

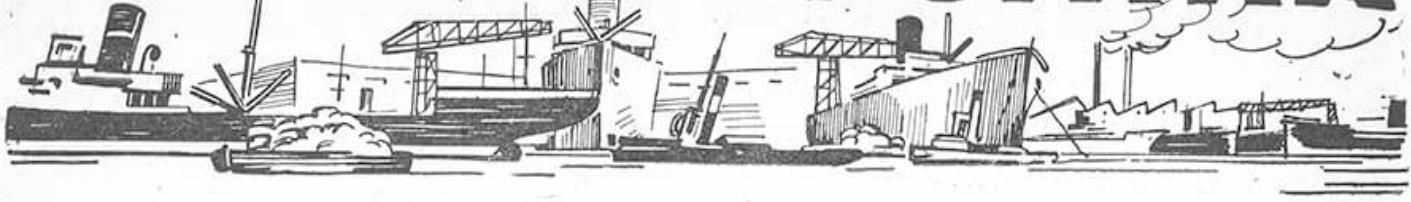
# NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1939

Αρ. Φύλλου 201

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Θ'. ΑΡΙΘ. 201

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΪΟΥ 1939

### Tὸ δεκαενδέμερον

#### Διὰ τὴν ἐπιτυχῆ τοῦ ἔργου ἀπόδοσιν

Ἐντὸς τῶν ἡμερῶν χαρμόσυνον γεγονός θὰ λάθῃ χώραν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Πειραιᾶ. Θά χαιρετίσῃ τὸ Πανελλήνιον τὸν κατάπλουν τοῦ πρώτου καὶ μοναδικού 'Ελληνικού ὑπερωκεανού, τῆς «Νέας Ἑλλάδος». Ἀφοῦ πρὸ πενταετίας τὸ κομματικὸν Κράτος διὰ τῆς ἔγκληματικῆς του ἀδιαφορίας καὶ τῆς στείρας ἀντιδράσεως ὠρισμένων ὄργανων του ἐπέτυχε τὴν διάλυσιν τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας καὶ τὴν ἐκποίησιν τοῦ «Βύρωνος» καὶ τῆς «Πατρίδος», δύο πολυτίμων διὰ τὴν ἐπιβατηγὸν ναυτίλιαν μας σκαφῶν, ίδού χάρις εἰς τὴν οὐτειραν τὸν σημερινού Κράτους παρέμβασιν καὶ τὴν εὔστροφον ἀποφασιστικότητα τοῦ κ. Τζίφου, διὰ ἡ σημαία μας ὑπερήφαναν ἥδη κυματίζει ἐπὶ ὑπερωκεανού καὶ πάλιν σκάφους, ἐπιθλητικοῦ εἰς δύκον, ἀνταξίου τῆς μεγάλης ἀποστολῆς του. Ἐπανασυνιστάται οὕτως ἡ γραμμή τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, γραμμῇ τοσάτας ἔθνικάς καὶ οἰκονομικάς ἐπιδώξεις περικλειούσσα διὰ τὴν χώραν μας. Κάθε τιμῇ ὁφείλεται εἰς τοὺς συντελέσαντας διὰ τὴν εὐόδωσιν τῆς προσπαθείας.

Σ κοπούς πράγματι γενικωτέρας ὠφελιμότητος καλεῖται τὸ ὑπερωκεάνιον αὐτὸν νά ἐπιτελέσῃ. Τὸ Κράτος ἐν πλήρει αὐτῶν ἐπιγνώσει ἐκ τοῦ ὑστερήματος του προέρχεται ἀρώγονον εἰς τὴν ἀνάδοχον τῆς συμβάσεως ἑταῖρίαν καὶ διασφαλίζει τὴν ἰκανοποιητικὴν τῶν διατεθέντων κεφαλαίων τῆς ἐξυπρέτησην. Ἐπεζήτησε τὸ Κράτος τὴν ἐπανασύνθεσιν τῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς διὰ νά ἐκπλήρωσῃ διακαῆ ἐπιθυμίαν τοῦ ἀπόδημου 'Ελληνισμοῦ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς, πλειστάκι διασδηλωθεῖσαν, διὰ νά δημιουργήσῃ ἔνα ἀκόμη συνεκτικὸν κρίκον μεταξὺ τῶν ἔντευξιμένων 'Ελλήνων καὶ τῆς Μητρός Πατρίδος. Ἐκρίνε σκόπιμον καὶ ἐξυπρέτητικὴν τῶν οἰκονομικῶν τοῦ τόπου συμφερόντων τὴν ἀποκατάστασιν τῆς τακτικῆς δι' Ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανού ἐπικοινωνίας μὲ τὴν μεγάλην Ἀμερικανικὴν Συμπλοτείαν, ἀφοῦ πολύτιμον συνάλλαγμα ἔκ τῆς γραμμῆς θὰ ἐκέρδιζεν ἡ Οἰκονομία μας, ὑπερδιακόσιον ναυτεργάται θ'. ἀπησχολοῦντο, καὶ προσπάθεια ἀποτελεσμάτική θὰ κατεύθαλλετο διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ τουριστικοῦ πρός τὴν Ἑλλάδα ρεύματος. Δέν παρεβλέψθη τέλος τὸ γεγονός, διὰ διὰ τῆς προσκτήσεως τοῦ ὑπερωκεανού καὶ διὰ τῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς μία ἀκόμη, δχι διλγύτερον ἡστική ἀνάγκη, ἐπληρούτο, ἡ διατήρησις τοῦ γοήτρου τῆς σημαίας μας. Ἡ Ἑλλάς, ἡ μακράνων ἔχουσα θαλασσινάς παραδόσεις καὶ θαυμαστήν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπίδοσιν, ἐπεθάλλετο νά συγκαταλέγῃ εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας τῆς δχι ἔνα, ἀλλά πολλά ὑπερωκεάνια.

Αὐτάς ἐν συνόψει τὰς ἐπιδώξεις είχε τὸ Κράτος προερχόμενον εἰς τὴν ἀπόκτησιν τῆς ἐπιχορηγήσεως καὶ τῆς συμβατικῆς ἐκχωρίσεως τῆς πρός τὴν Βόρ. Ἀμερικήν γραμμῆς. Ἐδύχημα, δτὶ αἱ Κρατικαὶ ἐπιδώξεις συνητήθησαν μὲ τὰς ἐπιχειρηματικὰς τοιαύτας τῆς ἀναδόχου ἑταῖρίας καὶ οὕτως ἡ ἐπανασύνθεσις τῆς γραμμῆς ἀποτελεῖ πλέον γεγονός. Ἐντὸς τοῦ μηνὸς Μαΐου τὸ ὑπερωκεάνιον «Νέας Ἑλλάς» θὰ φέρῃ τὸν χαιρετισμὸν τῆς Ἑλλάδος πρός τὰ πέραν τοῦ Ἀτλαντικοῦ ἔντευξιμένα τέκνα τῆς.

\*\*\*

Ἄλλα δέν ἀρκεῖ καθ' ἡμᾶς ἡ πρόσκτησις τοῦ ὑπερωκεανού καὶ ἡ δρομολόγησις αὐτοῦ διὰ νά ὀλοκληρωθοῦν αἱ ἐπιδώξεις τοῦ τε Κράτους καὶ τῆς Οἰκονομίας μας, πολὺ δὲ περισσότερον διὰ νά ἐπιτευχθοῦν τὰ ἐκ τῆς γραμμῆς προσδοκώμενα ἀγαθά ἀποτελέσματα. Μόχθος πολύς, συντονισμός κατευθύνσεων καὶ δργάνωσις τῆς γραμμῆς, ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ὑποδειγματική, προϋποτίθενται διὰ τὴν καρποφόρον ἀπόδοσιν καὶ προσαγωγὴν τοῦ δυσχεροῦς πράγματος ἔργου, ὅπερ ἀνέλαβεν ἡ ἀνάδοχος τῆς συμβάσεως ἑταῖρία. Θὰ ἀντιπαλασίῃ αὐτὴ πρὸς κραταιούς ἔνους ναυτιλιακούς δργανισμούς, θὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ ὑπερωκεανόν μας τὸν συναγωνισμὸν κολοσσῶν, σκαφῶν ὑπερπολυτελῶν, ταχυτάτων, ἐνῷ ἡ ἔκ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου κίνησις πρὸς τὴν Βόρ. Ἀμερικήν είνε περιωρισμένη, τὰ ἔνα δὲ ὑπερωκεάνια, ποὺ τὴν νέμονται σήμερον, δέν θὰ θελήσουν θεθαλίως νά στερηθοῦν αὐτῆς.

Θὰ προτιμηθῇ ὅμως τὸ 'Ελληνικὸν σκάφος. Θὰ τύχῃ τῆς ἀμερίστου ὑποστηρίξεως τοῦ ὅμοιοθυνοῦ στοιχείου. Κανεὶς 'Ελλην τῆς Ἀμερικῆς, μὲ τὸ ἀκμαῖον τοῦ πατριωτισμοῦ αἰσθημά ποὺ διακρίνει τοὺς νοσταλγούς ἔντευξιμένους μας, δὲν θὰ θελήσῃ νά ἀγνοήσῃ τὴν Ἐθνικήν του σημαίαν, τὸ Ἐθνικὸν πλοιόν, τὴν προέκτασιν του πατρίου ἐδάφους. Τὸ ὑπερωκεανόν μας είνε ἀλλώς τε τατάλληλον, ἀναλόγως καὶ τῶν οἰκονομικῶν μας μέσων καὶ τῆς δυναμικότητος τῆς γραμμῆς, διὰ νά ἔχει πρετήση τὰς ἀνάγκας αὐτῆς. Καὶ μικρᾶς σχετικῶς ἡλικίας είνε καὶ θέσεις ἐπαρκεῖς διαθέτει καὶ πολυτέλειαν καὶ ἀνεον ἐν πάσῃ ἀφονίᾳ παρέχει. Εἶνε σκάφος ὀγκώδες, καλῆς κατασκευῆς, ἀνήκει εἰς Ἀγγλικὴν ἐταιρίαν — τὴν «Aegean Line» — ἐκ τῶν ἀρτιώτερον ὠργανωμένων, ἡ κλασίς του ἀνενέωθη πρὸ τῆς παραλαβῆς του ἀπὸ τοὺς κ. κ. Ἀδελφούς Γουλανδρῆ καὶ ἡ ταχύτητα του δὲν είνε μικρά. Μειονεκτεῖ ἔναντι τῶν ὑπερωκεανῶν κολοσσῶν, ἔχει ὅμως τὸ μεγάλο πλευρότημα, διὰ τὸ μόνον 'Ελληνικόν. Θὰ τὸ περιβάλλῃ μὲ ἀγάπην πραγματικήν τὸ Πανελλήνιον, τὸ Κράτος θὰ τοῦ παράσχῃ κάθε διευκόλυνσιν, κάθε θήβην ἀράγην.

Ἡ ὑποστήριξις ὅμως τοῦ τε Κράτους καὶ τῆς Ἐλληνικῆς Κοινωνίας πλείστας σᾶσσα συνεπιφέρει διὰ τὴν ἀνάδοχον ἑταῖρίαν υποχρεώσεις. Πολλὰ διὰ τὴν ὀλοκλήρωσιν τῆς προσπαθείας ἔχαρτωνται ἀπὸ αὐτήν. Κατά κύριον λόγον ἡ ἐκμετάλλευσις τῆς ὑπερατλαντικῆς γραμμῆς δέν πρέπει νά προσθέπεται μὲ τὸ στενὸν πρόσμα τῆς ἐπιχειρηματικῆς μόνον πλευρᾶς. 'Επιχείρησις θεθαλίως είνε, ἀλλὰ διὰ νά ἀποθῇ ἀκριβῶς καρποφόρος εύρυτης ἀντιληφεών εἰς τὰ τῆς διασειρίσεως τῆς ἐπιθάλλεται. Μικροοικονομία δυνάμεναι νά παραθλάψουν αὐτὴν τὴν καλὴν τῆς δλης γραμμῆς ἐμφάνιον ἀποκλείονται. Τὸ ὑπερωκεανόν σκάφος είνε ἐν τῇ πραγματικότητι ἔνα πλωτὸν ξενοδοχείον, μὲ μεγαλυτέρας μάλιστα πατήσιος ἀνέσων. 'Εξυπακούεται, δτὶ ἡ καθαριότης δλων τῶν διαμερισμάτων του καὶ τῶν κοινοχρήστων χώρων του θὰ είνε ἀμεμπτος, ἔκεζητημένη μάλιστα. Ἡ ιματιοθήκη καὶ τὰ σκέυη του πολυτελῆ, ἐφάμιλλα τῶν μεγάλων ξενοδοχειακῶν ἐπιχειρήσεων, καὶ ἡ παρεχόμενη τροφή — πρὸ παντὸς αὐτῆς — ἀφονος, ἐν πάσῃ κυριολεξίᾳ, ἐκλεκτή, ἀνωτέρα — τὸ τονιζομένη ιδιαιτέρως — δλων τῶν ἀλλών ὑπερωκεανῶν, ποὺ προσεγγίζουν εἰς Μεσογειακούς λιμένας. Μὲ παραδειγματικήν ἀκρίβειαν πρέπει νά ἔκτελνται τὰ δρυμολόγια, ἐνῷ δρχήστρα, κινηματοθέατρον, καλλιτεχνικαὶ ἐπιπρίδεις καὶ κάθε ἀλλή δυνατή ψυχαγωγία πρέπει νά παρέχωνται εἰς τοὺς τούς ἐπιθάτης δλων τῶν θεσέων, δὲ διακόσμησις τῶν αἴθουσῶν, δὲ πρεπτής αὐτῶν ἐμφάνισις, προσπάθεια ιδιαιτέρως δέον νά καταθληθῇ, ἵνα προσλάβῃ τὴν χαρωπήν τοῦ 'Ελληνικοῦ περιβόλου τοῦ ζωντανής. Ἡ ἔνασκησις τῶν θρησκευτικῶν καθηκόντων τῶν ἐπιθατῶν προϋποθέτει ἀκόμη τὴν ἰδρυσιν ἐπὶ τοῦ σκάφους δρθόδους ἐκκλησίας.

\*\*\*

"Ἀλλος παράγων — δ σημαντικώτερος ίσως — δστις προώρισται νά συντελεσῃ εἰς τὴν εύδοσιν τῆς προσπαθείας είνε τὸ ἐμψυχὸν ύλικὸν τοῦ σκάφους καὶ τῶν πρακτορείων τῆς ἀναδόχου ἑταῖρίας. 'Εξαιρετικὴ προσοχὴ πιστεύομεν νά καταθληθῇ εἰς τὴν ἐπιλογὴν τοῦ πληρώματος. 'Ολοι, ἀπὸ τοῦ κυθερίνητου μέχρι καὶ τοῦ τελευταίου ναύτου, πρέπει νά διασκετάχωνται απὸ μίαν καὶ μόνη στερράν ἀντίληψιν: "Οτι ἐτάχθησαν νά ὑπηρετοῦν τὸν ἐπιθάτην. Θὰ φέρωνται πρὸ αὐτῶν εύπρεπῶς, χωρὶς τοὺς γνωστοὺς νεοελληνικούς ἐκνευρισμούς, μὲ ἀπόλυτον εἰς τὰ καθήκοντά των προσηγούσιων. Τὸ πρωτιστόν τῶν θεσέων — αὐτὸ κυρίως — πειθαρχημένον, εὐγενικόν, πολιτισμένον, πάντοτε πρόθυμον θὰ ἀποτελεῖ τὴν καλυτέραν, τὴν ζωντανήν διαφήμισιν τοῦ ὑπερωκεανού μας.

Οι ὑπάλληλοι ἔξ αλλού τῶν Πρακτορείων καὶ δσοι ἔρχονται εἰς ἀμεσον ἐπαφήν μὲ τὸν ἐπιθάτην, τὴν ἔχει πρετήσην αὐτοῦ καὶ μόνον θὰ φροντίζουν. Πρέπει ν Ἐλληνικὴ γραμμὴ νά κερδίσῃ τὴν ἀπεριόριστην ἐκτίμησιν τῆς Κοινῆς Γνώμης, τόσον ἐν 'Ελλάδι, δσον καὶ ἐν 'Αμερικῇ. Πρέπει νά υπερβάλλωμεν εἰς φιλόδεινον περιποίησιν καὶ αὐτῶν τῶν ἔνων ὑπερωκεανῶν.

Οι 'Ελληνες τῆς Ἀμερικῆς δέν είνε πλέον οι πτωχοὶ τοῦ παρελθόντος μετανάσται. 'Εκεί, εἰς τὸ προηγμένον περιβάλλον τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, ἀνεπτύχθησαν, ἐμορφώθησαν, ἐξεπολιτισθήσαν, πλήρη ἔχουν ἀντίληψιν τῶν συγχρόνων ἀπαίτησεων τῆς ζωῆς. Θὰ θελήσουν νά ύποστηρίξουν τὸ 'Ελληνικὸν ὑπερωκεανού,

Θά απαιτήσουν δύμας καὶ τάς ἀνέσεις ποὺ τούς παρέχουν τὰ ξένα σκάφη. Κάτι περισσότερον θά ζητήσουν ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν σκάφος; Τὸ πατριωτικὸν περιβάλλον συνδεδυασμένον δύμας μὲ τάς σημειώνας ἀντιλήψεις περὶ θαλασσίου πολιτισμοῦ.

'Ἀλλὰ ἡ Ἑλληνικὴ γραμμὴ ἔχει καὶ ἄλλον εὐρύτερον ἀκόμη προσρισμόν. 'Ἐπιζητεῖται δι' αὐτῆς ἡ ἀνάπτυξις τοῦ τουρισμοῦ πρὸς τὴν χώραν μας. Χιλιάδες Ἀμερικανῶν, ἀποκαθιστωμένης καὶ τῆς ὀμαλότητος τῶν πολιτικῶν πραγμάτων τῆς Εὐρώπης, θά θελήσουν νά ἐπισκεφθοῦν τὴν Ἑλλάδα. Θά χρειασθῇ νά κινήσωμεν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν διά καταλήλου προπαγάνδας, νά προσελκύσωμεν αὐτούς. Εἰς τὰ πανεπιστήμια, τὰς ἐπιστημονικὰς ὁργανώσεις καὶ τὰ μεγάλα τουριστικὰ γραφεῖα θ' ἀπευθυνθῶμεν. 'Ἐπιλέγοντες τὴν προσφοράτεραν διαφήμισον, ἐφαρμόζοντες εὐθηνά ναυλολόγια, ἀκολουθοῦντες δηλαδὴ τὸ παράδειγμα τῶν ἄλλων, θά προσπαθήσωμεν νά διευρύνωμεν τὸ τουριστικὸν πρὸς τὴν χώραν μας ρεῦμα. 'Ἄς ληφθῇ ἀκόμη ὁ δψιν, δτὶ καὶ τὸ Ἐθραϊκὸν στοιχεῖον ὑπάρχουν αἱ δυνατότητες νά προτιμήσῃ τὸ Ἑλληνικὸν ὑπερωκεάνιον διὰ τὰ πρὸς τὴν Παλαιστίνην καὶ ἔξ αὐτῆς πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν ταξίδιά του. 'Ως ἔχουν σήμερον τὰ πράγματα οἱ Ἐθραῖοι ἀποφεύγουν τὰ Ἰταλικά σκάφη καὶ ισως ἐκ τοῦ γεγονότος τούτου θετική νά προέλθῃ ὠφέλεια διὰ τὴν Ἑλληνικὴν γραμμήν.

Θά παρεῖλκεν ισως εἰς τοιαύτας λεπτομερειακάς ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς γραμμῆς παρατηρήσεις νά ἐκταθῶμεν. Οἱ κ.κ. Ἀδελφοὶ Γουλανδρῆ θά ἔχουν ἐπαρκῶς ἥδη μελετήσει τάς κατευθύνσεις ποὺ θά ἀκολουθήσουν, ίνα τὸ ἔργον, ὅπερ τόσον ἀξεπάνως καὶ ἐπὶ γενικότερα τοῦ τόπου ὀφελεῖται ἀνέλασθον, ἐπιτύχη πρὸς πᾶσαν πλευράν. Χάριν αὐτῆς ἀκριθῶς τῆς πλήρους ἀπόδοσεως τῶν προσπαθειῶν διὰ τὴν ἐδραίωσιν τῆς Ἑλληνικῆς ὑπερωκεανίου γραμμῆς αἱ στήλαι αὐταὶ ἥθελησαν εἰς ὡρισμένας. Εστω καὶ στοιχειώδεις, ὑποδειξεις νά προσθοῦν. Τὸ θερμόν των ἐνδιαφέροντων διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς δῆλης ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος δικαιολογεῖ τὰς ὑποδειξεις ταύτας.

### Περίοδος νέα σιανοίγεται

'Ἀκτοπλοϊκὸν πρόσθλημα δὲν ὑφίσταται πλέον. Σήμερον, 1ην Μαΐου, τίθεται εἰς ἐφαρμογήν ὁ νόμος περὶ ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν. 'Η ἐκμετάλλευσις τῶν ἐπιθατηγῶν σκαφῶν τῆς τε ἀκτοπλοίας καὶ τῶν ἔξωτερικῶν γραμμῶν θά διενεργήται τοῦ λοιποῦ ὑπὸ κοινῆν διεύθυνσιν, ὑπὸ τὴν ἔνιαίν διοίκησιν αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερόμενων πλοιοκτητῶν. Τὸ Κράτος, ἀμεσώτατα ἔχον συμφέροντα διὰ τὴν καλήν, τὴν ρυθμικήν, τὴν ἄνετον λειτουργίαν τῶν θαλασσίων τῆς χώρας συγκοινωνιῶν, πλήρη ἐλεγχον καὶ ἐποπτείαν θά ἐνασκῆ unctions τῆς ἔνιαίν διαχειρίσεως τοῦ συσταθέντος ἀνακαστικοῦ συνεταιρισμοῦ, χωρὶς δύμας καὶ νά περιορίζεται ἐκ τούτου ἡ ἐφοπλιστικὴ πρωτοβουλία, τόσον πράγματι ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἀπόδοτικὴν τοῦ νόμου ἐφαρμογῆν.

Νέον οὖτα καθεστῶς τάξεως καὶ περιουσιαλογῆς ἔγκαθιδρύεται εἰς τὰ τῆς ἐπιθατηγοῦ ναυτιλίας μας. Συντονισμέναι πλέον, δημιουργικαὶ θά είνε αἱ προσπάθειαι διὰ τὴν θελτιώσιν τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν, ὁ συναγωνισμός, ὁ φθιροποίος τῶν ἐπιχειρήσεων, ὁ παρεμποδίσας μέχρι σημερον τὴν ἐπὶ ύγιων βάσεων ἀνάπτυξιν τοῦ ἐπιθατηγοῦ σκάφους ἐκλείπεται καὶ η σπατάλη δεκάδων δλων ἐκατομμαρίων δραχμῶν εἰς ἀσκόπους συναναχωρήσεις, εἰς ἔκπτωσεις ναύλων καὶ εἰς παντοίου εἴδους διαρροάς τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ, ἀλλὰ καὶ τοῦ δημοσίου χρήματος, ὡς ἀνάμνησις πλέον ἐνὸς κακοῦ παρελθόντος θ' ἀναφέρεται.

Τὰ Κρατικά καὶ τὰ κοινωνικά συμφέροντα ἀναμφισθήτητον εἶναι διὰ ἀρτιώτερον θέλουν ἐξυπηρετήθη ἀπὸ τὴν νέαν αὐτήν τάξιν τῶν πραγμάτων, ἡτοι, ὡς μία ἀνάγκη ὑπηγορεύετο καὶ πρὸ πολλοῦ θά ἔδει νά είχεν ἐπιθημή. Τὰ ἐφοπλιστικά ἔξ ἄλλου συμφέροντα, τὰ καλῶς δύμας νοούμενα, δχι μόνον δὲν παραβλάπτονται τούναντίον μάλιστα τυγχάνουν ἀποτελεσματικής προασποσίεως διὰ τοῦ συνεταιρισμοῦ. Διασφαλίζονται ἡ τακτικὴ ἐξυπηρέτησις τῶν διατιθεμένων εἰς τὰς ἀκτοπλοϊκὰς ἐπιχειρήσεις κεφαλαίων καὶ ἡ ἀπόδοσεις τῆς ἀξίας τοῦ πλωτοῦ ύλικοῦ, ἐκ παραλήλου δὲ ἐπιτυχάνεται καὶ ἡ θαυμασία ἀνανέωσις τῶν παρηλίκων σκαφῶν, ἐπ' ὠφελεία τῶν τε συμμετεχόντων εἰς τὴν Κ.Δ.Α.Σ. ἐφοπλιστῶν,

ἀλλὰ καὶ τῶν συγκοινωνιακῶν τῆς χώρας ἀναγκῶν.

"Ἡδη τὰ πρῶτα ἀγαθὰ ἀποτελέσματα τῆς κοινῆς διαχειρίσεως κατεφάνησαν. 'Ἐχομεν ὑπ' ὅψιν μας τὸν ἐγκριθέντα υπὸ τοῦ Κ. Τζίφου πίνακα δρομολογίων δι' ὀλόκληρον τὸ δίκτυον τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν. Ήθιμὸς συγκοινωνιακὸς πράγματι, θαθεῖα συναίσθησις τῶν ἔναντι τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ ὑποχρεώσεων, πυκνὰ καὶ συνδεδυασμένα δρομολόγια δι' ὅλους τοὺς λιμένας καὶ τοὺς πλέον ἀγόνους ἀκόμη, ἀποκαθιστῶνται. 'Ανάλογος πρὸς τὴν δυναμικότητα ἐκάστης γραμμῆς είναι καὶ ἡ διάθεσις τοῦ καταλήλου σκάφους. Αἱ κύριαι γραμμαί, αἱ συγκεντρώνουσαι τὴν μεγαλυτέραν εἰς ἐπιθάτας κίνησιν, θὰ ἐξυπηρετῶνται μὲ τὰ καλύτερα, τὰ πλέον ἀνετα σκάφη τῆς ἀκτοπλοίας — ὑπάρχουν δι' ὑπυχώς ἀρκετά — ἐνῷ καὶ αἱ ἀσημάτους ἀπόδοσεως γραμμαὶ τακτικὴν προθλέπεται νά ἔχουν συγκοινωνίαν. Δίκτυον πλήρες, ἐξυπηρετικὸν τῶν κοινωνικῶν καὶ τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν δημιουργεῖται ἐκ τοῦ Κέντρου καὶ πρὸς αὐτὸν ἐξ ὅλων τῶν νήσων, τῶν λιμένων καὶ τῶν δρυμῶν τῶν τόσον ἀναπεπταμένων Ἑλληνικῶν παραλίων.

"Αγαθὰ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς προθλέπομεν τὰ ἀποτελέσματα τῆς ὑπὸ ἔνιαίν διαχειρίσεως τῶν ἀκτοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν. Προϋποτίθεται unctions θεσαίως ή σύμπινοια, ή συνεργασία ὅλων τῶν ἐφοπλιστῶν, τὸ ἐνδιαφέροντων τῶν διὰ τὴν περιφρούρησιν ἐνὸς ἔργου ἀπόδοτικοῦ μὲν δι' αὐτούς, τὰ μέγιστα δι' ὠφελίμου διὰ τὰ κοινωνικά συμφέροντα. Μέχρι σήμερον ή περίφημοις αὐτοτέλεια τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, τὸ ἀπειθάρχητον εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ συγκοινωνιακοῦ ἔργου τῆς ἀκτοπλοίας, ή περιφρόνησις καὶ τῶν στοιχειωδεστέρων ἀπατήσεων τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ — τὰ κύρια αὐτά γνωρίσματα τῶν θαλασσίων συγκοινωνιῶν μας — δὲν παρέθλαψαν μόνον τὰ γενικότερα συμφέροντα τῆς ἔθνης ἡμῶν Οἰκονομίας καὶ τοῦ Κράτους, ἐπιζημιώς ἐπέδρασαν καὶ διὰ τὴν καλήν προσαγωγὴν τῆς ἐπιθατηγοῦ ναυτιλίας μας. Εἰς πρωτόγονον κατάστασιν παρέμεινεν αὐτή, σκάφη γηραιά, κατάκοπα ἀπὸ τὴν ἐντατικὴν ἐκμετάλλευσιν, οὐδὲ τοὺς στοιχειώδεις δρυμούς ἀσφαλείας καὶ ἀνέσεως πληρούντα, ἐξηκολούθουν νά σύρουν τὰ ράκη των εἰς τὰς Ἑλληνικάς θαλάσσας. Κάθε φιλότιμος προσπάθεια unctions θελτιώσεως τῆς οἰκτρᾶς αὐτῆς καταστάσεως προσέκρουν εἰς τὸ ἀδιαχώρητον τῶν δλίγων ἀκτοπλοϊκῶν γραμμῶν, εἰς τὸν συναγωνισμόν, εἰς τὴν ἀντίδρασιν τῶν θιγομένων, ἀνομολογήγτων πολλάκις, συμφερόντων.

