκουμένης 4 Ιουν. δι' 'Αγγλίαν
ΦΑΛΚΟΝΕΡΑ	υιών Π. Γουλανδρή .....	60	13200	εις 'Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΦΑΡΟΣ	έτ. «Μέις» .....	44	10824	εις Πόρτ ντε Μπούκ υπό παραλαβήν
ΦΑΩΡΑ Α.	έτ. «Αθανασιάδης» .....	36	1288	διπλής Κωνίαν) πολιν 29 Μαΐου διά Νοθορωσίοκν
ΦΑΛΡΕΝΤΙΑ	έτ. «Ραντουσά» .....	44	7282	άργει 'Οσλο ἀπό 18 Μαρτ. 1958
ΦΟΙΒΟΣ	έτ. «Αμφιών» .....	57	9950	έφθ. N. 'Υόρκην 9 Ιουν.
ΦΟΛΕΓΑΝΔΡΟΣ	έτ. «Άλφρα» .....	60	13909	εις 'Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΦΟΡΚΥΣ	έτ. «Φόρκυς» .....	43	7618	εις Πόρτ ντε Μπούκ υπό παραλαβήν
ΦΡΑΓΚΙΕΣ	Θ. Σταφυλοπάπτης .....	27	755	έφθ. Κωνίαν) πολιν 11 Ιουν.
ΦΡΙΞΟΣ (δ.)	Δη Σελείν .....	44	15020	άνεκ. Γιοκοχάμαν 6 Ιουν. διά Λός 'Αντζελες
ΦΡΥΓΙΑ	Καθρέπτης - Φουντης .....	07	1117	διπλής Κωνίαν) πολιν 20 Μαΐου διά Βραΐλαν
ΦΩΤΕΙΝΗ	έτ. «Ελ-Μεξ» .....	38	1230	έφθ. Κατάκωλον 8 Ιουν.
ΦΩΤΟΥΛΙΑ	έτ. «Φιντέλιτη» .....	57	10493	άνεκ. Τζιμπούτι 30 Μαΐου διά Σαγκάνη
ΧΑΙΔΙΩΤΗΣ	έτ. «Πιορτοφίνο» .....	43	7173	έφθ. 'Αιμδύργον 5 Ιουν.
ΧΑΡΑΛ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ	«Κάσσος» A.E. .....	45	7240	άργει Σύρον ἀπό 12 Δεκ. 1957
ΧΑΡΡΙΕΡ	Χ. Χατζηπατέρας .....	44	7239	άνεκ. Οζάκαν 8 Ιουν. διά Τόκιο
ΧΑΤΖΗΣΑΚΟΣ	έτ. «Μηάκια Σαλίνας» .....	43	7030	διπλής 'Εσκουμένης 8 Ιουν. δι' 'Ειδονμάσου
ΧΕΛΑΤΡΟΣ	έτ. «Οσεαν Κάρυκο» .....	56	10583	έφθ. Βούρλαν 31 Μαΐου (δι' 'Ην. Πολιτείας)
ΧΕΡΑΛΑΝΤ	«Κάσσος» A.E. .....	44	7176	άργει Σύρον ἀπό 13 Νοεμ. 1957
ΧΙΟΣ	έτ. «Γκοθαμ» .....	43	7242	Ίδε: «ΟΡΜΟΣ» ώς μετωνυμάσθιν
ΧΙΟΣ ΜΠΕΛΛ	έτ. «Ναυτικοί Πράκτορες» .....	56	10784	άνεκ. Χάμπτον ρόδη 31 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΧΛΟΗ (δεξ.)	έτ. «Παιονιρέδα Σιππιγκη» .....	53	8458	άνεκ. Πενάγκ 30 Μαΐου διά Ίράν
ΧΡΗΣΤΑΚΗΣ	έτ. «Μάγια» .....	54	15749	εις Τάιν, ύπο παραλαβήν
ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ	έτ. «Ντος 'Ερμάνος» .....	42	2865	άνεκ. Κοπεγχάγην 5 Ιουν. δι' 'Υοταντ
ΧΡΥΣΑΝΘΗ	έλληνικα συμφέροντα .....	77	428	έφθ. Ιλίσιο 18 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Π. (δεξ.)	έτ. «Σέντραλ» .....	43	7139	ε.ς. Πειραιά ἀπό 29 Απρ.
ΨΑΡΑ	Α. Μ. Πριντεζης .....	44	1293	έφθ. Ν. 'Υόρκην 6 Ιουν.
ΩΚΕΑΝΙΣ	έτ. «Νέα Τύχη» .....	45	7247	άνεκ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 2 Ιουν. διά Λονδίνον
	έτ. «Σαμπινάλ» .....	42	7084	

## ΤΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

ΑΓΓΕΛΙΚΗ (αιθιοπ.) .....	έτ. «Σάντα 'Αγγελίκα» .....	21	1173	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 1 Ιουν.
ΑΓΓΕΛΙΚΗ II (παν.) .....	έτ. «Γκρινθίλλ» .....	44	7261	άργει Μασσαλίαν ἀπό 17 Σεπτ. 1957
ΑΓΙΑ ΕΡΥΘΙΑΝΗ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20153	άνεκ. Ράς Τανούρα 4 Ιουν. διά Σουεζ
ΑΓΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΝΗ (λ.) .....	έτ. «Αβίλα» .....	43	7238	έφθ. 'Ιλισίο 31 Μαΐου (δι' 'Ην. Πολιτείας)
ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΟΡΕΣ	έτ. «Βικτορές» .....	43	7176	άνεκ. Βοστώνην 8 Ιουν. διά Γαλλίαν
ΑΓΙΟΙ ΒΛΑΣΙΟΣ V. (λ.δ.) .....	έτ. «Μαριμπλάγκα» .....	56	20140	διπλής Γιβραλτάρ 7 Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΑΓΙΟΙ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	έτ. «Αιτζιάν Μάρ» .....	10	1471	άργει Πέραμα ἀπό 21 Φεδρ. 1958
ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ (Λιθάνου) .....	έτ. «Παρένα» .....	21	1489	άργει Πειραιά ἀπό 1 Απρ.
ΑΓΚΝΑ (Λιθάνου) .....	έτ. «Άγκνα» .....	41	5225	έφθ. Μπουένος 'Αύρες 5 Ιαν.
ΑΔΑΜΑΣ	έτ. «Εσπεράντζα» .....	43	7265	έφθ. Μόζι 7 Ιουν.
ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ II (λ.) .....	έτ. «Ομπρος» .....	29	3725	άνεκ. Πενάγκ 7 Ιουν. δι' 'Αντεν
ΑΔΡΙΑΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Ριπάμπλικ» .....	53	13675	άνεκ. Ν. 'γρκην 6 Ιουν. διά Μαρακαΐμπο
ΑΕΛΛΩ (λ.δ.) .....	έτ. «Βότα» .....	57	20797	διπλής Σουεζ 28 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΑΖΟΥΕΡΟ	έτ. «Άζουέρο» .....	44	7176	άργει Νιόρπορτ ἀπό 1 Αύγ. 1959
ΑΖΟΥΡ ΚΟΣΤ' (λ.δ.) .....	έτ. «Άγιος Παύλος» .....	44	7201	έφθ. Πειραιά 8 Ιουν.
ΑΗΣ ΓΕΩΡΓΗΣ (Λιθάνου) .....	έτ. Σιγάδα .....	20	1618	άνεκ. Βρέμπον 18 Μαΐου διά Σπαλάτον
ΑΘΑΜΑΣ (παν.) .....	έτ. «Άθάμας» .....	41	4729	έφθ. 'Άλεξανδρειαν 5 Ιουν.
ΑΘΗΝΑ (λιθ.) .....	έτ. «Πάμελο» .....	44	3061	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 6 Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ' (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλαντικ» .....	54	18784	άνεκ. Τρινιντάντ 29 Μαΐου διά Ρίο 'Ιανέριο
ΑΙΓΙΝΑ (λ.) .....	έτ. «Πατοφίκα» .....	43	7267	διπλής Παναμάν 9 Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΕΝΤΖΙΝΙΕΡ (λ.) .....	έτ. «Λαιμπόριαν» .....	58	10020	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 6 Ιουν. διά Μαρακαΐμπο
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) .....	έτ. «Λαιμπόριαν» .....	58	10020	διπλής Παναμάν 9 Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΓΑΛΑΝΤ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) .....	έτ. «Λαιμπόριαν» .....	58	10020	άνεκ. Ντιρμπαν 25 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΑΙΝΟΣ .....	έτ. «Εστρέλλα» .....	44	2547	έφθ. Σιερμπουέγκος 5 Ιουν.
ΑΙΟΛΟΣ (λιθ.) .....	έτ. «Κονκρόντια» .....	42	7002	εις Μαζουλιπατάνη ἀπό 4 Μαΐου
ΑΙΤΖΙΑΝ ΖΕΦΥΡ (λ.) .....	έτ. «Καρόνα» .....	43	7036	έφθ. Λιβερπουλ 8 Ιουν.
ΑΙΤΖΙΑΝ ΣΑΝ (λ.) .....	έτ. «Ινσουλάρ» .....	44	7058	έφθ. Μπιλμπάο 3 Ιουν.
ΑΙΚΑΣΤΟΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Απόλλων» .....	46	7331	διπλής Γιβραλτάρ 7 Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιθάνου)
ΑΚΟΥΑΓΚΕΜ (λ.δ.) .....	έτ. «Οσεάνικ Πετρόλι» .....	58	22129	άνεκ. Φρίπορτ (Μπαχάμας) 6 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΑΚΟΥΑΜΠΕΛΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Γιουνά τεντ Κρός» .....	57	12614	έφθ. Ρόττερνταμ 29 Μαΐου
ΑΚΟΥΑΤΖΟΥ' (λ.δ.) .....	έτ. «Γιουνάτεντ Κρός» .....	58	12623	διπλής 'Εσκουμένης 28 Μαΐου δι' 'Αγγλίαν
ΑΚΡΟΝ (λ.) .....	έτ. «Ιμπέρια» .....	44	7135	έφθ. Ρόττερνταμ 9 Ιουν.
ΑΛ ΜΑΛΙΚ ΣΑΟΥΔΑ ΕΛ ΑΒΑΛ (λ.δ.) .....	άρ. 'Ονάσος .....	54	28738	έφθ. Κολόμπο 2 Ιουν.
ΑΛΑΣΚΑ (λ.) .....	έτ. «Άρκτούρους» .....	43	6989	έφθ. Μασσαλίαν 30 Μαΐου (επισκευαι)
ΑΛΕΣ (παν.) .....	έτ. «Ρίταλεξ» .....	25	2323	άνεκ. Ράς Τανούρα 7 Ιουν. διά Βιλελμοχάφεν
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ I (λ.δ.) .....	έτ. «Λαιμπιρίαν» .....	56	20926	άργει Πέραμα ἀπό 30 Αύγ. 1957
ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ (δ.) .....	έτ. «Μυρινέλλα» .....	18	5555	άνεκ. Λός 'Αντζελες 22 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΑΛΕΞΑΝΤΕΡ Σ. Μ. (λιθ.) .....	έτ. «Φάιρον» .....	44	7215	άργει Αμπελάκι ἀπό 17 Μαρτ. 1958
ΑΛΚΗΣ (λιθ.) .....	έτ. «Αλκιβιάδης» .....	42	7066	άργει Κυνόδουραν ἀπό 29 Σεπτ. 1957
ΑΛΚΥΩΝ (λιθ.) .....	έτ. «Σάντα Ρίτα» .....	44	7063	διπλής Παναμάν 9 Ιουν. διά Μπουένος 'Αύρες
ΑΛΛΑΝΤΙΝ	έτ. «Τζουλιανίκο» .....	23	1323	άνεκ. Βαλτιμόρην 2 Ιουν. διά Κωνσταντζαν
ΑΛΜΑ (λ.) .....	έτ. «Κάμπος» .....	41	7401	ε.ς. Χάμπτον ρόδη 23 Μαΐου
ΑΛΜΠΙΝΟ (παν.) .....	έτ. «Βιλλάλμπα» .....	43	7231	άνεκ. Μορμούγκαν 27 Μαΐου διά Πολωνίαν
ΑΛΤΙΣ (λ.) .....	έτ. «Πάλμαρ» .....	43	7162	διπλής Αγ. Βικέντιον 24 Μαΐου διά Μπουένος 'Αύρες
ΑΜΑΝΤΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Άλιτις» .....	41	7169	έφθ. Μορμούγκαν 29 Μαΐου
ΑΜΑΝΤΑ II (παν.) .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	44	10721	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 27 Απρ. 1958
ΑΜΑΡΑΥΛΙΣ .....	έτ. «Άμαρυλλις» .....	45	7201	έφθ. Βενετίας 28 Μαΐου
ΑΜΕΛΙΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Φοίνιξ» .....	43	10578	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 24 Σεπτ.
ΑΜΕΡΙΚΑΝΑ (λ.) .....	έτ. «Άλτος Μάρες» .....	44	7164	άργει Λός 'Αντζελες 3 Ιουν. διά Κόμπε
ΑΜΙΝ (λιθαν.) .....	έτ. «Βάχαμπι» .....	25	3132	εις Τρίπολιν (Λιθάνου) ἀπό 18 Απρ.
ΑΜΠΑΛΟΝ (λ.) .....	έτ. «Κολουμπέλλα» .....	44	7258	άργει Χάμπτον ρόδη ἀπό 15 Σεπτ. 1958
ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ IV.	έτ. «Ντέρναν» .....	43	7176	διπλής Φινιστέρον 8 Ιουν. διά Μπουένος 'Αύρες
ΑΝΔΑΛΟΥΣΙΑ (λιθ.) .....	έτ. «Άστουριας» .....	42	7141	άνεκ. Βαλτιμόρην 2 Ιουν. διά Κούδαν
ΑΝΔΡΕΑΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	56	13262	έφθ. Ροζάριο 31 Μαΐου
ΑΝΔΡΟΜΕΔΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Κάνοντσου» .....	57	11978	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 6 Ιουν. δι' 'Αμμουδαίν Μπαίν
ΑΝΔΡΟΣ ΑΓΓΑΛ (λ.) .....	έτ. «Ριο Βεντουράντο» .....	53	18736	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 12 Φεδρ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.) .....	έτ. «Άνδρος» .....	53	17845	διπλής Ροτιπάρην ἀπό 4 Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΙΔΗ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	41	7257	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 31 Μαρτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΥΡΕΑ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	42	7010	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 5 Σεπτ. 1958
ΑΝΔΡΟΣ ΛΗΖΕΝΤ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7206	εις Μόμπιλ ἀπό 21 Αύγ.
ΑΝΔΡΟΣ ΛΑΪ·ΟΝ (λ.) .....	έτ. «Ορά·ον» .....	43	7239	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 21 Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗ (λ.) .....	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18713	άνεκ. Ν. 'Υόρκην 6 Ιουν. δι' 'Αμμουδαίν Μπαίν
ΑΝΔΡΟΣ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....	έτ. «Οράιον» .....	43	7197	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 12 Φεδρ. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΣΙΑΝΤΕΛ (λ.) .....	έτ. «Οσαΐον» .....	44	7242	διπλής Ροτιπάρην ἀπό 4 Ιουν. 1959
ΑΝΔΡΟΣ ΤΡΙΝΤΕΝΤ (λ.) .....	έτ. «Ορά·ον» .....	43	7224	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 24 Σεπτ.
ΑΝΔΡΟΣ ΦΡΑΥΤ ΤΕΡ (λ.) .....	έτ. «Οράϊον» .....	43	7233	άργει Φαλούμου ἀπό 29 Νοεμ. 1957
ΑΝΔΡΟΣ ΦΟΡΤΕΙΟΥΝ (δ.) .....	έτ. «Άνδρος» .....	54	17847	διπλής Σουεζ 2 Ιουν. διά Ήας Τανούρα
ΑΝΔΡΟΣ ΧΙΛΛΣ (δ.) .....	έτ. «Ριο Βεντουράντο» .....	53	18735	άνεκ. Φιλαδέλφειαν 7 Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΑΝΝΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Ελντοράντο» .....	57	25441	άνεκ. Πόρτλαντ (Με) 8 Ιουν. δι' 'Αμμουδαίν Μπαίν
ΑΝΝΑ K. (λ.δ.) .....	έτ. «Γουέστ Αφρικαν» .....	54	6112	έφθ. Ν. 'Υόρκην 26 Μαΐου
ΑΝΝΑ O. (λ.δ.) .....	έτ. «Καρριμπια» .....	45	10708	έφθ. Μόντρεαλ 9 Ιουν.

ANNA MARIA (κ.) .....	έτ. «Νολίντο» .....	20	4992	άργει Σαδόναν ἀπό 20 'Ιαν. 1959
ANNITSA A. .... (N.A.T.)	έτ. «Σάντα Άννα» .....	44	7258	εἰς ζήσιν 35.53 Β. — 46.33 Δ. Μαΐου 31 διὰ Βομβάνη
ANNOULI A. (λ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Σάνι Νικόλαος» .....	36	5017	ἀνεχ. Βρέυπην 29 Μαΐου διὰ Μπουένος 'Άυρες
ANNOULI K. .... (N.A.T.)	έτ. «Ντέρμι» .....	08	1763	ἔφθ. Βριττικόν 8 'Ιουν.
ANTIMPEΣ (λιθ.) .....	έτ. «Σαδόύ» .....	44	7259	ἀνεχ. Λός 'Αντζελες 31 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ANTIPONI .....	έτ. «Μαριτάιμ» .....	41	7061	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 2 'Ιαν. δι 'Αμβέρσαν
ANTRE .....	έτ. «Ντέλα Νόρτε» .....	43	7176	ἔφθ. Βαλτιμόρην 9 'Ιουν.
ANTONY .....	έτ. «Αντάρες» .....	44	7126	εἰς θεόν 49.55 Β. — 2.11 Δ. 'Ιουν. 8 διὰ Στεττίνον
ANTORESIS (λ.δ.) ... (N.A.T.)	έτ. «Παισιφίκ Τράιντιγκ» .....	57	15845	ἔφθ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου
ANTONΗΣ (λιθ.) .....	έτ. «Σαμέλγκα» .....	43	7176	ἔφθ. Γένοβαν 25 Μαΐου
ANTONIOS (λ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Γκρινθίλλ» .....	43	7244	άργει Κατάνην ἀπό 16 Νοεμ. 1957
ANTONIOS B. (λιθάνου) .....	έτ. «Ετζέο» .....	30	4847	ἀνεχ. Κόρπους Κριστί 28 Μαΐου δι 'Αγ. Θρακίον
AOURPORA (όνδ.) .....	έτ. «Ηγκλα» .....	44	7249	διπλός Κωνίας πολίν 5 'Ιουν. διὰ Μεσόγειον
APATOURPIA (λ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Αποτούρια» .....	43	7269	ἀνεχ. Κολούμπια ρίβερ 22 Μαΐου δι 'Ινδια
APEΣ (λ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Απές» .....	42	6806	ἔφθ. Βικτωρίαν 30 Μαΐου
APOLΛΩΝ (λ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Αθηνίαν» .....	57	9452	ἔφθ. Εμπέν 26 Μαΐου (έπισκευα)
APRAGKON (λ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Σεγκόδια» .....	56	10180	διπλός Γιβραλτάρ 27 Μαΐου διὰ Κοπεγχάγην
ARGYKUL (λιθ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Βιλανούεβα» .....	57	10657	διπλός Σουέζ 7 'Ιουν. διὰ Μένα 'Αμπτουλλά
ARENA (παν.) .....	έτ. «Φινανσιέρα» .....	19	1754	ἔφθ. Μοντεβίδεο 14 Μαΐου
ARETHI (λιθάνου) .....	έτ. «Ολιμπιαν» .....	43	7258	ἀνεχ. Ναγκόρια 24 Μαΐου δι 'Αγ. Θρακίον
ARETHI Σ. (λ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Αλμπιον» .....	43	7187	διπλός Ναύπλιον 5 'Ιουν. διὰ Παραμαρίμπο
ARHES (λιθάνου) .....	έτ. «Ιθάκα» .....	40	2787	ἔφθ. Αμβούργον 1 'Ιουν.
ARHES (λιθάνου) .....	έτ. «Αρές» .....	30	4557	διπλός Αγίου Παύλου 23 Μαΐου διὰ Ν. Αμερικήν
ARIΑ (λιθάνου) .....	έτ. «Σοράγια» .....	21	1498	ἔφθ. Εμπέν 26 Μαΐου (έπισκευα)
ARIETTA S. LIVANOY (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ Όιλ» .....	58	23626	διπλός Βορέαν 6 'Ιουν.
ARISTEIDHS (λιθ.) .....	έτ. «Αριστομένης» .....	43	7247	διπλός Σουέζ 7 'Ιουν. διὰ Μένα 'Αμπτουλλά
ARIΣΤΕΥΣ (λ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Αγκουαράυτα» .....	44	6995	ἔφθ. Μοντεβίδεο 14 Μαΐου
ARIΣΤΟΝ (δ.όνδ.) .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	38	10277	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου διὰ Κολόμπο
ARIΣΤΟΦΑΝΗΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Μαριτάιμ» .....	40	10224	διπλός Φερρόλ διπλός 11 Φεβρ. 1958
ARIΩΝ (λ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Αριάτη» .....	44	7216	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 29 Μαΐου διὰ Κολόμπο
ARIΩΝ (λιθάν.) .....	έτ. «Αριών» .....	28	1707	διπλός Κωνίας πολίν 29 Μαΐου διὰ Νοθορωσίσκην
ARKTOURYOS (δ.) .....	έτ. «Φερπλοί» .....	58	18743	ἔφθ. Αμβούργον 28 Μαΐου
ARPNTEN (λιθάνου) .....	έτ. «Σοράγια» .....	37	2709	ἀνεχ. Χούλλα 28 Μαΐου δι 'Αρχάγγελον
ARXAGELLOS (λ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Ταλαμάνκα» .....	43	7155	ἔφθ. Σαν Ζουάν (Π.Ρ.) 21 Μαΐου
ARXAGGELOS MIXAHΛ (λιθάνου) .....	έλληνικά συμφέροντα .....	22	1754	ἔφθ. Πειραιά 7 'Ιουν.
ARXANAΞ (λ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Λάμπη Στ. Τράνοπ.» .....	43	7137	ἀνεχ. Λός 'Αντζελες 1 'Ιουν. διὰ Βιλμιγκτών (N.K.)
ARXANDROS (λ.) .... (N.A.T.)	έτ. «Σαουθατλάντικ» .....	44	7283	ἀνεχ. Ν. Υόρκην 3 'Ιουν. δι 'Οζάκαν
ARXIMHNAS (N.A.T.)	έτ. «Μπαγιάνο» .....	44	7157	ἀνεχ. Χιούστον 7 'Ιουν. διὰ Καράτοι
ARXON MΙΧΑΗΛ (N.A.T.)	έτ. «Σάν Μικούέλλ» .....	28	4809	άργει Ελευσίνα ἀπό 2 'Απρ. 1958
ARXON ΡΑΦΑΗΛ (N.A.T.)	έτ. «Σάν Γκαμπρίελ» .....	44	7176	ἔφθ. Ν. Υόρκην 5 'Ιουν.
ASHMINA P. (λιθ.) .....	έτ. «Ασπιού» .....	43	7129	διπλός Αγ. Βικέντιον 29 Μαΐου διὰ Μπουένος 'Άυρες
ASPAΣIAS NOMIKΟΥ (δ.) .....	έτ. «Θηρά» .....	53	13415	ἀνεχ. Πουέστο λα Κρούζ 26 Μηνού διὰ Μοντεβίδεο
ASTROPON .....	έτ. «Φάύργουντ» .....	42	7150	άργει Αμπελάκι ἀπό 8 'Οκτ. 1957
ATAΛANTH M. LIVANOY (N.A.T.)	έτ. «Φορμενταντόρ» .....	56	8560	ἀνεχ. Πενάγκ 8 'Ιουν. διὰ Γιαδάταν
ATENAS (παν.) .....	έτ. «Σαντιάγκο» .....	25	4853	ἔφθ. Τοκουγιάμα 7 'Ιουν.
ATAΛANTIK BA'IKAOYNT (δ.) .....	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	54	11815	διπλός Πόρτα Σαιδ 2 'Ιουν. διὰ Μεσόγειον
ATAΛANTIK BAT'IKAOYNTES (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	54	11307	ἀνεχ. Ριό Γκράντε 21 Μαΐου διὰ Καριπίτο
ATAΛANTIK GΙΟΥΝΙΒΕΡΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	59	20500	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
ATAΛANTIK GΙΟΥΝΙΟΝ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	58	20608	ἔφθ. Πειραιά 11 Μαΐου
ATAΛANTIK GΙΟΥΝΙΤΥ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	58	20451	ἔφθ. Κόπη 31 Μαΐου δι 'Αγ. Θρακίον
ATAΛANTIK GΟΥΑΙΗΒ (λ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	ἔφθ. Ν. Υόρκην 6 'Ιουν.
ATAΛANTIK GΟΥΩΤΕΡ ... (N.A.T.)	έτ. «Αστρολούζ» .....	44	7250	διπλός Τσάρλεστον 5 'Ιουν. (δι 'Ιαπωνίαν )
ATAΛANTIK EΑΡ ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7257	εἰς Νεάπολιν ἀπό 1 'Απρ. (έπισκευα)
ATAΛANTIK EΜΠΕΡΟΡ ... (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	17062	ἔφθ. Μαντράς ρόδες 30 Μαΐου
ATAΛANTIK EΜΠΡΕΣ (λ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	9869	εἰς Αμερικήν ἀπό 31 Μαρτ. (έπισκευα)
ATAΛANTIK EΡΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	10758	ἀνεχ. Σιγκαπούρην 9 'Ιουν. διὰ Περο. Κόλπον
ATAΛANTIK HΓΚΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	51	10054	ἔφθ. Βαγκούζερ 7 'Ιουν.
ATAΛANTIK KAOUYNTEΣ (λ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	9833	διπλός Σουέζ 2 'Ιουν. διά Περα. Κόλπον
ATAΛANTIK KAPTAIN .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	άργει Ελευσίνα ἀπό 8 Μαΐου
ATAΛANTIK KΙΡΚ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	57	24831	άργει Ελευσίνα ἀπό 6 Μαΐου
ATAΛANTIK KONKEPΩR (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	58	18183	ἀνεχ. Κόμπη 4 'Ιουν. διά Τεργέστην
ATAΛANTIK KONKEΣΤ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	59	18500	ἀνεχ. Κόμπη 29 Μαΐου δι 'Αγ. Θρακίοκον
ATAΛANTIK KOΣΤ (λ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	44	7176	διπλός Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διὰ Σαιν Τζών
ATAΛANTIK KOΥHN (λ.δ.) .....	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	57	24812	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 3 'Απρ.
ATAΛANTIK LAΙHNΤY (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	55	12985	ἀνεχ. Βικτωρίαν 30 Μαΐου διὰ Κιουρασό
ATAΛANTIK LΟΡΝΤ (δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	11322	ἀνεχ. Κόμπη 6 'Ιουν. διά Καριπίτο
ATAΛANTIK MΑΡΚΙΖ (δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	54	1248	ἀνεχ. Ν. Υόρκην 7 'Ιουν. διά Ορλεάνην
ATAΛANTIK MΑΡΤΣΙΟΝΕΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	55	11241	ἀνεχ. Τάκομα 18 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ATAΛANTIK MΑΡΩΝ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12696	ἀνεχ. Τόροντα 9 'Ιουν. δι 'Αρούμπαν
ATAΛANTIK MΠΑΡΟΝΕΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	53	12712	ἔφθ. Βομβάνη 7 'Ιουν.
ATAΛANTIK MΠΑΡΟΝΕΤ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	52	11767	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 'Ιουν.
ATAΛANTIK MΠΡΙΞ (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7200	ἔφθ. Πόρτλαντ (Με) 7 'Ιουν.
ATAΛANTIK NΑ'ΙΤ (λ.δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	56	14839	ἔφθ. Ριό Ιανέριο 4 'Ιουν.
ATAΛANTIK NΤΙΟΥΚ (δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	52	1930	ἀνεχ. Σάντος 29 Μαΐου δι 'Αρούμπαν
ATAΛANTIK NΤΑΤΕΣΣ (δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	50	8637	εἰς Ελευσίνα ἀπό 13 Μαΐου
ATAΛANTIK OΡΙΟΛ (λ.) .....	έτ. «Οριόλ» .....	43	7248	άργει Βαλτιμόρην ἀπό 2 Φεβρ.
ATAΛANTIK OΣΕΑΝ (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	ἀνεχ. Τζίμπουτ 7 'Ιουν. διά Βιζαγκαπατνάμ
ATAΛANTIK PΡΙΝΕ (δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	10908	ἀνεχ. Σάντος 2 'Ιουν. δι 'Αρούμπαν
ATAΛANTIK PΡΙΝΣΕΣ (δ.) .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	49	10908	όφιλαδέλφειαν 2 'Ιουν. δι 'Αρούμπαν
ATAΛANTIK ΣΗΜΕΝ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	ἀνεχ. Τάκομα 18 Μαΐου διὰ Γιοκοχάμαν
ATAΛANTIK ΣΗ'Υ .....	έτ. «Ατλάντικ» .....	43	7176	ἀνεχ. Σάν Λορέντζο 15 'Ιαν. 1958
ATAΛANTIK ΣΤΑΡ (N.A.T.)	έτ. «Μαρίτιμα» .....	45	7160	ἀνεχ. Ρουέν 1 'Ιουν. δι 'Ην. Πολιτείας
ATAΛANTIK TΡΕΙΝΤΕΡ (N.A.T.)	έτ. «Ατλάντικ» .....	44	7247	ἀνεχ. Κόμπη 25 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
ATTIKOS (λ.) .....	έτ. «Βίπτα» .....	43	6872	διπλός Παναμά ἀπό 9 Μαΐου διά Μόζι
AVVAKA .....	έτ. «Παλέμα» .....	42	7162	ἔφθ. Τζίμπουτ 28 Μαΐου διά Μπάσοραν
AΦΟΡΟΣ .....	έτ. «Ριό Βαλιόζο» .....	44	7198	ἀνεχ. Λός 'Αντζελες 25 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
BΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ (λ.) .....	έτ. «Βαγγελίστρια» .....	17	1293	ἔφθ. Αλμπανού (Ν.Y.) 8 'Ιουν.
BΑΛΩΝ (λ.) .....	έτ. «Μπιλαντάν» .....	43	7229	εἰς Πειραιά ἀπό 11 Μαΐου
BΑΛΙΔΙΚΗ (λιθ.) .....	έτ. «Νουέδα Βίστα» .....	55	10507	ἀνεχ. Σάντος 3 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδες
BΑΣΙΛΙΚΗ (λιθάνου) .....	έτ. «Ολιομάν» .....	44	7192	ἔφθ. Τανγκόνη 7 'Ιουν.
BΑΣΤΕΡΙΚ (λ.) .....	έτ. «Φίλια» .....	42	6751	ἀνεχ. Τζίμπουτ 28 Μαΐου διά Μπάσοραν
BΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.) .....	N. I. Σουλανδρής .....	58	26566	ἔφθ. Φίλαδέλφειαν 8 'Ιουν.
BΙΟΛΕΤΤΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Σαντιάγκο» .....	58	11623	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 3 'Ιουν. διά Βενετίαν
BΙΡΓΙΝΙΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Νουέδα Βίστα» .....	57	11623	ἀνεχ. Ν. Υόρκην 2 'Ιουν. διά Σάν Λορέντζο
BΙΡΓΙΝΙΑ Γ. ....	έτ. «Βιργινία» .....	44	7281	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 15 'Ιαν. 1958
BΡΟΝΤΑΔΟΣ (λ.) .....	έτ. «Μαρίν» .....	56	8638	ἀνεχ. Ρουέν 1 'Ιουν. δι 'Ην. Πολιτείας
G. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Οσεαν Τάνκερς» .....	58	23626	ἀνεχ. Κόμπη 25 Μαΐου διά Ράς Τανούρα
GΑΛΑΤΕΙΑ (λ.) .....	έτ. «Αντες» .....	56	9462	διπλός Πέραμα ἀπό 8 Αύγ. 1957
GΑΛΗΝΗ (λ.) .....	έτ. «Βόγλα» .....	55	9462	όνει Αιγαίνης ἀπό 13 Αύγ. 1958
GΑΛΙΚΙΑ (λ.) .....	έτ. «Αστούριας» .....	44	7113	ἀνεχ. Κοχ ν 2 'Ιουν. διά Ρανκούν
GΕΩΒΥΙΑΚΑ (λ.) .....	έτ. «Μιραμάρ» .....	18	5210	ἀνεχ. Γκπλάνγκ 25 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
GΕΩΡΓΙΑ (λ.) .....	έτ. «Σέντραλα» .....	45	7256	ἔφθ. Ραγκούν 29 Μαΐου
GΕΩΡΓΙΑ Σ. Μ. (λιθ.) .....	έτ. «Μαρακάιον» .....	27	5407	έφθ. Σάντος 5 'Ιουν.
GΕΩΡΓΙΑ (λ.) .....	έτ. «Μαρινέλλα» .....	16	1449	ἀνεχ. Τζίμπουτ 21 Μαΐου δι 'Ιαπωνίαν
GΕΩΡΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ .....	έτ. «Μάρτνελ Πιρέο» .....	45	499	άνεχ. Κόμπη 15 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
GΕΩΡΓΙΟΣ Κ. (παν.) .....	έτ. «Γιόργκε» .....	54	18790	όνει Αιγαίνης ἀπό 13 Αύγ. 1958
GΕΩΡΓΙΟΣ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.) .....	έτ. «Ατλάντικ Όιλ» .....	35	5028	ἀνεχ. Κοχ ν 2 'Ιουν. διά Ρανκούν
GΕΩΡΓΙΟΣ Μ. II (λιθάνου) .....	έτ. «Εθερσοτ» .....	21	1964	έφθ. Ραγκούν 29 Μαΐου
GΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (λ.) .....	έτ. «Επος» .....	22	1871	έφθ. Σάντος 5 'Ιουν.
GΕΩΡΓΙΟΣ Σ. (Κοστ.) .....	έτ. «Κόρδιθιον» .....	43	7166	ἀνεχ. Τζίμπουτ 23 Μαΐου διά Τσιττανκόν
GΙΑΝΝΗΣ .....	έτ. «Πρόσπερο» .....	40	7168	διπλός Σιγκαπούρην 3 'Ιουν. δι 'Ιαπωνίαν
GΙΟΛΑΝΤΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Πολάντα» .....	42	7164	ἀνεχ. Αύνινασταν 3 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
GΚΑΙΤ MENT (λ.) .....	έτ. «Μέντ» .....	27	2766	ἀνεχ. Γιαδάτα 30 Μαΐου διά Μάζινλοκ
GΚΕΜ (λ.) .....	έτ. «Ούρανια» .....	38	9260	έφθ. Σεύσα 2 'Ιουν. διά Γιουκάρο
GΚΟΛΑΝΤΕΝ ΑΡΡΟΟΥ (λ.δ.) .....	έτ. «Ακουίλα» .....	60	25500	εἰς Ιαπωνίαν, ύπο συμπλήρωσιν
GΚΟΛΑΝΤΕΝ ΗΓΚΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Ντέλα Νόρτε» .....	56	20668	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου διά Ν. Ορλε

ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΒΗΛΑΡ (λ.) (N.A.T.)	57	8884	έφθ. Ρόπτερνταμ 5 'Ιουν.
ΓΚΡΑΙΤΣΙΑΝ ΕΜΠΛΕΜ (λ.) .....	57	9410	άνεχ. Τεργέστην 6 'Ιουν. διά Νιούπορτ
ΓΚΡΑΙΝ ΜΑΡΙΓΩ (Λιβάνου) .....	37	1638	διπλής Κύνων) πολίν 31 Μαΐου διά Νοδορωσίσκου
ΓΛΑΥΚΟΣ (λ.) .....	42	6996	άνεχ. Γιαβάταν 9 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΓΛΥΦΑΔΑ .....	44	7244	έφθ. Άμυρογρον 7 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΑΙΝΤΗΑ (λ.δ.) .....	57	26032	άνεχ. Σιμότου 23 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΙΟΥΝΤ (λ.δ.) .....	52	20667	έφθ. Σιγκαπούριναν 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΛΕΙΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	57	13005	διπλής Σουέζ 31 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΛΟΡΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	54	27812	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. δι' Εινοθάρντεν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΛΑΝΤΡΥ (λ.δ.) .....	57	13750	άνεχ. Αρούμπαν 5 'Ιουν. διά Πόρτομουθ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΛΕΝ (λ.δ.) (N.A.T.)	53	13321	άνεχ. Ούμη Σαιδ 6 'Ιουν. διά Γκριλόγκ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΑΡΤΙΑΝ (λ.δ.) .....	55	20432	διπλής Αίλ οφ Γουάιτ 8 'Ιουν. διά Χάβρην
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΟΥΓΝΤΑΝΕ (λ.δ.) .....	55	20432	έφθ. Φάσουλ 8 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΡΑΝΤΑΙΡ (λ.δ.) .....	55	25317	άνεχ. Σουέζ 31 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΡΑΤΙΟΥΝΤ (δ.) .....	54	20580	διπλής Σουέζ 31 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΡΕΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	54	20431	άνεχ. Ν. Ύόρκην 9 'Ιουν. διά Λάς Μέντρας
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΓΚΡΗΤΙΓΚ (λ.δ.) .....	57	13750	διπλής Σουέζ 4 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΕΝΤΕΡΠΡΑΙΖ (N.A.T.)	53	20536	διπλής Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουν. διά Τάμεσιν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΘΩΤ (λ.δ.) .....	43	10591	εις Ρουέν από 5 Απρ.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΘΡΙΦΤ (λ.δ.) .....	43	10513	άργει Σκαραμαγκάν από 3 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΣΠΙΡΕΣΙΟΝ (N.A.T.)	57	25489	άνεχ. Ρόπτερνταμ 3 'Ιουν. (διαταγάς)
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΑΣΤΡΥ (λ.δ.) .....	57	25490	άνεχ. Πούλο Μπούκομ 8 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΕΓΚΡΙΤ (N.A.T.)	56	26031	διπλής Γιβραλτάρ 2 'Ιουν. διά Φιλαδέλφειαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΤΗΠΕΝΤΕΣ (λ.δ.) .....	57	26032	άνεχ. Ρόπτερνταμ 28 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΙΝΦΛΟΥΕΝΣ (λ.δ.) .....	57	26031	άνεχ. Ρόπτερνταμ 5 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΟΜΜΑΝΤΕΡ (N.A.T.)	44	12853	έφθ. Χάμπρον ρόδας 9 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΟΝΚΡΟΝΤ .....	52	20667	άνεχ. Μπάνιας 5 'Ιουν. διά Χουάτηκείτ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΚΡΟΥΣΑΝΤΕΡ (N.A.T.)	43	12800	άνεχ. Ρόπτερνταμ 29 Μαΐου διά Λομπίτο
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΗΤΣΙΟΝ (λ.) (N.A.T.)	43	7244	έφθ. Πρόβιτνες 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΑΚ (λ.) .....	42	7257	άργει Σκαραμαγκάν από 10 Φεβρ. 1958
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΟΓΙΑΛΤΥ .....	42	7231	άργει Σκαραμαγκάν από 22 Μαρτ. 1958
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΛΙΜΠΕΡΤΥ .....	49	18226	άνεχ. Ούμη Σαιδ 3 'Ιουν. διά Νύνασχαρν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΗΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	53	13459	άνεχ. Κιουρασάο 4 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΠΑΝΝΕΡ .....	58	20546	άνεχ. Αμδούργον 3 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΠΙΟΥΤΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	57	28413	άνεχ. Φάσουλ 8 'Ιουν. διά Μπάνιας
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΜΠΟΝΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	57	20533	άνεχ. Ν. Ύόρκην 6 'Ιουν. διά Μαρακάιμπο
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΗ (λ.δ.) (N.A.T.)	53	12843	άνεχ. Ν. Ύόρκην 8 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΗΦΑΡΕΡ (λ.) .....	58	14000	άνεχ. Βατιμόρην 7 'Ιουν. διά Γένοβαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΙΕΦΤΑΙΝ .....	43	12793	άνεχ. Μόμπιλ 9 'Ιουν. διά Κριστομπαλ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΙΝΕΣΕΡΙΤΥ .....	55	20781	άνεχ. Μπάνιας 6 'Ιουν. διά Ρόπτερνταμ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΚΑΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	53	12862	διπλής Αντεν 8 'Ιουν. διά Σπέτζια
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΚΙΑΛ .....	58	11200	έφθ. Ριγιέκαν 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΣΠΙΡΙΤ (λ.δ.) (N.A.T.)	57	25888	διπλής Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουν. διά Φάσουλ
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΗΜ (λ.δ.) .....	43	10577	άργει Σκαραμαγκάν από 27 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΠΟΝΙΚΑ (N.A.T.)	57	10499	διπλής Παναμάν 9 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΣΜΕΝ .....	58	10499	διπλής Εσκουμέντης 27 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΑΣΤΙΣ (λ.) .....	54	20235	διπλής Σουέζ 6 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΟΝΙΚΙΑ .....	58	10499	έφθ. Μιδέλεμπρο 3 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΖΟΥΡΥ (λ.δ.) .....	55	20548	άνεχ. Ρόπτερνταμ 3 'Ιουν. διά Τρίπολιν (Λιβάνου)
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΟ·ΓΑ (δ.) .....	44	10448	έφθ. Ρουέν 24 Μαΐου
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΡΑ·ΓΟΜΦ (λ.δ.) .....	45	10172	άργει Σκαραμαγκάν από 9 'Οκτ. 1957
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΡΟΥΘ (λ.δ.) (N.A.T.)	43	10595	εις Αμδούργον από 22 Απρ. (επισκευαί)
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΟΛΕΡΑΝΣ (λ.δ.) .....	43	10565	άργει Σκαραμαγκάν από 13 'Ιαν. 1958
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΤΣΑΛΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.)	43	12800	άνεχ. Χάπτων ρόδας 5 'Ιουν. δι' Αμδέρσαν
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΦΕΛΙΤΣΙΑ (λ.) .....	59	9171	έφθ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουν.
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΗΑ (λ.δ.) .....	52	12705	διπλής Σουέζ 4 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΓΟΥΟΡΛΑΝΤ ΧΙΛΑ (λ.δ.) .....	53	12705	έφθ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουν.
ΓΟΥΡΙ	41	6911	άνεχ. Φουζιάκι 15 Μαΐου διά Χιροσίμα
ΓΡΑΝΑΔΑ (λ.) .....	56	10180	διπλής Ντόρερ 8 'Ιουν. διά Μιύόλεσμπρο
ΔΕΛΦΙΝ (λ.) .....	45	7255	Ίδε: «ΔΕΛΦΙΝ», σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΔΕΛΦΟΙ (λ.) .....	45	7252	έφθ. Χάρφαν 3 'Ιουν.
ΔΕΣΠΟΙΝΑ Κ. (λ.) .....	56	6117	έφθ. Λόνκεστον 9 'Ιουν.
ΔΕΣΣΠΟΙ	44	7207	έφθ. Τοκουγιάμα 6 'Ιουν.
ΔΗΛΩΣ (Λιβάνου) .....	29	2935	εις Πειραιά από 4 Μαΐου
ΔΗΜΗΤΡΑΚΗΣ (παν.) .....	21	4012	διπλής Κύνων πολίν 7 'Ιουν. διά Μεσόγειον
ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ Δ. (λ.) .....	56	10360	έφθ. Μορμουγκάο 1 'Ιουν. (δι' Ιταλίαν)
ΔΙΟΣΚΟΥΡΟΙ (δεξ.) .....	60	13268	εις Γιουγκοσλαβιαν, ύπο συμπλήρωσιν
ΔΟΞΑ .....	43	7176	Ίδε: «ΔΟΞΑ» σημαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΔΩΡΙΕΥΣ (Λιβ.) .....	58	6759	άνεχ. Ροζάριο 2 'Ιουν. δι' Αμδέρσαν
ΔΩΡΙΣ .....	54	6042	άνεχ. Μόντρεαλ 4 'Ιουν. διά Ιειραϊδ
ΔΙΚΟΡΟΝΙΑ (λ.) .....	43	7260	έφθ. Μορμουγκάο 4 'Ιουν.
ΕΒΕΡΕΣΤ (λ.) .....	43	7031	έφθ. Τεργέστην 27 Μαΐου
ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ (λ.δ.) .....	57	13637	διπλής Σουέζ 1 'Ιουν. διά Φάσο
ΕΒΗΚΥΝΘΙΑ .....	44	8247	άνεχ. Ρόπτερνταμ 28 Μαΐου διά Χαμιλτων ('Οντ.)
ΕΙΡΗΝΗ (κ.) .....	13	1486	άργει Πειραιά από 17 'Απρ.
ΕΙΡΗΝΗ .....	29	6941	διπλής Αγ. Βικέντιον 6 'Ιουν. διά Γδύνιαν
ΕΙΡΗΝΗ ΛΑΚ (Λιβάνου) .....	37	5452	έφθ. Λιδρόνων 2 'Ιουν.
ΕΙΡΗΝΗ ΜΠΛΕΣΣΙΓΚ (Λιβάνου) .....	37	5452	άνεχ. Σαφάρκα 8 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΕΙΡΗΝΗ ΣΤΕΦΑΝΟΥ (λ.) (N.A.T.)	43	7161	διπλής Παναμά 27 Μαΐου διά Χαρτεπούλ
ΕΚΑΛΑ (λιβ.) .....	42	7132	άνεχ. Πόρτ Ελιζαμπεθ 6 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΕΚΤΡΙΚ .....	24	4963	άνεχ. Τζιμούτι 31 Μαΐου διά Κουβέτ
ΕΛΛΕΝ .....	29	4931	διπλής Ισράτ Σαιδ 6 'Ιουν. διά Χούλλα
ΕΛΛΕΝ Χ. (δ.) .....	44	13149	έφθ. Κολούμπια ριθερ 9 'Ιουν.
ΕΛΕΝΗ (λ.δ.) .....	36	7820	ε.ε. μεταφοράς Σουέζ
ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΙΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	58	13066	άνεχ. Φάδ 2 'Ιουν. διά Σπέτζιαν
ΕΛΙΣΑΒΕΤ Χ. (λ.δ.) .....	43	7218	διπλής Εσκουμέντης 6 'Ιουν. διά Ν. Όρλεάνην
ΕΛΛΗΝ (Λιβάνου) .....	44	8247	άργει Βαλτεμόρη 18 'Απρ. 1958
ΕΛΛΗΝΑΡΗ (λ.) .....	44	7245	έφθ. Λορέντζο Μαρκές 31 Μαΐου
ΕΛΛΗΝΗΣΠΟΤΟΣ (λ.) .....	25	3320	άνεχ. Οντανας 29 Μαΐου δι' Οσλο
ΕΛΜΙΡΑ (λ.) .....	44	7153	άνεχ. Ν. Ύόρκην 8 'Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
ΕΛΠΙΣ (Λιβάνου) .....	42	7140	άνεχ. Τζιμούτι 1 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΕΜΑΝΣΠΙΕΤΙΤΟΡ .....	26	3503	έφθ. Ριγιέκαν 5 'Ιουν.
ΕΝΤΟΠΑΝ (λ.) .....	42	2842	άργει Χάρρουτις
ΕΝΤΟΥΚΕΙΤΟΡ (λ.) .....	42	6975	άνεχ. Τάν 6 'Ιουν. διά Σλάιτε
ΕΝΤΥ (λ.) .....	41	7222	άνεχ. Κέ.π Τάσον από 12 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ΕΠΟΣ (λ.) .....	44	7245	άνεχ. Αίλ οφ Γκραιν 9 'Ιαν. διά Περο. Κόλπον
ΕΡΙΝΙΟ (Λιβάνου) .....	25	3320	άνεχ. Πενάγκ 8 'Ιαν. διά Γιοκοχάμαν
ΕΣΤΡΕΛΛΑ .....	42	7140	άνεχ. Ρότερνταμ 3 'Ιουν. διά Γκάλθεστων
ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΑ .....	42	2842	έφθ. Κουβέτ 28 Μαΐου
ΕΥΓΕΝΙΑ (λ.) .....	42	6975	άνεχ. Σιράν 8 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ (δ.) .....	54	18730	έφθ. Σιράν 8 'Ιουν. διά Πούντα Καρντόν
ΕΥΓΕΝΙΑ ΝΙΑΡΧΟΥ (λ.δ.) (N.A.T.)	56	30150	άνεχ. Ν. Ύόρκην 3 'Ιουν. δι' Αρούμπαν
ΕΥΘΑΛΑΣΣΟΣ (N.A.T.)	56	7264	άνεχ. Αργοστόλιον από 18 Μαρτ. 1959
ΕΥΠΛΟΙΑ (N.A.T.)	59	9200	έφθ. Νταμάρι 21 Μαΐου
ΕΥΡΥΔΙΚΗ (λ.δ.) .....	58	14606	άργει Πόρτ ντε Μπούκ ρόδας 9 Μαρτ. 1959
ΕΥΡΥΒΙΑΔΗΣ .....	43	7230	άνεχ. Σιράν 8 'Ιουν. διά Εμδεν
ΕΥΡΥΝΟΜΟΣ (λ.δ.) .....	36	9927	έφθ. Αλμιράντε 7 'Ιουν.
ΕΥΡΥΤΥΛΟΣ (λ.δ.) .....	41	7874	έφθ. Μπάκια 2 'Ιουν.
ΕΥΡΥΣΘΕΥΣ .....	45	7224	άργει Σιράν 8 'Ιουν. διά Πολιτείας
ZANE B. Λ. (λ.) .....	43	7282	άνεχ. Ζάν 6 'Ιουν. διά Σλάιτε
ZANNΗΣ (Λιβάνου) .....	42	2881	άνεχ. Κέ.π Τάσον από 12 'Απρ. διά Χόγκ Κόγκ
ZEΟ Γ. (λ.δ.) .....	44	10498	άνεχ. Γιαβάταν 8 'Ιουν. διά Φιλιππίνας
ΖΕΥΦΟΡΣ (λ.) .....	44	4296	άνεχ. Τζάκοσανβιλ 1 'Ιουν. διά Εμδεν
ZINI (λ.δ.) .....	52	12556	άνεχ. Μπάκια 2 'Ιουν.
ZΟΖΙΑΝ (Κοσταρ.) .....	20	7638	άργει Γένοβαν από 15 Φεβρ. 1958
ZΟΥ·ΙΝΤΕΡΖΗ (λ.) .....	45	7212	άνεχ. Ρίο Χέινα 5 'Ιουν. διά Ήν. Πολιτείας

ΗΛΙΑΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ηλίας»	42	7025	έφθ. Γιοκοχάμαν 4 'Ιουν.
ΗΛΙΑΣ ΛΑΙΜΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρδέλλα»	57	10173	εις θέσιν 5.47 B. - 85.21 A. Μαΐου 31 διά Καράτοι
ΘΕΝΚΕΣΓΚΙΒΙΚ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σηπορντ»	44	7250	άνεχ. Λός Αντζελες 28 Μαΐου διά Κάρδιφ
ΘΕΟΓΕΝΝΗΤΩΡ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	43	7050	έφθ. Πειραιά 27 Μαΐου
ΘΕΟΚΥΗΤΟΡ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λουάρκα»	45	7252	έφθ. Βατιμόρον 9 'Ιουν.
ΘΕΟΛΟΓΟΣ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άταλάντα»	38	5825	άνεχ. Χακοδάτην 7 'Ιουν. διά Πουσάν
ΘΕΟΜΑΝΝΑ	(N.A.T.)	έτ. «Φιναύρα»	45	7255	άνεχ. Λός Αντζελες 3 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΘΕΟΠΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	«Τρανσαπάσιφ, Τ.Κ.»	43	7240	άργει Καλάμας από 31 'Ιαν. 1958
ΘΕΟΦΟΡΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Εύτολμια»	43	7176	εις Μόντρεαλ υπό παραλαβήν
ΙΘΑΚΗ		έλληνικά συμφέροντα	22	2057	άργει Κυνδουραν από 12 Αύγ.
ΙΝΤΑΣΤΡΙΟΥΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παταγκόνια»	35	8072	άργει Πέραμα από 1 'Ιουν. 1959
ΙΩΑΝΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Μίλανουέδα»	53	13485	άργει Κιέλον
ΚΑΔΜΟΣ (λ.δ.)		έτ. «Χάρη»	58	13429	διήλθε Παναμά 29 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
ΚΑΙΤΗ Δ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Πατοφίκα»	42	7227	άνεχ. Μπλέφαστ 29 Μαΐου διά N. 'Ορλεάνην
ΚΑΛΛΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρίν Τράνοπορτ»	57	8774	έφθ. Σαλαμάν 6 'Ιουν.
ΚΑΛΗ Λ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ελλ Τρέιντερς»	44	7255	άργει Αμβέροαν από 18 'Ιουν. 1958
ΚΑΛΦΑ		έτ. «Κάλφα»	26	1945	έφθ. Μπουένος "Αύρες 27 Μαΐου
ΚΑΜΠΙΑΝΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουίπα»	43	7257	έφθ. Νεκοτάσα 4 'Ιουν.
ΚΑΝΤΙΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεδάνικ»	53	12897	έφθ. Κολόμπο από 9 Μαΐου
ΚΑΠΕΤΑΝ ΑΝΤΩΝΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Τράνοπορτ»	40	7121	άνεχ. Καμαϊσι 3 'Ιουν. διά Λός Αντζελες
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιάντζα»	56	10015	διήλθε Κων/πολιν 24 Μαΐου διά Νοθορωϊόκην
ΚΑΠΕΤΑΝ ΓΙΑΝΝΗΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	N. I. Νομικός	07	1075	διήλθε Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Μάντζεστερ
ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΣ Π.		έτ. «Αγιοι Ανάργυροι»	41	2866	άνεχ. Λιβερπουλ 10 'Ιουν. διά Φλότγουν
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ	(N.A.T.)	Σιγάλας	28	2407	
ΚΑΠΕΤΑΝ ΜΑΝΩΛΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαγγιόρα»	34	1803	διήλθε Φόρελαντ 7 'Ιουν. δι' Αμβούργον
ΚΑΠΕΤΑΝ ΠΕΤΡΟΣ	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπανο»	43	7281	διήλθε Σουέζ 7 'Ιουν. διά Βαυπόδα
ΚΑΠΕΤΑΝ ΧΑΛΑΡΗΣ (Λιθάνου)	..	έτ. «Μητροφάνης»	24	2060	άνεχ. Ελσίνκι 2 'Ιουν. διά Τόφτε
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρο»	43	7993	έφθ. Μαζάλαν 25 Μαΐου
ΚΑΠΤΑΙΝ ΘΕΟ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ»	41	8325	διήλθε Λάδαντ 9 'Ιουν. δι' Αμοτερνταμ
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΛΑΣ ΣΤΙΝΙΑΣ (λ.δ.)		έτ. «Μάρ Τρέιντ»	45	10523	άνεχ. Σασέμπο 28 Μαΐου (διαταγάς)
ΚΑΠΤΑΙΝ ΝΙΚΟΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κορτέζ»	43	6988	έφθ. Κολόμπο 9 'Ιουν.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΓΟΥΑΙΒ	(N.A.T.)	έτ. «Καρριμπιαν»	44	10750	διήλθε Σαΐντ Ζάν 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΣΤΑΡ (λ.δ.)		έτ. «Μαρίν Στάρ»	44	10436	εις Ρόττερνταμ από 19 Μαρτ.
ΚΑΡΙΜΠΙΑΝ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (λ.)		έτ. «Πλαύμουθ»	43	2861	έφθ. Ν. Υόρκην 4 'Ιουν.
ΚΑΡΡΕΤΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Καρρέτο»	43	7214	άργει Βατιμόρων από 25 Αύγ. 1958
ΚΑΣΣΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7033	έφθ. Καράται 14 Μαΐου
ΚΑΣΣΙΑΝ ΜΑΡΙΝΕΡ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν φελίτσια»	51	10092	έφθ. Σάντος 14 Μαΐου
ΚΑΣΠΙΑΝΑ (λ.)		έτ. «Πανμάρη»	43	7245	"Ιδε: «ΚΑΣΠΙΑΝΝΑ» οπμαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΚΑΣΤΕΛΛΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσσεαν Κάργκο»	57	20564	εις Ρόττερνταμ από 24 'Οκτ.
ΚΕΙΠ ΔΡΕΠΑΝΟΝ		έτ. «Μερίταν»	43	7093	άνεψι Σεπτεμβρίους από 16 Δεκ. 1957
ΚΕΙΠ ΠΑΛΑΜΑΣ	(N.A.T.)	έτ. «Χόρτλαντην»	42	7244	άνεχ. Άμμεροαν 4 'Ιουν. διά Χάμπτον ρόδς
ΚΙΓΚ ΘΗΡΑΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Βόλκανη»	56	20639	διήλθε Σουέζ 4 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΚΙΓΚ ΠΗΛΕΥΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μυρμόδων»	58	20487	εις θέσιν 36.1 B. - 3.20 A. 'Ιουν. 8 διά Περο. Κόλπον
ΚΛΑΣΣΙΚ (λ.)		έτ. «Μπελμάρη»	44	7190	"Ιδε: «ΚΛΑΣΣΙΚΗ» οπμαία ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΚΛΕΑΝΘΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κουντή Γουνίτη»	59	10200	έφθ. Μόζι 7 'Ιουν.
ΚΝΟΖΑ	(N.A.T.)	έτ. «Τράμπη»	43	7248	έφθ. Χάμπτον ρόδς 25 Μαΐου
ΚΝΟΖΑΓΚΑ	(N.A.T.)	έτ. «Ορόγια»	44	7159	έφθ. Οζάκαν 6 'Ιουν.
ΚΟΛΟΥΜΠΕΛΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κολουμπέλλα»	43	7239	άργει Μπρούζες από 2 'Απρ. 1958
ΚΟΜΕΤ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονάρκα»	43	7250	έφθ. Νιού Ουεστμινστερ 6 'Ιουν.
ΚΟΝΑΩΡ		έτ. «Αγκουίλα»	19	2949	έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 'Ιουν.
ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΑΛ (λ.)		έτ. «Σάν Αγκουούτιν»	42	7056	διήλθε Σουέζ 5 'Ιουν. διά Κίναν
ΚΟΡΗ (κορτ.)		έτ. «ΟΞιλιαρ»	41	5173	άνεχ. Λας Πάλμας 26 Μαΐου διά Μπουένος "Αύρες
ΚΟΡΜΟΡΑΝΤ (λ.)		έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Βοστώνην 28 Μαΐου δι' Αμμέροαν
ΚΟΡΝΟΥΑΛΛ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Φιγκουέρας»	56	10567	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 4 'Ιουν. διά Παραμαρίπο
ΚΟΡΦΟΥ ΑΙΓΑΛΑΝΤ	(N.A.T.)	έτ. «Ζίτα»	43	7075	άνεχ. Όζακαν 25 Μαΐου διά Φρημάντλ
ΚΟΣΜΟΠΟΛΙΤΑΝ		έτ. «Κοσμοπόλιταν»	43	7261	έφθ. Μαντράς ρόδς 4 'Ιουν.
ΚΟΥΗΝ	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Εστε»	44	7198	άργει Κυνδουραν από 1 Δεκ. 1957
ΚΡΕΣΤΑ (λ.)		έτ. «Αίλα Γκράντε»	43	7275	έφθ. Μπάναγκαρ 31 Μαΐου
ΚΡΗΝΗΣ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μαρά»	57	24304	άνεχ. Λός Αντζελες 4 'Ιουν. διά Γιοκοχάμαν
ΚΡΙΣΤΙΑΝ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο»	45	7176	άνεχ. Χιούστον 7 'Ιουν. διά Ν. Ορλεάνην
ΚΡΙΣΤΙΑΝ Σ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Λαζιμπήριαν»	56	4031	εις Μόπιλ από 13 Δεκ. 1958
ΚΡΟΝΟΣ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φερνάντο»	41	6756	άνεχ. Τρίνινταν 7 'Ιαν. διά Γεωργία
ΚΥΜΟ (κορτ.)		έτ. «Εσκόριαλη»	44	7292	άργει Κυνδουραν από 31 Μαρτ. 1958
ΚΥΜΟ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κλέρα»	56	24305	άνεχ. Τερέστον 6 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΚΥΠΡΙΝΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Άντρια»	43	6992	άργει Χαλκίδα από 27 Νοεμ. 1957
ΚΥΡΑ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ (Λιθάνου)		έλληνικά συμφέροντα	43	6978	έφθ. Καράται 5 'Ιουν.
ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ (παν.)		έτ. «Σάντα Βαρβάρα»	21	2294	έφθ. Λιοσσάδηνα 4 'Ιουν.
ΚΩΣΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κωντρής»	44	7263	άνεχ. Πόρτ Αλφρεντ 1 'Ιουν. διά Ντεμεράρα
ΚΩΣΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Κοστίκος»	40	2993	έφθ. Μπαντάρ Αμπάς 5 'Ιουν.
ΛΑ ΠΑΛΟΜΑ (ούρουν.)		έτ. «Ναδ. Κομμέριασιλ»	21	1833	εις ταξίδια Πλεύτη
ΛΑΙΔΗΝ ΝΤΟΡΟΥΘ	(N.A.T.)	έτ. «Εργάκα»	53	11262	άνεχ. Πέρο. Κόλπον 20 Μαΐου διά Καβασάκι
ΛΑΡΓΚΟ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ζεργκα»	56	23880	διήλθε Σουέζ 7 'Ιουν. διά Θάσουλη
ΛΕΦΤΡΙΚ (Λιθάνου)		έτ. «Δευτέρι»	43	7176	διήλθε Σουέζ 2 'Ιουν. δι' Ερυθράν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μιραμόντε»	53	13406	διήλθε Εσκουμαΐνς 28 Μαΐου διά Τρίνινταν
ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΒΟΓΙΑΤΣΙΔΗΣ	(N.A.T.)	έτ. «Βίτα»	43	7259	διήλθε Παναμά 1 'Ιουν. διά Λορεντζό Μαρκές
ΛΙΜΠΕΡΤΑΝΤ (παν.)	(N.A.T.)	έτ. «Ατάντικα»	43	7176	διήλθε Παναμά 29 Μαΐου διά Τόκιο
ΛΟΣ ΙΝΚΑΣ (λ.)		έτ. «Γουέστ Ιντιες»	30	1569	άργει Ν. Ορλεάνην από 18 Σεπτ.
ΛΥΡΙΚ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Θηταρ»	43	10428	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 31 Μαΐου διά Μπουφαντέρο
ΛΥΡΗΣ (Λιθάνου)		έτ. «Λύρης»	43	2847	άνεχ. Λονδίνου 27 Μαΐου διά Αρχάγγελον
ΜΑΓΔΑΛΗΝΗ		έτ. «Μπράοντα»	44	7160	άργει Έλευσίν 16 Δεκ. 1957
ΜΑΙΡΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μονρόδια»	49	5685	διήλθε Παναμάν 1 'Ιουν. δι' Ειβονιμάσιο
ΜΑΙΡΗ ΛΟΥ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσασεάνικ Π.Κ.»	58	24065	διήλθε Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΜΑΙΡΗ-ΣΟΦΙΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ασούρρα»	57	8738	διήλθε Παναμά 1 'Ιουν. διά Μπαγκόδηκ
ΜΑΙΜΕΝ (παν.)		έτ. «Μάδτβολη»	18	920	εις Πειραιά 17 'Απρ. (επισκευαι)
ΜΑΝΟΑΙΤΟ (κ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ολμέντο»	43	7210	άνεχ. Λορεντζό Μαρκές 6 'Ιουν. διά Κολόμπο
ΜΑΝΤΙΚΟΣ (Λιθάνου)		έτ. «Ζαννίχι»	45	3549	άνεχ. Δα Γκουλέτ 8 'Ιουν. διά Καλαί
ΜΑΝΤΙΣΟΝ ΜΠΕΛΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάντισον»	44	7216	άνεχ. Γιοκοχάμαν 28 Μαΐου διά Μπουεναβεντούρα
ΜΑΝΤΡΙΚΙ (Λιθάνου)		έτ. «Εστερέλλα Μπλάγκα»	43	7255	άνεχ. Μόζι 6 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΝΧΑΤΤΑΝ (λ.)		έτ. «Μπλάχια Σαλίνας»	44	7072	άνεχ. Τάιν 8 'Ιουν. διά Κόλπον Μεξικού
ΜΑΟΥΝΤ ΟΡΘΡΥΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Φελίτσια»	43	7050	έφθ. Τοιταγκόκ 7 'Ιουν.
ΜΑΟΥΝΤ ΙΘΩΜΗ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Παρανάλτο»	43	7189	άνεχ. Κόμπε 28 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΜΑΡΑΦΩΝ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Κάργκο»	57	20564	άνεχ. Μπασόναρ 10 'Ιουν. διά Γερμανίαν
ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Σάδουθερ Κρός»	44	7289	έφθ. Μορμουγκάο 1 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΑ (παν.)		έτ. «Μαγκλιθέρας»	45	8965	έφθ. Μορμουγκάο 5 'Ιουν.
ΜΑΡΙΑΝΝΙΝΑ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτ. «Άρκουλη»	38	5548	έφθ. Πειραιά 2 'Ιουν.
ΜΑΡΙΕΤΤΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέλ Νόρτε»	56	20207	εις μεταφοράς Σουέζ
ΜΑΡΙΕΤΕΡΝΤΑ (λ.)		έτ. «Μαριψτάλγκα»	43	8046	διήλθε Πιεραϊτάρ 24 Μαΐου διά Μπούφιγκτων
ΜΑΡΙΒΙΚΙ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάρικ»	40	5147	έφθ. Τούρμπο 30 Μαΐου
ΜΑΡΙΜΠΛΑΝΚΑ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Αρκουλ»	43	7263	άργει Αύγουσταν από 16 Μαΐου 1958
ΜΑΡΙΝΕΓΚΡΑ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μάροαλλ»	44	7212	άνεχ. Σικάγον 3 'Ιαν. διά Μάντζεστερ
ΜΑΡΙΧΩΡΑ (λιθ.)		έτ. «Μάροαλλ»	44	7212	άνεχ. Ντάρμπουν 24 Μαΐου διά Μόζι
ΜΑΡΟΥΚΛΑ (Λιθάνου)		έτ. «Τράνοπορτ»	44	7251	άργει Πόρτ ντε Μπουκ από 24 Φεβρ. 1959
ΜΑΡΣΕΛ Λ.	(N.A.T.)	έτ. «Ορίενταλ»	17	2042	άνεχ. Σιγκαπούρη ρόδς 6 'Ιουν. διά Χόγκ Κόγκ
ΜΑΣΕΤΕΡ ΜΙΧΑΗΛ (λ.δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Κόδμικ»	55	23871	άνεχ. Ράς Τανουρά 4 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΜΑΣΕΤΕΡ ΚΟΜΗΝΟΣ Κ.	(N.A.T.)	έτ. «Μίνωας»	27	2457	άνεχ. Βιζαγκόπατναν 7 'Ιουν. διά Κόλπον
ΜΑΣΕΤΕΡ ΝΙΚΥ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νίκη»	44	7232	άνεχ. Ν. Υόρκην 26 Μαΐου διά Γενοβδαν
ΜΑΣΕΤΕΡ ΠΗΤΕΡ (δ.)	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπό»	54	18763	έφθ. Πολέρμο 3 'Ιουν.
ΜΑΣΕΤΕΡ ΦΟΥΑΝΤ Κ. (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμπ»	20	1512	άνεχ. Πειραιά 13 'Ιουν. διά Ρουμανίαν
ΜΑΤΩΔΙΟΣ (όνδ.)	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Πασίφικ»	43	7176	διήλθε Παναμά 31 Μαΐου διά Τόκιο
ΜΑΧΗΤΗΣ (λ.)	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνιβέρσαλ»	57	8855	έφθ. Νιούκασ

ΜΕΛΙΝΤΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάικα» .....	45	7254	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 25 Μαΐου 1959
ΜΕΛΙΤΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλπεργκας» .....	57	11691	ἀνεχ. Φάσι 6 'Ιουν. δι' Ιαπωνιαν
ΜΕΛΟΝΤΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λινάρες» .....	44	7154	διπλήθε Παναμά 27 Μαΐου δι' Ιαπωνιαν
ΜΕΜΟΡΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πανεξίτο» .....	43	10509	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 24 Δεκ.
ΜΕΡΚΙΟΥΡΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αστούριας» .....	59	21000	ἀνεχ. Μπαντάρ Μασύρ 29 Μαΐου διὰ Γερμανιαν
ΜΕΡΑΙΝ (λιβ.) .....		έτ. «Σάν ν Πέντρο» .....	45	7190	ἀνεχ. Μόντρεαλ 7 'Ιουν. δι' Αγγλιαν
ΜΕΡΣΙΝΙΑΙ (λιβ.) .....		έτ. «Νόρθ Γουρόπο» .....	41	6728	ἔφθ. Κουβέτ 7 'Ιουν.
ΜΙΝΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Καστέλλα» .....	56	21090	διπλήθε Σουεζ 9 'Ιουν. διὰ Περο. Κόλπον
ΜΙΝΩΤΑΥΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Η. Κορντόμπα» .....	43	7228	ἀνεχ. Γιαδάταν 29 Μαΐου διὰ Βαγκούθερ
ΜΙΧΑΗΛ Α. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαιν Μικέλι» .....	29	2666	ἔφθ. Οζάκαν 5 'Ιουν.
ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φορμεντάτορ» .....	56	8390	διπλήθε Ντόρερ 10 'Ιουν. διὰ Χούλλ
ΜΙΧΑΗΛ Κ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ταλαδέρ Κομπάνια» .....	56	7906	ἀνεχ. Οζάκαν 27 Μαΐου διὰ Κουβέτ
ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΡΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεόνικ Πετρόλεουμ» .....	58	22129	διπλήθε Παναμά 3 'Ιουν. διὰ Μαρακαΐμπο
ΜΙΧΑΗΛ Δ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν ν Αντρες» .....	53	11289	ἔφθ. Καρθαγένην 3 'Ιουν.
ΜΟΝΤΕΛΛΑΝΟ (δ.) .....		έτ. «Ιντερνάριοναλ» .....	57	12683	ἔφθ. Εμδεν 4 'Ιουν.
ΜΠΑΖΙΑ II (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντιέγκο» .....	45	7176	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 12 'Ιουν. διὰ Καράτοι
ΜΠΑΡΜΠΑ ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεγκούριτας» .....	55	9922	ἀνεχ. Σεμαίνους 6 'Ιουν. διὰ Βαγκούθερ
ΜΠΑΤΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Φροντέρα» .....	56	10661	ἄργει Ντωντέ απὸ 12 Σεπτ. 1958
ΜΠΕΤΑΒΙΣΤΑ (λιβ.) .....		έτ. «Μπετακρούζ» .....	44	7340	ἄργει Ντωντέ απὸ 18 'Ιουν. 1958
ΜΠΕΤΑΜΑΡ (λιβ.) .....		έτ. «Γκαραγουσιάν» .....	42	7803	ἄργει Μασσαλίαν απὸ 17 Σεπτ. 1957
ΜΠΡΟΔΑΕΡ ΤΖΟΡΤΖ (λ.) .....		έτ. «Σάντα Βαρθάρα» .....	16	3528	ἄργει Κυνόσουραν ἀπὸ 8 Δεκ. 1957
ΜΥΚΟΝΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Άριστα» .....	43	7176	ἀνεχ. Μοντεδίδε 6 'Ιουν. διὰ Νεκοτοέα
ΜΥΡΤΟ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τόζα» .....	18	2297	ἄργει Κυνόσουραν ἀπὸ 3 Νοεμ. 1957
ΝΑΒΑΡΙΝΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ιντάλγκο» .....	57	9990	ἀνεχ. Χιούστον 8 'Ιουν. διὰ Γδύνιαν
ΝΑΒΙΝΤΑΝΤ .....		έτ. «Σάν Ρόκκο» .....	25	4949	ἔφθ. Γένοβαν 7 'Ιουν.
ΝΑΠΙΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Στάρ» .....	57	23690	ἀνεχ. Ν. Υόρκην 4 'Ιουν. διὰ Σιδώνα
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΓΙΟΥΝΙΤΥ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόγια» .....	43	8500	ἀνεχ. Βικτωρίαν 1 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΑΟΥΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ» .....	56	9970	διπλήθε Παναμά 9 'Ιουν. (διαταγάς)
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΠΡΕΣΤΙΓΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιάννα» .....	57	10044	ἔφθ. Βικτωρίαν 7 'Ιουν.
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΣΕΡΒΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ» .....	43	8513	ἀνεχ. Αν. Φραγκίκον 4 'Ιουν. διὰ Μαντράς
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΤΡΕΓΙΝΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νάσιοναλ» .....	43	8490	ἀνεχ. Τρινίνταντ 2 'Ιουν. διὰ Πιομπίνο
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΑΥΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο» .....	43	8479	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουν. διὰ Πουέρτο Όρνταζ
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αλμάγκρο» .....	43	8393	διπλήθε Αγ. Βικέντιον 31 Μαΐου διὰ Βικτωρίαν
ΝΑΣΙΟΝΑΛ ΧΟΠ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντριθόπορ» .....	43	8428	ἀνεχ. Βικτωρίαν 3 'Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
ΝΕΑ ΤΥΧΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αχιλλεος» .....	58	12624	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδι 31 Μαΐου διὰ Αρούμπαν
ΝΕΑΠΟΛΙΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μάργυρωντ» .....	58	24068	διπλήθε Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διὰ Βιλελμούχφεν
ΝΕΔΙ (Λιβάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Άλτις» .....	42	7227	ἀνεχ. Μπαχρέτιν 30 Μαΐου διὰ Λορέντζο Μαρκές
ΝΕΛΛΑ .....		έτ. «Νέλλα» .....	38	4996	ἔφθ. Βενετίαν 22 Μαΐου
ΝΕΦΕΛΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πολάρις» .....	58	24256	διπλήθε Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΝΗΜΕΡΤΗΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πέργκο» .....	52	11267	ἀνεχ. Στανλόου 1 'Ιουν. διὰ Βενεζουέλαν
ΝΙΚΟΛΑΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλεουμ» .....	53	12395	ἀνεχ. Κουίντερο Μπαίν 5 'Ιουν. διὰ Καλέτα Κλαρέντοια
ΝΙΚ. Α. ΜΑΣΤΡΑΝΤΡΕΑΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάντα Μαρίνα» .....	18	2447	ἔφθ. Βαλέριθιαν 8 'Ιουν. (διὰ Φιλαδέλφειαν)
ΝΙΚΟΛΑΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ασσίμιο» .....	44	7255	διπλήθε Μπρονιόποτελ 5 'Ιουν. διὰ Μπουένος "Αύρες
ΝΙΚΟΛΑΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λειβάδια» .....	43	7121	εις Γδύνιαν 27 Μαΐου
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πιονίρ» .....	37	7991	ἄργει Σύρουν ἀπὸ 28 'Ιουν. 1959
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Σ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαρεάντε» .....	43	7255	ἔφθ. Ρεοίφε 6 'Ιουν. (διὰ Κεύλαννην)
ΝΙΚΟΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Αζόρες» .....	45	7003	ἀργει Ντάρτμουθ ἀπὸ 1 'Ιουλ. 1959
ΝΙΚΟΣ Σ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρικοντίνενταλ» .....	44	7180	ἔφθ. Πόιντ ά' Πίτρ 3 'Ιουν.
ΝΙΚΤΡΙΚ (Λιβάνου) .....		έτ. «Εστέρλα Μπλάγκα» .....	44	7294	ἀνεχ. Μπουένος "Αύρες 23 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
ΝΟΕΜΙ (λ.) .....		έτ. «Σάν ν Νικόλας» .....	36	5061	ἔφθ. Μπανιόλι 4 'Ιουν.
ΝΟΝΑ ΜΑΡΩ (δ.) .....		έτ. «Παναμ. Γιουρόπα» .....	28	6857	εις μεταφορας 'Ερυθράς - Αιγύπτου
ΝΟΡΔΕΡΝ ΒΕΝΤΣΙΑΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σπιπύκη» .....	44	10650	εις Αμβούργον (έπισκευα)
ΝΟΡΔΕΡΝ ΗΓΚΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα» .....	55	18210	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Σεπτ.
ΝΟΡΘ ΜΟΝΑΡΧ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα» .....	52	12029	ἀνεχ. Ν. Υόρκην 6 'Ιουν. διὰ Λάς Πιέντρας
ΝΟΡΘ ΠΡΙΝΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πετρόλερα» .....	42	7251	διπλήθε Πόρτ Σαιδ 6 'Ιουν. διὰ Λαδούεντ
ΝΟΡΛΑΝΤΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Σιλίετ» .....	43	7176	ἄργει Ελευσίνα 17 Απρ. 1958
ΝΟΥΕΒΑ ΕΣΠΕΡΑΝΤΖΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Φάραλον» .....	44	7061	ἔφθ. Λιβερόπουλ 2 'Ιουν.
ΝΟΥΤΣΙ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπέρ. Φράιτερ» .....	53	12577	ἀνεχ. Σαν 'Αντώνιο 6 'Ιουν.
ΝΤΑΡΝΙ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάντεντ Κρός» .....	56	10545	ἀνεχ. Καμπάνα 17 Μαΐου διὰ Πουέρτο λὰ Κρούζ
ΝΤΕΒΩΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Βιλλανόνεβο» .....	58	13545	ἀνεχ. Νόταρντον 3 'Ιουν. διὰ Κάσσα Αίλαντς
ΝΤΕΛΟΪΚ ΗΓΚΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σεπ Έντερπράζ» .....	59	12800	διπλήθε Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διὰ Μακάου
ΝΤΕΛΟΪΚ ΟΡΑΚΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νόρδερν Σηγουσιάν» .....	58	10396	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδι 5 'Ιουν. δι' Ιταλίαν
ΝΤΕΡΜΠΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πούροιν» .....	13	1951	ἔφθ. Πόρτ Αλφρεντ 7 'Ιουν.
ΟΙΑ (Λιβάνου) .....		έτ. «ΟΙα» .....	11	1881	ἀνεχ. Πειραιᾶ 12 'Ιουν. δι' Αντεν
ΟΛΓΑ (Λιβάνου) .....		έτ. «Ολιομαν» .....	43	7199	διπλήθε "Ελαινορ" ἀπὸ 11 Μαΐου διὰ Μούρμανοκ
ΟΛΓΑ ΜΙΝΑΚΟΥΛΗ (λ.) .....		έτ. «Σάν Άντόνιο» .....	43	7051	ἀνεχ. Σιγκαπούρην ρόδι 30 Μαΐου διὰ Μουρόπαν
ΟΛΚΑΤ (λ.) .....		έτ. «Καρμέλο» .....	43	2875	εις Σουρμπάνια ἀπὸ 3 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Τραναολάντικα» .....	53	17362	διπλήθε Γιβραλτάρ 8 'Ιουν. διὰ N. Υόρκην
ΟΛΥΜΠΙΚ Α'ΙΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	54	13665	ἄργει Φερρόλ ἀπὸ 3 Απρ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΛΕΥ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	54	13652	ἀνεχ. Μπουένος "Αύρες 3 'Ιουν. διὰ Σάντος
ΟΛΥΜΠΙΚ ΒΑΛΟΥΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	54	20453	ἀνεχ. Μπαντάρ Μασύρ 6 'Ιουν. διὰ Γαέταν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΚΕ'ΙΜΣ (τάνκερ) .....		έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	48	11379	"Ιδε: «ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ» ώς μετωνομάσθη
ΟΛΥΜΠΙΚ ΓΟΥΓ'ΙΝΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	54	14047	ἀργει Ελευσίνα ἀπὸ 27 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΗΓΚΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αρ. Ωνάσον» .....	58	27600	ἔφθ. Ν. Υόρκην 3 'Ιουν. (διαταγάς)
ΟΛΥΜΠΙΚ ΘΑΝΤΕΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	50	17791	εις Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΚΛΑΟΥΝΤ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	53	14221	ἀνεχ. Φιλαδέλφειαν 6 'Ιουν. δι' Αμμουαίν Μπαίν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑ'ΙΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λιμπερτούς» .....	53	14009	ἔφθ. Ητάχαμ 9 'Ιουν. διὰ Κιουρασάο
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΑΟΥΡΕΛ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	49	17792	ἀνεχ. Γιοκοχάμαν 8 'Ιουν. διὰ Ταιμπά
ΟΛΥΜΠΙΚ ΛΕ'ΙΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	54	13678	ἀνεχ. Ναγκόγια 2 9 Μαΐου διὰ Κολούμπια
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΟΥΝΤΕΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	53	13660	άργει Κυνόσουραν ἀπὸ 30 'Ιουλ. 1958
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ .....	(N.A.T.)	έτ. «Κορριέντες» .....	45	10448	ἔφθ. Τεργεστόν 23 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΙΖ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	54	13934	ἀνεχ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου δι' Αντεν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΜΠΡΟΥΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	55	13709	διπλήθε "Ελαινορ" ἀπὸ 11 Μαΐου διὰ Μούρμανοκ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΝΤΕ'ΙΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	54	13713	ἀνεχ. Φερρόλ ἀπὸ 3 Απρ. 1959
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΙΜΠΟΟΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	55	13934	άργει Σαντιάγο 9 'Ιουν. δι' Αμμουαίν Μπαίν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΓ'ΙΝΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μοντέρευ» .....	59	23300	ἀνεχ. Τρινίνταντ 17 Μαΐου διὰ Πούντα Καρντόν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	59	25000	ἀνεχ. Περο. Κόλπον 5 'Ιουν. διὰ Γιβραλτάρ
ΟΛΥΜΠΙΚ ΡΟΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	54	13665	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 17 Φεβρ. 1959
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΑΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάουθ Ατλαντικ» .....	55	18790	διπλήθε Βαλτιμόρην ἀπὸ 6 Δεκ.
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΚΑ'Υ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	55	13934	άργει Φερρόλ ἀπὸ 9 'Ιουν. 1959
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΠΑΛΕΝΤΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	54	20955	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 9 'Απρ. 1959
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΝΟΟΥ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	54	13665	ἀνεχ. Πουέρτο λὰ Κρούζ, ἀπὸ 8 Μαΐου δι' Αργεντινήν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΑΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	49	17792	ἀνεχ. Πουέρτο λὰ Κρούζ, ἀπὸ 11 Μαΐου διὰ Πρόδιντενς
ΟΛΥΜΠΙΚ ΣΤΟΡΜ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Πάλμας» .....	54	14047	εις Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Μαΐου
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΟΡΤΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	49	17792	διπλήθε Σουεζ 9 'Ιουν. διὰ Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΛΕΝΤΖΕΡ (N.A.T.)		έτ. «Μονρόδια Τρανσοπορτ» .....	59	37958	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 5 'Ιουν. διὰ Φιλαδέλφειαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΤΣΑΜΠΙΟΝ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικο» .....	59	38000	διπλήθε Σουεζ 9 'Ιουν. διὰ Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΑΛΚΟΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	58	27602	ἀνεχ. Σουεζ 1 'Ιουν. διὰ Περο. Κόλπον
ΟΛΥΜΠΙΚ ΦΛΕ'ΙΜ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ολύμπικ Οίλλ» .....	50	17791	ἔφθ. Αγ. Φραγκίκον 9 'Ιουν.

ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΙΛΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ολυμπικ "Οιλ" ..... 54	13580	άνεχ. Βαλτιμόρην 3 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΟΛΥΜΠΙΚ ΧΟΝΟΡ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μουνσαδάντο» ..... 54	20611	έφθ. Σουεζ 6 'Ιουν.
ΟΛΥΜΠΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μονοβάρ» ..... 43	7028	άργει Ρίζερ Μπλακουώτερ από 22 Δεκ. 1957
ΟΜΗΡΟΣ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μιραφλόρες» ..... 27	8627	άργει 'Αμπούρων από 13 Αύγ. 1957
ΟΜΝΙΟΥΜ ΚΕΡΡΙΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ομνιούμ Κέρριερ» ..... 43	8195	έφθ. Σάντος 2 'Ιουν.
ΟΜΝΙΟΥΜ ΠΑΙ·ΩΝΗΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ομνιούμ» ..... 43	10351	άνεχ. Βικτωρίαν (Βραζ.) 9 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΟΜΝΙΟΥΜ ΦΡΑΙΤΕΡ	(N.A.T.)	έτη. «Ομνιούμ Φράιτερ» ..... 44	8484	έφθ. Ροζάριο 23 Μαΐου
ΟΠΟΡΤΣΙΟΥΝΤΙ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Λά 'Εμπρέσσα» ..... 56	21090	άνεχ. Περα. Κόλπον 2 'Ιουν. διά Λάδσεντ
ΟΡΕΜΑΡ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Πάναμαρ» ..... 34	7825	έφθ. Σάν 'Αντάνιο 7 'Ιουν.
ΟΡΙΚΟ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ορίζα» ..... 58	12667	άνεχ. Γιουκαίσι 12 Μαΐου διά Μίρι
ΟΣΕΑΝ ΔΑΦΝΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Νόρλο» ..... 43	7211	άργει 'Αγ. Φραγκίσκον από 2 'Απρ. 1958
ΟΣΕΑΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Τραναόδεαν Τάνκερς» ..... 53	12065	άνεχ. Βαλτιμόρην 29 Μαΐου διά Βενεζουέλαν
ΟΣΕΑΝ ΝΙΜΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Οσεαν Τρ.» ..... 44	7254	άργει Βαλτιμόρην από 5 'Ιουν. 1958
ΟΣΕΑΝ ΡΑΓΚΕΡ	(N.A.T.)	έτη. «Σπριγκόλαλ» ..... 43	7210	έφθ. Σάν Ζουάν (Π.Ρ.) 5 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΡΗΦΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ρήφερ» ..... 36	3891	εις Τάμπαν από 24 Μαρτ.
ΟΣΕΑΝ ΡΟΒΕΡ	(N.A.T.)	έτη. «Πασιφίκ "Οσεαν» ..... 44	7246	άνεχ. Τοιταγκόν 23 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
ΟΣΕΑΝ ΣΕΝΙΕΡ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτη. «Ούλτραμαριν» ..... 56	10015	έφθ. Κόμπε 5 'Ιουν.
ΟΣΕΑΝ ΣΗΘ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Χάνοβερ» ..... 45	7211	άνεχ. Λος 'Αντζελες 15 Μαΐου διά Γιοκοκάμαν
ΟΣΕΑΝ ΣΚΙΠΠΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Χάνοβερ» ..... 43	7256	διπλής Παναμά 4 'Ιουν. διά Κόμπε
ΟΣΕΑΝ ΣΤΕΝΝΥ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Οσεαν» ..... 52	11349	άνεχ. Καιμάνα 12 Μαΐου διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΟΥΑΙΤ ΗΓΚΛ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Τραναόδεαν» ..... 42	7192	διπλής Μπρόνουμποτελ 31 Μαΐου διά Κόλπον Μεζικού
ΟΥΑΙΤ ΚΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ούάιτ Κρός» ..... 43	7170	έφθ. Τόκιο 8 'Ιουν.
ΟΥΑΙΤ ΣΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ούάιτ Σή» ..... 43	7167	άνεχ. Αγ. Φραγκίσκον 25 Μαΐου διά Τόκιο
ΟΥΑΙΤ ΣΤΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ούάιτ Στάρ» ..... 44	7248	άνεχ. Γιαθάταν 9 'Ιουν. δι' 'Ιννοσίμα
ΟΥΡΑΝΑ .....	(N.A.T.)	έτη. «Ντιάμοντ» ..... 09	2890	έφθ. Γένοβαν 6 'Ιουν.
ΟΥΡΑΝΙΑ .....	(N.A.T.)	έτη. «Λά Πλάτα» ..... 43	7265	έφθ. Πειραιᾶ 12 'Ιουν.
Π. ΠΡΕΚΛΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Πανώρα» ..... 43	7228	έφθ. Μπαντάρ Μασούρ 8 'Ιουν.
ΠΑΛΜΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μπάξια Σαλίνας» ..... 43	7081	άργει 'Ελευσίνα από 6 Φεβρ. 1958
ΠΑΜΙΤ (Λιθάνου)	.....	έτη. «Πάντρε» ..... 42	2873	έφθ. Καλκούτταν 7 'Ιουν.
ΠΑΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Άριας» ..... 56	10486	έφθ. Χακοδάτην 3 'Ιουν.
ΠΑΝΑΓΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Πόρτο Αλέγκρε» ..... 56	16009	διπλής Σουεζ 4 'Ιουν. διά Κόμπε
ΠΑΝΑΓΙΑ ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ	(N.A.T.)	έτη. «Κασάγια» ..... 58	10659	διπλής Παναμά 30 Μαΐου δι' 'Ιαπωνίαν
ΠΑΝΑΓΙΑ Τ. (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Πασιφίκ Ράλερ» ..... 42	9240	άνεχ. Μοντεβίδεο 6 'Ιουν. διά Βικτωρίαν
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΣΥΛΑΣ	(N.A.T.)	έτη. «Άντάριος» ..... 44	7253	άνεχ. Βαλτιμόρην 8 'Ιουν. διά Σαβάνναν
ΠΑΝΤΕΛΗΣ Α. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτη. «Λέμαρτ» ..... 54	15841	έφθ. Ρόττερνταμ 7 'Ιουν.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα ..... 30	996	έφθ. Κύνη πολίν 7 'Ιουν.
ΠΑΝΤΟΚΡΑΤΩΡ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Πιό Χόντο» ..... 43	8474	άνεχ. Βικτωρίαν 7 'Ιουν. διά Βαλτιμόρην
ΠΑΝΤΡΕ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Εστέρελλα» ..... 20	2734	άνεχ. Σουραμπάγια 15 Μαΐου διά Τεμπιλάχαν
ΠΑΠΥΡΑ Μ. (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτη. «Στύλια» ..... 36	1974	άργει Πέραμα πολ. 28 Μαρτ. 1958
ΠΑΡΔΑΛΙΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Παρδαλίνα» ..... 43	7257	άνεχ. Σιγκαπούρη πόδις 1 'Ιουν. διά Μπελαθάν
ΠΑΡΚΟΡΑΔΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Κοράλ» ..... 30	3727	άργει Χάμπτον πόδις 5 Δεκ. 1958
ΠΑΡΜΑΡΙΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μαρίνα» ..... 43	6721	άνεχ. Ματαντί 27 Μαΐου
ΠΑΣΙΩΙΚ ΛΗΝΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Πασιφίκ Γιούνιον» ..... 44	10297	έφθ. Κολούμπια πόδις 3 'Ιουν.
ΠΑΣΙΩΙΚ ΣΚΙΠΠΕΡ	(N.A.T.)	έτη. «Πιούνιτεν Ο.Μ.Κ.» ..... 25	6605	έφθ. Μορμουγάδο 7 'Ιουν.
ΠΑΥΛΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτη. «Χάλκοφιλ» ..... 43	2881	άνεχ. Αμοτερνταμ 21 Μαΐου δι' 'Αρχάγγελον
ΠΕΛΟΠΙΔΑΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτη. «Πελοπίδας» ..... 43	5221	έφθ. Μαντράς πόδις 31 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΑΓΓΑΝΤ .....	(N.A.T.)	έτη. «Καρρέτο» ..... 43	7139	έφθ. Βαγκούθερ 7 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΚΑΙΠΠΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μονρόδια» ..... 60	8860	έφθ. Κόρπους Κριστί 31 Μαΐου
ΠΕΡΑ ΚΡΗΚ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μονρόδια» ..... 58	8466	έφθ. Είδινομάσιο 4 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΜΠΗΤΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	N. Γ. Λιθανός .....	58	άνεχ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου διά Γκάλθεστων
ΠΕΡΑ ΡΙΒΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μονρόδια» ..... 58	13581	έφθ. Ραβένναν 6 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΣΤΟΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μονρόδια» ..... 56	8001	έφθ. Λάς Πάλμας 1 'Ιουν.
ΠΕΡΑ ΣΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μονρόδια» ..... 57	7977	άνεχ. Οζάκαν 23 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΠΕΡΑ ΧΑΟΞΕΝ (λιθ.)	(N.A.T.)	έτη. «Μονρόδια» ..... 59	8700	διπλής Παναμά 8 'Ιουν. διά Καναρίους
ΠΗΝΕΛΟΠΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ελλήποντος» ..... 45	6712	έφθ. Ταμπικο 20 Μαΐου
ΠΙΟΝΕΡ .....	(N.A.T.)	έτη. «Ντέλ "Εστε» ..... 44	7190	έφθ. Χιούστον 6 'Ιουν.
ΠΛΑΝΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ορένς» ..... 43	7228	έφθ. Πόρτ Σαιδ 9 'Ιουν.
ΠΛΟΒΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μπάξια Σαλίνας» ..... 45	7067	άργει Μπρούζες από 28 Απρ. 1958
ΠΟΘΟΥΛΑ II (παν.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Σιέτε Μάρς» ..... 43	2016	έφθ. Λειζέδας 7 'Ιουν.
ΠΟΦΦΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Πόθος» ..... 16	1999	άνεχ. Μπανιόλα 21 Μαΐου διά φίλιπθιλλ
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Γ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Βάλ ντι Κομπάρε» ..... 57	8549	έφθ. Ιλίδιο 3 'Ιουν.
ΠΟΛΥΖΕΝΗ Κ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ατλάντα Μαρίτιμα» ..... 57	9167	διπλής Παναμά 17 Μαΐου διά Κόμπε
ΠΟΠΗ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Οσεαν Γουαίνς» ..... 38	2561	έφθ. Κάλις 5 'Ιουν. (διά Πειραιά)
ΠΟΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Κάζα Μπλάγκα» ..... 43	7273	άνεχ. Ντόρμπαν 26 Μαΐου δι' 'Αργεντινήν
ΠΟΣΕΙΔΩΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ρέντ Κάννον» ..... 43	10576	άνεχ. Πουέρτο λά Κρούζ 4 'Ιουν. διά Πόρτ "Εθεργκλαντ
ΠΟΥΚΟΥΑΤ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Πουκού» ..... 36	7104	άργει Ντάρτουμονθ από 11 Απρ. 1958
ΠΡΑΝΤΟ	.....	Π. Γ. Κοτταρόπουλος .....	19	άργει Μασσαλίαν από 26 Νοεμ. 1957
ΠΡΑΞΙΤΕΛΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα ..... 43	2737	έφθ. Οζάκαν 3 'Ιουν.
ΠΡΟΜΑΧΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μαρενκάντο» ..... 59	13000	άνεχ. Ήστχαμ 5 'Ιουν. διά Κιουρασάο
ΠΡΟΠΟΝΤΙΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ελλήποντος» ..... 43	7128	έφθ. Μορμουγάδο 18 Μαΐου
ΡΑΓΚΕΡ .....	(N.A.T.)	έτη. «Ντέλ "Εστε» ..... 44	7192	έφθ. Αμέρεραν 31 Μαΐου
ΡΑΝΝΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Λίγκουε» ..... 57	23693	άνεχ. Σιδώνα 8 'Ιουν. διά Ν. Υόρκην
ΡΑΖΟΛΙΟΥΤ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ιντερμαρεϊκάνα» ..... 59	14000	άνεχ. Αίγανη 1 'Ιουν. διά Τεργέστων
ΡΙΟ ΛΑΤΟ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ντέρνα» ..... 44	7194	άνεχ. Ιού Ούεστμινστερ 4 'Ιουν. διά Νανάιμπο
ΡΙΟΝ (παν.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Νέστωρ» ..... 43	6993	έφθ. Κολκούτταν 9 'Ιουν.
ΡΙΤΖΕΦΙΕΑΝΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Άλτα» ..... 45	12813	άνεχ. Γιοκοχάμαν 1 'Ιουν. διά Ταιμπά
ΡΟΔΟΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ριτζέφιελντ» ..... 45	7217	άνεχ. Βρέμπην 4 'Ιουν. διά Μπατόν πούζ
ΣΑΙΝ ΤΖΩΝ .....	(N.A.T.)	έτη. «Ορίεντ» ..... 43	7244	άνεχ. Πούλο Μπούκον 13 Μαΐου διά Ντάρεν
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτη. «Σαιντ» ..... 44	7176	άνεχ. Ταμπικο 7 'Ιουν. δι' 'Αμοτερνταμ
ΣΑΙΝΤ ΑΝΤΩΝΥ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτη. «Σαιντ - Αντωνυ» ..... 40	5468	άνεχ. Ροζάριο 29 Μαΐου δι' 'Αμερέραν
ΣΑΙΛΑΜΜΑΝΝΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Στανχίλλα» ..... 45	2895	άνεχ. Χαδάνναν 27 Μαΐου διά Βίτα
ΣΑΛΑΜΑΤ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Στάνχαλ» ..... 30	4105	άνεχ. Κιουρασάο 5 'Ιουν. δι' 'Αρούμπαν
ΣΑΛΑΜΣΤΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Τζόχαλ» ..... 44	2844	άνεχ. Αμπανταν 27 Μαΐου (διαταγάς)
ΣΑΝ ΖΟΥΑΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Οσεαν» ..... 44	10509	άργει Σπέτζιαν από 2 'Ιαν. 1958
ΣΑΝ ΝΙΚΟΛΑΣ .....	(N.A.T.)	έτη. «Γιαβίζα» ..... 23	5372	άργει Κυνόσουραν από 16 Αύγ. 1958
ΣΑΝ ΠΑΜΠΛΟ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ατλαντικά» ..... 44	10546	άργει Σπέτζιαν από 8 'Οκτ. 1957
ΣΑΝ ΣΕΣΕΤ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Φοίνιξ» ..... 43	7259	άργει Μπρούζες από 17 Απρ. 1958
ΣΑΝΤΑ ΑΝΝΑ .....	(N.A.T.)	έτη. «Άλλερτστα» ..... 44	7238	έφθ. Σαντιάγκο 8 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΜΑΝΤΡΕ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Σάν Μαρίτιμα» ..... 44	7210	άνεχ. Μανιλά 3 'Ιουν. δι' 'Ην. Πολιτείας
ΣΑΝΤΑ ΜΑΡΙΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Σαίν Τζών» ..... 44	7207	διπλής Παναμά 3 'Ιουν. δι' 'Ιαπωνίαν
ΣΑΝΤΑ ΡΟΖΑ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Σάντα Μαρία» ..... 56	9966	έφθ. Κόμπε 9 'Ιουν.
ΣΑΝΤΑ ΦΕ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Σάντα Φέ» ..... 43	7284	άνεχ. Μοντεβίδεο 30 Μαΐου διά Τσάναραλ
ΣΑΝΝΗ ΜΗΝΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Γκρόφο Σ.» ..... 45	10655	άνεχ. Γιοκοχάμαν 6 'Ιουν. δι' 'Αιδί
ΣΑΝΝΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου)	(N.A.T.)	έτη. «Μέντ» ..... 36	1988	έφθ. Πειραιά 11 'Ιουν.
ΣΑΟΥΘΕΡΝ ΗΓΚΛ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα ..... 44	10743	άργει Πειραιά από 27 'Απρ.
ΣΑΠΩΦ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Τέρμαρ» ..... 44	7200	άνεχ. Τρίνινταντ 31 Μαΐου διά Πόρτ "Αλφρεντ
ΣΕΓΚΟΒΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Πασιφίκα Μαρίνα» ..... 45	10705	άργει Πειραιά από 16 'Απρ.
ΣΕ·Ι·ΧΗΣ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα ..... 40	7304	όηπλε Τιραλτάρ από 10 'Απρ. δι' 'Ατλαντικόν
ΣΕΝΙΟΡ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έλληπνικά συμφέροντα ..... 22	3084	άνεχ. Ακκρα 5 'Ιουν. διά Βινέμπα
ΣΗ ΑΓΓΛ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Γιουνιβέρσαλ» ..... 42	6117	άνεχ. Πόρτ 'Αλμπέρνι 8 'Ιουν. διά Μάντζεστερ
ΣΗ ΡΟΒΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μαρίτιμος» ..... 44	7063	άργει 'Αμπελάκι από 18 Σεπτ. 1957
ΣΗ ΡΟΜΠΙΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Άλεξ. Σ. Όνασος» ..... 48	11379	διπλής Σουεζ 6 'Ιουν. διά Περο. Κόλπον
ΣΙΔΕΡΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Μαρίν» ..... 43	7275	έφθ. Τάιν 3 'Ιουν.
ΣΙΡΑΜ .....	(N.A.T.)	έτη. «Σίραμ» ..... 42	7146	άργει Πεταλίους από 5 Μαΐου 1958
ΣΚΥΛΑΛΑΣ (λιθ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Φοίνιξ» ..... 43	7264	άνεχ. Μορμουγάδο 31 Μαΐου δι' 'Οζάκαν
ΣΟΥΕΡΤΕ (παν.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Ζίτα» ..... 44	7238	άνεχ. Γκρεπντζιμάουθ 7 'Ιουν. δι' 'Ινδονησίαν
ΣΟΥΥ·Ι·ΤΓΟΥΩΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτη. «Σουγιτσουώτερ» ..... 41	10443	άργει Ντηρόποιτ από 3 'Οκτ.
ΣΟΥΛΑ Γ. .....	(N.A.T.)	έτη. «Καριμπάν Σπ.» ..... 21	1946	άνεχ. Τσάρλεσον 31 Μαΐου διά Τσιμπά
ΣΟΦΟΚΑΗΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	K. «Ατυχίδης» .....	25	άργει Σιγκακάμαν δι' 'Αλεξανδρειαν
ΣΠΑΡΤΟ .....	(N.A.T.)	έτη. «Σπάρτο» ..... 43		

ΣΠΕΤΣΑΙ ΓΚΛΟΡΥ (κοστ.) .....	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» .....	27	5185	άργει 'Αμπελάκι από 11 Μαρτ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΝΑΒΙΓΚΕΙΤΟΡ (κοστ.) .....	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» .....	28	4778	άργει Κυνόδουραν από 31 Αύγ. 1959
ΣΠΕΤΣΑΙ ΠΑΤΡΙΟΤ (λ.) .....	έτ. «Ιζόλα Σπέτσαι» .....	30	4698	έφθ. Τεργέστην 24 Μαΐου
ΣΠΕΤΣΑΙ ΦΟΡΤΣΙΟΥΝ (κοστ.) .....	έτ. «Γκόθικ» .....	27	5011	εις Τεργέστην από 25 Φεβρ. 1958
ΣΠΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ (λ.δ.) (N.A.T.)	έτ. «Νέπτουν Τάνκερς» .....	56	30159	διπλής Γιβραλτάρ 4 'Ιουν. διά N. 'Υόρκην
ΣΤΑΜΑΤΗΣ .....	παναμάκικη έταιρια .....	43	7290	διπλής Πόρτ Σαιδ 10 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΣΤΑΡ (λ.) .....	έτ. «Στάρ» .....	44	7162	άνεχ. Βομβάνων 2 'Ιουν. διά Ριγιέκαν
ΣΤΑΡΑΙΑ ΙΤ (λ.) .....	έτ. «Ινσουλάρη» .....	55	8799	άργει 'Ελευσίνα από 30 Νοεμ. 1957
ΣΤΟΡΚ .....	έτ. «Πινογκάνα» .....	41	7111	έφθ. Λιθερπούλ 9 'Ιουν.
ΣΥΜΦΟΝΥ (λ.) .....	έτ. «Μαργκού» .....	44	7144	άργει Κάρελοτς από 30 'Ιαν. 1959
ΤΑΜΠΟΓΚΑ (δ.) .....	έτ. «Τρόπικα» .....	54	11914	έφθ. Βιλμιγκτών (N.K.) 6 'Ιουν.
ΤΑΝΑΓΡΑ (λ.δ.) .....	έτ. «Κάννα» .....	52	12064	άνεχ. Καλάμας από 26 Φεβρ.
ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Λυμπανέζα» .....	44	5244	έφθ. Καλάμας 25 Μαΐου
ΤΑΣΟΣ (Λιθάνου) .....	έτ. «Λυμπανέζα» .....	30	5316	έφθ. Μπελεμ 8 'Ιουν.
ΤΑΥΡΟΣ (λ.δ.) .....	έτ. «Τρανακοντινεντάλη» .....	56	20332	εις Μπιλπάδο από 1 'Απρ.
ΤΕΡΤΡΙΚ (Λιθάνου) .....	έτ. «Τρίκο» .....	44	7045	άνεχ. Πόρτλαντ (M.E) 4 'Ιουν. διά Λά Σαλίνα
ΤΖΕΙΓΜΕ ΜΟΝΡΟΕ (λ.) .....	έτ. «Σπικέρρειρς» .....	43	7231	άνεχ. Τζιμπούτι 30 Μαΐου διά Τσιτταγκόγκ
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΑΡΤΙΓΚΑΣ .....	έτ. «Οσεανική» .....	43	7040	έφθ. Τοκίο 2 'Ιουν.
ΤΖΕΝΕΡΑΛ ΡΙΒΕΡΑ (λ.) .....	έτ. «Οσεανική» .....	43	7026	άνεχ. Κολόμπο 7 'Ιουν. διά Μορμουγκάο
				άνεχ. Τάμπαν 6 'Ιουν. διά Οζάκαν