Τώρα μία νέα περίοδος ἀνασυγκροτήσεως διανοίγεται. Τὸ Κράτος ἀκέραιον ἐπετέλεος τὸ καθῆκόν του. 'Απὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς ἔξαρταται νά κατανοήσουν τὸ συμφέρον των καὶ νά συναίσθανθούν τὰς ὑποχρεώσεις των. 'Ο. Κ. Τζίφος, δστις μὲ θεληματικότητα ἡγούμενος τὰς κακαὶς εἰστήσεις καὶ παρεμποδίσεις τάσης τῶν δεκάδων δλων ἐκατομμαρίων δραχμῶν εἰς ἀσκόπους συναναχωρήσεις, εἰς ἔκπτωσεις ναύλων καὶ εἰς παντοίου εἴδους διαρροάς τοῦ δημοσίου χρήματος, πλήρης της ἐπιθατηγοῦ μας ναυτιλίας είνε παραστάτης. Εφιλοδόξησε νά ίδη αὐτὴν προσαγομένην καὶ εύημερούσαν, ἐργον θετικὸν ἀπόδιθουσαν εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν κοινωνικῶν καὶ οἰκονομικῶν τοῦ τόπου μας καὶ ἀναγκῶν. 'Ἄς τὸν φέρει εἰς πέρας τὴν ἀναλογίαν προσπάθειαν. Αἱ προθλέψις εύοινοι είναι διὰ τὴν ἐπιτυχίαν.

h3>

**Τὰ πρῶτα ἀποτελέσματα**

"Οταν πρὸ μηνῶν ἐτέθη ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν ἐφοπλιστῶν μας δργανώσεων τὸ σχέδιον τοῦ Ναυτικοῦ 'Επικελητηρίου διὰ τὴν σύστασιν τοῦ θαλασσοσασφαλιστικοῦ ὄργανοιού, φόβοι πολλοὶ ἔξεφράσθησαν, δτὶ τὰ κεφάλαια τοῦ συνεταιρισμοῦ ἐντὸς δλίγων ἔτῶν θά ἔξηνεμίζοντο καὶ ἀτυχῆς θ' ἀπέθαινεν ἡ ἐκθασίς τῆς προσθετικῆς. Παρὰ πολλά καὶ τινῶν μάλιστα ἐκ τῶν σοθαρωτέρων ἐφοπλιστῶν μας, «κακός» κίνδυνος ἐχαρακτηρίζετο ἡ ἐπὶ σκαφῶν ἀσφαλιστικὴ ἐργασία τῆς Ναυτιλίας μας, ή κατ' ἐκείνους δὲ τοὺς μῆνας συμπτωματικῶν σημειωθείσα συχνότης δρισμένων δλικῶν ἀπωλειῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν ἐφέρετο ώς ἀπόδειξις.

"Ἀπηχολήθησαν τότε διὰ μακρῶν αἱ στήλαι αὐταὶ ἐπιδιώκουσαι τὸ ἀντίθετον ἀκριβῶν ν' ἀποδείξουν. 'Ηθέλησαν νά διαλύσουν τοὺς φόβους τῶν ὑπερσυντηρητικῶν ἐφοπλιστῶν μας, νὰ μεταπείσουν τοὺς διστάζοντας, νὰ μεταδώσουν τὴν πεποίθησιν μας δτὶ οἱ ἀσφαλισταὶ, πολλοὶ γε καὶ δή, ἀπεκόμισαν κατά τὴν τελευταίαν πενταετίαν ζημιάς ἀπὸ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν ἐπὶ σωμάτων κιν-

## A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ" (HELLENIC LINES LIMITED)

Τακτική δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἑλλάδος  
δι' AMBOYRGOON—ROTTERDAM—AMBERSON καὶ τάναπαλιν.

Έμπορεύματα ἐπίσης δεκτά δι' Αγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικής καὶ Βορείου Θαλάσσης, ως καὶ τὸ ἑσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου, Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ως ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως καὶ εύθεταν φορτωτικῶν.

Απευθυντέον: Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Εταιρίας

Μέγαρον Βάττη ΠΕΙΡΑΙΑ Τηλ. 44.005

Καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ελληνικούς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρίας

δύνων της Ναυτιλίας μας.

"Ηδη αἱ ἀντιλήψεις μας ἔκειναι ἔτι μᾶλλον ἐνισχύονται, διακριθοῦται ἡ ὁρθότης των, ἐξ ὅσων στοιχείων παρεσχέθησαν ἡμῖν περὶ τῆς πορείας τῶν ἐργάτων τῆς ἐν Λονδίνῳ πρὸ ἔτους περίπου συσταθέσις θαλασσασφαλιστικῆς ἑταῖρίας «Ἀργώ».

'Η «Argo Insurance Cy Ltd» ιδρύθη, ὡς γνωστόν, πρωτοθουλία τοῦ κ. Αγγέλου Λούζη, τοῦ τόσον ἀπό μακροῦ χρόνου ἐγκύφαντος εἰς τὴν μελέτην τοῦ ἀσφαλιστικοῦ προβλήματος τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῇ συμπράξει τῶν μετά τοῦ Οίκου «Α. Λούζης Λτδ» συνεργαζομένων Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν. Τὸ πλεῖστον τῶν ἑταιρικῶν κεφαλαίων ἀσφαλίζησαν πράγματι παρ' ἐφοπλιστῶν μας, τὰ πλοῖα τῶν δ' ἀσφαλίζονται εἰς τὴν «Ἀργώ», εἴτε ἐξ ὀλοκλήρου εἴτε διά ποοστὸν τι τῆς ἀξίας ἐκάστου σκάφους. 'Οσάκις οἱ ἀναλαμβανόμενοι κίνδυνοι εἰνει μεγάλοι ἀντασφαλίζεται μέρος αὐτῶν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἀγοράν. Σκοτός φυσικά τῆς ἑταίριας δὲν ἦτο ἀπλῶς κερδοσκοπικός. 'Απέθελε νά συντελέσῃ κατὰ τὸ μέτρον τῶν δυνάμεων τῆς εἰς τὴν θελτίωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας ἐν συνεργασίᾳ μετά τῶν Ἀγγλικῶν θαλασσασφαλιστικῶν ὄργανωσεων.

Μέχρι τοῦδε ἡ «Ἀργώ» συμμετέσχειν εἰς τὴν ἀσφάλισιν 125 σκαφῶν (κυρίως Ἐλληνικῶν) καὶ εἰς τὴν ἀντασφαλισιν 300 φορτίων περίπου, (κυρίως σιτηρῶν ἐκ Νοτίου Ἀμερικῆς). Τὰ οἰκονομικά ἀποτελέσματα ἔκ τῆς ὀλης αὐτῆς ἀσφαλιστικῆς ἐργασίας εἰνε ἀρκετά εὐγλωττα. Εἰσεπράγματαν καθαρὰ ἀσφαλιστρα μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου ἐ. ξ. δι' ἐννεάμηνον δηλαδή περίπου διάστημα £ 20,371, μετά τὴν ἀφαίρεσιν τῶν καταβλήθεντῶν ἀντασφαλιστρων καὶ τῶν ἐπιστραφέντων εἰς τοὺς πλοιοκτήτας λόγω παροπλισμοῦ τῶν σκαφῶν τῶν ἀσφαλιστρων. Οὐδεμία ἀπαίτησις δ' ὀλικὴν ἀπώλειαν ἡ σοθαράν ἀδερφάν ὑπεβλήθη μέχρι τοῦδε εἰς τὴν ἑταίριαν.

Πρόκειται θεσμίως περὶ ἐργασίας περιωρισμένην πως ἔχούσης τὴν ἑκατονταν καὶ μὲ ἐπιλογὴν τῶν ἀναλαμβανόμενων κινδύνων. Τὸ γεγονός δύμας δι' ἡ «Ἀργώ» συμμετέσχειν εἰς τὴν ἀσφάλισιν 125 Ἐλληνικῶν κατά τὸ πλεῖστον σκαφῶν — τὸ τρίτον περίπου τοῦ δριμοῦ τῶν ὠκεανοτόρων φορτηγῶν μας — καὶ δι' οὐδεμία προεβλήθη ἀπαίτησις ὀλικῆς ἀπώλειας ἡ σοθαράς ἀδερφάν δὲν ἥμπορει νά θεωρηθῇ ὡς ἀπλή σύμπτωσις. Χαρακτηρίζει ἐπαρκῶς τὴν γενικήν κατάστασιν, ὑπὸ τὴν ὁποίαν τείνει ἀσφαλιστικῶν ή Ναυτιλίας μας, δοσον ἀφορᾶ τούλαχιστον τούς ἐπὶ σωμάτων κινδύνους.

Πιθανῶς τὰ γενικά ἀσφαλιστικά ἀποτελέσματα τῶν Ἐλληνικῶν κινδύνων νά μη ἐμφανίζουν τὴν αὐτὴν εἰς ὑψηλὸν πράγματι θαθούν ίκανοποιητικὴν ἀπόδοσιν, τὴν τεκμαρισμένην ἐκ τῶν σχετικῶν διὰ τὴν «Ἀργώ» στοιχείων. Πιθανὸν καὶ ἀπαίτησις τινὲς ὀλικῶν ἀπώλειῶν ἡ καὶ ἀδερφῶν νά ὑπάρχουν κατά τὴν ἀσφάλισιν τοῦ συνόλου τῆς Ναυτιλίας μας, γεγονός πάντως ἀναντίρρητον εἰνε, δι' κέρδος σημαντικὸν καὶ δχι ζημιας ἀπεκόμισαν οἱ ἀσφαλιστρα κατά τὰ τελευταῖα ἔτη ἀπὸ τὴν ἐπὶ σκαφῶν Ἐλληνικὴν ἐργασίαν. 'Ἐπὶ τοῦ προκειμένου πιστεύομεν νά μᾶς δοθῇ ἡ εὔκαιρια νά ἐπανέλθωμεν.

'Ἐν πάσῃ περιπτώσει ἡ ἀξιέπαινος πρωτοθουλία τοῦ κ. Λούζη, ἡ ὑπὸ τοῦ ἀγαθούς οἰωνούς ἔξελισσομένη, ἀξίει νά ἔξαρθῇ ὅλως ίδιαιτέρως. 'Αποτελεῖ μίαν προσπάθειαν θετικῶς προωθοῦσαν τὰ ἀσφαλιστικά μας πράγματα πρὸς τὴν θελτίωσιν καὶ ὡς ἐκ τούτου δικαιουμένην κάθε ὑπόστηρίεως. 'Ἡ εύρυτέρα συμμετοχὴ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου καὶ ἡ κατὰ ποοστὸν ἔστω ἀσφάλισις τῶν Ἐλληνικῶν κινδύνων διὰ τῆς «Ἀργοῦ» ἔτι ἐναργέστερον θά καταδείξῃ τὴν καλὴν ἀσφαλιστικὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ παράσηη τὴν δύναμιν εἰς τὴν Ἐλληνικὴν ταύτην ἀσφαλιστικὴν ὄργανων, ὅπως μετὰ παρρησίας βάσει τῶν καλῶν ἀποτελεσμάτων, καὶ τοῦ ὅγκου τῆς συγκεντρουμένης ἐργασίας ἐπιδιώκῃ τὴν ἄρσην τῶν κατά τῆς Ναυτιλίας μας προκαταλήψεων, τὴν θελτίωσιν τῶν ὄρων τῶν Ἐλληνικῶν ἀσφαλισεων. 'Ἡ «Ἀργώ» ὑπόστηριζομένη καὶ εὐημεροῦσα ἐπλίζομεν νά καταστῇ λίαν συντόμως ὁ θερμὸς συνήγορος, ὁ παραστάτης τῶν δικαιών ἐπιδιώκεων τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν.

### Τὰ ἀσφαλιστρα πολέμου καὶ ἡ Ναυτιλία μας

"Ἐχομεν υπ' ὅψιν μας τὴν νέαν κλίμακα ἀσφαλιστρων πολέμου την πρὸ τινων ἡμερῶν κοινοποιηθεῖσαν δι' ἐγκυκλίου τῶν "Ἀγγλῶν ἀσφαλιστων. Λόγῳ τῆς ἀνωμάλου πολιτικῆς καταστάσεως, ἀσφαλιστρα σημαντικῶς ὑψηλότερα καθορίζονται διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς, ἔξαιρουμένων, ὡς γράφουμεν εἰς ἀλλην αελία, τῶν πρὸς τὸ "Ηνωμένων Βασίλειον μεταφορῶν καὶ τῶν φορτώσεων ἐξ Ἀγγλικῶν λιμένων. Διὰ τὰς περιπτώσεις ταύτας ἰσχύουν τὰ μειωμένα ἀσφαλιστρα τοῦ συσταθέντος υπὸ τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως ἀσφαλιστικοῦ «πούλη».

'Αλλ' ἐνῷ ἡ κλίμακα τῶν ἀσφαλιστρων ἀναφέρεται καὶ ἐφαρμόζεται διὰ τὰς φορτώσεις ἐπὶ πλοίων ὅλων τῶν ἔνενων σημαιῶν, τῶν ὅποιων τὰ σκάφη ἀπασχολοῦνται εἰς τὸ διεθνὲς μεταφορικὸν ἐμπόριον, ἔξαιρεται καὶ πάλιν ἡ Ἐλληνική. Διὰ τὰς ἐπὶ Ἐλληνικῶν πλοίων μεταφοράς οἱ ἀσφαλιστρα εἰνε ἐλεύθεροι — κατὰ τὴν ἐγκύκλιον — νά καθορίζονται κατὰ τὴν κρίσιν των τὰ ἀσφαλιστρα, ἀνώτερα, ἀλλ' οὐχι κατώτερα τῆς ἰσχυούσης κλίμακος.

'Ησχολήθησαν καὶ ἀλλοτε αἱ στήλαι αὐταὶ ἐπὶ τῆς θλιβερᾶς ταύτης καὶ τόσον ἀδίκου διακρίσεως τῆς σημαιάς μας παρὰ τῶν "Ἀγγλῶν ἀσφαλιστων προκειμένου περὶ τῶν ἀσφαλισεων πολέμου. Αἱ κατακρατήσεις παρὰ τῶν "Ισπανικῶν ἐθνικιστικῶν ἀρχῶν Ἐλληνικῶν τινων πλοίων προεβλήθησαν εἰς τὸ πρόσφατον παρελθόν ὡς

δικαιολογία τῆς τοιαύτης μεταχειρίσεως, ἐνῷ ἦτο γνωστόν, διὶ καὶ Σκανδιναντικά καὶ ἄλλων σημαιῶν πλοία τὰς αὐτὰς περιπτείας ὑπέστησαν κατά τὴν διάρκειαν τοῦ "Ισπανικοῦ πολέμου.

Ποῦ δύμας στηρίζεται σημερον ἡ δι' ὀλας τὰς ὑπερποντίους κλίμακος ἀσφαλιστρων πολέμου; Καθ' ημᾶς, εἰς μόνην τὴν Ἑναντιον τοῦ "Ελληνικοῦ φορτηγοῦ προκατάληψιν, τὴν διαδηλουμένην εἰς πάσαν περίπτωσιν παρὰ τῶν ἔνενων ἀσφαλιστικῶν κύκλων.

Τὸν ημίκοντα ἀντίκτυπον καὶ τὰς δυσχερείας ποὺ προβάλλονται οὕτως εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τῶν πλοίων μας, λόγῳ τῆς προθέτου ἀσφαλιστικῆς ταύτης διακρίσεων, δὲν χρειάζεται, πιστεύομεν, ίδιαιτέρως νά τονίσωμεν. Εἰς τὸν στίθιον τῶν θαλασσών μεταφορῶν ἐμφανίζεται τὸ "Ελληνικόν πλοίον ὡς ἀποδιοπομπαῖον. Εἰς κατωτέρων κλίμακα καθορίζεται η θέσις του ἔναντι τῶν ἀλλων σημαιῶν καὶ τῶν κάλυψις τῶν κινδύνων του, ἀκόμη καὶ τῶν πλεικῶν, προϋποθέτει ἐπιθέρων μεγαλυτέρων διά τε τὸν φορτωτήν καὶ τὸν πλοιοκτήτην. Κλονίζεται δηλαδή ἡ πρὸς τὸν "Ελληνικόν μεταφορικὸν παράγοντα ἐμπιποτούη, η θασική αὐτὴ προσθετική διά την διενέργειαν κάθε μεταφορᾶς.

'Ομολογούμεν, δύμας, διτι θλιβερωτέρων ἀκόμη μᾶς ἐνεποίησεν ἐντύπωντας ἡ ἀδιαφορία τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν δργανώσεων τῶν πρὸ τῆς δημιουργουμένης οἰκτρᾶς πράγματι καταστάσεως. Θά ἔπειτε νά περιμένωμεν κάποιαν διαμαρτυρίαν, καὶ ποιαν ἐνέργειαν τείνουσαν νά ἀρρή τὴν προκατάληψιν τῶν ἀσφαλιστῶν, ἀποκαθιστώσαν τὴν ισοτιμίαν τῆς σημαιάς μας διά τὴν κάλυψιν τῶν πλεικῶν τούλαχιστον κινδύνων. Θά ἔπειτε νά ἐρωτηθούν οἱ ἀσφαλιστρα επὶ ποιῶν δεδομένων στηρίζονται οὗτοι προθάνοντες εἰς τὴν διάστημαν τοῦ "Ελληνικοῦ πλοίου. Διατί λ.χ. τὰ Φινλανδικά, τὰ Γιουγκοσλαντικά καὶ τὰ Πορτογαλικά σκάφη νά τυχάνουν καλυτέρας μεταχειρίσεως, ἀφού εἰς τοὺς αὐτοὺς μὲ τὰ "Ελληνικά κινδύνων ἀπό πλεικής πλευρᾶς εἰνε ἐκτεθειμένα;

Μήπως δὲν ἀντιλαμβάνονται οἱ "Ελλήνες ἐφοπλισταὶ τὴν ἐπερχομένην διαφήμισην, τὴν μείωσιν τοῦ γοήτρου καὶ τὴν δυσχερῆ θέσιν, εἰς τὴν περιάγεται η σημαιά μας διά τῶν ἀσφαλιστικῶν διακρίσεων; Δὲν συναισθάνονται τὴν υποχρέωσιν ποὺ ἔχουν ἔναντι τῶν ίδιων αὐτῶν συμφερόντων, ὅπως ζητήσουν ἐπὶ τέλους ἐξηγήσεις ἀπό τοὺς ἀσφαλιστρας διά τὴν ἀπροκαλύπτων ἐχθρικὴν αὐτῶν στάσιν; "Ἄς ἐπιδιώκουν οἱ ἐφοπλισταὶ τὴν ἐπικουρίαν καὶ τοῦ Κράτους εἰς τὰς ἐνέργειας τῶν, εἰμεθα θέσαιο, διτι οἱ προθύμοι θά συναντήσουν τὴν διάθεσιν. "Ἄς ἐμφανισθοῦν, καθ' ὃ ἔχουν δικαίωμα, διαμαρτυρόμενοι εἰς τὴν συστάσιν τοῦ "Ελληνικοῦ πλοίου.

Ὀτε πρὸ διετίας περίπου, λόγῳ τοῦ "Ισπανικοῦ πολέμου, καθιερώθησαν τὰ ἀσφαλιστρα πολέμου, είχον ἔξαιρεθη ἀπὸ τὴν πρωτην κλίμακα καὶ τὰ Γιουγκοσλαντικά σκάφη. Οἱ Γιουγκοσλαντικοί δύμανοι ἐφοπλισταὶ δὲν ἀφήκαν νά παρέλθῃ ἀπαράτηρος η διάκρισης τῆς σημαιάς των. 'Υπέδειξαν καταλλήλως τὴν ἀδικαιολόγησην ἐνέργειαν τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ἐπέτυχαν νά περιληφθοῦν τὰ Γιουγκοσλαντικά πλοία εἰς τὸ πίνακα τῶν καλυπτομένων διά της κλίμακος σημαιῶν. "Ἔστω καὶ τώρα, ποὺ οὐδεμία διάσιμος δικαιολογία ἔξαιρεσεως τῆς σημαιάς μας δὲν ύφισταται, θά δητο ἀρά γε ἀσκοπον νά ἀκολουθήσωμεν τὸ παράδειγμα τῶν γειτόνων μας ἐφοπλιστῶν; Τὸ Ναυτικόν "Ἐπιμελητηρίου καὶ η "Ενωσις τῶν "Ἐφοπλιστῶν δὲν θά ἔπειτε νά ἀναλάβουν τὴν προσπάθειαν τῆς ἔξαλείψεως μᾶς προσθέτου διακρίσεως, τόσον μειωτικῆς τοῦ γοήτρου καὶ τόσον ἐπιζημίου διά τὰ συμφέροντα τοῦ "Ελληνικοῦ πλοίου;



## MIDGARD,,

Deutsche  
Seeverkehrs-Aktiengesellschaft

NORDENHAM

Telegrams: MIDGARD-Nordenham

Telephone: 2611 (5 lines)

Shipbrokers and Agents

Shipowners

Stevedores

Own harbour appliances for loading and discharging of any kind of cargo

Own warehouses

Sale of bunkercoal

Tugboats and lighters.

Branches at:

Hamburg, Bremen, Brake, Bremerhaven  
Oldenburg, Wilhelmshaven, Emden, Stettin.

## Πρός τήν Άδριατικήν

Πληροφορούμεθα έξι έγκυρου πηγής, ότι "Ελληνες έφοπλισται έκ τῶν σοθαρωτέρων, διαθέτοντες ἐπάρκεις τὰ ὄλικά μέσα καὶ ἀρτίαν τὴν ἐπαγγελματικὴν εἰδίκευσιν, μελετοῦν τὴν ἔγκαθιδρυσιν τακτικῆς φορτηγοῦ γραμμῆς ἐκ τῶν λιμένων τῆς Αδριατικῆς πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον (Αἴγυπτον, Συρίαν, Παλαιστίνην) καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν.

Αἱ πληροφορίαι μας φέρουν τὴν μελέτην τῆς γραμμῆς πρωθεῖσαν μέχρι τοῦ οημείου, ὡστε νὰ μὴ ἀπομενῇ παρὰ ἡ πρόσκτησις τῶν καταλλήλων πλοίων, ἀτίνα προθλέπονται νὰ εἰνε κατ' ἀρχὴν δύο τὸν ἀριθμὸν, δηζελοκίνητα ἵσως, χωρητικότητας 2.500 -3.000 τόνων, μικρᾶς ἥλικιας, ἀπολύτως προσηρμοσμένα εἰς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῆς γραμμῆς καὶ εἰδικά διὰ τὴν παραλαβὴν κάθε εἰδούς φορτίου καὶ τοῦ πλέον εὐπαθοῦς.

Παρέλκει, νομίζομεν, νὰ ἔξαρθῇ ἡ νέα αὕτη ἐφοπλιστικὴ πρωτοβουλία. Μετά μίαν 25ετίαν, ἀφ' ὅτου, λόγω τοῦ Μεγάλου Πολέμου, ἡ τότε Πανελλήνιος Ἀτμοπλοΐα διέκοψε τὴν τόσον προσδοφόρον γραμμὴν τῆς Τεργεστῆς, τὴν καὶ ιστορικὸν μὲ τὴν ἐπορικὴν καὶ ναυτιλιακὴν μας δραστηριότητα ἔχουσαν δεσμούς, ἥδη καὶ πάλιν προσπάθεια ἐν παντὶ ἀξιεπαίνος καταβάλλεται διὰ τὴν ἐπανασύντασιν τῆς. Πολλαὶ θέσεις καὶ ριζίκαι ἐπήλθον ἔκτοτε μεταβολαὶ εἰς τὸ καθεστώς τοῦ Τεργεσταίου ἐμπορίου. Μετὰ τὴν προσέγγισιν δύομά της Γερμανικῆς ἐμποροβιομήχανικῆς δραστηριότητος εἰς τὸν μυχὸν τῆς Αδριατικῆς ἀναμφισθῆτον εἰνε, ότι ζωρὰ θὰ εἰνε ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Τεργεστῆς. Σημαντικὸν τιμῆμα τῶν μεταφορῶν τῆς Γερμανικῆς ἐμποροβιομήχανικῆς δραστηριότητος εἰς τὸν μυχὸν τῆς Αδριατικῆς ἀναμφισθῆτον εἰνε, ότι ζωρὰ θὰ εἰνε ἡ κίνησις τοῦ λιμένος τῆς Τεργεστῆς. Σημαντικὸν τιμῆμα τῶν μεταφορῶν τῆς Κεντρικῆς Εύρωπης προθλέπεται διὰ τῆς Τεργεστῆς νὰ ἔξυπητηθῇ.

Ἐργασία πολλή, δικαιολογοῦσα καὶ τὴν συμμετοχὴν τῆς οημαίας μας, θὰ ὑπάρχῃ. Θὰ συναντήσῃ καὶ ἔκει ἡ Ἑλληνικὴ προσπάθεια τὴν ἀντίδρασιν μεγάλων ἐφοπλιστικῶν συγκροτημάτων, ἡ κατάρτισις δύος τῶν ἐφοπλιστῶν ποὺ θὰ ἀναλάβουν τὴν ἐκμετάλλευσιν τῆς γραμμῆς, τὰ μέσα ποὺ διαθέτουν, αὐτὸ τὸ δύνομά των ἔχεγγυα θετικά παρέχουν περὶ τῆς ἐπιτυχίας. Τὸ ἔργον θὰ εἰνε δύσκολον, παράδειγμα δύος ἀπό τὸν ἔχοντας τὴν «Ἑλληνικήν». Ανεπτύχθη καὶ προάγεται μέσα εἰς τὴν ἀντίδρασιν.

Αἱ στήλαι αὐταὶ ὡς μίαν τῶν κυρίων τῶν ἐπιδιώξεων ἔταξαν τὴν στροφὴν τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος πρὸς τὴν συγχρονισμένην ὀργάνωσιν, ποὺ δὲν εἰνε ἀλλη παρὰ αἱ τακτικαὶ γραμμαί. "Ηδη μετά τὴν πρὸς τὸ Κόντινεντ γραμμὴν τῆς «Ἑλληνικῆς», τὴν ἐπανασύνδεσιν τῆς ἐπικοινωνίας μας μὲ τὴν Βόρειον Ἀμερικήν δι' Ἑλληνικοῦ ὑπερωκεανίου καὶ τὴν διὰ τοῦ «Κορινθία» δημιουργίαν νέας πρὸς τὴν Μασσαλίαν γραμμῆς, χαιρετίζομεν μὲ ἀπόλυτον ἴκανοποίησιν τὴν πρὸς τὴν Αδριατικὴν προπάθειαν. Εύχομεθα νὰ ἀνεύρῃ τὸν δρόμον τῆς πραγματοποίησεως τῆς, νὰ ἔπιτυχη.

## Τὰ αἰτήματα τῶν ναυλομεσιτῶν Πειραιῶς

Μία ἐπαγγελματικὴ ὀργάνωσις ἀρρήκτως ουνδεδεμένη μὲ τὴν καθόλου ναυτιλιακὴν μας δραστηριότητα, ἡ «Ἐνωσίς Ναυλομεσιτῶν Πειραιῶς», ἡ τήσαστο πρὸ ήμερων δι' ἐμπεριστατωμένου υπομνήματος τῆς τὴν ουναντίληψιν τοῦ κ. Τζίφου ἐπὶ ὠρισμένων ζητημάτων ἀπασχολούντων ἀπὸ μακροῦ τὸν συμπαθῆ αὐτὸν κλάδον τῆς ναυτιλίας μας οἰκογενείας.

Αἱ διατυπωμέναι ἐν τῷ υπομνήματι τούτῳ ἀντιλήψεις περὶ τῆς ὀργάνωσεως τῆς ναυτιλίκης ἀγορᾶς τοῦ Πειραιῶς ἐνέχουν τόσην δρθότητα, ὡστε πεπεισμένοι νὰ εἰμειθα, ότι θὰ τύχουν εὐμενοῦς ὑποδοχῆς ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Υψηλούργου τῆς Ναυτιλίας, τοῦ μὴ παραβείτοντος μὲ τὴν διακρίνουσαν αὐτὸν δεῦθερκειαν νὰ ἔξετάζῃ καθέ πτυχὴν τῆς δῆλης ναυτιλίας ὑπόθεσεως.

Τὰ υποθαλάσσια ἄλλως τέ υπὸ τὴν κρίσιν τοῦ κ. Τζίφου αἰτήματα δὲν ἀποδέπονται στενῶς εἰς τὴν θεραπείαν τῶν ἐπαγγελματικῶν συμφερόντων τῶν ναυλομεσιτῶν, παραγόντων πάντως οηματικῶν τῆς ἐμποροναυτικῆς ἡμῶν δραστηριότητος. "Η ικανοποιητικὴ τῶν αἰτημάτων τούτων ἐπίλυσις ὠρέλιμος θ' ἀποβῆ εἰς τὴν Οἰκονομίαν τοῦ Τόπου, ἀγαθὴν δὲ κυρίων θά ἔχῃ ἐπιδρασιν εἰς τὴν ἀρτιωτέραν ὀργάνωσιν αὐτῆς τῆς ἐκμετάλλευσεως τοῦ Ελληνικοῦ πλοίου. Οὐδὲ κατ' ἐλάχιστον ἔξερχεται τῆς πραγματικότητος ἡ ἐν τῷ υπομνήματι ἀναπτυσσομένη ἀπόψις, ότι ἔγγυτερα πρὸς τὰ φυσικά τῆς κέντρα φέρει τὴν διαχειριστικὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ καλὴ τὴν ναυλαγορᾶς τοῦ Πειραιῶς συγκρότησις. Πράγματι δύον πλησιέστερον πρὸς τὴν Ελληνικήν ἀγορὰν φέρομεν—ἀκολουθοῦντες ἐν προκειμένῳ τὸ παράδειγμα δὲν τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν — τὴν εύρυτατα τῷρα κατεσταρμένην θαλασσινήν μας δραστηριότητα, τόσον θετικωτέρα καὶ μεγαλύτερα θά εἰνε ἡ ἀπόδοσις αὐτῆς ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς ἡμῶν Οἰκονομίας. 'Από τὴν πλευρᾶς αὐτῆς, τῆς γενικωτέρας, ἔξεταζόμενον τὸ υπόμνημα τῆς «Ἐνωσίσεως τῶν Ναυλομεσιτῶν», ἐνέχει τῷ δύτι ἔξαιρετικὸν ἔνδιαφέρον, ἀξίζει ιδιαιτέρας προσοχῆς.

**GRAIN BAGS & SEPARATION CLOTHS**

**A. GORDON & SONS LIMITED**

16, Prince Street, MONTREAL, CANADA  
Cable address: GORDONBAGS-Montreal

## Τὰ ἀσφάλιστρα τῶν κινδύνων πολέμου

ΤΟῦ κ. Σ. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΥ

Τ' ἀσφάλιστρα τῶν κινδύνων πολέμου ἐπὶ τῶν διὰ θαλάσσης μεταφερούμενων φορτίων ὑπῆρχαν πάντοτε μία ἐκ τῶν ἀσφαλεστέρων ἐνδείξεων τῆς διεθνοῦς καταστάσεως, ἡ δὲ περίοδος, ἡνῦ διερχόμεθα, καθιστᾶ ἔξαιρετικὰς ἐπίκαιρων μίαν ἀνασκόπησιν τῶν παρὰ τοῖς ἐν Λονδίνῳ ἀσφαλιστικοῖς κύκλοις ἐπικρατουσῶν σχετικῶν ἀντιλήψεων, ὡς αὗται κατοπτρίζονται εἰς τὰς τελευταίως ληφθείσας ἀποφάσεις ἐν σχέσει πρὸς τ' ἀσφάλιστρα τῶν πολεμικῶν κινδύνων.

'Ως γνωστὸν, τὰ ἔκαστοτε ἐφαρμοζόμενα εἰς τὰς ἀσφαλιστικὰς ἀγορᾶς ὅλου τοῦ κόσμου ἀσφάλιστρα τῶν κινδύνων πολέμου, καθορίζονται ὑπὸ μονίμου ἐπιπροτῆς ἀσφαλιστῶν ἔδρευσούς ἐν Λονδίνῳ καὶ ἀπαρτιζόμενης ἀπὸ ἐκπροσώπους τοῦ Ίνστιτούτου τῶν ἐν Λονδίνῳ θαλασσοσφαλιστῶν (Institute of London Underwriters) καὶ ἀσφαλιστάς τοῦ λόδους.

Τὰ παρὰ τῆς μονίμου ταύτης ἐπιπροτῆς θεσπιζόμενα τιμολόγια τυγχάνουν διεθνοῦς ἐφαρμογῆς, τοσούτῳ μᾶλλον καθόσον ἀπασαὶ αἱ ἀσφαλιστικαὶ Ἐταιρίαι τοῦ κόσμου ἀναγκαστικῶς καταφεύγουν εἰς τὸ Λονδίνον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν τοποθέτησιν τοῦ ὑπερβάλλοντος τῶν δι' ἴδιον λογαριασμὸν κρατουμένων δρίων ἐφ' ἔκστασιν κινδύνου.

Μέχρι τῆς 24ης Μαρτίου 1939 τ' ἀσφάλιστρα κινδύνων πολέμου εὑρίσκονται εἰς δημιαὶ ἀπίτεδα. Οὔτω, διὰ ταξίδια εἰς τὴν ἀνατολικὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν εἰσεπράττετο ἀσφάλιστρον 0.12½%, διὰ ταξίδια εἰς Δυτικὴν Μεσόγειον καὶ ἐν γένει ταξίδια περιλαμβανόντων διόδιον διὰ τοῦ στενοῦ τοῦ Γιβραλτάρ ἐφηρμοζέτο ἀσφάλιστρον 0.25%. 'Αφ' ἔτερου, διὰ ταξίδια μεταξὺ λιμένων τῆς Βορείου Θαλάσσης εἰσεπράττετο ἀσφάλιστρον 0.05% μόνον. Τὴν 24ην Μαρτίου 1939 κατόπιν τοῦ Γερμανικοῦ τελεσιγράφου πρὸς τὴν Λιθουανίαν καὶ τῆς ἐπακολουθησόσης προσαρτήσεως τοῦ Μέμελ εἰς τὴν Γερμανίαν, τ' ἀσφάλιστρα ἐδέκατα πλαστικάσθησαν διὰ ταξίδια μεταξὺ Β. Θαλάσσης καὶ Βαλτικής δι' αἱ καὶ ώρισθη ἀσφάλιστρον 0.50% ἀντὶ 0.05%. 'Αφ' ἔτερου τὸ ἀσφάλιστρον Μεσογείου καὶ Μαύρης Θαλάσσης ἐδιπλασιάσθη ὁρίσθηεν εἰς 0.25%, ὡς καὶ τ' ἀσφάλιστρον διὰ ταξίδια εἰκόνα μεταξὺ Βορείου καὶ Ν. Αμερικήν, ὅπερ ώρισθη εἰς 0.37½%, ἐνῷ ἀντιθέτως ἐκ Νοτίου Αμερικῆς διὰ Μεσογείου ώρισθη ἀσφάλιστρον 0.50%, δεδομένου, ὅτι διὰ τὰς τέλειας Μεσογείου ἀναχωροῦντα πλοῖα, διὰ τοῦ δένη ἡδύναντο νὰ γίνουν θετικαὶ προθλέψεις περὶ τῆς καταστάσεως, ἡτοις θὰ ἐπεκράτει εἰς τὴν Μεσόγειον ὄπόταν τὰ πλοῖα ταύτα ἔφθαναν εἰς τὸ Γιβραλτάρ.

Τὴν 31ην Μαρτίου 1939 μετὰ τὴν ἀγγελίαν τῆς Γερμανορρουμανικῆς ἐμπορικῆς ουσιθάσεως τὸ ἀσφάλιστρον τῆς Μαύρης Θαλάσσης αὐξάνεται ἔτι περιστέρω εἰς 0.37½%. Τέλος, ἡ Ιταλικὴ ἀπόδοσις εἰς Ἀλβανίαν πρὸς τὴν 7ην Ἀπριλίου 1939, ἐβράδυνε τὰ δημηιουργήση τὸν ἀντίκτυπον τῆς εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν, καθότι μέχρι τῆς πρωίας τῆς 11ης ሀπριλίου τὰ Γραφεῖα ἦσαν ἐν Λονδίνῳ κλειστά, λόγῳ τῶν ἐορτῶν τοῦ Πάσχα. Πάντως τὴν 13ην ሀπριλίου ἐκοινοποιήθσαν αἱ κάτωθι αὐξήσεις, αἱ ὄποιαὶ εἰνε ἀρκτούς ἐνδείκτικαι τῆς ἀνησυχίας, τὴν ὄποιαν προεκάλεσε τὸ Ιταλικὸν πραξικόπημα. Οὔτω διὰ νὰ περιορισθῶνται τὰς ταξίδια τῶν περιλαμβανόντων διαδρομὴν διὰ τῆς Μεσογείου — ἀτίνα καὶ ἔνδιαφέρουσι τὴν χώραν μας περισσότερων παντὸς ἄλλου — διὰ ταξίδια ἐντὸς τῆς Μεσογείου, ώρισθη ἀσφάλιστρον 1%, διὰ ταξίδια μεταξὺ Μεσογείου καὶ Μαύρης Θαλάσσης 1.25%, διὰ ταξίδια μεταξὺ Μεσογείου καὶ Βορείου Εύρωπης 1.75%, διὰ ταξίδια μεταξὺ Βορείου Εύρωπης καὶ Βαλτικής 1.50%, διὰ ταξίδια μεταξὺ Μεσογείου καὶ Βορείου Εύρωπης 1.50%, καὶ ταξίδια μεταξὺ Μεσογείου καὶ Βορείου Εύρωπης 1.50% κλπ. 'Αφ' ἔτερου διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ Ισπανικοῦ ἐμφυλίου πολέμου κατηργήθη ἡ ύφισταμένη διάκρισις

**BRISTOL AVONMOUTH-PORTISHEAD-SHARPNESS**

**R. & J. H. REA, LTD.**

28, BALDWIN STREET, BRISTOL.  
Τηλεγραφήματα: IGNEUS-Bristol

**'Ιδιοκτῆται ρυμουλκῶν**

**Προμηθευταὶ μπωνκερῶν**

**Γαιανθράκων & Πετρελαίου**

**KENTRIKA GRAFEIA:**

CORY BUILDINGS-Fenchurch Street  
LONDON E.C.3

ΕΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩ ΜΕ ΤΟΥΣ Κ.Κ.  
Wm CORY & SON, LTD

άσφαλιστρου διά ταξίδια ἀπό ή διά 'Ισπανίαν καὶ 'Ισπανικάς κτήσεις, ἔξωμοιώθησαν δὲ τὰ ἀσφάλιστρα πολέμου διὰ μὲν τοὺς ἐν τῇ Μεσογειακῇ 'Ισπανίᾳ λιμένας μὲ τὰ λοιπά ἀσφάλιστρα τῆς Μεσογείου, διὰ δὲ τοὺς 'Ισπανικούς λιμένας ἐπὶ τοῦ 'Ατλαντικοῦ μὲ τ' ἀσφάλιστρα τῆς Πορτογαλίας.

Τὸ 'Ιταλικὸν πρᾶξικότημα εἰς τὴν 'Αλβανίαν ἔδωσεν ἀφ' ἑτέρου ἀφορμὴν εἰς τὴν θέσιν ἐν ἐφαρμογῇ τοῦ ἀπὸ καιροῦ σχεδιαζόμενου μέτρου τῆς συσωματώσεως τῶν Ἀγγλικῶν ἀσφαλιστικῶν 'Εταιριῶν ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῆς Ἀγγλικῆς Κυβέρνησεως, διὰ τὴν ἐπίτευξιν χαμηλῶν πολεμικῶν ἀσφαλιστρῶν σταθερωτέρας τῆς τῶν λοιπῶν διαρκείας, προκειμένου διὰ φορτία ἔχοντα ως προέλευσιν καὶ προορισμὸν τὴν Ἀγγλίαν.

Οὕτως, ἀπὸ τῆς 13ης Ἀπριλίου 1939 συνεπήχθη «πούλη» τῶν Ἀγγλικῶν ἀσφαλιστικῶν 'Εταιριῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Λόδūδ'ς, τὸ δόποιν καθώρισεν ἴδιαίτερα ἔξαιρετικῶν χαμηλῶν ἀσφαλιστρῶν πολέμου ἐπὶ μεταφορῶν ἐμπορευμάτων ἐνεργουμένων διὰ θαλάσσης ἢ δι' ἀέρος, περιλαμβανομένων χρηματαποστολῶν καὶ ἀντικειμένων στελλομένων διὰ συστημένου ταχυδρομείου, ἐφ' ὅσον προέλευσις ἡ προορισμὸς τῶν φορτίων τούτων τυγχάνει ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον λιμὴν τοῦ Ἕνωμένου Βασιλείου τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ Βορείου Ἰρλανδίας.

Σημειωτέον, ὅτι τῆς εἰδικῆς ταύτης προστασίας τοῦ «πούλη» τῶν Βρετανῶν θαλασσοφαλιστῶν, ἔξαιρεῖται ἡ Eire, τὸ ἀνεξάρτητον Ἰρλανδικὸν Κράτος, διὰ τὸ δόποιν ισχύουσι τὰ ηγεμένα ἀσφαλιστρά τῶν περιοχῶν τῆς Βορείου Εὐρώπης τὰ μηνυμευθέντα ἀνωτέρω. 'Ομοίως ἐφ' ὅσον πρόκειται περὶ φορτώσεων ἐνεργουμένων μὲ ὄρτιον διαφόρων προορισμῶν, τὸ χαμηλὸν ἀσφαλιστρον τοῦ «πούλη» δὲν ισχύει εἰμὶ μόνον ἐφ' ὅσον ἡ option ἀφορᾶ ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον λιμένας τοῦ Ἕνωμένου Βασιλείου. 'Εξαρέσεις τινές θεσπίζονται διὰ σιτοφορτία καὶ φορτία ἐλαιοσπόρων πλὴν καὶ αἱ ἔξαιρέσεις αὗται ὑπόκεινται εἰς αὐστηρούς περιορισμούς.

Τὸ ἀσφαλιστρα τὰ ὑπόκειμενα εἰς τὴν προστασίαν τοῦ «πούλη» τῶν Βρετανῶν θαλασσοφαλιστῶν ὥρισθησαν ως ἔξῆς:

Ταξίδια μεταξὺ Ἕνωμένου Βασιλείου καὶ Ἐλευθέρου Ἰρλανδικοῦ Κράτους	0.07 ½%
Απὸ Ἕνωμ. Βασιλείου δι' Ἡπειρωτικήν Εὐρώπην μεταξὺ Harwich — Αμστερνταμ καὶ Σαούθαμπτον — St Malo καὶ τάναπαλιν	0.07 ½%
Απὸ Ἕνωμ. Βασιλείου δι' Ἡπειρωτικήν Εὐρώπην, ἀπὸ Βορδὼ μέχρι Δανίας περιλαμβανομένων τῆς Ἰσλανδίας, Νορβηγίας καὶ Σουηδίας μέχρι Μάλμο πρὸς ἀντολάς καὶ τάναπαλιν	0.12 ½%
Απὸ Ἕνωμ. Βασιλείου διὰ λιμένας ἐπὶ τοῦ 'Ατλαντικοῦ τῶν Ἕνωμ. Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ καὶ τάναπαλιν...	0.12 ½%
Απὸ Ἕνωμ. Βασιλείου διὰ Μεσογείου (ἀ) π Μαύρης Θαλάσσης) καὶ τάναπαλιν ἢ δι' οἰονδήποτε ἔτερον ταξίδιον πλὴν τῶν ἀνωτέρω, ἔχον προέλευσιν ἡ προορισμὸν	

λιμένας τοῦ Ἕνωμ. Βασιλείου ..... 0.25%  
 'Απὸ Ἕνωμ. Βασιλείου δι' 'Απω 'Ανατολὴν μέχρι 20° Βορείου πλάτους ἔξαιρουμενον τοῦ Χάϊφογκ ..... 0.37 ½%  
 Διὰ χρηματαποστολάς ἐφαρμόζονται τὰ ημίση τῶν ἀνωτέρω ἀσφαλιστρῶν.

Σημειωτέον, ὅτι τὰ ἀνωτέρω ἀσφαλιστρα τοῦ «πούλη» ισχύουσι μόνον διὰ κινδύνους πολέμου, διὰ δὲ τοὺς κινδύνους ἀπεργιῶν ἐφαρμόζεται πρόσθετον ἀσφαλιστρον 0.02 ½%.

'Η Βρετανικὴ Κυβέρνησις, ἀνέλαβεν ν' ἀντασφαλίζῃ μέρος τῶν πολεμικῶν κινδύνων τῶν καλυπτομένων παρά τοῦ «πούλη» τῶν Βρετανῶν θαλασσοφαλιστῶν, εἰς τὸ γεγονός δὲ τούτο ὀφείλεται κυρίως ὁ καθορισμὸς τῶν προμηνυούμενων χαμηλῶν ἀσφαλιστρῶν ἐπὶ φορτίων διὰ καὶ ἀπὸ Ἀγγλίαν. Κατά τὸν τρόπον τοῦτον ἡ Ἀγγλικὴ Κυβέρνησις ἐπέτυχε τὴν ἔξασφαλισιν προνομιακῆς θέσεως διὰ τὰ ἔξαγομενα Βρετανικά προϊόντα, ἀτίνα εἰς ἀλλοίση την ἔπιθάρυνσιν θά υπόκεινται ἐκ τῶν πολεμικῶν ἀσφαλιστρῶν, ἐν συγκρίσει μὲ τὰ προϊόντα τῶν ἄλλων χωρῶν, τὰ υποκείμενα εἰς τὸ ἔξαπλάσιον κατά μέσον δρον δάρος δι' ἀσφαλιστρα πολέμου. Ταύτοχρονας ἡ Βρετανικὴ Κυβέρνησις ἐπέτυχε τὴν ἀποφυγὴν τῆς αὐξήσεως τῶν τιμῶν τῶν εἰσαγομένων εἰς Ἀγγλίαν πρώτων ὅλων καὶ σίτου καὶ λοιπῶν προϊόντων πρώτης ἀνάγκης καὶ μή, διὰ τοῦ καθορισμοῦ χαμηλῶν πολεμικῶν ἀσφαλιστρῶν, ἀτίνα ἐλάχιστα ἐπιθαρύνουσι τὴν ἀξίαν αὐτῶν.

Σημειούμεν ἐνταῦθα ὅτι διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν χαμηλῶν τούτων πολεμικῶν ἀσφαλιστρῶν δὲν ἔγενετο διακρίσις σημαίας, τούτῳ δὲ τυγχάνει ἴδιατέρως εὐχάριστον διὰ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν, ἡτίς ως γνωστὸν ἔχει οὐχὶ μικρὸν ἐνδιαφέρον ἐπὶ τὸν δι' Ἀγγλίαν σιτοφορτίων καὶ τῶν ἐξ Ἀγγλίας γαιανθρακοφορτίων. Οὕτω τὰ Ἐλληνικὰ πλοῖα θά δύνανται νὰ προσφέρωνται πρὸς ναυλώσιν διὰ τὰ ταξίδια ταῦτα χωρὶς νὰ υπόκεινται εἰς θαρύτερα τῶν Ἀγγλικῶν ἀσφαλιστρῶν διὰ τοὺς πολεμικοὺς κινδύνους τοῦ φορτίου ὃς ἔγενετο μέχρι τοῦδε (\*).

Αὐτὴ είνει ἡ πρόχειρος ἐπισκόπησις τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς τῶν πολεμικῶν κινδύνων ἐν Λονδίνῳ. Σημειούμεν ὡς καθησυχαστικὸν σύμπτωμα, ὅτι ἐνῷ κατά τὴν κρίσιν τοῦ Σεπτεμβρίου 1938, τὰ ἀσφαλιστρα πολέμου ἐφθασαν μέχρι τοῦ 5%, νῦν δὲν ὑπερέθησαν τὸ 2%.

"Ἄς εὐχητῶμεν συντόμως νὰ ἐπέλθῃ κατά τρόπον μόνιμον ἡ ἡρεμία εἰς τὰ πολεμικά ἀσφαλιστρα, ἡ δοπία θὰ σημάνῃ τὴν ἐπάνοδον τοῦ κόσμου εἰς τὴν ἐρημικήν του ἐργασίαν ἐπ' ἀγαθῷ τοῦ Διεθνοῦς Ἐμπορίου.

#### Σ. I. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΣ

(\*) ΣΗΜ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ». Θὰ διέφυγεν ίσως ἀπὸ τὸν ἐγλεγκτὸν συνεργάτην μας ἡ διάκρισις, ἡτίς καὶ πάλιν προκειμένου περὶ τῆς σημαίας μας ἔλαβε χώραν κατὰ τὸν καθορισμὸν τῶν γενικῶν ἀσφαλιστρῶν πολέμου διὰ φορτία μὲ προοριζόμενα ἡ προερχόμενα ἐξ ሌγγλιας. Περὶ αὐτῆς ἀκριβῶς τῆς ἀτιχοῦς διακρίσεως γράψουμεν εἰς ἄλλην σελίδα.

## ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩΙ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ  
ΤΗΝ 23ΗΝ ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



‘Η έταιρία εἰδικεύεται εἰς ἀσφαλίσεις ἐλληνικῶν πλοίων

ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ: A. ΛΟΥΖΗΣ - I. K. KAPRAΣ  
ΓΡΑΦΕΙΑ: 11 & 12, BURY STREET - LONDON, E.C. 3.

ΤΗΛΩΝΤΑ: ASFALIA-LONDON ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ A.LUSI LTD-LONDON

Σελίδες αγνωστοί τῆς θαλασσινῆς μας δράσεως

## Η πρώτη σοβαρά έμφανισις Έλληνικοῦ έμπορικοῦ στόλου

Τι λέγουν τὰ Γαλλικά Προξενικά ἀρχεῖα

Ο γνωστὸς δημοσιολόγος κ. Σ. Βόρειος, ἀνταποκριτής εἰς Παρισίους τῆς ἐφημερίδος «Βραδυνή», ἀποκαλύπτει διὰ τοῦ κατωτέρῳ ἴστορικοῦ σημειώματός του μίαν ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφέρουσαν σελίδαν ἐπὶ τῶν συνθηκῶν, ὑπὸ τάς ὅποιας ἐδημιουργήθη κατά τὸν 18ον αἰῶνα τὸ πρῶτον Ἑλληνικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν. Ἀναδιφῶν δὲ κ. Βόρειος εἰς τὰ ἀρχεῖα τοῦ Γαλλικοῦ Ὑπουργείου τῶν Ἑξαπλωμάτων ἐξέλιξιν τῆς Ἔνοντος ναυτικοῦ οἰκονομικῆς ζητημάτων, ὡς φίλος συνεργάτης εἶχε τὴν καλωσόνην νὰ διαφυλάξῃ ὁρισμένα στοιχεῖα καταδεικνύοντα πῶς ἥνωνήθη ἡ ἀνάπτυξις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιδόσεως, ἐν συνεχείᾳ καὶ ὡς ἀμεσος συνέπεια τῆς ἀρχαιμένης τότε ἐμπορικῆς πρὸς τὸ ἔξωτερον δραστηρίτητος τοῦ Ἐλλήνος.

Οπως καὶ τώρα ὁ ἐμπορικὸς ἀνταγωνισμὸς μεταξὺ τῶν διαφόρων κρατῶν δέντε, κατὰ τὸν 18ον αἰῶνα, ἐπεκράτει. Μὲ τὴν διαφορὰν ὅμως διὸ τὸν ἀνταγωνισμὸν ἐκεῖνον ἔξεπήγασεν ἡ ἐμποροναυτικὴ ισχὺς τοῦ ὑπόδοιον «Ἐθνους», καὶ τὸν ἀνταγωνισμὸν αὐτοῦ ἐπωφελήθη ὁ «Ἐλλην» ἐμπορος καὶ ναυτίλος διὰ νὰ ἀναπτυχθῇ, ἐνῷ σήμερον ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ὑφιστάμενη τάς συνεπείας τοῦ μεταξὺ τῶν μεγάλων χωρῶν ἀγώνος ἐπικρατήσεως εἰς τὸ ὑπερπόντιον ἐμπόριον, συνθλίθεται ὑπὸ τὸ καθεστώς τοῦ προστατευτισμοῦ, τῆς διευθυνομένης οἰκονομίας καὶ τῆς ἔθνικῆς αὐταρκείας.

Η «προξενικὴ ἀλληλογραφία» τοῦ Λεβάντε, δηλαδὴ ἡ ἀλληλογραφία τῶν προξένων τῆς Γαλλίας στὴν Ἕγγυς Ἀνατολή, μέσα στὴν διόπια περιλαμβανόντανε φυσικά καὶ τὰ Ἑπτάνησα, ἡ ομηρινὴ Ἑλλὰς καὶ ἡ Ἀλέσια, εἰνει μιὰ ἀπὸ τὶς πιὸ ἐνδιαφέρουσες πηγές τῆς σύγχρονης πολιτικῆς, μᾶς πρὶν ἀπ' ὅλα, τῆς σύγχρονης οἰκονομικῆς μας ἴστορίας.

Ἡ ἀλληλογραφία αὐτὴ ἐκτείνεται σ' ἔναν δόλκηρον αἰῶνα, τὸν 18ον. Δηλαδὴ στὸν αἰῶνα ποὺ θεωρεῖται σήμερα ἀπὸ τὴν ἴστορία σὰν προπαρασκευαστικὸς μαζὶ καὶ ἀποφασιστικὸς γιὰ δόλη τὴν κατοπινὴ ἔξελιξι τοῦ κόσμου, στὸν αἰῶνα τῆς μεγάλης ἀκμῆς, ποὺ εἶδε νὰ συσσωρεύωνται, τὸ ἔνα μετὰ τὸ ἄλλο, δῆλα τὰ ὄλικα καὶ πνευματικὰ στοιχεῖα τῆς σύγχρονης θενικῆς συνείδησης, στὸν αἰῶνα ποὺ διεμόρφωσε τὴν ἔθνική συνείδηση μέσα στοὺς λαοὺς τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀμερικῆς. «Ἐτοι μέσα στὰ νεκρά πειά καὶ κακογραμμένα χειρόγραφα τῆς γαλλικῆς προξενικῆς ἀλληλογραφίας» ποὺ περιέχουν ἔνα σωρὸ στοιχεῖο σχετικά μὲ τὴν παραγωγὴ, τὶς τιμές, τὸ ἐμπόριο, τὶς μεταφορές, τὸν ἀνταγωνισμὸν καὶ τὴν κατάστασι γενικά τὴν οἰκονομική στὶς περιοχές ποὺ ἀποτελοῦνται τὴν σημερινὴν Ἑλλάδα, διαβάζουμε τὴν πραγματικὴ μας ἴστορία, μιὰ ὅψη τῆς ἴστορίας αὐτῆς, τὴν πειδὸ σημαντικὴ καὶ τὴν πειδὸ ἐνδιαφέρουσα: τὴν οἰκονομική τῆς ὅψη.