ΤΖΕΝΝΥ III (Λιθάνου) ..	(N.A.T.)	έτ. «Νόρθ Γιουρόπα» .....	44	7176	διπλής Λαύριον 3 'Ιουν. διά Βραζιλίαν
ΤΖΕΟΡΤΖΙΑΝ ΦΛΕΓ'ΙΜ .....	(N.A.T.)	έτ. «Γκλοριάννα» .....	44	7055	άνεχ. Μόδι 27 Μαΐου διά Βαγκούθερ
ΤΖΩΝ Π. Γ. (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπαλμπόσα» .....	54	18717	διπλής Γιβραλτάρ 7 'Ιουν. διά Ρόττερνταμ
ΤΖΟΝΝΥ Κ. (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ντέμι» .....	30	2047	διπλής Κων/πολιν 19 Μαΐου διά Βραίλαν
ΤΙΝΑ ΩΝΑΣΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λίμπερτος» .....	53	27853	άνεχ. Μ'να Σαούδ 30 Μαΐου διά Ντελάγουαρ
ΤΙΝΙ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ινουάντα τεντ Κρός» .....	52	12523	άνεχ. Άμερεραν 31 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικού
ΤΙΡΥΝΗ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Αντρα» .....	44	7254	διπλής Ιωρίδης 29 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
ΤΟΥΛΑ Ν. (παν.) .....	(N.A.T.)	Τούλα Ναβιγκαζίνε Λ.δ.	37	6265	άνεχ. Κόπιε 20 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ (κοστ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τούλα» .....	43	7160	άργει Κύπρος 7 'Ιουν. διά Αμστερνταμ
ΤΡΑΝΣΑΡΚΤΙΚ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόπλλουζ» .....	43	10459	άνεχ. Μπορουγκάδος 7 'Ιουν. διά Μοντρέαλ
ΤΡΑΝΣΓΚΟΥΦ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανσόφιλ» .....	57	24027	διπλής Γιβραλτάρ 1 'Ιουν. διά Μόντρεαλ
ΤΡΑΝΣΓΟΥΦΡΕΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	45	7136	άνεχ. Ντουλούθ 5 'Ιουν. (διαταγάς)
ΤΡΑΝΣΙΑΣΩΝ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρανοιάσων» .....	31	8933	άργει Συρακούσας από 28 'Ιαν. 1958
ΤΡΑΝΣΕΚΙΠΠΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ηλ. Γ. Κουλουκουντής	44	7299	άργει Κασσάντο από 30 Σεπτ.
ΤΡΑΝΣΜΑΡΙΝΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	44	7251	έφθ. Τενερίφε 6 'Ιουν.
ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τζάκον» .....	44	7091	άνεχ. Ναυκόγια 17 Μαΐου διά Μάσινλοκ
ΤΡΕΙΝΤΕΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μπάκια Σαλίνας» .....	44	10584	άνεχ. Μπουένος 'Αιρες 27 Μαΐου διά Κόμπε
ΤΡΙΝΙΤΙ ΤΡΑΝΣΠΟΡΤΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Τρίνιτι» .....	44	7150	διπλής Γιβραλτάρ 6 'Ιουν. διά Μπάνιας

ΤΡΙΤΟΝΙΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ρέντ Κάννυον» .....	45	10603	έφθ. Τάμπαν 6 'Ιουν.
ΤΣΕΣΤΟΣ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ζεν.θ» .....	44	7207	έφθ. Καράτοι 30 Μαΐου
ΤΣΙΚ ΜΑΡΣΕΛ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	Π. Κυπριανού .....	18	5285	διπλής Σουέζ 31 Μαΐου διά Αραβίαν
ΥΔΡΟΥΣΣΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Υδρούσσα» .....	55	21088	άνεχ. Μποναν 4 'Ιουν. διά Σαούδ. Αραβίαν
ΥΠΕΡΙΩΝ (λ.) .....	(N.A.T.)	έλληνικά συμφέροντα .....	44	7251	διπλής Σουέζ 22 Μαΐου διά Μποντάρ Μασούρ
ΦΑΝΤΟΜ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μιρμαίνην» .....	57	21910	άνεχ. Ζευπρόνταρης 5 'Ιουν. διά Κόβντα
ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Κάστρο» .....	36	5427	άνεχ. Κόμπε 4 'Ιουν. διά Αγ. Θραγκίσκον
ΦΑΡΑΔΙΣ .....	(N.A.T.)	έτ. «Ινκάκια» .....	45	7263	άργει Αργοτόλιον από 1 Μαρτ. 1958
ΦΙΝΤΕΛΙΤΥ (λ.δ.) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	44	7140	έφθ. Μανίλα 28 Μαΐου
ΦΙΟΛΙΣΒΟΣ II (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Προγκόπεδο» .....	44	7208	έφθ. Γκότεμπουργκ 8 'Ιουν.
ΦΙΩΡΑ .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Γουαϊπς» .....	36	2642	άργει Ζεμπρόντυκε από 15 Μαρτ. 1958
ΦΟΥΛΜΑΡ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σάν Πέντρο» .....	44	7022	εις Ριγιέκαν, υπό συμπλήρωσιν
ΦΡΑΤΕΡΝΙΤΥ (λ.δ.) .....		έλληνικά συμφέροντα .....	60	16300	έφθ. Λίθερπούλ 4 'Ιουν.
ΧΑΛΣΥΟΝ ΜΕΝΤ (Λιθάν.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέντι» .....	40	1548	άνεχ. Νέομπρος 3 'Ιουν. διά Αμπερντήν
ΧΑΠΠΥ ΜΕΝΤ (Λιθάνου) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μέντιτ. Σπηγουαίν» .....	36	1965	άνεχ. Πιοκοχάρια 31 Μαΐου διά Περο. Κόλπον
ΧΑΡΙΟΤ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Νίλ» .....	57	23664	άργει Σικαράντερ 23 Φεβρ. 1959
ΧΙΟΣ ΠΙΟΝΕΡ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Οσεαν Τράνσοπτ» .....	38	9403	έφθ. Μορμουγκάδος 18 Μαΐου
ΧΟΚ .....		έτ. «Ντέλ «Εστε» .....	43	7127	άνεχ. Αντεν 6 'Ιουν. διά Βαμπόδα
ΧΟΥΔΣΩΝ ΡΙΒΕΡ (λ.) .....		έτ. «Ιντερνάσιοναλ» .....	42	7092	άνεχ. Τάμπα 30 Μαΐου διά Γιοκοχάμαν
ΧΡΗΣΤΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Λίδων» .....	44	7150	

ΧΡΙΣΤΙΝΑ (λ.δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουνάιτεντ Κρός» .....	53	12513	άνεχ. Ρίο Γκράντε 7 'Ιουν. διά Πουέρτο λά Κρούζ
ΧΡΥΣ (λ.) .....		έτ. «Μπάλιτσα» .....	43	1790	άργει Αμπελάκι από 14 Φεβρ.
ΧΡΥΣ Χ. (λ.) .....		έτ. «Γκράουντ» .....	43	7258	έφθ. Οζάκαν 22 Μαΐου
ΧΡΥΣΑΝΘΗ Δ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Ούινδσορ» .....	43	7243	άνεχ. Βαλτιμόρην 4 'Ιουν. διά Γκάλθεστον
ΧΡΥΣΗ (δ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Γιουν. Σίππερς» .....	55	23930	διπλής Γιβραλτάρ 9 'Ιουν. διά Φάουλυ
ΧΡΥΣΗ Σ. Μ. (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Σαντάντερ» .....	53	18732	διπλής Παναμά 24 Μαΐου διά Κουιντέρο
ΧΡΕΑΝΟΠΟΡΟΣ (λ.) .....	(N.A.T.)	έτ. «Μαροκάι» .....	44	7256	έφθ. Καλλάο 6 'Ιουν.
		έτ. «Οκεανοπόρος» .....	44	7293	διπλής Λάδεντ 31 Μαΐου διά Χάμπτον ρόδς

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

Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

Έκαστην ΠΕΤΙΤΗΝ 5 μ.μ.

διὰ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ

ἐκ ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΥ

κάθε Σάββατον 9 μ.μ.

### Δρομολόγια ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ

#### Δ/Π "ΜΙΑΟΥΛΗΣ,,

'Εκαστην ΠΕΤΙΤΗΝ μ. μ. ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

'Εκαστην ΠΕΤΙΤΗΝ 5 μ. μ. Πάτρας, Σάμην, Ιθάκην, Κέρκυραν, ΒΡΙΝΔΗΣΙΟΝ.

#### Δ/Π "ΚΑΝΑΡΗΣ,,

'Εκαστην ΠΕΤΙΤΗΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ — ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ.

'Εκαστην ΠΕΤΙΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ, ΡΕΘΥ.

ΜΝΟΝ, ΧΑΝΙΑ.

"Εκαστην ΣΑΒΒΑΤΟΝ 6 μ. μ. ΧΙΟΝ, ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ, ΚΑΣΤΡΟΝ (Λημνού).

#### Δ/Π "ΚΑΡΑΤΣΚΑΚΗΣ,,

'Εκαστην ΠΕΤΙΤΗΝ 6.30 μ. μ. ΧΑΝΙΑ, ΡΕΘΥΜΝΟΝ, ΗΡΑΚΛΕΙΟΝ.

'Εκαστην ΠΕΤΙΤΗΝ 2 μ. μ. διὰ ΠΑΤΜΟΝ, ΛΕΡΟΝ, ΚΑΛΥΜΝΟΝ, ΚΩ, ΡΟΔΟΝ.

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

# NAFTIKA CHRONIKA

(SHIPPING CHRONICLE)

## A MONTHLY ENGLISH SUPPLEMENT

No 12.

EDITOR D. N. COTTAKIS

PIRAEUS 27, KING CONSTANTINE AVENUE

15<sup>th</sup> JUNE 1960

### THE I.T.F. LONDON CONFERENCE

The I.T.F. London Conference from May 30, to June 2, ended with happy results for P.N.O. which became authorised to sign contracts on behalf of the I.T.F. Also, Mr. Niarchos concluded a private agreement with the I.T.F. and with P.N.O. approval.

Perhaps more important than any other development was the fact that the American delegates made it quite clear their efforts were being directed not only against «flags of convenience» but against any foreign flag vessel with lower than American standards.

In fact, they were so emphatic on this point that Mr. Becu had to remind them the I.T.F. was only pledged to fight «flags of convenience» and not the flag of any country with a long maritime tradition to its credit.

Mr. Becu finally called for a meeting of the Battle Committee to discuss further action to be submitted to a plenary session for approval.

A unanimous resolution was subsequently taken, changing the text of an earlier resolution and specifying that the I.T.F.'s battle was being directed against «flags of convenience» and not against «any ship that did not conform with recognised wage standards and working conditions».

#### SET OF PRINCIPLES

Further to this resolution, a set of principles was adopted to guide I.T.F. member-organisations in their attitudes towards ships flying the flags of Panama, Liberia and Honduras.

These provide that only collective agreements approved by the I.T.F. will be recognised by the International Battle Committee. Also, that collective agreements, when contracted with a particular shipping company should, as far as possible, cover all the vessels operated by the company. The third principle is that collective agreements that do not conform with I.T.F. policy, are to be denounced as soon as the member-organisation responsible for the vessels concerned is ready to apply I.T.F. provisions.

Finally, the last principle states that the application of I.T.F. policy will take into account the place from which the vessels are managed but wherever wage and working conditions on a vessel flying a flag of convenience are lower than the average wage and working conditions in Northern Europe, the I.T.F. will insist at least on the application of these average conditions.

A resolution on «flags of convenience» was also passed by the Mixed Committee of Longshoremen's and Maritime Unions to the effect that a) the governments concerned should again be invited to discuss the matter and seek a solution to the problem, b) that the struggle should be continued against any vessel flying such a flag for the purpose of avoiding the application of established wage and working conditions or payment of taxes and c) that appropriate collective agreements should be applied to cover wage and working conditions and social security wherever necessary. Such agreements are to be contracted by member-organisations of the I.T.F. in the countries concerned through I.T.F. channels.

During the general discussion that followed, however, the American unions were not able to obtain jurisdiction over 26 ships over and above the 520 that had already been assigned to them by the I.T.F.

The I.T.F., however, gave its blessing to the signing of collective agreements for Greek-owned or Greek-controlled ships with P.N.O. over and above the protests of the American delegates.

Mr. Niarchos, as stated above, has already signed agreements covering all his ships manned by Greek or German crews. One pound will go to the I.T.F. and 4/- per head to P.N.O. on the basis of each vessel's crew list while P.N.O. is charged with supervising the application of the agreements.

#### THE CONCLUSIONS TO BE DRAWN

We have outlined above, as briefly as possible, the results of the London Conference. We still think the I.T.F.'s blackmailing of owners with the exorbitant one-pound contribution,

the «clearing house» and other measures will cease when a few more court decisions are handed down against it on specific cases in the various countries concerned.

The picketing and boycotting of ships in European ports is not an easy matter. It is feasible only in some Scandinavian countries and in Britain where it is permissible by law. In others, it has already been declared illegal.

The centre of gravity lies in the United States. If the unions finally manage to make their interference in foreign ships with foreign crews acceptable, the consequence for ships flying «flags of convenience» will be far from happy.

The owners will be finally obliged to sign collective agreements at a higher price than that offered today.

Greek owners seem to be in a better position. They have the choice of registering under the Greek flag or of transferring their offices to Greece or elsewhere in Europe. P.N.O.'s jurisdiction has been recognised and the I.T.F.'s blessing has been obtained for collective agreements signed with P.N.O.

In the United States, the battle will be a hard and long one. The National Labor Relations Bureau has already shown a favourable response to union interference in foreign flag vessels and the unions have already declared their intention to fight Judge Greenberg's ruling in New York on the illegality of the picketing of the «Nassau» and «Victoria».

It is more than likely that the whole matter of American-owned «flag of convenience» ships will be taken up by Congress for a final solution to the problem that becomes more complicated with every conflicting court decision handed down on it.

#### A VITAL THREAT

We repeat our warnings to the Ministry of Mercantile Marine and to P.N.O. to be on their guard against the propaganda being spread among Greek crews in American ports by recruiting agents of the new International Maritime Union.

The aims of this Union are more than clear. The Union president himself testified in a New York court hearing on the case of the ocean liners «Nassau» and «Victoria», to the effect that his aim was to make foreign ships so expensive to run they could no longer compete on the American freight market and would leave the field open to American vessels. In other words, his union has no other object in view other than the eventual unemployment of foreign crews, — Greek and Italian crews mainly — in order that work may be found for American seamen.

And foreign crews are invited to «dig their own graves», so to speak, by joining this new union and furthering the nefarious aims of the American labour bosses.

In spite of this, a few ingenuous Greek seamen have swallowed the union's propaganda, in the shape of various «manifestoes» drafted in Greek, and have signed pledge cards by which the union becomes their representative and bargaining agent.

A great deal of money is being spent on this propaganda drive. Hired agents circulate among our crews in all U.S. ports and use every conceivable method of persuasion, from bribery downwards, to further their aims.

The duty of the Greek government and of P.N.O. is to make a concerted effort to inform Greek crews and open their eyes to the duplicity of these unsolicited «protectors» of their interests.

To do this, both a proper staff and the necessary funds are needed. They should not be difficult to find. Indeed, it is absolutely necessary that they are found before this vital threat to the very existence of Greek shipping grows beyond manageable proportions.

#### NEW COMPANY LAW FOR SHIPPING FIRMS

Shipowners are studying the possibility of setting up Greek limited liability companies to which they could transfer the ownership of ships now owned by foreign firms, Panamanian firms in particular, in which they have the controlling or total interest.

This type of Greek company, as it exists, is so bound up

by red tape and restrictions that it has not been deemed suitable for the particular needs of Greek shipowners and operators.

In fact, Greek owners have become used to so much latitude and freedom of action under the nominal ownership of their vessels by Liberian and Panamanian companies that they find it hard to envisage the shackles of Greek company law.

They are asking for certain modifications to the law which, if found acceptable, would remove the necessity of registering «foreign-owned» Greek vessels under article 13 of the foreign investments law.

A committee of legal experts has drawn up a counter-draft to the one presented by London-based shipowners which was not complete.

The new draft is more detailed and lays down the proposed articles of a shipping company law. It has been submitted to the various interested parties for comment before it is discussed with government experts.

It will not be easy to have this draft approved by the government and much will depend on the whole handling of the approach to the government as well as the ability to persuade the government that the proposed modifications are really necessary.

## WAR RISKS INSURANCE

The Ministry of Mercantile Marine has sent to the Greek Shipowners' Union in London and New York as well as to the Greek Shipping Committees in those cities, a long questionnaire on the subject of the insurance of Greek-owned vessels in time of war.

We have already written on the matter and it had already been brought up for discussion during the recent NATO conference in Washington where it aroused the keen interest of the other delegates.

It was agreed, however, that the subject would be discussed, as proposed by the Greek delegation, at a later conference.

It goes without saying that the Greek delegation should be fully prepared to discuss all the angles at this later conference and be equipped with the views and opinions of Greek shipowners in order to protect the interests of Greek shipping in the best possible manner.

That is why the questionnaire was sent out and we publish below a note on the subject as drafted by Mr. Costas Gratsos at the request of the Shipowner's Union and in which Mr. Gratsos, with characteristic clear-mindedness and his usual profound grasp of the whole matter, outlines his views:

## REMARKS ON THE PROPOSED PAGONIS SCHEME FOR COVERAGE OF WAR RISKS

There is no doubt whatsoever that the scheme elaborated by Capt. Pagonis, although still embryonic, has considerable merits, and is probable the only alternative solution to the optimum one, the inclusion of Greek owned or controlled tonnage in the American war risk scheme.

Capt. Pagonis submitted to the Union of Greek Shipowners a questionnaire regarding his proposal, requesting them to comment on a number of vital points.