Περιπτὸ εἰνει νόημε πως τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δέν εἰνε ἐπιτεώρων οἰκονομικῆς καὶ κοινωνικῆς ἴστορίας καὶ κατὰ συνεπεια, δὲν ἔχουν ἀρμοδιότητα, οὕτε καὶ διάθεσι ίσως, νὰ παραχωρήσουν στὴλες γιὰ τέτοιες ἔρευνες. Μὰ σπεύδουμε νὰ προσθέσουμε ἀμέσως πῶς ἡ ναυτιλία μὲ τὴν διόπια τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀσχολοῦνται ἀποκλειστικά, παρακολούθησε πάντα καὶ παρασκολούθει — δεσες φορές δὲν προπορεύεται — τὸ θαλασσινὸν ἐμπόριο, σὲ τέτοιο σημεῖο ποὺ νὰ συνδέεται δργανικά μαζὶ του, νὰ ὑφίσταται ἀκατάπαυστα τὶς ἀνιοῦσες καὶ κατιοῦσες του, τὴν δῆλη του ἐπίδρασι ταῦτοχρονα δὲ νὰ τὸ ἐπηρεάζῃ θετικά. Χωρὶς θαλασσινὸν ἐμπόριο, δὲν ὑπάρχει ναυτιλία καὶ ἀντίθετα, χωρὶς ναυτιλία δὲν ὑπάρχει ἐμπόριο. Τὸ παιγνίοι τοῦ αὐγοῦ καὶ τῆς κόττας, «Ἐτοι, δηλωνόντας προκαταθολικὰ πῶς τὸ θέμα μας θὰ εἰνε ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία στὸν 18ον αἰῶνα, δῆπως οἱ γαλλικὲς προξενικὲς πηγές τῆς παρουσιάζουν, εἶμαστε θαρρῶν ἐκατὸ τοῖς ἐκατὸ μέσα στὴν εἰδικότητα τοῦ περιοδικοῦ.

Δέν πρόκειται φυσικὸ γιὰ δόλκηρη τὴν Ἑλληνικὴ ναυτιλία, ποὺ στὸ τέλος τοῦ 18ου αἰῶνα ἤταν ἀξιοσήμαντη. Μιὰ τέτοια ἔρευνα ἀπαιτεῖ χρόνο, γιατὶ τὰ γαλλικὰ προξενικὰ ἀρχεῖα εἰνε πολλὰ καὶ ἡ ἀναδίφορίς τους μόνο τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ποὺ εἶνε τὸ πιὸ ἀγνωστὸ καὶ τὸ ἀρχαιότερο μέσα στὴ σύγχρονη Ἑλληνικὴ ναυτιλιακὴ ἔξελιξι, δηλαδὴ γιὰ τὸ ναυτικὸ τοῦ Μεσολογγίου, ποὺ ἀντίθετα πρός τὴν «Υδρα» καὶ τὰ ἄλλα νησιά, γνώρισε μιὰ φοβερὴ ἀνθησι στὰ μέσα τοῦ 18ου αἰῶνα, δηλαδὴ ἀρκετά πρὶν ἀπὸ τὴν ἐμφάνισι τοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ στὰ τρία κύρια ναυτικά νησιά μας. Γιὰ τὸ ναυτικὸ αὐτὸ ἔχουν δημοσιευθῆ μερικὰ στοιχεῖα — ἔνας κατάλογος θαρρῶν τῶν πλοίων μαζὶ μὲ τὰ ὄνδρατα τῶν καραβοκυραίων ἀπὸ τὸν ἴστορικὸ Σάθα — μὲ τὴν διαφορὰ πῶς τὰ στοιχεῖα αὐτὰ ἀναφέρονται στὸ τελευταῖο τέταρτο τοῦ 18ου αἰῶνα, δηλαδὴ λίγο καρό πρὶν ἀπὸ τὴν καταστροφὴ τοῦ μεσολογγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου.

Οἱ φάκελλοι τῆς γαλλικῆς προξενικῆς ἀλληλογραφίας ποὺ περιέχουν πληροφορίες γιὰ τὴν ἐμφάνισι, τὴν ἀνάπτυξι καὶ τὴν ἀνθησι τοῦ ναυτικοῦ τοῦ Μεσολογγίου, βρίσκονται στὰ γαλλικά ἔθνικά ἀρχεῖα μὲ τὰ στοιχεῖα: *Aff. Etir B.*: 170 — 171 — 172, περιέχουν δὲ ἐκθέσεις καὶ ἐπιστολές τοῦ γαλλικοῦ προξενείου «Ἄρτης» ποὺ ἰδρύθηκε στὶς ἀρχές τοῦ 18ου αἰῶνα καὶ εἶχε ὑπὸ τὴν δικαιοδοσία του τὰ λιμάνια Αιτωλοκαστρού, Μεσολογγίου, δόλκηρο τοῦ κόπτο τῆς Πρεβέζης, τὴν Σαγιάδα καὶ τὴν Αὐλώνα, δηλαδὴ τὴν Δυτικὴ Στερεά, τὴν «Ηπειρο καὶ τὴν Ν. Ἀλέσια». Τὸ προξενεῖο «Ἄρτης» διατηροῦσε ἔνα προξενικὸ πράκτορα στὸ Μεσολόγγι — τὸν Ζουλιέν στὶς ἀρχές, τὸν Μπαρότσι ἀπὸ τὴν Κέρκυρα ἀργότερα — κρατοῦσε δὲ ὑπὸ μιὰ συνεχῆ παρακολούθηση δῆλη τὴν οἰκονομικὴ καὶ ναυτιλιακὴ δρᾶσι τῶν περιοχῶν ποὺ ἀναφέραμε, μὲ ἀποκλειστικὸ σκοπὸ νὰ ἔξασφαλίσῃ, στὸ γαλλικὸ ἐμπόριο καὶ

τὴν γαλλικὴ ναυτιλία, τὴν ὑπεροχὴ ἡ καὶ τὸ μονοπώλιο, μέσα σ' ἕνα ἀκατάπαυστο ἀνταγωνισμό, πρὸς τὴν Ἀγγλία καὶ τὴν Ἀγγλικὴ ναυτιλία, πρὸς τὴν παρηκμασμένη παύ Βενετία, ποὺ διατηροῦσε ὡς τόσο τὴν Πρέβεζα καὶ τὴν Βόνιτσα ἐπάνω στὴν ἡπειρωτικὴ ἀκτὴ, ἀργότερα δὲ μὲ τὴν Ναπολιτάνικη καὶ τὴν Ραγουζέϊκη ναυτιλία. Στὴν ἀλληλογραφία τοῦ προξενείου αὐτοῦ μὲ τὸ Παρίσιο, ἀνευρίσκονται τὰ κυριότερα στοιχεῖα σχετικὰ μὲ τὸν μεσολογγικό στόλο.

Σημειώνουμε προκαταθολικά, διὰ γιὰ νὰ κατανοήσουμε καλύτερα τὶς αἵτιες ποὺ συντρέχανε στὴν ἐμφάνισι μιᾶς ισχυρῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας στὸ Μεσολόγγι, πρέπει νὰ ἔχουμε ὑπὸ ὅψη μας: *Iov.* Τὴν γεωργαφικὴ διάπλαση τῆς περιοχῆς ποὺ εἶνε μιὰ ἀλληλουχία, στεριάς καὶ θάλασσας, κολπίσκων, στενῶν, κηνῶν καὶ δρυμῶν ικανῶν νὰ προστατεύουν τὸ μικρὸ στὴν ἀρχὴ ναυτικοῦ. Σὸν) Τὴν υπαρξὶ ξυλείας ἔξαιρετικά κατάλληλης γιὰ ναυπήγησι πλοίων στὶς ἐκβολές τοῦ Λούρου ποταμοῦ (τὸ γαλλικὸ ναυαρχεῖο πλασίες ἐπὶ μισὸν αἰῶνα γιὰ τὴν ξυλεία τοῦ Λούρου, τὴν χρησιμοποίησε δὲ ἀφονα ποὺ ἀντιστάθη τῆς Τουλών καὶ Ζον) Τὴν υπαρξὶ ζωηροῦ ἐμπόριο ποταμοῦ στὰ χέρια Ἑλλήνων ἐμπόρων, ποὺ ἀπὸ τοπικὸ ποὺ ἤταν στὴν ἀρχὴ, ξαπλώθηκε πρὸς τὸν Λιθόρο. «Οταν κατανοήσουμε τὴν σημασία ποὺ ἔχουν καὶ οἱ τρεῖς αὐτές αἵτιες στὴν ἀνάπτυξη τῆς ναυτιλίας, θὰ καταλάβουμε γιατὶ γεννήθηκε καὶ ἀναπτύχθηκε τὸ ἐμπορικὸ ναυτικὸ στὸ Μεσολόγγι.

**Τὸ εὐρωπαϊκὸ ἐμπόριο στὴν «Ηπειρο καὶ Δυτικὴ Στερεά**

Τὸ ἔξωτερικὸ ἐμπόριο στὶς περιοχές τῆς Δυτικῆς Στερεᾶς «Ηπειρού καὶ Ν. Ἀλέσιας, βρισκόταν, ὡς τὶς ἀρχές τοῦ 18ου αἰῶνα, σχεδὸν ἀποκλειστικά, στὰ χέρια τῶν Βενετῶν. Ἡ ἔξαγωγὴ, ἤταν πρὶν ἀπ' ὅλα ἔξαγωγὴ σιταριοῦ καὶ καπνῶν (Ἀγρινίο). Ἀκολουθούσανε, ἡ ξυλεία, τὰ μαλλιά, τὰ μετάξι, καὶ ὑφασμάτα χονδρά, ἀλλὰ πρὸ παντὸς κάπες γιαννιώτικες ποὺ ξεδεύδηται ποὺ ἀφονα στὴν Νότιο Ιταλία. Ἡ εἰσαγωγὴ πάλι ἤταν στὰ κύρια λόγο εἰσαγωγὴ σὲ ύφασματα Βενετιάνικης παραγωγῆς, ἀποικιακά, χειροτεχνήματα διάφορα, ὅπλα κτλ. Τὰ ἐμπορεύματα αὐτὰ μεταφερόνταν στὴν ἔξαγωγή, μὲ πλοῖο στενετούλικα εἴτε στὴν Κέρκυρα καὶ στὴν Κρήτη, εἴτε στὴν Βενετία καὶ τὴν Γένοβα. Ἀλλὰ πρὶν ἀκόμα μποῦμε στὸν 18ον αἰῶνα, οἱ νέοι μεγάλοι ἀνταγωνιστούσι ποὺ ἀπὸ καιρὸ εἶχανε νὰ κατατήσουν τὴν ἀγορὰ τῆς Ἀνατολῆς, δηλαδὴ οἱ Ολλανδοί, οἱ «Αγγλοί» καὶ οἱ Γάλλοι κάνανε τὴν ἐμφάνισι τοὺς στὸν κόπτο τῆς Πρέβεζας μὲ πλοῖα δικά τους, κοντά δὲ σ' αὐτοὺς καὶ οἱ Ιταλικὲς ναυτικές πόλεις ποὺ ἀνήκανε τότε (δισολεῖο δύο Σικελιῶν) στὴν αὐστριακὴ ἀποκρατορία. «Ἐτοι δὲ τὸν 18ον αἰῶνας συνέπεσε νὰ γνωρίσῃ ἔνα ζωηρὸ ναυτιλιακὸ ἀνταγωνισμὸ στὴν ἀνατολικὴ Μεσόγειο, τὸ Αγασίο καὶ τὴν Ἀδριατική, ποὺ εἶχε μεγάλη σημασία γιὰ τὴν ἀνάπτυξη τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας στὸ Μεσολόγγι.

Ο ἀνταγωνισμὸς στὴν ναυτιλία ἤταν πρὶν ἀπ' ὅλα ἀνταγωνισμὸς στὸ ἐμπόριο γιατὶ στὴν πραγματικότητα ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρηση παρέμενε ἀκόμα μιὰ ὅψη τῆς ἐμπορικῆς λειτουργίας καὶ τὸ ἐφοπλιστικὸ κεφάλαιο μέρος τοῦ ὅλου ἐμπορικοῦ κεφαλαίου.

**LIVERPOOL**

**REA LIMITED.**

Stevedores of Cargo—of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

"Η μεταφορά δέν είχε χωρισθή από τό έμποριο και είτε προνομιακές ήταν οι ναυτιλιακές έπιχειρήσεις, είτε άτομικές, χρησιμοποιούσαν τά πλοϊα όχι για ναύλωσι, άλλα για την άγορά έμπορευμάτων, από μιά περιοχή, την μεταφορά και την πώληση των ίδιων έμπορευμάτων, σέ αλλη περιοχή. Η δλη ναυτιλιακή συγκοινωνία που ήταν πολύ ζωηρή άναμεσα Δυτική Μεσόγειο (Μαραΐλια — Μαδύν — Γένοβα — Λιθόρο — Νεάπολη — Μεσσίνη — Βενετία) και Ανατολική, γινόταν κατά τρεις βασικούς τρόπους: "Ητανε πριν απ' δλη συγκοινωνία από σκάλα σε σκάλα, δηλαδή «καμποτά». Τρία τέσσερα ή και περισσότερα πλοϊα ξεκινούσαν από την Μαραΐλια ή τη Λιθόρο για τις σκάλες της Έγγυς Ανατολής μέχισφορά έμπορευμάτων. Τά πλοϊα αυτά μέσης χωρητικότητος 250—300 τόν., συνοδεύονταν συχνά και από πολεμικά για ασφάλεια από κουρσάρους, απαρτίζαν δέ έτοι ένα καραβάνι. Τά καραβάνια έπιστρέφανε άκολουθα τα ίδια δρομολόγιο, στην προσέγγιση τους δέ από σκάλα σε σκάλα δεχόνταν νά μεταφέρουν έμπορευμάτων Ραγιάδων ή Τούρκων και έπιθάτας. "Ητανε κατότι τά πλοϊα μέχισφορά τε καραβοκυράσιους - έμπορους που άγοράζαν και πουλούσαν έμπορευμάτα για λογαριασμό τους. Τέλος ήτανε τά ναυλωμένα πλοϊα για λογαριασμό έμπορων ή και έταιρων, όπως σημερα. "Έτοι μέχι τις τρεις αύτές μορφές της ναυτιλιακής έπιχειρησης ήδη ένες σημαίας είσωχρουσαν στά Οθωμανικά λιμάνια και θοιβούσαν στην άνταγωνιστική έπικράτηση της Δύσεως. 'Επειδή στις άρχες και τά μέσα του 18ου αιώνα έπικρατούσε άκομα σ' δλες τις μεγάλες χώρες της Ευρώπης τό μερκαντιλιστικό σύστημα, που ήτανε δια περίου και οι σημερινοί έμποροι περιορισμοί, παραμένονταν από την συναλλαγματική τους δψη, ένα σωρό θασιλικές διαταράξεις και άποφάσεις άπαγορεύανταν στά πλοϊα μιάς σημαίας νά μεταφέρουν έμπορευμάτα που άνηκαν σε έμπορους ένης έθνοτητος ή έμπορους μιάς έθνοτητος νά φορτώνουν τά έμπορευμάτα τους σε πλοϊα ένης σημαίας. Αύτο ίσχε τόσο στην αποστολή έμπορευμάτων από την Δύση στην Έγγυη Ανατολή, δσο και άντιθετα. Δεν ίσχε μονάχα για τά καραβάνια, δταν είχανε δρομολόγιο από σκάλα Τούρκη σε σκάλα Τούρκη. "Οπως δέν είχε ίσχυ και για μερικές χριστιανικές σημαίες, σάν της Μάλτας, της Γένοβας, της Ραγούζης, άργοτερα δέ για δλες τις σημαίες, που δέν είχανε έθνικά έμπορευμάτα, νά μεταφέρουν και κυκλοφορούσαν μέσα στην διαμετακομία (τρανσίτ), λ. χ. της Νεάπολης, του Λιθόρου κτλ. Πολύ άργοτερα, δηλαδή στό δεύτερο τέταρτο του 18ου αιώνα οι άπαγορεύεις καταργηθήκαν — δχι άπολυτα — για δλες τις σημαίες.

Οι συνθήκες μέσα στις οποίες ήτανε ύποχρεωμένη νά κινηθή ή ένηνε ναυτιλία στά λιμάνια της Ανατολής ήτανε, στό σύνολο τους, άρκετά άκατάλληλες για νά διαιρούγηθη και νά άνταπτη Ελληνική ναυτιλία. Άλλα δάνταγωνισμός άναμεσα στις ένηνε σημαίες μετέθαλε τις συνθήκες αύτές, στό τέλος δέ ήδης άνταγωνισμός έθοιθησε την Ελληνική ναυτιλιακή έπιχειρηση από κάθε αποφι. "Ας προσθέσουμε άκομα δτι οι διομολογήσεις προστατεύανε τήν ένηνε σημαία, ένω δέν προστατεύανε διόλου την Τούρκη, που άναγκαστικά θά ύψωναν τά ραγιάδικα πλοϊα, είτε στό Μεσολόγγι, είτε στό Γαλαξείδι, είτε άλλοι. Καμμιά νομοθεσία δέν έδινε στούς ραγιάδες "Ελληνες δικαιώματα και καμμιά συνθήκη δέν άναγνώριζε στην Τούρκη σημαία κάποια άμοιδαιότητα. 'Αντιθετα μάλιστα, κάθε πλοϊο που είχε Τούρκη σημαία, δέν μπορούσε νά θγη έξω από τά χωρικά θύδατα, χωρίς κίνδυνο νά συλληφθη ή νά τό κουροφέψουνε. Μετά τις άναγκασιες αύτές παρατηρήσεις έναναγυρίζουμε στό θέμα.

#### ΟΙ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΙ ΆΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ ΚΑΙ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΈΜΠΟΡΙΟ

"Αν και οι Βενετσιάνοι μέ τά 'Επτάνησα έπιθλέπανε και έλεγχαν τά δυτικά Ελληνικά παράλια, ειδικά δέ τόν κόλπο της Πρέβεζας μέ τά δυό φρούρια της Πρέβεζας και Βόνιτσας, άν και ή Οθωμανική Αύτοκρατορία τους έδεχώρισε μετά τήν συνθήκη του Ποικέρεθιτς, άν και είχανε δεσπόζουσες θέσεις στό έμποριο της Αλβανίας (Δυρράχιο), της Ήπειρου (Σαγιάδα — Αρτα) και Στερεάς (Μεσολόγγι — Αιτωλοίκο), ώς τόσο δέν μπορούσαν νά έμποδίσουν τά άλλα κράτη ('Αγγλια, Γαλλία, Όλλανδια) που έμφανισθήκαν κάπως πιό συστηματικά στήν ίδια περιοχή, δέν τούς νά διεξάγουνε τό δικό τους έμποριο μέ τήν δική τους σημαία και μάλιστα νά έκτοπισουν συντομα τό Βενετσιάνικο. Οι Γάλλοι π. χ. πού έγκαταστήσαν προξενείο γενικό στήν "Αρτα κατωρθώσαν νά καταβάλουν τούς Βενετούς μέσα σε λίγα χρόνια και νά μήν έχουνε σοθαρό άνταγωνιστή στά Γιάννενα και τά

γύρω παρά τούς "Αγγλους. Αύτό δμως τούς ύποχρέωσε νά συνεργασθούνε μέ τό 'Ελληνικό έμπορικο στοιχείο που κυριαρχούσε στήν έσωτερη άγορά, και ν' άνοιξουνε φοθερό έμπορικο πόλεμο μέ κάθε ένηνε σημαία και κάθε δένο έμποριο. 'Άλλα μ' αύτό τόν τρόπο διευκολύνανε οι ίδιοι τήν μεταπήδηση τού 'Ελληνικού έμπορικου κεφαλαίου από τήν έσωτερη άγορά. Θά ίδουμε πώς.

'Η ίδιαίτερη θέσι πού είχε τό 'Ελληνικό έμποριο στήν έσωτερη άγορά της 'Αρθανιτάς (Φάκελος 990—991 Aff. Etr B' Προξενείο Θεσσαλονίκης 1698), δσο και τής Ήπειρου και τής Στερεάς, ύποχρέωντες τό ένηνε έμποριο νά λογαριάση πολύ τήν Ελληνική συνεργασία. Κάθε έμπορευμα πού έρχόταν από τό έσωτερη άγορά ή που έπρόκειτο νά άγορασθη για νά έξαχθη στό έσωτερη άγορα, έπρεπε άναγκαστικά νά περάση από τόν 'Ελληνικό έμπορικο μηχανισμό, που ήλεγχε τήν άγορα. 'Έκτος αυτού μερικό έμπορευματα χειροτεχνίας, δπως χονδρό ύφασματα, κάπες και μεταξώτα (Ζαγοροχώρια) ήτανε έπιχειρησης Ελληνική. 'Έτοι, τό ένηνε έμποριο δέν μπορούσε νά διειδύση, νά φθάση στήν κατανάλωσι χωρίς τήν Ελληνική συνεργασία. Αύτος δά λόγος ήτανε δι κυριώτερος πού ύποχρέωνε και τό γαλλικό και τό άγγλικο καθώς και κάθε ένηνε έμποριό νά άνταγωνίζεται δεινά για νά κατακτήση τόν 'Ελληνικό έμπορικο μηχανισμό, που ή πληθώρα τού 'Ελληνικού στοιχείου σ' αύτές τις περιοχές τόν έκανε άκαταγώνιστο. 'Άλλα τό 'Ελληνικό έμποριο, συμπαγές και ωργανωμένο, άντι νά ύποδουλωθη σ' έναν από τούς άνταγωνιστάς χρησιμοποιήσης δλους μαζί, μεταχειρίστηκε μέ ίκανότητα τίς ευοϊκές συνηήκες πού τού άνοιξενε και δχι μόνο δέν παρέδωσε τήν έσωτερη άγορά στά χέρια τους, άλλα και ξαπλώθηκε στήν έσωτερη άγορα, έπεξέτεινε δηλαδή τήν έπιρροή και τόν μηχανισμό του, από τό έσωτερη άγορα, στό έσωτερη άγορα και πρίν απ' δλα στά δυτικούταλικά έμπορικά λιμάνια τής Μεσσίνης, Νεάπολης, πρό πάντων δέ στήν μεγάλη 'Αγγλική διαμετακομιστική άποθήκη, τό Λιθόρο.

'Η μεταπήδηση αυτή από τήν έσωτερη άγορά στήν έσωτερη άγορα, συνδέεται άμεσα μέ τήν γένηνης τού μεσολογγίτικου ναυτικού. Γιατί έθεσε μπροστά στό 'Ελληνικό έμποριο, για πρώτη φορά, τό πρόδηλημα τού κόπτους από τήν αποφι τής θαλασσινής μεταφοράς, τού ναύλου. 'Ως τώρα, οι ένοι παραδίνανε τά έμπορευματα στόν τόπο. 'Από τώρα κι' υστερα έπρεπε οι "Ελλήνες έμποροι νά παραδίνουνε τά δικά τους έμπορευματα στό έσωτερη άγορα, νά έγκαταστήσουνε έκει άντιπροσωπείες, πού νά τά πουλάνε μέ καλούς δρους και νά άγοράζουνε οι ίδιοι, δτι ένηνε έμπορευμα χρειαζόταν για τήν έσωτερη άγορα. Μεταπήδησε δηλαδή σέ άλλες σφαίρες, εύρυτερες, πού προϋποθέτανε ένα έπιχειρηματικό πινέμα δέντερο, κεφαλαία περιοδέτερα. Γίνανε άνταγωνιστές τού ένου κεφαλαίου. 'Ανταγωνιστές στό έμποριο. Μά δπως είπαμε, ένανγκαστήκανε νά προσέξουνε, τό ναύλο, τήν σημαία. Πού σημαίνει, δτι θά άρχιζαν νά ζητάνε πλοϊα φθηνά και στό τέλος δικά τους φθηνά πλοϊα.

#### Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΓΙΝΕΤΑΙ ΑΝΑΓΚΗ ΆΜΕΣΩΣ

'Η πρώτη σύγκρουσι — κάπως σοθαρή — γύρω από τήν γένηνης τού μεσολογγίτικου ναυτικού. Γιατί έθεσε μπροστά στό 'Ελληνικό έμποριο, για πρώτη φορά, τό πρόδηλημα τού κόπτους από τήν αποφι τής θαλασσινής μεταφοράς, τού ναύλου. 'Ως τώρα, οι ένοι παραδίνανε τά έμπορευματα στόν τόπο. 'Από τώρα κι' υστερα έπρεπε οι "Ελλήνες έμποροι νά παραδίνουνε τά δικά τους έμπορευματα στό έσωτερη άγορα, νά έγκαταστήσουνε έκει άντιπροσωπείες, πού νά τά πουλάνε μέ καλούς δρους και νά άγοράζουνε οι ίδιοι, δτι ένηνε έμπορευμα χρειαζόταν για τήν έσωτερη άγορα. Μεταπήδησε δηλαδή σέ άλλες σφαίρες, εύρυτερες, πού προϋποθέτανε ένα έπιχειρηματικό πινέμα δέντερο, κεφαλαία περιοδέτερα. Γίνανε άνταγωνιστές τού ένου κεφαλαίου. 'Ανταγωνιστές στό έμποριο. Μά δπως είπαμε, ένανγκαστήκανε νά προσέξουνε, τό ναύλο, τήν σημαία. Πού σημαίνει, δτι θά άρχιζαν νά ζητάνε πλοϊα φθηνά και στό τέλος δικά τους φθηνά πλοϊα.

Λατα, 10 Νοεμβρίου 1725

Έξιλαμπροτάτε,

'Από τότε πού δά Αντορζάτορας (\*\*) έκανε τήν ειρήνη μέ τήν άρχες της Μπερμπερίας, δλέπουμε τήν ναυτολιτάνικη σημαία νά πολλαπλασιάζεται έξαρτησα σ' αύτά τά μέρη (\*\*\*).

Άλλη ή διάταξι δώθησε ένα μέρος από τούς έδω "Ελληνες έμπορους — παρακινηθήκαν σ' αύτό και από μερικούς καισάρωντος σηματιριώτες τους — νά άπευθυνθούνε στήν Μπέη πού κυβερνά τά Γιάννενα και τήν "Άρτα και νά τον έγκαταστήσουνε νά παρασύρουνε τό έμποριό τους από τήν γαλλική σημαία για νά τό δώσουνε στήν σημαία τού Αντορζάτορα μέ τήν δικαιολογία, δτι θά πληρώνουνε λιγώτερα ναύλα και λιγώτερα δικαιώματα. 'Ο Μπέης πού είνε πολύ στενός φίλος και φίλος τού πατέρα μου τούς άπηγνης, πούς έννοια κυβερνά αύτός δέ θά έπιτρεψη ποτέ νά γίνη τίποτε

(\*) Τό έξωτερικό έμποριο ινήγετο ώς τά 1785 στήν Υπουργείο τών Ναυτικών στό Παρίσι, όπω είδηκή διεύθυνσι.

(\*\*) Πρόσκειται για τόν Αντορζάτορα τής Αντστρίας.

(\*\*\*) 'Η Νεάπολη ήτανε ύπο Αντστρίακι κατοχή.

**YANNOULATOS BROS (CHINA)**  
OWNERS, AGENTS, BROKERS FOR CHARTERING & INSURANCE  
FAR EASTERN MERCHANTS, BUNKERING CONTRACTORS (ESTABLISHED 1910)

ATHENS: P.O.Box 290.

SHANGHAI: 55, Yuen Ming Yuen Rd.

PARIS: 12, Chauveau Lagarde (8e)

LONDON AGENTS:

YANNOULATOS BROS (LONDON) Ltd.

7/8 Bury Court E.C. 3.

Cables: "Yannoulatos,—LONDON

τὸ ἀνήκουντο πρὸς ζημίαν τοῦ καθεστῶτος ποὺ ἔχει ἀποκαταστῆθη ἀπὸ 30 χρόνια ὑπὸ τὴν γαλλικὴ σημαία καὶ διὰ ἄφοι δὲν πρόσκειται παρὰ γάλια ἐλάττωσι στὰ ναῦλα καὶ στὰ δικαίωματα, ὃν μιλήσῃ μαζί μου, ὅταν θαρρῶ στὴν "Ἄρτα, για νὰ ίδῃ ἂν εἶνε δυνατὸ νὰ παραχωρηθῇ κάτι." Ό Σακαρά ἀγάς, ποὺ κυβερνᾷ ἐδώ κατὰ τὴν ἀπονοία του, με δεβιωνέι ποὺς θαρρῇ παὲς λίγες μέρες. "Οταν θαρρῇ θὰ ίδω γιατὶ πρόσκειται καὶ αὐτὸν δὲν εἴνε παρὰ για μικροπάγματα, ὃν προσπαθήσω νὰ συμβιβασθῶ μαζί τους για νὰ τοὺς εὐχαριστήσω, ὃν ἔχω δὲ τὴν τιμὴ νὰ γράψω στὴν ἔξαρχότητά σας, τὸ ἀποτέλεσμα ποὺ θὰ προσύνηρ.

ΤΑΠΕΙΝΩΤΑΤΟΣ ΣΤΛ.  
NTY ΜΠΡΟΚΑ

‘Η σύγκρουσι αυτή γύρω από τό ναῦλο — σύγκρουσι γιατί τό διαιρούμενό τῶν κερδῶν—καταλήγει σε μιά υποχώρησι τῶν Γάλλων, που ίδιας αναγνωρίζουν τό δίκαιο τῶν Γιανινών ἐμπόρων. Πραγματικά ὁ Μπένις Μουσελίμ ‘πού του κινερῆ τὰ Γιάννενα καὶ τὴν ‘Αρτα’ κατεβαίνει στὴν ‘Αρτα’ καὶ συνενοιεῖται μὲ τὸν τνῦ Μπροκά. Τό ἀποτέλεσμα εἶνε, ὅτι ἐπέρχεται συμβιθασμός. Τὸ Γαλλικὸ ύπουργεῖο δέχεται νὰ καταργηθοῦντε τὰ προξενικὰ δικαιώματα (2% πάνω στὴν ἀξία) γιὰ τοὺς ραγιάδες ἐμπόρους που μεταφέρουν τὰ ἐμπορεύματα τους μὲ γαλλικά πλοῖα στὴν Ἰταλία, δίνεται δὲ καὶ μιὰ ἔκπτωσι στὰ ναῦλα. Στὰ 1730 ὁ ἴδιος πρόεδρος μπορεῖ πιστὸ νὰ πῆ πώς:

«Τὸ ἡμέρῳ τῶν Ἑλλήνων ἐμπόδιον ἀπὸ τὰ Γιάννενα γιὰ τὴν Ἰταλία φαίνεται σῆμερα δύλωσης τοικά ἔξασφαλισμένο στὴν σημαία μας. Ἔχω μάλιστα ἔνα σημαντικὸ μέρος — τὸ σπουδώτερο — τοῦ σώματος τῶν Ἑλλήνων ἐμπόδιών τῆς πόλεως αὐτῆς μὲ τὸ μέρος μας ὃστε νὰ κολαζεύνουμα, όπι τὰ πράγματα δὲν θ' ἀλλάζουν διόλον. Είμαι τόσο μαλαζός ἀπέναντι τους ὅστε δὲν πιστεύω νὰ δώσουνε τὴν προτίμησί τους σὲ ἄλλη σημαία».

Μά ή αισιοδοξία τοῦ Γάλλου προξένου "Αρτας ντύ Μπροκά γιὰ τὴν προτίμων ποὺ οἱ "Ελληνες ἔμποροι δίνανε στὴν γαλλικὴ οημαία δὲν διαρκεῖ πολὺ. Δυὸς νέα γεγονότα ἔρχουνται νὰ ἀνατρέψουν τὸ ναυσιπλοϊκὸ καθεστὼς στὴν περιοχὴ τοῦ προξενείου του. 'Η Γαλλία κηρύσσει τὸν πόλεμο στὴν Αὐστρία γιὰ τὴν διαδοχὴ τῆς Πολωνίας, πράγμα ποὺ ἔχει ὡς ἀμέρινη σύνεπεια νὰ ἀποκλεισθῇ η γαλλικὴ οημαία ἀπὸ τὰ ἵταλικὰ λιμάνια μὲ τὰ ὅπια τὸ 'Ελληνικὸ ἔμποριο διατηροῦσε τὶς πιὸ στενές σχέσεις. 'Αναγκοστικὰ πιὰ οἱ "Ελληνες δὲν μπορούσανε νὰ φορτώσουν γιὰ τὴν Μεσσίνην, τὴν Νεάπολι ή τὸ Λιβύδρον σὲ γαλλικὰ πλοῖα, ἀφοῦ τὰ λιμάνια αὐτᾶ ἤτανε ὑπὸ Αὐστριακὴ ἐπικυριαρχία. Καὶ δεύτερο γιὰ νὰ μειώσουντε τὴν γαλλικὴ ὑπεροχὴ στὸ ἔμποριο καὶ στὴ ναυτιλία μὲ τὴν "Ηπειρο καὶ τὴν Δυτικὴ Στερεά τοῦ "Αγγλοι, προσταρίζονται τὸ 'Ελληνικὸ στοιχεῖο, διορίζοντας, γιὰ πρώτη φορά, "Ελληνες, Τούρκους ὑπῆκους ραγιάδες, ὡς προξένους τῆς 'Αγγλίας. "Έτοι, μέσα καὶ ἔξ αἰτίας τοῦ Εύρωπατικοῦ ἀνταγωνισμοῦ τὸ 'Ελληνικὸ στοιχεῖο παίρνει στὰ χέρια του ἔνα νέο ὅπλο: τὴν προξενικὴ ἀρχὴ καὶ τὴν οημαία μιᾶς ξένης Δυνάμεως. Αὐτὸς σημειώνει ἔνα νέο θῆμα. Γιὰ νὰ ίδοιμε πῶς χρησιμοποιεῖται αὐτὴ η κατάκτηση:

Στά 1734 ο ίδιος Γάλλος πρόδευνος ντύ Μπροκά σημειώνει μιά έκθεσί του (10-10-1734) ότι από τὸν καιρὸν διου τὸ βασιλεῖον τῆς Νεαπόλεως ἐπεσε στὰ χέρια τῶν Ἰσπανῶν (ή Γαλλίας ἀνέλαβε νὰ ἔκτοπισῃ τὴν Αὐστρία ἀπὸ τὴν Ἰταλικὴ χερσόνησο καὶ νὰ παραδώῃ τὸ βασιλεῖον τῶν δύο Σικελιῶν στὸν Ἰνφάντεν τὲ Κάρλον) ή σημαία τοῦ Αὐτοκράτορα (ο. μ. τῆς Αὐστρίας), ἔξαφανισθηκε ἀπὸ τὸ μικράνια τοῦ Λεθέων, ἀλλὰ ἔμφανισθηκε ἡ Ἀγγλικὴ καὶ ὅτι οἱ συνάδεις "Εὔλυτος διοικήσαντο πρέπειν.

«ΕΕΣ άλλου, λέγει, ότι κ. προσενέπτες της Αγγλίας και της Ολλανδίας στην Πόρτα δὲν παραλείψανταν τα έγκαταστήσουν προξένους Ιταλούς. Επίσημα οφείλεται να αποδειχθεί η προσενέπτης της Αγγλίας στην Πόρτα.

ταλούς η Ελλήνες για να έμφανισουν την σημαία τους».  
«Ενας τέτοιος νεοδιωρισμένος πρόδειος της Αγγλίας στά<sup>1</sup>  
Γιάννενα και στην "Αρτα είνε και ό Θεοδόσιος Πλάνος, γιά τὸν δ-

Digitized by srujanika@gmail.com

**JOHNS FRITZEN & SOHN**

**W. KUNSTMANN**  
STETTIN AND SWINEMUNDE

**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΔΩΥΑ-Swinemünde**

<u>ΤΗΑΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:</u>	<u>ΚΩΔΙΚΕΣ</u>
«Fritzen, Stettin»	Scott's 1906, 1885
«Fritzen, Swinemünde»	Watkins and Appendix, Seidenst, Boe, The New Boe
<u>ΤΗΑΕΦΩΝΑ:</u>	
Stettin 244 84/85 —	Swinemünde 2036
AT EMDEN: JOHS FRITZEN & SOHN VORM LEXZAU, SCHARBAU & Co.	

AT EMDEN: JOHS FRITZEN & SOHN  
VORM  
LEXZAU SCHARRAHL & CO

ποιον δύναται θρίαμβον να πάρει ο ίδιος; Τον παρουσιάζει πρόσωπο σκοτεινό, διαθρησκευτικό, με έπιπροσή μεγάλη πάνωστούς Τούρκους των Ιωαννίνων και έχθρό φοιτερό της Γαλλικής σημαίας. Στήν ιδιαίτερη σημασία έπιστολή λέγει ότι:

«Ἐπειδὴ αὐτὸς ὁ Ἀγγὺς πρόξενος (δὲ Θεοδόσιος Πάνος) εἶνε καὶ ἐμπορος (στὰ Γιάννενα) ἔχει δὲ καὶ μερικοὺς συνεταίρους, δὲν τοῦ ἥταν διδόλιον δύνσολο νά ἐπονειλθῇ ἀπὸ τίς εὐνοίες περιστάσεις τοῦ πλέον, κατὰ τὸν όποιον απαγορεύεται στὴν γαλική σημαία νά προσεγγίζει στὴν Νεάπολη, για νά παπαγάγῃ τὸ ἐμπόριο τὸ ἑξωτερικὸ τῶν Ἰωαννίνων καὶ τῆς "Ἄρτας" νέα σημαία Ἀγγύλιαν.

"Εδωσε μάλιστα έντολή στὸν κουνιάδο τὸν τὸν Μιχάλη Βασιλόπουλο ἐγγατεστημένο στὴν Μεσσίνην" ἀγοράσεη ἔνα καὶ οὐδὲν πάλι καὶ νὰ τὸ στεῦῃ στὸ Μαύρον (τὸ Μάυρον ἦταν στὶς Βαλεαρίδες ὥπο "Αγγλικῆ κατοχῆ") μὲν "Αγγλικῆ σημαῖα νὰ τὸ προσφέρῃ κατόπι στὴν μεταφορὰ ἐποφεύγεισθαι γιὰ τὴν Μεσσίνην καὶ τὴν Νεάπολην".

'Η ἀπόφασις τοῦ Θεοδόσιου Πάνου, ἔμπορου στὰ Γιάννενα και πρόξενου τῆς Ἀγγλίας, νά ἀγοράσῃ καράβι καὶ νά τὸ χρησιμοποιήσῃ, μὲ Ἀγγλικὴ σημαία, στὴν μεταφορὰ ἐμπορευμάτων ἀπό τὴν Ἀρτὰ στὴν Ἰταλία καὶ ἀντίθετα, εἰνὲ ἡ πρώτη ἐπίσημη ἀπόδειξι τῆς μεγάλης ἀνάγκης ποὺ αἰσθανότας τὸ ὅλοένα δύκούμενο Ἐλληνικὸ ἐμπόριο, νά χρησιμοποιήσῃ δικά του πλοῖα ἔστο καὶ μὲ ξένη σημαία, γιὰ τὴν μεταφορὰ ἐμπορευμάτων. Εἶνε ἡ πρώτη εἰσιτήδηση τοῦ Ἐλληνικοῦ κεφαλαίου στὸν τομέα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. "Οπως ἀπὸ τὴν ἀλλήλογραφία φαίνεται ἡ πρώτη — μία ἀπὸ τὶς πρώτες — αὐτὴ ἀπόπειρα ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως δὲν ἔμεινε χωρίς ἀποτελέσματα. Ὁ Θεοδόσιος Πάνος ἔξακολουθεὶ νά ἔργαζεται γιὰ τὴν Ἀγγλικὴ σημαία. "Ἔχει τοὺς πιὸ πολλοὺς Γιανινῶτες ἐμπόρους μὲ τὸ μέρος του, ποὺ τοὺς πειθεῖ νὰ φορτώνουνε σὲ Ἀγγλικὰ πλοῖα. Στὰ 1737 (2ού 'Ιουλίου) ὁ Γάλλος πρόδενος γράφει πώς ἡ Ἀγγλικὴ σημαία ἔκποτίζει τὴν Γαλλικὴ χάρις στὸν Θ. Πάνο. Χαμηλότεροι ναῦλοι, λιγώτερα δικαιώματα, ἔθνικὴ προτίμησι. "Ολ' αὐτὰ γονατίζουνε τὴν Γαλλικὴ σημαία. Σὲ τέτοιο σημεῖο ποὺ ὁ ντυ Μπροκά ἀναγκάζεται νάρρησθε σ' ἔνα συμβιθασμὸ μαζὶ του. Τὸν Ὁκτώβριο (19) τοῦ 1738 ὁ ἀντικαταστάτης τοῦ ντυ Μπροκά, ὁ Μπρύν, γράφει στὸ Παρίσιο γι' αὐτὸ τὸν συμβιθασμό:

**Ἐκλαμπότατε,**

«Ἔτε ένας χρόνος ὅπου ὁ κύριος πρόξενος (ὁ Ντό Μπροκά) βλέποντας, δι τὰ Ἀγγειακά πλοῖα, μπήκανε πάλι στὶς σκάλες αὐτὲς (Ἄστρα κτλ.) καὶ δι τὸν μαροδόνε νὰ κρατήσῃ (στὸν ἀνταγωνισμὸν) ἀποφάσισε νὰ συμβιβασθῇ μὲ τὸν Ἀγγειο πρόξενο (τὸν Θεοδόσιο Πάνο) καὶ κάνανε μεταξὺ τους μιὰ μεστικὴ συμφωνία, κατὰ τὴν ἥποι τὰ γαλλικά πλοῖα μὲν συνεχίσανε τὸ ἐμπόριο γιὰ τὴν Μεσσηνία καὶ δι τὸ ὅλα τὰ προξενικὰ διανεύσιμα τόσο τῶν Γαλλικῶν, δύο καὶ τὸν Ἀγγειοκόν πλοίον, ὁ Γάλλος πρόξενος θὰ ἔη τὰ δύο τοίτα καὶ ὁ Ἀγγειος τὸ ἔνα τοίτο»

Η συμφωνία υπόγραφέται, μάτι παραβιάζεται γρήγορα. Στά 1739 ο νέος Γάλλος πρόδεινος "Αρτας ὁ Μπούηγ τονίζει, ότι ο ανταγωνισμός με τούς "Αγγλους είνε αθάστακτος έξι αιτίας τών χαμηλῶν ναύλων. Στην ίδια έπιστολή άναφέρει πώς ο Θεοδόσιος Πάνος άγριός είδη δύο καράβια γιά τό καμποτάζ μὲ τὴν Μεσοίην. Και τά δύο φέρανε ομηρία 'Αγγλική, στό ένα δέ απ' αὐτά καπετάνιος είνε 'Ελληνας ἀπό τὴν 'Αρτα. Νέες ἀνησυχίες γεννᾶ στὸ Γάλλο πρόδεινο αὐτή ή διείσδυν ή 'Ελληνική καὶ διαμαρτύρεται καὶ παρακαλεῖ νά γίνουνε ἐνέργειες στὴν Πόρτα, ώστε νά ἀπαγορευθῆ στούς ραγιάδες "Ελληνες νά γίνουνται πρόδεινοι, πολὺ δέ περισσότερο νά ξύουνε πλοία. Μά δλα τὰ διαθήματα μένουνε χωρίς ἀπότελεσμα. 'Ως δτου στὸ τέλος ο Πάνος ἀνακαλεῖται, παύεται ἀπό πρόδεινος της 'Αγγλίας στὸ Γιαννένα. Οι ίδιοι Γιανιώτες —ένα μέρος τους — ἐμποροὶ τὸν ἔχθρεύονται καὶ μὲ τὸν Δεσπότη ἐπὶ κεφαλῆς τὸν καταγγέλλουν στὶς ἀρχές. 'Αλλά τὸ κτύπημα πού ἔδωσε η 'Αγγλική ομηρία ἔχει τὶς εὐεργετικές τους συνέπειες.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ  
EN ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ

**Rotterdam Steamship Company Ltd.**  
(N. V. Rotterdamsch Scheepvaartbedrijf)  
**Shipbrokers Agents**

Telegrams: «DIOSKUROI»  
Telephones: 56615-15166-11442  
Waterclerk 44358

20, Willemshaven  
ROTTERDAM

**Greek Shipping Agency**  
(Grieksche Scheepvaart Agentuur)  
**Shipbrokers Agents**

Telegrams: «ERGON»  
Telephones: 11442-15166-56615  
Waterclerk 44358

20, Willemskade  
ROTTERDAM

# Ned. Expeditie en Controlebedrijf

Expediteurs en Controleurs

Telegrams: «ERGON»  
Telephones: 15166-11442-56615

20, Willemskade  
ROTTERDAM



βριο του 1746 δ. κ. Μπουγή θρίσκεται στα Γιάννενα, γιά να ίδη πώς μπορεί να σπάσῃ αυτή την δύναμι του μεσολογγίτικου ναυτικού. Καταγίνεται να πείσῃ τούς "Έλληνες έμπόρους τι συμφέρονταν να φορτώνουν σε γαλλικά πλοία. Από τα Γιάννενα όπου θρίσκεται γράφει στο Παρίσι:

"Γιάννενα 30 Δεκεμβρίου 1746

Ἐξαπατότατε,

«Τὰ Ἐλληνικά μεσολογγίτικα πλοῖα εἶναι τώρα κύρια τοῦ καμποτάς αὐτῆς τῆς οἰκάλας ("Ἄρτας κλπ.) καὶ δὲν ἔγειρεται πάλι ζήτημα γιὰ καμπιὰ ἄλλη σημαία. Ἐναὶ ἀπὸ τὰ πλοῖα αὐτά, ποὺ πλοιαζεῖται ἀπὸ ἓναν καραβοκόρην τὸν Κωνσταντίνον Ἐμμανούη, ἔχειν ὡς τοῦρα ἔνη (6) ταξίδια, ἀπ' ἕδω (ἀπὸ τὴν "Ἄρτα") Μάλτα καὶ Μεσσίνη καὶ ἀπὸ τὴν Μεσσίνη ἕδω. Οἱ καπετάνιοι αὐτῶν ἔφθασε προχθές ἀπὸ τὸ Μεσολόγγι στὰ Γιάννενα διὰ ξηρᾶς καὶ ἀφοῦ κανόνισε ἔνα φορτίο γιὰ τὴν Μάλτα, γιὰ τὸ ὅποιο συμφώνησε μὲ τοὺς ἕδω "Έλληνες έμπόρους, ξανάφυγε γιὰ τὸ Μεσολόγγι μὲ σκοπὸ νὰ φέρῃ τὸ πλοῖο του στὴν "Ἄρτα. Πρὸιν ἀκόμα φύγη ἔνα ἀπ' αὐτὰ τὰ καράβια καὶ ἔφερε ἄλλο. Μονάχα ἔνα βίαιο μέσο μποροῦσε νὰ τὰ ξεφύγειν ἀπ' ἕδω (τὴν "Ἄρτα) καὶ τὸν Μοναχό. Δίχως αὐτὸν θὰ πολλαπλασιάσονται ποὺ πολὺ καὶ ἀφοῦ καπαστερώνυνε διοληφωτικά τόσο ἕδω, ὅσο καὶ στὴν "Ἄρτα τὸ καμποτάς τῆς σημαίας μας (τῆς γαλλικῆς) θὰ κάνουνε στὸ μέλλον μεγάλη ζημία καὶ στὸ καμποτάς στὶς ἄλλες οἰκάλες ὅπου δὲν ὁργίσουνε νὰ ἐγταῦθονε.

Ταπεινότατα κλπ.

ΜΠΟΥ·ΓΡ πρόξενος "Ἄρτας

"Ενα ἄλλο Ἑγγραφο πρὸς τὸ Γαλλικό ὑπουργεῖο στὸ Παρίσι γραμμένο ἔχει μῆνες ἀργότερα εἶναι ποὺ χαρακτηριστικό:

«Ἀπὸ "Ἄρτα 26 Ιουνίου 1747

Ἐξαπατότατε,

«Τὰ Ναπολιτάνικα πλοῖα, καθὼς καὶ ἔνα Σουηδικὸ ποὺ ἐπιχειρήσανε νὰ ἀνταγωνισθοῦν μὲ τοὺς Μεσολογγίτες στὸ καμποτάς, δὲν μπορέσανε νὰ ἀντέξουνε, δεδομένου, ὅτι οἱ "Έλληνες ποὺ φορτώνουν σ' αὐτὰ τὰ πλοῖα (τὸν Μεσολογγίον) γλυτώνουνε τὰ προξενιά καὶ πληρώνουνε ναῦλα φθηνά, χωρὶς καμπιὰ ἄλλη δαπάνη στὶς οἰκάλες. Εἰς ἄλλου τὰ πληρώματα αὐτῶν τοῦ ἔθνους (τὸν Μεσολογγίτικων πλοίων) εἶναι ἀνθυφωποι συνεισισμένοι νὰ ζοῦνε μὲ γεγάλη λιτότητα. Ἀπὸ τὸν καιρὸ δόπον σᾶς ἔγραψα τὸ τελευταῖο μον γεγάλια ὃ ίδιος "Έλληνας καραβοκόρης, ὁ Κωνσταντίνος Ἐμμανούη, ἔχειν ἄλλα δυν ταξίδια γιὰ τὴν Μάλτα καὶ τὴν Μεσσίνη, ἀπ' ὅπου καὶ μόλις ἔφθασε μὲ 62 κάσσες μεταξωτὰ ὑφάσματα καὶ 240 μπάλλες γυναικικά, δηλαδή, φορτία ἀξίας 80.000 γροσίων τὸ λιγώτερο, φορτώνει δὲ ξανά γιὰ τὴν Μάλτα».

Ταπεινότατα κλπ.

ΜΠΟΥ·ΓΡ πρόξενος "Ἄρτας

"Εξ μῆνες ἀργότερα:

«Ἀπὸ "Ἄρτα 31 Δεκεμβρίου 1747

..... "Ανάμεσα στὰ διάφορα οὐδέτερα πλοῖα ποὺ δύλανε χέρι στὸ καμποτάς τῆς οἰκάλας, οἱ Μεσολογγίτες ἔχουνται ποδῶν. Τέσσερα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα "Έλληνικά ἔμποροι σπίτια τῶν Ιωαννίνων ποὺ ἐπιπορεύονται μὲ τὴν Μεσσίνη ἐνδιαφερόμανται γιὰ δυν ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα καράβια (τὸν Μεσολογγίον). "Ενας ἄλλος "Έλληνας, ποὺ ἔγινε πρόξενος τῆς δημοκρατίας τῆς Ραγούζης διαθέτει κι' αὐτὸς ἄλλα δυν πλοῖα γιὰ τὸ καμποτάς.

Καὶ παρακάτω, μάτι ἄλλη ἐπιστολὴ τοῦ ίδιου προξένου κ. Μπουγή ἀπὸ τὴν Πρέβεζα:

«Ἀπὸ Πρέβεζα 3 Νοεμβρίου 1748

Ἐξαπατότατε,

..... "Ἐσημείωνα, σὲ πολλές ἀπὸ τὶς ἐπιστολές μον πρὸς τὴν "Ἐξαπατότατή σας, τὴν ἀτέλειωτη ζημία, ποὺ τὰ Μεσολογγίτικα πλοῖα φέρουνε καὶ

ἔξαπολουσθούνε νὰ φέρουνε στὸ καμποτάς τῆς "Ἄρτας, ἡ δὲ "Ἐξαπατότατή σας είλε τὴν καλιστόνη νὰ μοῖ σημειώσῃ πὼς δταν ἀποκατασταθῆ ἡ εἰρήνη ὃντα φροντίσῃ γιὰ τὰ μέσα τῆς θεραπείας. Ή στιγμὴ ἔφθασε "Ἐξαπατότατε. Ἀλλοιδὲ εἶναι ἀνώρθῳ νὰ καλέσω στὴν "Ἄρτα Γαλλικά πλοῖα γιὰ τὸ καμποτάς, δύτις δέλτα νὰ κάνω νὰ ἔγραψα ἥδη στὴν Μαρσίλια γιὰ νὰ μοῦ διαθέσουνε διό, ἔνα νὰ βρίσκεται στὴν Μεσσίνη καὶ τὸ ἄλλο στὴν "Ἄρτα.

»Βρίσκεται τώρα ἕδω ὁ καραβογόνης Κωνσταντίνος Ἐμμανούηλ ἀπὸ τὸ Μεσολόγγι μὲ ἔνα μεγάλο πλοῖο, ποὺ τὸ φόρτωσε δέρματα, κάπες, κηροῦ καὶ προβίες γιὰ τὴν Μάλτα καὶ Μεσσίνη. Εἶναι ὁ ἰδιος ποὺ ἔχειν ἥδη δέκα, δύδεκα ταξίδια. "Ετσι, ἄν τη ἐιρήνη ἀποκαταστάθησε, οἱ "Έλληνες ἔμποροι ἀπὸ τὰ Γιάννενα γλυκαθήκανε μὲ τὸ νὰ φορτώνουν δίχως νὰ πληρώνουν προξενιά καὶ δὲν δέλτω νὰ ἔπάρχῃ μέσο νὰ τους μεταπείσουμε ἀπὸ τοῦ νὰ ναυλώνουμε αὐτὰ τὰ πλοῖα (τὸν Μεσολογγίον). Εἴτε ἀπὸ συμφέρον, εἴτε ἀπὸ πατριωτισμό, δὲν ξέρω γιατί, ξέρω μονάχα, διτι ἀν καὶ τὰ πλοῖα αὐτὰ εἶναι ἐκτεθεμένα στὶς ἐπιδρομές κονφράδων "Ισπανῶν ὃ ἀπὸ τὸ Μόναχο καὶ τὴν Σαβοΐα πού μπορεῖ νὰ συναντήσουνε στὸ δρόμο τους, στέκεται ἀδύτινο νὰ μεταπεισώμε τοὺς "Έλληνες ἔμπορους νὰ μὴ τὰ φορτώνουνε, θαρρῷ δὲ πὼς μόνο ἥδη σημειῷ καὶ συνέληφθε κανένα τους, θὰ παρουνε νὰ τὰ ναυλώνουνε.

»Οταν ζήτησα νὰ παρατησθο στὸν "Έλληνας ἔμπορους τοὺς κινδύνους ποὺ διατησθούνε, φορτώνοντας σ' αὐτὰ τὰ πλοῖα (τὰ μεσολογγίτικα), μ' ἀπαντήσανε, διτι ἀσφαλίζονται στὴν Βενετία μὲ 2 ο), πράγμα ποὺ δὲν μπόρεσα νὰ ἔξηγησω.

»Τὸ πλοῖο τὸν Κωνσταντίνον "Ἐμμανούηλ εἶναι πλούσιο, ἀξίζει πάνω ἀπὸ πενήντα κιλιάδες γρόβια καὶ ἔνας κουφαρός ποὺ θὰ τὸ περιμένε στὸν καραβοκόρην ποντά στὸ φάρο τῆς Μεσσίνης θὰ πετύχωνε μὰ λεια μ' ἔνα δύλισμὸν πενήντα ἀνδρῶν μονάχα, ἀφοῦ τὰ πληρώματα τῶν καραβιῶν ἀντὸν (τὸν Μεσολογγίον) δὲν ἔχουν πάνω ἀπὸ 15–18 πρόσωπα.

»Ἐλπίζω πὼς ἡ "Ἐξαπατότατή σας θὰ θέσῃ ἔνα τέρμα σ' αὐτὸ τὸ κακό, ἀλλοιδὲ τὸ καμποτάς "Άρτας — Μεσσίνης εἶναι χαμένο γιὰ τὰ πλοῖα μας.

Τῆς "Ἐξαπατότατή σας  
Ταπεινότατα κλπ.

ΜΠΟΥ·ΓΡ πρόξενος "Άρτας

Κλείνουμε τὸ κεφάλαιο μ' αὐτὸ τὸ πολὺ χαρακτηριστικό γράμμα τὸν Γάλλου προξένου, ποὺ ἡ ἀνάπτυξη τοῦ "Έλληνικοῦ ναυτικοῦ μὲ τὶς καταστρεπτικὲς γιὰ τὸ γαλλικό καμποτάς συνέπειες τὸν ώθει νὰ εἰσηγηθῇ στὸ "Υπουργεῖο του, νὰ δεχθῇ νὰ δργανωθούνε ληστοπειρατείες μόνο καὶ μόνο γιὰ νὰ φοιθθούνε τὰ Μεσολογγίτικα καράβια καὶ νὰ ἀποσυρθοῦνε ἀπὸ τὸ δρομολόγιο "Άρτας — Ίταλίας.

Τὰ ἔγγραφα ποὺ δίνουμε πρὸς δημοσίευσι δὲν είνε καὶ τὰ

μόνα, εἰνὲ δημως τὰ ποὺ ἐνδιαφέρονται σχετικὰ μὲ τὸ Μεσολογγίτικο ναυτικό.

"Αργότερα ίσως καταχωρήσουμε καὶ μερικά ἄλλα.