*A. The scheme.* Theoretically, Capt. Pagonis's proposal is almost compulsory, since according to the Nato regulations, at the outbreak of a war involving the NATO countries, the latter becomes the disponent owner of all vessels under the flags of the component members.

In practice however, the difficulties involved become immediately apparent.

The Nato organisation is composed by Nations widely differing in the ratio of their political and military importance to their respective merchant marines: The USA and the UK are the only ones having a normal ratio between the two factors. Norway and Greece present the extreme case of countries politically and militarily small, with disproportionate by large merchant marines. Turkey just the opposite, a considerable military power, with a poor merchant marine. Luxembourg has no merchant marine at all. Italy, France, and W. Germany, great political and military potentials, with merchant marines much below the USA and UK ratio. Canada with practically no merchant marine at all. Denmark almost similar to Norway and Greece, Iceland, in its smallness well balanced, Portugal and Holland badly balanced.

This inequality of ratio greatly complicates the formulation and application of a scheme based upon the assumption of the war risks by Nato.

*B. Nato itself,* being a rather loose military alliance of a very unusual form, more of a defence syndicate than an alliance, has very little economic substance beyond the contributions of the countries involved, which is very small.

Having in mind the above observations, it is fairly easy to reply to the questionnaire submitted to the Union of Greek

shipowners:

1. The war risk institution must be either a club or a pool, since the free insurance market will be unable to absorb such risks.
2. It must be organised immediately and start covering if not all at least part of the peace time war risks, so as to be fully organised in case of war and accumulate substantial insurance capital.
3. It must be a non profit organisation.
4. During peace time, the Pool or club must reinsure itself in the open market, fully or partly. (Gratsos scheme February 1959).
5. Although theoretically the guarantee of the component members of Nato would seem sufficient, in actual practice it would be worthless, for obvious reasons, the principal one being the economic surface and in some cases the honesty of some of the Governments of the states in question.

Only a collateral or global guarantee of the USA would be of any value.

6. Inasmuch as Nato becomes the disponent owner of all the fleets, the contribution of each of the countries to the Pool should be proportionate to their actual political-military contributions, because otherwise countries like Norway and Greece would be heavily penalized.

This point will be the most debatable one and might eventually sabotage the whole scheme.

7. The insurance will be negotiated and covered by each shipowner individually and not by the respective Governments, and will be done at the request of the respective owners and will be compulsory but not automatic.

This method has a precedent in the assumption of war risks insurance by the owners of vessels lately registered under the Greek Flag under article 1. 3.

8. The ideal method would be payment of losses in cash. Unfortunately this method presents a cardinal weakness: Inflation that might greatly reduce or even evaporate the purchasing power of the indemnity paid.

This might be partially mitigated by immediate payment of the losses, and in case of differences as to the causa proxima, the loss to be assumed as a war risk pending its determination.

Even so, only few owners residing in unaffected areas will be able to take advantage of such an opportunity to reinvest their money so as to defend themselves against inflation.

The only alternative solution is the tonnage replacement, which in practice is impossible, as it has been amply proven in many cases as in England after World War II.

9. For reasons of fairness to the brokers, long standing practice and knowledge of the intricate mechanics of the insurance business, the pool should conduct all their transactions through brokers.

The pool itself should be organized on the model of a club and managed by a board of shipowners, insurance brokers and representatives of Nato, whose presence is indispensable inasmuch as Nato will be giving the directives, which often will raise special problems such as payment of losses of vessels involved in actual war operations, landings, fueling of warships in war areas etc.

Besides the above stated serious difficulties, which render even the formulation of Nato sponsored schemes problematic, there is another complicating factor involving Greek ownership itself: its polymorphic structure under various flags ranging from Panama to Ethiopia and tomorrow probably Ghana or the Congo.

Some of the flags, Panama and Liberia are theoretically included in the American war risk scheme, others like Lebanon and Ethiopia are not members of Nato or are members of other alliances.

Consequently, for Greek ownership only two solutions remain: either the formation of a Greek Club or pool, or the inclusion of the Greek ownership in the American scheme.

The first, as proposed by me in 1959, and never seriously considered by anyone would be ideal in peace time, but catastrophic in case of a major war, because of the values involved, over two billion US dollars.

No Greek pool, without reinsurance would be able to cope with such potential losses, and as commercial reinsurance will be impossible, only reinsurance through an American agency could be effective.

In my opinion, we must start immediately negotiating in Washington for the inclusion of our tonnage in

the American scheme directly or through the Greek owners' war risk club.

Our request, although seemingly difficult to be accepted, is not unreasonable, inasmuch as some of the tonnage is already included and all of it will actually be allocated to the USA, the major Military and naval power of Nato who will control all naval operations in case of war.

In our efforts, we shall have the support of the major American Banks and financial institutions, who have heavy long term investments in Greek-owned vessels.

C. GRATOS

## WAR RISKS INSURANCE COVER

The Greek Shipping Cooperation Committee in London has now turned its attention to the matter of war risks insurance cover for Greek ships. It tends to agree with the view that such cover should be sought in the United States and that this could be the only final solution to the problem.

Moreover, the U.S. Government is empowered to do so by the Shipping Act of 1916.

But even if that is not possible, Greek owners are considering the possibility of appealing to NATO. They suggest the establishment of a special insurance body that would undertake the coverage of war risks insurance of all allied vessels and their crews.

Beyond this firm step forward, however, much more has been done in London that augurs well for the future.

The Shipping Cooperation Committee has consulted the various Underwriters in London on the question of establishing a P & I Association for war risks coverage of Greek ships at present and, in time of war, for re-insurance by the U.S. government or by NATO.

The points put forward with respect to the establishment of such a Club are as follows:

1. The Board of Directors will be made up entirely by Greeks.
2. The management will be undertaken by an insurance firm.
3. Premium must not be higher than those currently prevailing on the market and, indeed, efforts will be made to keep them lower.
4. Re-insurance will at first be effected 100% through larger insurance bodies (Lloyd's etc.) and later, the possibility will be examined for the Club itself to assume a small percentage of the risk.

We hope this venture will prove successful. It will make for closer cooperation among owners and in that respect alone, the initiative of the Shipping Cooperation Committee is highly commendable.

We do not believe, however, that the establishment of a Club is the answer to the war risks insurance problem of Greek shipping. It may be easy and profitable to insure against war risks in peacetime. In time of war, however, the Club would be unable to cover even a small fraction of the huge risks involved, which is the reason, of course, why only wealthy countries are called upon to cover such risks.

The answer lies in America and, however much the prospect of war may seem remote and distasteful to contemplate, war risks insurance is a serious problem that has to be faced and ultimately solved as quickly as possible.

## A BATTLE WON

There were times when international financial markets, and Wall Street in particular, were not in the least bit interested in Greek ships as capital investment risks. It was not considered safe to accept mortgages on Greek ships. The mere fact that Greek owners were registering their ships under foreign flags was enough to arouse suspicion.

Today, the same financial circles are only too eager to offer first mortgages on Greek vessels and show a marked preference for ships flying the Greek flag to those registered in Liberia or Panama.

«Flag of convenience» ships are being persecuted right left and centre whereas stability and order have reigned in Greece long enough to inspire confidence in the Greek flag.

American legal experts who have examined every aspect of Greek maritime legislation have confirmed that mortgages to Greek vessels are fully covered by the laws currently in force. As a result, both «Metropolitan» and «Prudentials» not only accept the transfer of mortgages on Liberian and Panamanian ships to the Greek flag but also accept the mortgaging of Greek flag vessels.

In other words, a battle has been won. Not a strictly maritime victory but a wider one in the sense that Greece is no longer termed a «bad risk» by international finance.

It took many years of political stability and constant effort to create this happy climate of confidence and we can only hope it will continue. Its effects will mark a significant contribution to the Greek economy and our country's hopes for a better future.

## THE CENSUS

The census of Greek seamen is nearing the end. It was a vital and difficult task that, some years ago, had been described as impossible. Within the next two weeks, however, it will be completed and N.A.T. will soon have at hand all the necessary information to enable it to compile accurate statistical tables on the current status of the thousands of Greek seamen presently serving on ships throughout the world.

The staff of the Ministry of Mercantile Marine and other services as well as all the census-takers throughout the world who contributed to the success of this project are all to be highly commended. Their service to the cause of Greek shipping is a greater one than any of them imagine and we assume the Minister will follow suit in expressing his own commendation.

The census forms received by N.A.T. up to May 17, consisted of 16,248 from abroad, 45,546 from Greece and 3,020 new entries and deletions. Add to these 5,585 seamen with blank (no sea service) seamens books and the total reached is 70,399.

The forms are now being sorted, classified and cross-indexed. So far, 17,100 have been thus treated. When this process is completed, a punch-card system will be installed in the N.A.T. building for easier filing and indexing.

## AN EMERGENCY MEASURE

The Union of Greek Shipowners has asked that the years of sea service required before deck, wireless and engineer officers can qualify for promotion be made shorter. They propose that this be done for a period of three years only as an emergency measure to combat the serious shortage of qualified personnel that seems to grow more acute from one month to another.

The Ministry of Mercantile Marine seems to agree with the proposal. It remains for the unions to express their views as soon as their representatives return from London.

We do not expect unanimous approval of this measure. But we do believe it is most necessary as the figures of the officer shortage have made manifestly clear. Any disapproval that is voiced will not be prompted by an objective understanding of the issue.

Some critics are sure to say that shortening the period of sea service required will debase the standing of the Greek officer's license. Yet, the periods required by Greek law are greater than those required by any other maritime country.

If the proposed measures are adopted and if the requirement for two second mates is abolished, it is estimated that part of the 2,000 or more officers now in short supply will be covered in a year's time.

## A WARNING

In a recent circular to consular port officers and Greek consulates throughout the world, the Ministry of Mercantile Marine recommends a thorough investigation of foreign firms seeking to register their ships under the Greek flag.

The circular warns that every effort should be made to ensure that purely Greek interests are involved in such firms and that no foreign interests, however well concealed, are the controlling factor. Otherwise, it may well be that the Greek flag is accused of being a «flag of convenience» to foreigners wishing to escape the obligations of maritime legislation in their own countries.

The circular also explains that where «foreign firms» is used in the relative article of the «Foreign Investments Law» it must be taken to mean «foreign firms» established abroad by Greek shipowners. It is such firms that the Greek government is seeking to attract and by no means foreign shipping firms controlled by foreigners.

The investigation to be carried out, before permission for Greek registry is granted, is based on three basic points. The first is the nationality of the ship's managers, the second is their professional or business status, and the third is the length of time during which they have been engaged in such work.

Meanwhile, ESSO has shown a marked interest in registering thirty tankers in Greece. Athens press reports, attributing this news item to an announcement by ESSO, hailed it as a rare opportunity for increasing our maritime strength. Apparently, this solution is the only one left open to ESSO at the present time.

On the other hand, a Greek owner recently transferred one of his ships from the Liberian flag to Bermudan registry.

When he sought to man it with a British crew, however, the British unions refused to allow the signing on of any of their members.

They were not, they said, prepared to turn the British flag into a flag of convenience, as it has already been described by American union men.

We can profit by that lesson. Greek crews should not be allowed to serve on ships not owned or controlled by Greek interests.

## LIBERTY SHIP - INSURANCE

A letter from Mr. G. Emiris, published in our previous issue, deals with matters of immediate interest to shipowners who acquired the 100 Liberty ships and who have not yet repaid their loan to the American government.

In accordance with the loan agreement, the buyers must cover for an insured value far greater than the current value of the vessels and are entitled to a deductible franchise of five thousand dollars. If the insured value were smaller and the deductible franchise were increased to ten thousand dollars, the premiums would be substantially lower.

With the present condition of the freight market, lower premiums would mean lower running costs and these are badly needed if a Liberty ship is to remain in operation.

Those owners who had the money, paid off their loan to the Maritime Commission and were no longer required to abide by the loan agreement's rulings on insurance. Those who cannot repay the balance of the loan, amounting to about 70,000 dollars, are being subjected to high premiums. The Maritime Commission has realized how unfair this situation is and might modify the loan agreement accordingly. It will be necessary for the Greek government, however, to approve, or rather to guarantee any such modification. The owners concerned should apply for this approval or guarantee through the Shipowners' Union. We do not believe the Government will have any objection since their cause is a just one and since the laying up of Liberty ships because of high running costs will throw hundreds of Greek seamen on the beach.

## MARITIME CREDIT

A recent discussion was held in the presence of the Prime Minister and the Minister for Economic Coordination on the subject of maritime credit for which both ministers expressed the Government's interest and warm support for this new form of financial backing in Greece undertaken by the National and commercial banks.

The Ministers, however, rightly asked for a concrete programme backed by figures and estimates of investment funds required both in drachmas and in foreign currency, and listed in terms of the various branches of maritime activity that would require such backing.

It is also understood that approval of the Currency Committee would be necessary to limit the red tape connected with such investments.

In the circumstances we feel the prospects for maritime credit will not be too bright. It cannot work properly if it is shackled to the same government restrictions as those applied to small cottage industries.

## THE LIBERIANS WAKE UP

Our interest in Liberian maritime legislation is understandable. A large number of Greek-owned ships flies the Liberian flag despite the world-wide reaction to it by the maritime unions and despite the inability of the government in Monrovia to protect its shipping.

Liberia has now revised its maritime code in an attempt to persuade the world that, as a newly-fledged maritime power, it is determined to live up to its obligations and obliterate the opprobrium of the world «convenience» that is so often used in connection with its flag.

We wonder however, who is to supervise the enforcement of the provisions of Liberia's new code? Liberian consuls are few and far between in the world's ports and even if there were more of them, we doubt whether any attempt by them at supervision would be welcomed.

## THE SECOND FLOATING DOCK

The second floating dock was inaugurated at Hellenic Shipyards, Scaramanga, on June 10, in an impressive ceremony attended by Their Majesties King Paul of the Hellenes and Queen Frederica.

With this second drydock, Hellenic Shipyards is now one of the finest and most up-to-date shipbuilding and ship-repair establishments in the Mediterranean.

Mr. Stavros Niarchos, whose enterprise and initiative made this great contribution to Greece's industrial potential possible, is to be congratulated on his successful, 15-million-

dollar pioneering achievement.

It seems hard to believe that this sprawling complex of steel structures, cranes, slipways, docks, workshops and office buildings is only four years old and first started operating in July 1958. It seems still harder to realise that the yards have up to the month of April so far serviced 147 vessels, 62 of which were drydocked in the great floating dock towed from Germany eight months ago.

The second floating dock, built at the yard itself, took 15 months to complete while a 25,000-ton tanker is already taking shape on the yard's great slipway.

3,000 workers and technical personnel are employed at the yards.

During the ceremony, which was also attended by high government officials and a select gathering of personalities in the Greek world of finance, industry and shipping, the great floating dock was christened «King Paul Dock» and the second was christened «Queen Frederica Dock». After the ceremony, Mr. Niarchos held a reception in honour of Their Majesties and his distinguished guests.

The second floating dock cost 3,000,000 dollars and was built exclusively by Greek workers. 5,400 tons of steel went into it and it is the largest steel structure ever to be built in Greece. It has a lifting capacity of 22,000 tons and can take vessels up to 37,000 tons dwt.

The great floating dock has a lifting capacity of 26,000 tons and can take vessels up to 50,000 tons dwt.

Drydocking and repairs at low cost are the yard's main drawing cards and Mobil and Purfina have already taken advantage of this by having several of their tankers serviced at Hellenic Shipyards.

## GREECE'S NEIGHBOURS DEVELOP THEIR MERCHANT FLEETS

All our neighbours are setting out to develop their merchant fleets and, more important, their shipbuilding industries. Israel has already signed a contract with a Dutch firm to set up a shipyard in Haifa. Turkey is negotiating with Japanese firms for the renovation of existing yards and the building of new ones while Egypt has made a similar agreement with the Soviet Union. Bulgaria, with Soviet assistance, has already set up two yards, working at full capacity, mainly for the satellite countries and Russia. Finally, Yugoslavia has completely reconstructed its shipbuilding industry, expanded it and improved it technically to a point where it is capable of fulfilling the country's entire needs and accepting foreign orders as well for ships up to 32,000 tons.

At the same time, these countries are constantly adding to their merchant fleets with new buildings and older vessels. Their aim is to develop their fleets to the extent of lessening their dependence on foreign carriers and saving a considerable amount of valuable foreign exchange in freight. Both Turkey and Israel are aiming for a 1,000,000-ton fleet while Egypt, in conjunction with other Arab countries, has shown every intention of acquiring a sizable fleet. Yugoslavia's ten-year plan calls for the gradual replacement of over-age tonnage and the extension of regular lines in every direction. Its passenger and coastal trade is being equipped with excellent new ships and cargo liners and, lately, even with new-built tankers.

Looking into the acquisitions of our neighbours during the last four months of 1959 and the first four months of 1960 we were able to put together the following table, drawing from as many sources as we were able to without being able to obtain the corresponding figures for vessels sold, lost or otherwise disposed of during the same period:

Country	Ships	Gross Tons
Yugoslavia	35	315,714
Israel	7	72,147
Turkey	6	34,766
Egypt	5	29,759
Bulgaria	6	13,338
Albania	5	10,050
<b>TOTAL :</b>	<b>64</b>	<b>475,744</b>

## LAUNCHINGS

- 16,300 g.t. tanker (25,000 dwt.) named «Fraternity» launched on April 24, at Rijeka for G. Lemos Bros. It is rumoured the vessel will eventually be sold to other owners.
- 8,500 g.t. freighter (12,500 dwt.) named «Eurylochus» Greek flag, launched on May 24, at Bremerhaven for «San Basilio» Company (P. Marchessini). Under completion at the same yard is the «Eurymachus», a sister ship, and after the launching of «Eurylochus», the keel of a third sister ship, the «Eurybates», was laid.