Θαρρῶ δημως πὼς καὶ αὐτὰ ποὺ δημοσιεύονται εἶναι ἀρκετά νὰ ἀποδείξουνε τὶ φοβερὸς ἀνταγωνισμὸς ἔγινε τὴν ἐποχὴ αὐτῆς καὶ μέσα σὲ τὶ συνθῆκες συγκρουούμενων συμφερόντων ἀναπτυχθῆκε ὁ πρῶτος ἐμπορικὸς στόλος. Στὰ μέσα τοῦ αἰώνος, δ στόλος αὐτὸς είχε περὶ τὰ ἔκατο κομμάτια, ἀπὸ τὰ ποικίλα πολλὰ μὲ μέση ἑκτόποι 250–280 τόνων. δηλαδή τὴν μέση ἑκτόποι ποὺ εἶχανε τὰ ἀντιστοιχα ξένα καράβια. Περιττὸ νὰ προσθέσουμε πὼς οἱ προπολεοίσι ποὺ ἀντιστοιχαζουν στὴν ἀρχή, δηλαδή διάπλασι αἰκάδων, πρώτη ὅλη καὶ ἐμπόριος ίσχυρο "Έλληνικό, ήτανοι οἱ κύριες προπολεοίσι ποὺ διά πέσου διά μέσου τοῦ ξενικοῦ ναυτιλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ χάρις στὰ κενά ποὺ ἀνοιγε (πόλεμοι κλπ.) συντρέξανε στὴν γένεσι καὶ ἀνάπτυξη τοῦ Μεσολογγίτικου ναυτικοῦ.

ΠΑΡΙΣΙΟΙ, Απρίλιος.

Σ. ΒΟΡΕΙΟΣ

## ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε GENERAL INSURANCE OF GREECE CO. LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩI 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C<sup>o</sup>. LTD

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

EXCHANGE CHAMBERS  
24, ST. MARY AXE  
LONDON E.C. 3.

## Ναυτικά τεχνικά νέα

### Ένδιαφέρουσαι Γερμανικά ναυπηγήσεις

"Η στροβιλολεπτρική πόδωσις διά μεγάλας ισποδυνάμεις καὶ μετ' αὐτὴν ἡ διπλελογίη λεπτούν ἀπότελον τὸ πλέον ἐνδιαφέρον ψέμα εἰς τὴν ἔξιλλαν τῶν μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων τῶν πλοίων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Οἱ Γερμανοὶ ναυπηγοὶ καὶ ἐφοπλισταὶ, δύνανται νὰ λεχθῇ ὅτι ἡ σχολή ηθησαν τελευταῖοι σχέδιον μὲ τὸ σύστημα τῆς ἡλεκτρικῆς προσόσθεως, τὸ δοιον εἰσαχθὲν καὶ ἀπὸ τῆς προπολεμικῆς ἀκόμη ἐποχῆς εἰς τὴν Ἀμερικήν, ἐφομοσθήτην εὐρέως μετά τὸν πόλεμον καὶ εἰς μεγάλας μονάδας τόσον ἐν Ἀγγλίᾳ, ὃσον καὶ ἐν Γαλλίᾳ. Τοῦτο δώμας δὲν ἥμαδισε, κατὰ τὸ πλέον ἡ ἀπαί διαποτωθεὶν μὲ τὸ γερμανικὸν σύστημα ἡγασίας, τὸ νὰ ἔξειλλη ἡ ἡλεκτρικὴ πόδωσις εἰς μεγάλον βαθμὸν ἐν Γερμανίᾳ καὶ νὰ ἐφαρμοσθοῦν λάνθεις εἰς τὸ πρόσθια, αἴτινες ἀπὸ τεχνικῆς ἀπόψεως ἀνήκουν εἰς τὴν πρόσθιαν σειρὰν τῶν σημειωνῶν τεχνικῶν ἐπιτυχιῶν, ὡς εἶναι, ἡ τὸ πρόσθιαν ἐπιτυχὴ ἐφαρμογὴ τοῦ ἐναλλασσομένου ρεύματος ἀντὶ τοῦ γενικῶς χρησιμοποιούμενον συνεχοῦς. "Η ἡλεκτρικὴ πόδωσις ἐφομοσθήτησε σύντομον οὐχὶ μόνον ἐπὶ μεγάλων μονάδων τῷ ὑπεροχεανίῳ συγκοινωνίων, ἀλλὰ καὶ εἰς μικρότερα εἰδικούν τύπου πλοῖα, τὰ δοιαὶ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης παρουσιάζονται ως πρότυπα ἐγκαταστάσεων.

Μία τοιαύτη ἐγκατάσταση είναι ἡ τοῦ καθελκυσθέντος ἡδη ἐπιβατηγοῦν διὰ τὴν συγκοινωνίαν τῶν γερμανικῶν ἀπότομον μὲ τὴν Ἀνατολικὴν Πρωσίαν, ἣτις είναι καὶ ἡ μόνη ὅδος ἐπικοινωνίας ἔκτος τοῦ πολωνικοῦ διαδόμουν καὶ διὰ τὴν ἐξυπηρέτησην τῆς δοιαὶ μεγάλης ταχύτητος ἐμερόμενης ἀπὸ ἑταῖρον τῆς πλοίας μὲ πλοῖα μεγάλης ταχύτητος ἐμερόμενης ἀπὸ ἑταῖρον τῆς Ἑρμανικῆς Κυβερνησίας, δημιουργήθεντος οὕτως ἐνὸς τύπου πλοίων ἀνάλογου πρὸς τὰ cross - channel. "Οὐλα τὰ εἰς τὴν γραμμὴν ταύτην εἰσαγένεταν πλοῖα παρουσιάσαν ἀνέκαθεν σπουδαῖον τεχνικὸν ἐνδιαφέρον, ἐχομηματικήσαν δὲ ἐκάστοτε κατὰ τὴν ναυτιγηρίν των αἱ τελευταῖα τρόπον τινὰ ισχύουσα ἀπόψεις διὰ τὴν καλυτέραν πόδωσιν. Εἰς τὴν γραμμὴν ἀπασχολοῦνται ἡδη πλοῖα μὲ μηχανάς Ντζελ, καὶ μὲ ἀποστροφίους μὲ μειωτήρας τροχῶν, ἐνῷ τὸ ἄρτι καθελκυσθὲν ἐφοδιάζεται μὲ στροβιλολεπτερικήν πρόσθιαν μὲ ὑδραυλικούς λέβητας μὲ μηχανικάς ἐσχάρας, ἀπότελον ἐν τούτῳ τὸ πρόσθιον ἐν τῷ κόσμῳ σάφως χρησιμοποιούντων τοιούτον σύστημα καύσεως. "Ο κανὼν ἐν προκειμένῳ είναι ἡ χρησιμοποίησις πετρελαϊκού καύσεως λεβήτων, διὰ τὴν ἐν λόγῳ δώμας περίστισιν πρέπει νὰ ληφθοῦν καὶ οἱ δι' ἄλλας κατασκευάς ἐν Γερμανίᾳ ισχύοντες εἰδικοί οἰκονομοῦνται καὶ πολιτικοί λόγοι.

Τὸ «Orizabas» είναι ἐν περιστέρῳ δείγμα τῆς ἐφαρμογῆς ἡλεκτρικῆς προσόσθεως ἐπὶ μηροῦ σχετικῶν μεγάθων πλοίων, μεταξὺ τῶν διάγων ἐν τῷ κόσμῳ. "Έναντηγήθη ὑπὸ τῆς «Deutsche Werft» διὰ λογαριασμὸν τῆς «Hamburg Amerikas» διὰ τὴν συγκοινωνίαν μὲ τὴν Κούβαν, τὸ Μεξικὸν καὶ τὰς δυτικὰς Ἰνδίας. Είναι μόλις 4500 τόνων ὀλικῆς χωρητικότητος μὲ μῆκος 129 μέτρων, πλάτος 16,9 καὶ πλευρῶν ὕψος 10,5 μέτρων, ἡ δὲ μεταφορική τοῦ ικανότης ἀνέρχεται εἰς 6250 τόνων εἰς ἐμφορτούν δύναμια 7,3 μέτρων. "Η ταχύτητος τοῦ πλοίου ἀνέρχεται εἰς 16 κόμβους.

Διὰ τὴν πόδωσιν χρησιμοποιοῦνται δύο στροβιλογεννήτρια πατασκευῆς τῆς διεθνῆς γνωστῆς ἑταῖρος A. E. G., αἵτινες παράγουν σεύμα διὰ τὸν κινητήρα ἀτράκτων, καθὼς καὶ διὰ τὴν κίνησιν ὅλων τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων. Διὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ ἀπότομοῦ ἐγκατεστάθησαν δύο λέβητες La Mont τελευταῖον τύπου, χρησιμοποιοῦντες ὡς καύσιμον τὸ πετρελαϊκόν, καὶ εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ἡ ἐγκατάστασης παρουσιάζει καὶ ἔτεραν πρωτοτυπίαν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας ἐγκαταστάσεις στροβιλολεπτερικῆς προώσθεως εἰς μηρό ἐκτοπίσματα, ὡς εἰναι ἐπὶ παραδείγματι ὡσιμένα πλοῖα μεταφορᾶς ὀπωρῶν, εἰς τὰ δοιαὶ δώμας είναι ἐγκατεστημένοι κοινοὶ κυλανδρικοὶ λέβητες. Γενικότερον ἡ χρησιμοποίησις λεβήτων La Mont διὰ στροβιλολεπτερικήν πρόσθεως γίνεται τὸ πρόσθιον ἐπὶ τοῦ ἐν λόγῳ ἀποτοπίον.

"Ετι ὅμως μεγαλύτερον ἐνδιαφέρον παρουσιάζει ἡ ἐγκατάστασης τοῦ Helgoland. Τὸ πλοῖον τοῦτο ἀνήκει εἰς τὴν ἴδιαν ἑταῖρον καὶ είναι τοῦ τύπου τῶν λεγομένων «Baden-Dienst», ἡτοι τῶν ἐξυπηρετούντων τὰς λουτροπόλεις τῆς Βορείου Θαλάσσης ἀπὸ τοῦ Ἀμβούργου εἰς Κονσέχαφεν, Ἐλγολάνδην, Σύλτ καὶ Βεστερλάντ. Διὰ τὴν πόδωσιν τοῦ πλοίου ἐγένετο παραδεκτὸν τὸ σύστημα Schneider - Voith, μὲ τὴν ἀντικατάστασην τῶν ἐλίκων διὰ πετρογίνων καὶ τὴν κατάρρησην τῶν πηδαλίων. Τὸ σύστημα τοῦτο ἐδοκιμάσθη, ως καὶ εἰς προηγούμενον σημείωμα ἔξενθεμεν, μέχρι τοῦτο ἐπιτυχῶς εἰς μηρό σκάφη τῶν χωρικῶν ὄδατων καὶ κυρίως εἰς ἓν αὔξονα, ἡ μίαν κατὰ τὴν κοινὴν φρασεολογίαν θίκα. Αἱ δύο ἔλικες εἰς μεγαλύτερον σκάφος ἐφομοσθῆσαν ἐπὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ «Vecta», περὶ τοῦ

**R. HOOD HAGGIE & SON LTD.**

NEWCASTLE-ON-TYNE

ΜΑΝΙΛΑΣ

**ΣΧΟΙΝΙΑ**

ΔΙΑ ΚΑΘΕ ΧΡΗΣΙΝ

**"TITAN,, BRAND**

**ΣΧΟΙΝΙΟΝ ΜΑΝΙΛΑ ΑΔΙΑΒΡΟΧΟΝ**

**'Ιδιαιτέρως συνιστώμενον διά ρυμουλκήσεις  
καὶ προσδέσεις**

"Υποκαταστήματα εἰς δόλους τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας.

Τηλεγραφήματα : HAGGIE

ποίου εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «N. X.» ἡ σχολή ηθησειν, ἀλλ' ἡ περίπτωσις τοῦ «Helgoland» είναι μᾶλλον ἐνδιαφέρουσα, καθ' ὃσον ἐκτὸς τῶν δύο ἐλίκων χρησιμοποιεῖται διὰ πρώτην φοράν ἡ σφραγίδη λεπτούτης πρώτως καὶ γενικότερον ἡ ἀτμήρησης ἐγκατάστασις διὰ τὴν κίνησην τοῦ συστήματος. Οἱ ἀριθμοὶ περίλογοι ἔχουν ἐπιδεῖξει ἐπὶ τοῦ προστεμένου ζωγράφον ἐνδιαφέροντας καταβάλλεται δὲ μεγίστη προσπάθεια διὰ τὸ πρώτην φοράν ἡ ἀποτελεσματική πάσα δυνατή τελειοποίησις, δεδομένου, ὅτι τὸ πλοίον πρὸ τῆς ἀνάληψης ὑπηρεσίας ἦταν ἐπιδειγμῆν ὡς πρότυπος ἐγκατάστασις πρὸς τὸ πανταχότερον τῆς γῆς κεκλημένους διὰ τὸ ἐν Αμβούργῳ κατὰ τὸν Ιούλιον συγκαλούμενον συνέδριον τῶν ἀντιπροσώπων τῶν δεξαμενῶν δοκιμῆς προτύπων.

### Τὰ διάλεξις τοῦ Dr Ing. Foerster περὶ τῶν συγχρόνων ναυπηγικῶν ἔξελίξεων

Τὴν παρελθόνταν Τετάρτην 26ην 'Απριλίου ὥμηλησεν ἐνόπιον πυντοῦ ἀκροατηρίου ἐν τῷ μεγάλῳ ἀμφιθέατρῳ τοῦ Πολυτεχνείου Ἀθηνῶν ὁ διαπρεπής Γερμανὸς ναυπηγός Dr Ing. Foerster. "Η διάλεξις μὲ θέμα συγχρόνων ναυπηγικῶν ἔξελίξεων εἶδος κατάπληκτην προσκόπου παρουσίασε στὸν διάλεκτην, ὡς διεύθυντος γνωστού φυσιογνωμίαν καὶ ἔνε τὸν διαπρεπέστερον Γερμανὸν ναυπηγόν, λόγῳ ἰδίᾳ τοῦ πολυσχιδοῦ τῆς δράσεως του καὶ τῶν συγγραφικῶν των ἐπιτυχῶν. 'Ο Dr Foerster διετέλεσε διευθυντής κατασκευῶν τοῦ μεγάλουν ἐν Αμβούργῳ ναυπηγείου Blohm καὶ Voss, ἐπὶ τῶν ἡμερῶν τοῦ δέ πατερεύσαντον αὐτόθι οἱ προπολεμικοὶ κολοσσοὶ τοῦ «Vaterland» καὶ «Bismarck», κατόπιν δὲ τεχνικὸς Σύμβουλος τῶν μεγαλύτερον τοῦ Γερμανικοῦ Ατομοπλοίου. Εἰς εἰσήγησην καὶ ἐνεργείας τοῦ διεφύλεττον περιστέρῳ ἐν Αμβούργῳ ίδρυσις τῆς δεξαμενῆς δοκιμῶν προτύπων, ἣτις ἔχει ἡδη συμπλήρωμή ὡς τὸ μεγαλύτερον ίδρυμα τοῦ εἰδους τοῦ κόσμου, σήμερον δὲ προσταταῖ τοῦ Συνδέσμου τῶν φίλων ταύτης τῶν τοῦ ιστορικοῦ περίου διευθυντῆς τοῦ ναυπηγείου - τεχνικοῦ περιοδικοῦ «Werft - Reederei - Hafen» καὶ ὁ συγγραφεύς περισπούδατον ναυπηγικῶν συγγραφικῶν.

Οἱ διάλεκτης ἡ σχολή ηθηση ἐπὶ δίωρον μὲ ὅλα τὰ θέματα τὰ ἀφορῶντα τὴν σημερινὴν θέσην τοῦ πλοίου ἀπὸ τεχνικῆς ἀπόψεως, τούσας ἐν ἀρχῇ διεξιδώκως τὴν μεγάλην ἐπίδρασην τοῦ βάσους ἐπὶ τοῦ πλοίου ὡς κινούμενον κατασκευάσματος, ἐπὶ τῷ σκοπῷ ποσοῦ τοῦ τῆς ἐπανεξήσεως τῆς μεταφορᾶς ιανότητος καὶ ἐπὶ τοῦ μέτρου καὶ τῆς ταχύτητος, διότι τοῦ οἰκονομίας κατὰ τὴν κατασκευήν καὶ τὴν κίνησην.

Διὰ τὸ σχῆμα τῶν ὑφάλων τοῦ πλοίου ἐν πρώτωις ἐμνήσθη τῆς ὄντως καλοσπαίας πρόσδομον, ἣτις ἐπετεύχθη ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ παρελθόντος αἵδην διὰ τῆς δομῆς τοῦ δοματού της μεγάλην ἐπίδρασην τοῦ βάσους ἐπὶ τοῦ πλοίου ὡς κινούμενον κατασκευάσματος, ἐπὶ τῷ σκοπῷ ποσοῦ τοῦ τῆς ἐπανεξήσεως τῆς μεταφορᾶς ιανότητος καὶ ἐπὶ τοῦ μέτρου καὶ τῆς ταχύτητος, διότι τοῦ οἰκονομίας κατὰ τὴν κατασκευήν καὶ τὴν κίνησην.

### Τὰ Ἀγγλικὰ ύφασματα

## "CAMREX,,

Χρησιμοποιοῦνται ἡδη ἔκτος ἄλλων Ἑδνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων τὴν συνεχῆ αὐξησης πελατείας.

Δι' ὅλα γενικῶς τὰ Tanks & Bilges μεταχειρισθῆτε τὰ πεφημισμένα

## "CAMREX,, Non - oxidizing - Paint

Είναι μοναδικὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἐλασμάτων εἰς ἀρίστην κατάστασιν ἐπὶ πολλὰ ἔτη.

ΧΡΩΜΑΤΑ καὶ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αποθήκαι χρωμάτων εἰς τοὺς κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξωτερικῷ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby St, CARDIFF

Ίδιαιτέρα δημοσίευση: 208, Cathedral Rd.-CARDIFF

Τηλεματα: "CAMREX,, -Cardiff ή Sunderland

πολογισμῶν τοῦ ἐργαστηρίου νὰ ἑλέγχωνται ὑπὸ τῆς πράξεως δ' ὅλην τὴν ζωὴν τοῦ πλοίου καὶ νὰ ἐπιφέρωνται ἀναλόγως τῆς προσκτιμένης πείρας αἱ ἀναλογούσα διοφθόσεις. Ἡ δημιουργία συνθηκῶν ἐν τῷ ἐργαστηρίῳ, ἀνταποκρινόμενον πρὸς τὴν πραγματικότητα εἰνὲ πρόσδος σημαντική τῆς δποίας δεῖγμα ἑδονὴ διὰ τῆς προσοβλῆς κινηματογραφικῆς τανιάς, ἀφορώσης τὴν ἔκτελεσιν δοκιμῆς τοῦ προτύπου ἐνὸς ποταμοπλοίου διὰ τὸν Ροδανόν. Τὸ ρεῦμα τοῦ ποταμοῦ εἰς τεχνητὴν κοίτην ἑδημοργήθη διὰ τῆς συνεχοῦς καταβλήψεως ὑδατος ὑπὸ μιᾶς ἀντίλιας, ἀναπαρεστάθη δὲ καὶ ἡ δυσμενεστέρα συνθήκη ψεύματος εἰς τὴν περιοχὴν μιᾶς γεφύρας καὶ τὸν στύλων στηρίζεων αὐτῆς, ἐνθα τὸ φυματοκύδημον πρότυπον δὲν ἥδηντα νὰ προσωρίσῃ μὲ τὴν ἡπολογισθεῖσαν ἵποδύναμων. Τὸ πρόβλημα τῆς ποταμοπλοίας εἰνὲ ὡς γνωστὸν ἐξ τῶν δυσχερεστέρων καὶ ίδια τῶν θεωρητικῶν μᾶλλον δυσεπιλύτων. Εἰς τὴν προκειμένην ἐπὶ παραδίγματι περιπτώσιν οἱ Γάλλοι κατασκευασταὶ εἰσὸν ὑπολογίσεις ἱπποδύναμων 150 ἵπτων, ἐνῷ ή ὡς ἄνω δοκιμὴ ἐν τῇ δεξαμενῇ κατέδειξεν, ὅτι 250 ἵπποι ἥσαν τελείως ἀπαράτητοι διὰ νὰ δηνηθῇ τὸ πλοίον νὰ ἀναταλεύῃ τὸν ποταμὸν εἰς τὴν δυσμενεστέραν περιοχὴν, οἷα ή τῶν γεφυρῶν.

Μία ἐπίσης ἑνδιαφέροντα δοκιμὴ ὑπῆρξεν ἡ προβληθείσα τοῦ ἑλέγχου τῆς εὐνταχίας ἐνὸς ἀνταρτάντος φαλανοθρόνου. Ἡ ἐπόλεσις αὐτῆς, καθ' ἣν τὸ πλοίον ἀνετράπη κατὰ τὸν ἑλιγγόν στροφῆς, ἀποσχόλησεν ἐπὶ πολὺ τὰ δικαστήρια, πρὸς ἑλεγχον δὲ πραγματογνωμοσύνης ἀπεφασισθῆ ἡ δοκιμὴ ἐπὶ προτύπου, καθ' ἣν ὅντως ἀπεσφῆνεσθη τὸ ζήτημα, ἀποδειχθέντος, ὅτι οἱ ὑπολογισμοὶ τῶν ναυπηγῶν τοῦ πλοίου δὲν ἀνταποκρίνονταν πλήρως πρὸς τὰ πρόβληματα καὶ εὐρέθη πειραματικῶς ἡ συνθήκη καθ' ἣν ἦτο δυνατὴ ἡ ἀνατροπή. Ἡ δοκιμὴ ἐγένετο οὐχὶ ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς, ἀλλ' ἐντὸς τεχνητῆς λίμνης ἐν ἐπάθῳ, τὴν ὥπιαν κατεσκεύασε τὸ ἑδωμα τοῦ 'Αιμούδογου' δι' ἔκτελεσιν παντοκρίδων δοκιμῶν, δπως ή ἀνωτέρω καὶ ἡ ἐπίσης κινηματογραφικῶς ἐπιδειχθείσα τοῦ προσδιορισμοῦ τῶν ἑλικτικῶν στοιχείων τῶν πλοίων, ἡτοι κύκλων στροφῆς, τακτικῆς διαμέτρου κτλ., δι' αὐτομάτων τρόπων τινὰ κινηματογραφήσεως τῶν διοπτεύσεων. Ἡ δημιουργία θαλασσοταφαγῆς ἐντὸς τῆς δεξαμενῆς καὶ ὁ ἑλεγχος τῆς διαγωγῆς τοῦ πλοίου, ἀναλόγως τῶν στοιχείων τοῦ κύματος καὶ τῆς διευθύνσεως δπως καὶ τὸν σχήματος τῆς πρώρας καὶ πρόνυρης, ἐπεδειχθῆ ἐπίσης διὰ προτύπου μὲ διωγκωμένον σχῆμα τῆς πρώρας εἰς τὰ ὑφαλα διὰ νὰ καταδειχθῇ τὸ ὅπι τὸ σχῆμα τούτο, τὸ δποίον ἐν ἡρεμοῖντι ὑδατι παρουσιάζει ὅντως ὠφισμένα πλεονεκτήματα, ἀλλ' ἀλλοίως μειώσεως τῆς ἀντιστάσεως, εἰνὲ ἐν τῶν μᾶλλον ἀκαταλλήλων διὰ θαλασσοταφαγῆν, προκαλοῦντα μεταξὺ τῶν ἀλλων τὴν κάλυψην τοῦ πρωραίου καταστρώματος καὶ μέχρι τῆς γεφύρας ὑπὸ τοῦ ἀναφριπτομένου ὑδατος τῶν κύματον. Ἡ συνθήκη αὐτῆς ἀναγκάζει τὸν κυρεούντα τὸ πλοίον νὰ ἀναστρέψῃ τὴν ταχύτητα καὶ ὁ ὄμιλητης ἀνέφερεν, ὅτι ἐπειδίων ὃ ἴδιος σκάπων μὲ τοιαύτην πρόσθιαν, διασχίζοντος τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν, διεπίστωσιν μειώσιν τῆς ταχύτητος εἰς τὴν τάξιν τῶν 5 μᾶλις κύμβων ἔναντι τῶν 23 τοῦ κανονικοῦ πλοΐου τοῦ πλοίου.

'Ἐν ἀντίθεσει πρὸς τὸ σχῆμα τούτο, τὸ σχῆμα πρώρας Μάρερ, μὲ τοὺς κυρτοὺς σφρυνοειδεῖς νομίζει τῆς πρώρας παρουσιάζει τὸ γνωστὸν πλεονέ-

κτήμα τῆς διατηρήσεως τῆς ταχύτητος ἐν θαλασσοταφαγῇ, ὑπεμνήσθη δὲ ὑπὸ τοῦ ὄμιλητοῦ, ὅτι τὸ σχῆμα τούτο προσομοιάζει μὲ τὸ τῶν πλοίων τῶν Vikings.

Τὸ σχῆμα τῆς πρώμηνης ἡρεμούνθη ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἐνέργειαν τῆς ἑλικοῦ καὶ τὴν ἐπίδρασιν ἀπότολ ἐπὶ τοῦ ὄμιλου. Ἰδιαίτερος ἡ σχολή ὁ ὄμιλητης μὲ τὴν ἐπίδρασιν τῶν ὄδηγητῶν τῶν ἑλίκων (κόντρα ἑλίκων), τόσον εἰς τὸ ποδόστημα, μετά τὴν ἑλίκα, ὥστε καὶ εἰς τὸ ἑλικόστημα, πρὸ τῶν ἑλίκων, παρουσίασε δὲ πληθὺν εἰκόνων καὶ διαγραμμάτων ἀφορῶν κυρίως τὸ σύστημα Starr-Contra propeller, τὴν ἐν τῷ πλοίον ὡφέλειαν τὰ διαγράμματα ἀναβιβίζονταν εἰς 10 ἵπτων 15 ο). Τὸ δὲ μὲ τόσον ἀπλά καὶ εὐθύνη μέσον ἐπιτυγχάνεται τοσανή βελτίωσις φαίνεται ἐν πρώτης ὄψεως ἀπλύντων. Τὸ ἀντίθετον διωρεία πιστοποιεῖ ἡ μεγίστη ἐφαρμογὴ τοῦ συστήματος ἐπὶ πλοίον ἰρατομερίων ἐν συνόλῳ τόννων.

Ἡ χρῆσις τῶν προμασιδῶν δακτυλίων ἡ στεφάνων συστήματος Kort, περὶ τῶν ὄπιον ἡρεμούνθημεν ἀλλοτε εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά παρουσιάσθη ἐπίσης εἰς σειράν εἰκόνων καὶ ἔξηρθη ἡ ἐπανέζηση τῆς ἀποδόσεως μέχρι 50 ο) διὰ φυμούλησην καὶ 12 ο) δι' ἐλεύθερον πλοῦν, δεδομένου, ὅτι τὸ σύστημα προσορίζεται κυρίως διὰ φυμούλησην πλοΐα.

Τὸ σύστημα Schneider — Voith, ἐπεξηγήθη ὡς πρὸς τὴν λειτουργίαν τοῦ πλοίου σειρά φωτογραφιῶν καὶ σχεδίων χαρακτηριστικῶν τῆς ἐγκαταστάσεως καὶ τῶν ἑλιτικῶν ἰδιοτήτων. Ὁ ὄμιλητης ἀνέφερεν, ὅτι δὲ διαλεγόμενος ἐν 'Αμερικῇ ἔχεθεσε τὸ σύστημα οἱ παριστάμενοι ἀντιπόδωποι τῆς 'Αγγλικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας ἔξι φρασσαν ἀμφιβολίας ὡς πρὸς τὸ κατὰ πόσον μὲ τὸ ἄνευ πηδαλίου σύστημα τοῦ πλοίου εἰνὲ δυνατή ἡ τηρησι ἀπολύτως εὐνυγράμμου πορείας. Ἐνταῦθον ἐπεδειχθῆ φωτογραφία τοῦ ἔγνων ἐνὸς ἀνγενετικοῦ ἀεροπλάνου τοῦ Γερμανικοῦ Ναυτικοῦ, ἡτοι πιστοποιεῖ ἀκριβῶς τὸ ἀντίθετον. Ἐνδιαφέροντα ἐπίσης ὑπῆρξεν ἡ ἐπίδειξη εἰκόνων δεικνυόσης τὴν μεγάλην ἑλικτικὴν ικανότητα τοῦ πλοίου μὲ τὸ ἐλύτρο σύστημα, δι' ὃ ἐπιτυγχάνεται πρωτοφανῆς μικρὸς κύκλος στροφῆς. Ἡ ἐνέργεια τῶν ἑλιγμῶν μὲ σύστημα Schneider—Voith ὅθιστε τὸ ὄμιλητον νὰ εἰσηγηθῇ εἰς μεγάλην Γερμανικὴν ἐταιρίαν τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ πηδαλίου ὑπὸ τοιαύτης συσκευῆς κατὰ τὴν ναυπηγήσην ἐνὸς μεγάλου ἐμπορικοῦ σκάφους, τὸ δποίον διὰ τὴν πρόσθιαν τοῦ πλοίου ἐχόμενοποίει συνήθεις ἑλίκας. Ἡ λίνοις δὲν ἐπραγματοποιεῖ θητη, ἀλλὰ συνέπεσε νὰ τοποθετηθῇ τοιαύτη συσκευὴ ὑπέρ τὸ πηδαλίου εἰς τὴν πρώμηνην ἐνὸς Ιαπωνικοῦ πλοίου καλοδίων μὲ δύο ἑλίκας, τοῦ δποίου καὶ ἐπεδειχθῆ φωτογραφία τῆς πρώμηνης. Σκοπός ὅμως τῆς συσκευῆς ὑπῆρξεν ἡ ἐξασφάλιση ταχύτητος 2 μᾶλις κύμβων, ἡτοι ἀπατεῖται διὰ τὴν ποντικὴν τοῦ καλοδίου καὶ ἡτοι δὲν ἐπιτυγχάνεται εὐγέρδως μὲ τὰς κυρίας μηχανάς.

Φωτογραφία ἐπεδειχθησαν ἐπίσης τῶν πτερυγίων τοῦ συστήματος, δηρεὶ ἐφαρμοίζεται ἐπὶ τοῦ Γερμανικοῦ Helgoland, περὶ τοῦ δποίου γράφουμεν εἰς τὸ σημερινὸν τεῦχος. Καὶ ταῦτα ὡς πρὸς τὸ σχῆμα τοῦ πηδαλίου καὶ τὸν πρωτοτύπον. Διά τὰ ἔτερα πραγματευθέτα τέθεντα διὰ τὴν ποντικὴν

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗΣ  
Ναυπηγός Β. Ν.

# W<sup>M</sup> DOXFORD & SONS LTD

SHIPBUILDERS & ENGINEERS  
SUNDERLAND

BUILDERS OF PASSENGERS, CARGO LINERS, TANKERS  
AND SPECIAL TYPE OF  
ECONOMY CARGO VESSELS FOR WORLD TRADING

## DOXFORD OIL ENGINES

UNDER CONSTRUCTION AND ON ORDER

INSTALLATIONS RANGING

FROM 2,000 B.H.P. TO 32,000 B.H.P.

SINGLE, TWIN, AND QUADRUPLE SCREWS  
3, 4, 5 AND 6 CYLINDER ENGINES





## Γερμανία

Τὰ πετρέλαια μετά τὴν Γερμανο-ρουμανικήν συμφωνίαν

Εἰς ειδούς διὰ τὴν παγκόσμιον κίνησιν τῶν πετρέλαιών 'Αμερικανικὸν περιοδικὸν ἔδιμος εἶθεν εἶπε τὸν συνεπειῶν, ποὺ προβλέπεται νὰ προέλθουν εἰς τὰς συναφεῖς 'Αμερικανικὰς ἔξαγωγὰς πρὸς τὴν Γερμανίαν, ἀπὸ τὴν ἑσπάτιον συναρθεῖσαν Γερμανο-Ρουμανικὴν σύμβασιν συμφωνίαν. Μέχρι σήμερον εἰς τὴν Γερμανίαν ἐπρομηθεύετο μεγάλας ποσότητας καυσίμων ἐλαῖων ἀπὸ τὴν Βόρειον 'Αμερικήν, ἡ δὲ στροφὴ τῶν ἐλόγων προμηθεύειν πρὸς τὴν Ρουμανίαν δὲν προσκήνηται μόνον νὰ ἐπηρέασῃ τὰς Γερμανο-ρουμανικὰς συναλλαγάς, ἀλλ' ἀπόμη καὶ νὰ περιορίσῃ τὴν ἀπασχόλησιν δεξαμενοπλοίων, ἀφοῦ θὰ περιορισθοῦν αἰσθητῶς αἱ ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραί. Η συμφωνία μὲ τὴν Ρουμανίαν — τονίζει τὸ 'Αμερικανικὸν περιοδικόν— προσδίδεται νὰ διευθύνῃ τὴν τοποθέτησιν τῶν Ρουμανικῶν πετρέλαιων εἰς τὰς ἀγορὰς τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, αἵνις προηγούμενως ἀνεψιδιάζοντο, κυρίως, ἀπὸ ὑπεροπτούντος τομεῖς. Τὸ γεγονός ἐξ ἀλλού, διὰ Γερμανού τεχνικοῦ θ' ἀναλάβουν τὴν προσπάθειαν ἀναπτύξεως τῶν Ρουμανικῶν πετρέλαιωπργών, ἀποδεινέστερη τὴν Γερμανικὴν ἐπιθυμίαν, διὰς ἀναστάλῃ ἡ περιτερόφων πτώσις τῆς Ρουμανικῆς παραγωγῆς.

Πρόγραμμα, ἡ παραγωγὴ ἀκαθάρτου πετρέλαιου ἐν Ρουμανίᾳ κατέπεσεν ἀπὸ 7.144.940 μετρικῶν τόννων τὸ 1937 εἰς 6.600.000 μετρικῶν τόννων, κατὰ προσέγγισιν, τὸ 1938. Η ὑποχώρησις αὕτη ὑφειλέτο εἰς τοὺς περιορισμοὺς τῆς Ρουμανικῆς νομοθεσίας καὶ εἰς τὰς ἐπιβληθεῖσας διαφόρους ἐπιβαρύνοις τῆς παραγωγῆς, αἵνις κατέστησαν σχεδόν ἀντικοπομακήν τὴν προσπάθειαν τῆς εὐρωπαϊκῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πετρέλαιωπργών. Εάν ή μετά τῆς Γερμανίας συμφωνίας ἐπηρέασῃ τὴν τοιάστην κατάστασιν δὲν είνει εἰσέτι γνωστόν. Πάντως, ἡ ἀπὸ ὀκταμήνων περίποτον γνωσθεῖσα πρόσθετης τῆς κυβερνήσεως τοῦ Βουκουρεστίου, διὰς προπονοῦσῃ τὴν ισχύνονταν νομοθεσίαν, πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐνισχύσῃ τὴν πετρέλαιωπργωγήν, δὲν κατέληξεν εἰσέτι εἰς καμίαν ἐξόδην συγκεκριμένων ἀποφάσεων.

Πρὸ τῆς νέας ἐμπορικῆς συμφωνίας μὲ τὴν Γερμανίαν, ἡ Ρουμανία ἔλεγε περιορίσει τὰς πρὸς τὴν Γερμανίαν ἔξαγωγάς της εἰς ποσοστὸν οὐχὶ ἀνώτερον τῶν 25 οὐ. ἐπὶ τὸ συνόλον τῶν ἔξαγωγῶν της. Ο κατωτέρῳ πίναξ ἐμφανίζει ἀνάλυτικότερον τὰς ἔξαγωγάς Ρουμανικῶν καυσίμων ἐλαῖων εἰς τὴν Γερμανίαν κατὰ τὰ τελευταῖα δύο ἔτη:

	1937	1938
'Αζάδαρτον πετρέλαιον	6.600.000	5.148.000
Γκαζόλινη	2.957.000	2.745.000
Κεροζίνη	15.000	67.000
Καύσμον διὰ δηζελομηχανᾶς	774.000	469.000
'Ορικτέλαιον διύλισμένον	83.000	63.000
Μαζούτ	348.000	133.000

Ἐπὶ πλέον τῶν ἀνωτέρω παυσίμων ἐλαῖων ἡ Γερμανία ἡγήδαξεν ἐξ Ρουμανίας μεγάλας ποσότητας παραγίνης, πετρέλαιωπραγήτων κλπ. παραγώγων τοῦ πετρέλαιου. Οὕτως, ἐνῷ αἱ ποσότητες τοῦ ἔξαγομένου εἰς Γερμανίαν πετρέλαιον ἀντέπροσοπεν ἐν μισῷ τημῆα ἐπὶ τὸ συνόλον τῆς Γερμανικῆς εἰσαγωγῆς, αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ ἐδεινύνουν, ἀντίθετος, σημαντικὰς τὰς ἔξαγομένας ποσότητας γκαζόλινης. Οἱ λόγοι, διὰ τοὺς ὅποιους ἡσαν περιορισμένα αἱ εἰς Γερμανίαν εἰσαγωγαὶ Ρουμανικῶν πετρέλαιων ἀνάγοντα εἰς τοὺς περιορισμοὺς τῶν προηγούμενών συμφωνίαν, στίνεις ἡδη ἥρθησαν κατὰ τὸ πλεῖστον.

Πλὴν τῆς προσπαθείας τῆς πρὸς ἔξασφάλισιν μᾶς αὐταρκείας— συνεχῆς τὸ 'Αμερικανικὸν περιοδικόν — ἡ Γερμανία ἐπιδιώκει διὰ τῆς νέας συμφωνίας νὰ περιορίσῃ εἰς τὸ ἑλάσιστον τὰς ἀγορὰς 'Αμερικανικῶν πετρέλαιων, κατόπιν μᾶλιστα τῆς ἀποφάσεως τῆς κυβερνήσεως τῆς Βασιλικῆς, ὃντος ἐπιβαλῆ πρόσθετον διαμούν 25 οὐ. ἐπὶ τὸν ἐξάγομένον τῆς Γερμανίας εἰσαγωγῶν. Τὸ πετρέλαιον καὶ τὰ ὑπολογίσταντα τὸ ἑξάλιπτον τὰ 20 οὐ. τῆς ἀξίας τῶν 'Αμερικανικῶν πρὸς τὴν Γερμανίαν ἔξαγωγῶν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Πρόγραμμα αἱ διὰ Γερμανίαν φροτόσεις πετρέλαιων ὑπερογίζοντο κατ' ἀξίαν εἰς 19.148.000 δολλαρίων τὸ

1936, εἰς 21.968.000 δολλαρίων τὸ 1937 καὶ 24.622.000 δολλαρίων τὸ 1938, ἐπὶ συνόλον 'Αμερικανικῶν πρὸς τὴν Γερμανίαν ἔξαγωγῶν ἀξίας 100 ἑκατομμυρίων περίπου δολλαρίων ἐτήσιως.

Αἱ Γερμανικαὶ ἄρα ἐτέρου στατιστικαὶ ἀποδεικνύουν, ὅτι τὸ σύνολον τῶν εἰς πετρέλαια καὶ παράγωγα αὐτῶν εἰσαγωγῶν εἰς Γερμανίαν ἥχολούθησε τὴν κατωτέρω προσδετικὴν πορείαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη: 3.174.344 μετρικῶν τόννων τὸ 1934, 3.826.867 μ. τ. τὸ 1935, 4.261.062 μ. τ. τὸ 1936 καὶ 4.315.664 μετρικῶν τόννων τὸ 1937. Τὰ ποσά ταῦτα — παρὰ τὴν σημειωθεῖσαν ὑποχώρησιν τῆς Ρουμανικῆς παραγωγῆς ἐπιδιώκει ἡδη ἡ χορηγηθεῖσα εἰς τὴν Γερμανίαν, ἀπὸ τὰς Ρουμανικὰς πετρέλαιωπργάς, ἀνὴρθῇ ὑπὲρ ἡ πολύτερον περιφέρειαν τῆς Ρουμανίας.

Ἐπὶ τῇ βάσει προσωρινῶν Γερμανικῶν στατιστικῶν διὰ τὸ 1938, αἱ συνολικαὶ εἰσαγωγαὶ πετρέλαιων καὶ ὑποποιόντων τούτων εἰς Γερμανίαν καὶ ἴδιωτεσιος ἐπὶ Ρουμανίας καὶ Ἡν. Πόλιτειων ὑπολογίζονται, ὃς κατωθι (εἰς γιλιάδας βαρελίων, συμπεριλαμβανομένων δὲ εἰς τὴν Γερμανίαν τῆς Αντιρίας ἀπὸ τῆς Απαλίου καὶ τῶν Σουδητικῶν περιφερειῶν ἀπὸ τῆς Όστροβριού):

	Σύνολον	Εἰσαγωγὴ	Εἰσαγωγὴ
	εἰσαγωγῆς εἰς Ρουμαν. ἐξ 'Ην. Πολ.	εἰσαγωγῆς εἰς Ρουμαν. ἐξ 'Ην. Πολ.	εἰσαγωγῆς εἰς Ρουμαν. ἐξ 'Ην. Πολ.
'Αζάδαρτον πετρέλαιον	5.148	158	1.469
Γκαζόλινη	11.535	2.745	2.242
Κεροζίνη	172	67	—
Πετρέλαιον διὰ Ντηζελ	10.640	469	3.982
'Ορικτέλαιο	2.716	63	1.198
Μαζούτ	2.702	133	—
Παραγίνη	20.980	549	5.686
Πετρέλαιοσφαλτός	17.586	2.351	376

Σημειωτέον, ὅτι κατὰ τὸ 1937 ἡ συνολικὴ Γερμανικὴ κατανάλωσις προϊόντων πετρέλαιων ἀνήλθεν εἰς 5.150.000 τόννων, ἐξ τῶν ὅποιων τὰ 35.9 οὐ. προσήρχοντο ἀπὸ τὴν ἐγχώριων παραγωγῆς της.

## Ήνωμέναι Πολιτεῖαι

Ἐπέκτασις τοῦ ναυπηγικοῦ προγράμματος

Μία προτερόφων πρόσθιος εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματος τῆς 'Ανωτάτης Ναυτικῆς 'Επιτροπῆς τὸν 'Ηνωμένων Πόλιτεων διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ 'Αμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου πρόκειται νὰ λάβῃ χώραν ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἔβδομάδων διὰ τὴν παραγγελίας 12 περίπου σκαφῶν τοῦ τόπου C.1 καὶ διὰ τῆς αἵτινεως προσφερόντων διὰ τὴν ναυπηγείαν ἔτερον 12 ταχέων διάξεμανούλων, ὁμοίων πρὸς τὰ κατασκευαζόμενα διάξεμανούλων τῆς 'Στάντας 'Οιλ' καὶ τοῦ 'Αμερικανικοῦ Ναυαρχείου εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Νέας 'Υερσέζ. Ο τόπος C.1 ἀφορᾷ σχάρη κατά τι μιχρότερα καὶ δραδύτερα εἰς πετρέλαιον τῶν τόπων C.2 καὶ C.3, ἀφετά τῶν ὅποιων κατασκευάζονται εἰς διάφορα ναυπηγεία τῶν Ἡν. Πόλιτεων. Πιστεύεται, ὅτι τὰ σάργανα τοῦ τόπου C.1 θὰ είνει 8000 τόννων κατὰ ταχύτητος 14½ μιλίων. Τὰ διάξεμανούλα θ' ἀναπτύσσονται ταχέητα 18½ μιλίων ἢ δὲ «Ναυτική 'Επιτροπή» θὰ ἐπιβαρυνθῇ μὲ τὴν πρόσθετον ἀξίαν τῶν ἐφοδίων αἵνις τὸν ἐλόγων σκαφῶν, ἀπανὰ θὰ δύνανται εἰς περιπτώσιν ἀνάγκης νὰ δομισμούντων εἰς τὰς δομηθηταὶς ὑπηρεσίας τοῦ πόλεμου στόλου τῆς χώρας. Μολονότι τὸ κύριον ἐφοδίον διάξεμανούλων θὰ είνει ἡ μεγάλη ταχύτητος των, ἐν τούτοις τὸν ἐφοδιασθεῖσαν καὶ μὲ διάφορα κατάλληλα ἐξαρτήματα, ἀπαραίτητα διὰ τὸν σκοπόν, δι' ὅπεροιζονται. Σημειωτέον, ὅτι ἐξ τῶν 12 διάξεμανούλων τῆς ποτίτης παραγγελίας καθεύκνησαν ἡδη τὰ τρία.

Ἐτοι τοι ταῦτα ἐγγόνιθι, ὅτι τὸ χρονικὸν διοί, ἐντὸς τοῦ διοίον αἱ ἐπιχοργούμενα 'Αμερικανικαὶ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις ὑποχρεοῦνται νὰ παραγγείλουν νέα σκάφη, παρετάθη ἐπὸ τομῆνον, ἀρχόμενον ἀπὸ τῆς 31 Μαρτίου. Κατὰ τὰς ἀρχαῖς τοῦ σχετικοῦ Νόμου διατάξεις, διὰ αἱ τυχόδαι πέποιησθειν ταχτικά γραμματαὶ εἰς τὰς ἀρχαῖς τοῦ 1938, εἰχον ἀναλάβει τὴν ὑποχρέωσιν νὰ θέσουν ἐπὸ ἐφαρμογὴν ἔνα τμῆμα τῶν ναυ-

## NEW YORK

### DALZELL TOWING Co., Inc.

21-24 State Street,

NEW YORK

SEA, HARBOR and COAST TOWING

Contractors to all the Principal Shipowners

Cables: "DALSELLINE," New York.

**C. K. HANSEN**  
Steamshipowner, Coalmerchant, Steamships,  
Average Insurance and Chartering - Agent  
Sale & Purchase.  
**COPENHAGEN**  
Teleg. Adr.: HANSEN

πηγικῶν των προγραμμάτων ἐντὸς τοῦ παρελθόντος ἔτους, πρὸς ἀντικατάστασιν ἵσον τμῆματος παλαιωτέρας χωρητικότητὸς τῶν.

### Τροποποίησις τῆς προστατευτικῆς νομοθεσίας

'Αναφέρεται ἐπ' εὐκαιρίᾳ ὑπὸ τοῦ 'Αμερικανικοῦ ναυτικοῦ τέπου, ὅτι αἱ μόναι συμμορφωθεῖσαι ἑταῖραι πρὸς τὰς ἐποχεύσεις τῶν διὰ νέας κατασκευᾶς ἥσον αἱ «United States Lines», «American Export Lines» καὶ ἡ «Mississippi Shipping, Co», ἀν καὶ δέος ἄλλαι ἑταῖραι ἐδέχθησαν ν' ἀγοράσουν ἡ ναυλώσιν σκάφη τινὰ ἐκ τῶν ναυπηγουμένων ὑπὸ τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς». Οὕτως, ἡ «Grace Line» ἀπεφάσισε ν' ἀγοράσῃ δύο πλοῖα τοῦ τέπου C. 2, ἀντὶ 1.100.000 δολαρίων ἕκαστον, διὰ τὴν δειπτίσιον τῶν γραμμῶν τῆς πρὸς τὴν Δυτικὴν ἀπτήν τῆς Νοτίου Αμερικῆς, ἡ δὲ «Seaside Line» ἐπιθυμεῖ νὰ ναυλώσῃ ἔξι σκάφη τοῦ ἴδιου τόπου, πρὸς ἀντικατάστασιν τεσσάρων παλαιωτέρων τοῦ τέπου «Seas» καὶ ἔναρξιν μιᾶς νέας γραμμῆς ἀπὸ Σῆτη πρὸς τὴν "Απὸ Ανατολὴν".

Τὰ προγράμματα ἀντικαταστάσεων τῶν διαφόρων ἐπιχορηγουμένων ἑταῖρῶν παρεμειναν μέχρι τοῦδε ἐν ἐξερευνώτητι, διότι οἱ ἐνδιαφερόμενοι κακῶς ἐτέλονται ἐν ἀνημονῇ ἀφ' ἐνδὲ μὲν μᾶς τροποποιήσεως τοῦ Ναυτικοῦ Νόμου, ἀφ' ἐτέρου δὲ τῆς ἐπιτεύξεως μᾶς συμφωνίας, μεταξὺ ἐφοπλιστῶν, «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» καὶ ἐποχεύσεων Ναυτικοῦ, ὃς πρὸς τὸν ἀναγκωδῶντα καταλληλότερον τέπον πλοίων δι' ἕκαστον τομέαν ἡ κατηγορίαν ἐργασίας. Προστίθεται, ἔξι ἄλλον, ὃτι η ἐπὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων ὑποεπιτροπή τῆς «Ανατάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» μελετᾷ τὴν καθιέρωσιν προσθέτων τινῶν ἀμοιβῶν, ὅποτε καὶ πιστεύει, ὃτι αἱ ναυτικαὶ ἑταῖραι θὰ ἐνδαρρινθῶν δι' εἰρητέρας νέας ναυπηγήσεις σκαφῶν ἀνωτέρας κλάσεως.

Συγκεκριμένως, μελετᾶται ἡ ἐπίδρασις τοῦ ἐμπέσου συναντινομοῦ ἐξ Εὐρώπης πρὸς τοὺς τομεῖς τῆς Κεντρούς καὶ τῆς Νοτίου Αμερικῆς, πρὸς τὸν σοπὸν νὰ καθορισθῇ ἡ ἔπειτας τῆς μειονεκτικῆς θέσεως, ὑπὸ τὴν δούλων τελεῖ τὸ 'Αμερικανικὸν πλοίον ἵνα ὅπτως ὑπάρξῃ μία θετικὴ βάσις διὰ τὴν παροχὴν τῶν προσθέτων ἀμοιβῶν.

### Ἄρχησις τῆς ναυπηγικῆς ἐργασίας

Κατὰ τὸν Αμερικανικὸν ναυτικοὺς κύκλους, 500 τοννάζιστον νέα ἐμπορικὰ πλοῖα ἀπαιτοῦνται, διὰ νὰ συμπληρωθῇ τὸ ναυτιλιανὸν πρόγραμμα τῆς χώρας. Τὴν δύσιν ταῦτην τίθεται ἡ «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» καθιέρωσις τακτικὴν δυνάμει τῆς ὁποίας ἐπὶ μίαν δεκατίαν θὰ κατασκευάζονται 50 πλοία ἑτησίως. Μὲ τὴν πρόσδοτον τῆς ἐργαμογῆς τοῦ προγράμματος τούτου τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» καὶ μὲ τὴν περιπτέρῳ προώθησιν τῶν ναυτικῶν ἐξοπλισμῶν, αὖξανται βαθμηρῶς ἡ ἐργασία εἰς τὰ 'Αμερικανικὰ ναυπηγεῖα. Κατὰ τὸν πρόσδρομον τοῦ «Ἐθνικοῦ Συμβούλου» τῶν 'Αμερικανῶν ναυπηγῶν, ἀπασχολοῦνται σήμερον εἰς τὰ ίδιωτικὰ καὶ τὰ κοινωνικὰ ναυπηγεῖα τῆς χώρας 80.000 ἐργατῶν καὶ τεχνιτῶν, ἐνῷ ἵσος ἀριθμὸς ἐργατῶν χρησιμοποιεῖται εἰς διασύρουσαν συναρτεῖ πρὸς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν. Μὲ τὴν νέαν πρόσδοτον τῶν προγραμμάτων προβλέπεται ν' ἀπασχοληθῶν ἔτερων 80.000 ἐργατῶν, μὲ ἀνταπότονος σημείων ὁργασμῶν τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν περὶ τὰ τέλη τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

Μεταξὺ τῶν σκαφῶν, τῶν δούλων αἱ ἐργασίαι ναυπηγήσεως ἀναμένεται ν' ἀρχίσουν ἐφέτος, καταλέγοντα τρία μεγάλα ολάνερα, ταχύτητος 23 μιλῶν διὰ τὰς ἐπεργά τῶν Εἰρηνικῶν ὁπειών γραμμὰς τῆς «President» καὶ τρία ἔπειρα, ταχύτητος 25 μιλῶν διὰ τῆς «République Line». Τὰ τελευταῖα τρία σκάφη θὰ ναυπηγηθῶν κατὰ τοόπον, ὥστε θὰ ἐπιτρέπεται ἡ ἐδεδομένη στιγμὴ μετατροπῆς τῶν εἰς ἀεροπλανοφόρα. Νέας ναυπηγήσεις μελετῶν νὰ τοποθετηθῶν ἐντὸς τοῦ ἔγγυς μέλλοντος ἀρχεταὶ ἄλλαι 'Αμερικανικαὶ ἑταῖραι. Οὕτως, αἱ «United States Lines» προτίθεν-

ται νὰ παραγγείλουν τρία ἡ τέσσαρα πιπτά πλοῖα διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης — Λονδίνου, ἡ «Mississippi Shipping Co» τρία ἀλόην πιπτά σκάφη διὰ τὴν γραμμὴν Κόλπου — Ανατολικῆς ἀπτῆς τῆς Νοτίου Αμερικῆς, ἡ «New York & Cuba Mail Steamship Co» ἐν ἐπιβατηγόν καὶ τρία φορτηγά διὰ τὴν γραμμὴν Κούβας — Μεξικοῦ, ἡ «Lykes Bros. Cos» πέντε φορτηγά καὶ ἡ «South Atlantic Co» πέντε ἐπίσιμης φορτηγά σκάφη.

### Ίταλία

#### Αἱ ἐμποροναυτικαὶ ἐπιδιώξεις τῆς

Εἴς μίαν πρόσφατον ἀνταπόχρισιν ἐκ Ρώμης πρὸς τὸν Σκανδιναվικὸν τόπον, ἀνασκοποῦνται ἡ μέχρι τοῦδε ἐκδηλωθεῖσα δραστηριότης τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας ἀνὰ τὸν διαφόρους τομεῖς τῶν διεθνῶν μεταφορῶν, ἡ ἐπιτυχία της προσπάθειας ἔξαστης μείζονος ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῆς εἰς τὸ ἐθνικὸν ἐμπόριον καὶ αἱ κατακτήσεις τοῦ Ιταλικοῦ «τρόμπου» εἰς ὡρισμένας κατηγορίας βασικῶν διὰ τὰς ἐθνικὰς ἀνάγκας φορτίου, διατυπώνονται δὲ καὶ προβλέψεις ἐπὶ τῆς μελλοντικῆς θέσεως καὶ τῶν ἀποτέλεσμάν της Ιταλικῆς σημασίας. Κατέτελο παραθέτουμεν τὰ κυριώτερα σημεῖα τῆς ἀνταπορίσεως ταῦτης, ἰδίᾳ δὲ τὰ ἀναφερόμενα εἰς τὸ «τρόμπο» καὶ εἰς τὴν προσπάθειαν περὶ αὐτοφρείας εἰς τὰς ἐθνικὰς μεταφοράς, λόγῳ τοῦ ἐνδιαφέροντος πολὺ ὑπέροχου καὶ διὰ τὴν Ἐλληνικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἡ οποία βλέπει δύσημέρα περιοριζομένην τὴν συμμετοχήν της εἰς τὰς Ιταλικὰς εἰσαγωγάς πρότων ὑλῶν καὶ φορτίων εἰς τύμα.

Οὕτως εἰς τὸν τομέα τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἡ ἐργασία τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας ἐπηρεάσθη εἰς μέγιστον βαθμὸν ἀπὸ τὴν κοίσιν τοῦ Ιταλοσοβιετικοῦ ἐμπορίου καὶ οὐδεμιαν μέχρι τοῦδε ἐσπειρώσεων οὐσιαστήκην διετίσιον. Παρὰ τὴν σύναψιν ἐμπορίκης συμφωνίας μεταξὺ τῶν δύο χωρῶν, αἱ συναλλαγαὶ τῶν παρέμεναν περιωρισμέναι καὶ τὸ ἐμπόριον τῶν οὐδὲλλων ἐκίνηθη πρὸς τὴν ἀναφοργήν του. Αντιθέτως, εἰς τὰς μεταφοράς τῶν εἰς κόπα τούτων ἰδίᾳ δὲ γαναθράκων πρὸς τὸν ἐθνικούς λιμένας, ἡ Ιταλικὴ ναυτιλία, κάρις εἰς τὴν πολιτικὴν τῆς διαχρίσεως τῆς σημαίας, ἐπέτυχε νὰ διπλασιάσῃ τὴν συμμετοχὴν τῆς, μέχρι τούτου τομείου, ὅποτε νὰ διακοπῇ ὀλοσχεδώς, σχεδόν, ἡ ἐργασία τῶν Ελλήνων φορτηγῶν. Σήμερον, αἱ μεταφοράι γαναθράκων εἰς Αγγλίας καὶ εἰς τῶν λιμένων τῆς Ηπειρωτικῆς Εὐρώπης πρὸς τὴν Ιταλίαν διενεργοῦνται, κυρίως, δὲ ἐθνικῶν πλοίων. Τοῦτο, ἀλλως τε, ἐπιβεβαιώνεται καὶ ἀπὸ τὴν ἀπώλειαν συναφοῦς ἐργασίας δι' δύος τοὺς ξένους ἐμποριούς στόλους εἰς τὸν τομέα τῆς Βορείου Θαλάσσης.

Παρὰ τὸ γεγονός ἐξ ἄλλου, ὅτι ἡ Ιταλία περιώρισε μεγάλως τὰς εἰσαγωγάς δημητριακῶν, ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Λατινικῆς Αμερικῆς, ἐν τούτως ἡ κίνησις φορτίων μὲ τοὺς τομεῖς τῆς τε Κεντρούς καὶ τῆς Νοτίου Αμερικῆς παρέμενε σχεδόν αμετάλλητος, λόγῳ τῶν μεγαλύτερων ἐκείθεν εἰσαγωγῶν ἀκαθάρτων πετρολαίου καὶ γενικῶν ἐμπορευμάτων. Αξιοσημείωτος ἀφ' ἐτέρου εἶπηρεν ἡ πτοχώρηση τῆς ἐπιβατικῆς κινήσεως εἰς τὸν τομέα τῆς Νοτίου Αμερικῆς καὶ ἡ ἐπίδρασις τῶν ἐμπορικῶν δυσχερεῶν μεταξὺ οὐαξανδρίας οὐαξανδρίας καὶ Ιταλίας.

### Τὸ ἐμπόριον μὲ τὴν "Απω Ανατολὴν"

Εἰς τὸν τομέα τῆς "Απω Ανατολῆς" περιελήφθη εἰς τὰς στατιστικὰς καὶ ἡ μεταξὺ Ιταλίας καὶ Ιταλικῶν Κτήσεων τῆς Ανατολικῆς Αφρικῆς κίνησις, τοῦτο δὲ καὶ ἐξηγεῖ τὴν σημειωθεῖσαν σημαντικὴν αὔξησην τῆς Ιταλικῆς σημαίας πρὸς τὰς ἐν λόγῳ κατευθύννεται. Δέοντος ἀκόμη νὰ προστεθῇ καὶ ἡ μετεπομένη ὑπὲρ τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας ἐπαύξησης τῆς πρὸς τὴν "Απω Ανατολὴν" θαλάσσης καὶ Αργεντινῆς καὶ Ιταλίας.

Berger

Marine PAINTS and  
ANTI-FOULING COMPOSITIONS  
MERCURY BRAND For TROPICAL WATERS &  
ROSE BRAND For HELLENIC & SIMILAR WATERS  
FREE Colour patterns & full information from:  
MEANDROS SHIP STORES LTD.  
Sole Agents for Supply of Berger Paints to Greek Shipping in Greece  
and England  
72, BUTE STREET, CARDIFF  
Telephone: CARDIFF 715 (after hours: 3041)  
Telegrams «ATMOPLION» CARDIFF

NO COMPLAINTS WITH BERGER PAINTS





βέρησης θά νιοθετήσῃ τὸ αὐτὸν «σχέδιον», ὅπερ ἐφημούσθη τὸ 1914. Τὸ ίδιο συσταθὲν «ρροϊ» ἀποβλέπει κυρίως, ὅπως λειτουργῇ καταστατικῶς ἐπὶ τῆς ἀπειλῆς ἴνφωσεως τῶν ἀσφαλίστρων, εἰς περιόδους ὡς ὑπέρτειος τῶν διεθνῶν πραγμάτων. Τὸ «ρροϊ» θὰ καλύπτῃ μόνον τοὺς κινδύνους ἐπὶ φρεσίον, ἔξαιρομένων τῶν σχαών, ἀπέναντι συμφαλίζονται ίδιοι, ὡς γνωστόν, ἐπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ κράτους μέχρι ποσοῦ 80 ο) ἐπὶ τῆς ἡσαφαλίσμένης ἄξιας των, συμφώνως πρὸς μίαν εἰδικήν συμφωνίαν μεταξὺ τῆς Κυβερνήσεως καὶ τῶν διαφόρων ἀλληλασφαλίστικῶν ὁργανώσεων, προσεμένου περὶ πολεμικῶν κινδύνων.

"Ινα ἀπολάδουσιν τὰ φρεσία τῶν ἐπὸ τοῦ «ρροϊ» παρεχομένων ἐνέργειατων δέοντας: α') Νὰ προσέρχονται ἀπὸ λιμένων ἡ σημείων κείμενον ἐπὶ τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου καὶ νὰ προσφέρονται διὰ λιμένων ἡ σημείων κείμενον ἐπὸ τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου. β') Νὰ προσέρχονται ἀπὸ λιμένων ἡ σημείων διὰ λιμένων ἡ σημείων τοῦ «ρροϊ».

Τὸ «ρροϊ» δὲν καλύπτει τὰς ἐπὸ τοῦ «ρροϊ» μεταφοράς, ἐλλήφθη ὅμως πρόνοια διευκόλυνσεως τοῦ σιτεμποτίου, ἔργαζομένων ὡς γνωστὸν μὲ τὴν «σφρόνην» ἐπιφράσσεως. Η ἡσαφαλίσμένη ἄξια θὰ είναι ἵστη ἐπεινής, ἥτις γίνεται δεκτὴ διὰ τὰς συνήθεις θαλασσοσφαλίσεις, οἱ δὲ λοιποὶ δοιαὶ θὰ παραμένουν σημείων πρὸς τοὺς τοῖν ταχοδισθέντας ἐπὸ τῶν ἀσφαλίστρων τῆς 2αν Φεβρουαρίου 1938. Τὰ ἀσφαλίστρα θὰ δοῦνται ἐπὸ τῆς «War Rating Committee», τὸ δὲ σκάφος, δι' οὗ μεταφέρεται τὸ φρεσίον, ὀφείλει νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸν λιμένα τῆς φρεσίας ἐντὸς 30 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς συνάφεως τῆς ἀσφαλίσεως. Παρεχομένης τῆς προθεσμίας ταύτης θὰ ἐφαρμόζονται τὰ τυχόν μεταγενεστέρως καθοδιζόμενα ἀσφαλίστρα.

Η ἀπόφασις αὕτη τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως ἐγένετο μὲν ἵανοπίσην δεκτὴ ἀπὸ τοὺς Ἀγγλικοὺς ἐφοπλιστούς καὶ ἐμπορούς κύκλους. Ἐξάρτεται παρὰ ἀπὸν ἡ ἀποφασιστική ταχύτης τῆς Κυβερνήσεως, δεδομένον, ὅτι προεβλέπεται ἡ ἐντὸς 48 ὥρῶν σημαντικὴ αὔξησης τῶν ἀσφαλίστρων, λόγῳ τοῦ φόβου ἐρχόμενων πολεμικῶν ἀνοικτῶν. Τοιούτοις τὸ Βρεταννικὸν ἐμπόριον ὃ ἀποφέρει τὰ βαρύτατα ἀσφαλίστρα, ἀπίστα — τούναντος — πρόσκειται νὰ ἐποποιῇ σίνησις ἀλλων χωρῶν. Οἱ Ἀγγλῖοι ἀσφαλίστραι καὶ οἱ ἐπὶ τῆς Ήπειρωτικῆς Εὐρώπης πράξτοις τῶν θέλοντων ἐξασκούσθησαν ἀσφαλίσοντες φρεσία μὴ προσφέρονται διὰ τὸ Ἡν. Βασιλείου η μὴ προσφέρονται διὰ τοῦ περιοδικοῦ τοῦ τοῦ ἀσφαλίστρων, ἀπέναντι στον πόλεμον τῶν ἡμερῶν, ταῦτοχρόνως μὲ τὴν ἀναγγελίαν τῆς συστάσεως τοῦ «ρροϊ».

Χαρακτηριστικὸν παραδείγμα τῆς ἐπελθόντης ἴνφωσεως είναι τὸ κατώτερο: «Η κλίμαξ η ἴσχυνσα τῆς 31ην Μαρτίου ὥριζεν ἀσφαλίστρα διὰ ταξίδιου ἀπὸ καὶ διὰ τὴν Μάρτιν Θάλασσαν 10) — τὰς 100 λίρας, ἥτοι ½ ο), ἐνῷ τούναντίον η ἀνακοινωθείσα νέα κλίμαξ ἀναβιβάζει τὰ «πλέμα» εἰς 40) — τὰς 100 λίρας, ἥτοι 2 ο).

#### Αἱ πωλήσεις Ἀγγλικῶν πλοίων εἰς Γερμανούς

Ἡ πωλήσης τῶν Ἀγγλικῶν φρεστηγῶν «Laleham», «Meopham» καὶ «Peeckham» εἰς Γερμανούς ἐφοπλιστάς ἀπετέλεσε τὸ ἀντικείμενον ἐπεριτίσεως εἰς τὴν Βούλγαρην τῶν Κοινοτήτων κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 18ης Απρίλιον. Οἱ ἐπεριτίσαντες βουλεύταις ἔσχητον νὰ πληροφορηθῶντι περὶ τῶν προσθῶν, ἀπέναντι διενθύνοντας τὰς πλοιοκτητήριας ἀταμίας «Alphias» καὶ «Ares», αἱ ὁποῖαι προέθνονται εἰς τὴν πόλην τῶν τριῶν αὐτῶν φρεστηγῶν, συνολικῆς μεταφορῆς ἰκανότητος 24.000 τόννων φρεστῶν, καθὼς καὶ ἐαν θὰ ἐλαμάνοντο μέτρα — συμφώνως πρὸς τὰς γνωστὰς ἀνακοινωσίες τοῦ κ. Stanley — δῆτας ἀναστάλουν τελίκως ἀριθμεῖσαν πολλή-

«Ο πρόεδρος τοῦ «Board of Trade» κ. Stanley ἀπήντησεν, ὅτι αἱ πωλήσεις αὕτη ἀπετέλεσαν τετελεσμένον γεγονός, τὰ δὲ σκάφη παρεδόθησαν εἰς τοὺς ἀγροστάτας τῶν, διαγραφέντα ἀπὸ τὰ Βρεταννικὰ νησιώγια. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτήται — ἐξαιρούμενοι ὁ κ. Stanley — προτίθενται νὰ ναυπηγήσουν ἐν Ἀγγλίᾳ ἐν τοῦλάσιστον φρεστηγῶν εἰς ἀντικατάστασιν τῶν πολλήθντον. Συγχρόνως, οἱ ἀντιπόσωσι τῶν δύο ἐταιριῶν εἰδοποιήσαν δίς, ὅτι τὸ «Board of Trade», ἀν καὶ δὲν είχε τὴν ἴσογένη εἰσέπειται νὰ ἐμποδισῃ τὴν μεταβίβασιν Ἀγγλικῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς ξένα σημαίας, θὰ προστέμα ἐν τούτοις, δῆτας τὰ περὶ ὃν ἐπόρευτο φρεστηγά παραμετίνουν, ἐπὸ τῶν τριῶν των Βρεταννικὴν σημαίαν. Όξι προέθνεσις τῆς ἀποφασισθείσης πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἀριστερῆς θὰ ἐπίστεο — κατὰ τὸ Ἀγγλικὸν ὑπουργόν — η μητροχρέωσις τῶν ἑταῖρων η ἐφοπλιστῶν, ὅπως πρὸς πάσις πολλοῖς εἰς ἀλλοδαποῦς πρὸς ἐξαιτεῖλλενον διὰ τὸν ἐφεδρικὸν ἐμπορικὸν στόλον.

Εἰς ἐπεριτίσεις, ἀν τὰ τρία ταῦτα πλοῖα είλον προηγούμενως προσφερθῆ εἰς τὴν κυβερνήσην καὶ ἀν τὴν πρέπει τὸν ἀρνητὴν η κυβερνήση τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεως εἰς τὰς δύο ἐταιρίας, δι. κ. Πρόεδρος τοῦ «Board of Trade» ἀπήντησεν: «Ως πρὸς τὴν παροχὴν η μὴ τῆς κρατικῆς ἀριστερῆς εἰς

τὰς ἐν λόγῳ ἐταιρίας, θὰ ἔχω ὃντας μὲν τὸ γεγονός τῆς πωλήσεως. «Οσον ἀφορᾶ ἐξ ἄλλου τὴν προσφορὰν τῶν τριῶν σκαφῶν εἰς τὴν κυβερνήσην, δὲν ἡτο ἀντη ἀποχετευτὴ διὰ τὰς δύο ἐταιρίας, ἐφ' ὃν ὁ σχετικὸς νόμος δὲν ἔχει εἰσέτι φρεστηγὴ καὶ τὸ «Board of Trade» δὲν εἶναι ἐξουσιοδοτημένον νὰ δέχεται τοιμήν προσφορᾶς. Πάντως εἰς ἄλλας τινὰς περιπτώσεις, καθ' ἡς ἐτεροὶ «Ἀγγλῖοι πλοιοκτῆται είλον προσφορᾶς νὰ πωλήσουν σκάφη τοὺς εἰς ἄλλοδαποῦς, ἀπετάθησαν οὗτοι εἰς τὸ «Board of Trade» καὶ εὐθὺς ὡς ἐπληρωφορήθησαν περὶ τῆς κυβερνήσης ἐπειθμάς, δῆτας, ἐπὸ τὰς παρόντας συνθήσας, παραμείνουν τὰ σκάφη ταῦτα «Ἀγγλικό, δεδομένου μάλιστα, ὅτι θὰ ἔπιβληται ἀποδοτικὴ προσφοράς εἰς τὴν Βούλγαρην τὸ νομοσχέδιον περὶ ἐφεδρικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, ἀπέργοντον κάθε πόλην παιδίστησιν καὶ συνεμορφώθησαν πρὸς τὴν παράληπην τῆς κυβερνήσεως.

#### Τὰ εἰς Πλέιτ ἀργοῦντα πλοῖα

Ἐτερος βουλευτής ἔχειτοσε νὰ πληροφορηθῇ περὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Ἀγγλικῶν «τράμπας» τῶν ἀργοῦντον ἀπὸ τοιμήνων καὶ πλέον εἰς τὴν Ἀγγεντίνη, τὸν λόγων, δι' οὓς δὲν ἡδυνήθησαν ταῦτα νὰ ἐξασφαλίσουν φρεστηγά προσφορῆς, τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τῆς ἐθνικότητος ἐτέρων πλοίων ναυλωθέντων ἐπὶ Πλέιτ κατὰ τὴν ιδίαν περιοδον, τῆς ποσότητος τοῦ ἀργοῦντος.

Ο 'z. Stanley ἀπήντησε γραπτῶς ὡς ἔχει: «Ἐφ' ὃσον δένταται νὰ ἐξασφαλισθῇ, ἀνέμοντος ἐπὶ τοιμήνων καὶ πλέον ἐν 'Ἀργεντίνη, πρὸς ἔξασφάλισιν φρεστῶν, περὶ τὰ 10 Ἀγγλικά «τράμπα». Πληροφοροῦμα, ὅτι τὰ 6 ἐπὶ τῶν πλοίων αὐτῶν ἐνανθρώπησαν ήδη. Αἱ καθητερήσεις εἰς τὴν Ἀργεντίνην δὲν περιωρίσθησαν μόνον εἰς Ἀγγλικά πλοῖα, δεδομένου ὅτι η προσφορὰ τῆς καρχηδόντης ἐπειδεῖσθαι σημαντικῶς τὴν ζήτησιν. Μεταξὺ 1ης Ιανουαρίου καὶ 15ης Μαρτίου περὶ τὰ 45 Ἀγγλικά σκάφη καὶ 70 ξένα (κυρίως Ἑλληνικά, Οὐλανδικά, Νορβηγικά καὶ Βελγικά) ἐξασφαλίσαν φρεστά εἰς Ἀργεντίνης δι' Ἀγγλικανὶς καὶ Κόντινεντ. Διὰ τὰς ἐπολοίπους ζητηθείσας πληροφορίας λεπτούμαι μὴ δυνάμενος ν' ἀπαντήσω «εἴλλειψη στοιχείων».

#### Τὸ α'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Εἰς τὰς ἀνακοινωθείσας πρὸς ἡμερῶν στατιστικάς τοῦ «Λοΐδ'» Ρέζιστερος περὶ τῆς πορείας τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων κατὰ τὸ α' τριμήνον τοῦ τοῦ έτους, ἀνάφεται, ὅτι τὴν 31η Μαρτίου εἰνίσικοντο ἐπὸ ταπεσκεψίην εἰς τὰ Ἀγγλικά καὶ Ἰσλανδικά ναυτιγεία ἀτμόπλοια καὶ δηζελόπλοια συνολικῆς καρχηδόντης 596.903 τόννων γκρός, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 22.1 ο) μόνον τῆς παγκοσμίου ναυπηγῆς ἐργασίας, ἐμφανίζονται δὲ μειώσεις κατὰ 182.859 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ δ' τριμήνου π. ἔ. καὶ κατὰ 492.174 τόννων γκρός, ἔναντι τοῦ ἀντιποτοίχου π. τριμήνου τοῦ 1938. Εἰς τὰς ἐπολοίπους χώρας — ἐξαιρέσει τῆς Σοβιετικῆς Ρεσσίας καὶ τῆς Ισπανίας, διὰ τὰς ναυπηγίσεις ἐργασίας τῶν δρούγων δὲν πληροφορία εἰς αὐθεντικῶν πηγῶν — κατεσκευάζονται τὰ 22.1 ο) μόνον τῆς παγκοσμίου ναυπηγῆς ἐργασίας, ἐμφανίζονται δὲ μειώσεις κατὰ 182.859 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ δ' τριμήνου π. π. ἔ. καὶ κατὰ 492.174 τόννων γκρός, ἔναντι τοῦ ἀντιποτοίχου π. τριμήνου τοῦ 1938. Εἰς τὰς ἐπολοίπους χώρας — ἐξαιρέσει τῆς Σοβιετικῆς Ρεσσίας καὶ τῆς Ισπανίας, διὰ τὰς ναυπηγίσεις ἐργασίας τῶν δρούγων δὲν πληροφορία εἰς αὐθεντικῶν πηγῶν — κατεσκευάζονται τὰ 2.106.764 τόννων γκρός, κατάπτωτα πασοστόν 77.9 ο) τῶν παγκοσμίων κατασκευῶν καὶ παρουσιάζονται μίαν αὔξησην 217.662 τόννων γκρός, ἔναντι τοῦ προηγούμενον δ' τριμήνου τοῦ 1938. Η ἐργασία αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς ἀκόλουθους χώρας. Εἰς τὰς 31η Μαρτίου καὶ τοῦ 1ην Ιουνίου 1930 μέχρι τοῦ 1ην Ιουνίου 1937. Η ἐργασία αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1938. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1939. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1940. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1941. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1942. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1943. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1944. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1945. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1946. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1947. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1948. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1949. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1950. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1951. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1952. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1953. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1954. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1955. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1956. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1957. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1958. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1959. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1960. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1961. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1962. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1963. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1964. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1965. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1966. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1967. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1968. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1969. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1970. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1971. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1972. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1973. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1974. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1975. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1976. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1977. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1978. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1979. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1980. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1981. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1982. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1983. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1984. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1985. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρίδης καὶ 1ην Ιουνίου 1986. Η «εργασία» αὕτη κατενέμεται, κυρίως, εἰς τὰς 31η Λαζαρί

γλίαν και Ἰολανδίαν νέα ἐργασία διὰ σκάφη 71.156 τόννων γυρός, μὲ  
μείωσιν, ἔναντι τοῦ προηγουμένου δ' 3μήνου π. ἔ., κατὰ 16.476 τόννων  
γυρός, εἰς δὲ τὰς λοιπὰς χώρας διὰ σκάφη 656.845 τόννων γυρός, μὲ  
αὔξησιν 169.521 τόννων. Καθειλκύσθησαν ἀφ' ἑτέρου ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰο-  
λανδίᾳ σκάφη 157.786 τόννων γυρός, μὲ μείωσιν κατὰ 83.841 τ., ἔναντι  
τοῦ προηγουμένου δ' 3μήνου π. ἔ., εἰς δὲ τὰς λοιπὰς χώρας σκάφη 532.  
383 τόννων γυρός, μὲ αὔξησιν 68.514 τόννων, ὡς δεινώνει ὁ ἀκόλουθος  
πίναξ:

АГІАІА — ІРЛАНДІЯ

	A' ζημιές	δ' ζημιές	A' ζημιές	δ' ζημιές
Ναυπηγήσεις	596.903 τ.	— 182.859	2.106.764 τ.	+ 217.662
Δ' άλλοι πατούς	108.000 »	— 23.000	530.308 »	+ 22.871
Νέα έργασία	71.156 »	— 16.476	656.845 »	+ 169.521
Κατεύθυνσης	157.786 »	— 83.841	532.383 »	+ 68.514

Τά έπος κατασκευήν εἰς ὅλας διαιρεῖ τὰς χώρας ἀτμοσίνητα καὶ διζε-  
λκίνητα δεξαιενόπολια (1000 τόννων γραῦς καὶ ἄνω ἔωστον) ἀνήγουν-  
το κατὰ τὴν 31ην Μαρτίου εἰς 87 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 753.  
449 τόννων γραῦς. Εἴς αὐτῶν 16 σκάφη 139.391 τόννων γραῦς ἐναυτη-  
γούντο εἰς Ἀγγίλιαν καὶ Ἰρλανδίαν, 15 σκάφη 148.700 τόννων εἰς τὰς  
Ἡν., Πολίτειας, 10 σκάφη 92.100 τόννων εἰς τὴν Σουηδίαν, 10 σκάφη  
90.762 τόννων εἰς τὴν Γερμανίαν, 10 σκάφη 81.100 τόννων εἰς τὴν Ὀλ-  
λανδίαν καὶ ἔπειος 9 σκάφη 77.500 τόννων γραῦς εἰς τὴν Ἰταλίαν.

Όπως προς τα μεγέθη, ή ἐπὸ νωτιόγνησιν παγκόδισμον χορηγικούς περιελάμβανε 17 ἀτμόπλοια καὶ 46 δηξελόπλοια τῶν 8000 ἔως 10.000 τόννων γυρός ἔναστον, 13 ἀτμόπλοια καὶ 42 δηξελόπλοια τῶν 10.000 ἔως 20.000 τόννων γυρός, 2 ἀτμόπλοια καὶ 2 δηξελόπλοια τῶν 20.000 ἔως 30.000 τόννων γυρός καὶ 4 ἀτμόπλοια ἄνω τῶν 30.000 τόννων γυρός ἔναστον."Οσον ἀφορεῖ τὰ συντήματα προσίσεως, σκάφη 332.971 τ. γυρ. τῶν ἐν Ἀγγίᾳ καὶ Ἰορδανίᾳ κατασκεινῶν, ἀνεφέροντο εἰς δηξελοκίνητα, ἐνῷ εἰς τὰς λοιπὰς ζώρας τὰ ὑπὸ νωτιόγνησιν δηξελοκίνητα πλοῖα (1.285.154 τ. γυρός) ὑπερέβαινον τὰ ἀτμοζίνητα κατά 591.890 τόννους γυρός.

Ἡ ἀνὰ τὸν Κόρην ἀρνοῦσσα χωρτικότες

Κατά πόδους των στατιστικήν της «Βαλτικής και Διεθνώς Ναυτικής Διαιρέψεως» ή παροπλισμένη παγκόσμιος χωρητικότης άνέρχεται εις 4.102.752 τόννων γραφός, καλύτερα τα 6 οιο της δυνάμεως τοῦ παγκοσμίου έμπορικοῦ στόλου και σημειώνουσα αείησιν 1.000.000 τόννων περίπου, έναντι της Ιης Τανοναρίου τρ. ετους. Ο κατωτέρῳ πάντας δειγνύει την κατά χώρας παροπλισμένη χωρητικότητα και τὸ ποσοστὸν ἀντῆς ἐπὶ της συνολικῆς δυνάμεως εστίστης θετικῆς ναυτιλίας, (προκειμένου περὶ πλοίων 100 τ. γραφούς καὶ ἄνω) :

Χρονολ. στατιστ.	Άργυρός τ. γραφές	'Ολη Δύναμις	Ποσοστ. τοῦ οὐο
ΣΗΜΑΙΑΙ			
Γαλλία .....	1 Μαρτ.	249.627	2.881.000
Εργαναία .....	1 Ιαν.	46.736	4.232.000
Δανία .....	1 Απριλ.	44.940	1.130.000
Έλλας .....	1 Μαρτ.	315.299	1.889.000
Εσθονία .....	1 Απριλ.	28.662	169.000
Ήν. Πολιτείαι .....	1 Ιαν.	1.830.202	11.404.000
Ιαπωνία .....	1 Φεβρ.	5.398	5.007.000
Ιταλία .....	1 Μαρτ.	175.526	3.259.000
Λεττονία .....	1 Απριλ.	52.298	193.000
Μεγ. Βρετανία .....	1 Ιαν.	589.000	17.675.000
Νορβηγία .....	1 Απριλ.	392.232	4.613.000
Ολλανδία .....	1 Μαρτ.	62.168	2.852.000
Πολωνία .....	1 Απριλ.	6.852	101.000
Σουηδία .....	»	201.720	1.571.000
Φινλανδία .....	»	50.092	543.000
Λοιπάτ χώρα .....	—	52.000	10.358.000

Σύνολον: ..... 4.102.752 67.877.000 6.000

Η κατά τομήναί εξ άλλου διαστήματα πορεία τῶν διακυμάνσεων τῆς πληγούσιαν ἀργούστης χορδητόπτης ἐμφανίζεται εἰς τὸν κατοπέτερον πίνακα διὰ τὴν τελευταίαν τετραπάταν (εἰς γιλιάδας τόνων γράφεται):					
ΤΡΙΜΗΝΑ	1939	1938	1937	1936	1935
Τανούσαριον .....	3.172	1.755	3.704	4.785	6.507
Αγριλίου .....	4.102	2.216	2.965	4.925	7.283
Τούνιον .....	—	2.547	2.171	4.818	6.380
Οστροβούσιον .....	2.220	1.944	1.107	5.100	—

— 3,230 1,844  
Ο ναυλωτικός ρυθμός τοῦ Μεστίου

Ο ναυλωτηράριος του Μάρτιου  
 'Ο μέσος όρος τού ναυλωτημάριθμον τῶν «επίμπτες», ώς οὗτος κα-  
 ταρτίζεται ἡπό τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπελέγητον» (μὲν βάσιν 100 διὰ τὸ  
 1935) ἐσημείωσε τὸν παρελθόντα Μάρτιον ὑποχώρησιν. Κατῆλθε, δη-  
 λαδή, εἰς τὰ 117,5, μὲ πτώσιν 3,3 οὐ) ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου καὶ 7,8  
 οὐ) ἔναντι τοῦ Μαρτίου 1938. Αἱ ἐπελέγησι μεταβολαὶ εἰς τοὺς κατ' εἰ-  
 δούς φαντούνταν δείκτες τοῦ ναυλωτημάριθμον πάλι τὸ σύνολον αὐτοῦ,  
 πρὸς τὸν Φεβρουαρίον τῷ. ἔ. καὶ τὸν Μάρτιον π. ἔτους.

ΕΙΔΗ ΦΟΡΤΙΩΝ

	Μαρτ. 1939	Φεβρ. ἐ. ἔ. Μαρτ. π. ἔ.
Γαιάνθρακες (ἀ)π ζάτω 3000 τ.γνφ.)	93.3	-1.9 + 2.4
Γαιάνθρακες (ἀ)π ἄνω 3000 τ. γνφ.)	104.0	-4.1 -12.7
Γεννήματα	125.1	-5.4 -11.0
Ξυλεία	103.9	+1.1 —
Μεταλλεύματα	126.9	+8.6 — 0.2
Λιπάσματα	113.4	+3.8 +22.9
Ζάχχαρις	124.4	-4.7 + 3.9
Σίδηρος, χάλυψ, παλαιοσίδηρα	136.8	+0.1 — 1.2
Σύνολον	117.5	-3.3 — 7.8

	1929 (100)	1935 (100)
"Ετος 1929 .....	100.0 .....	133.5 .....
» 1935 .....	74.9 .....	100.0 .....
» 1936 .....	84.3 .....	112.6 .....
» 1937 .....	131.5 .....	175.6 .....
» 1938 .....	95.0 .....	126.9 .....
'Ιανουάριος 1939 .....	90.5 .....	120.8 .....
Φεβρουάριος 1939 .....	91.0 .....	121.5 .....
Μάρτιος 1939 .....	88.0 .....	117.5 .....

Nopßnyia

Τὰ διαμερίσματα τῶν πληρωμάτων

Μὲ ίκανοποίουσιν ὁ Νοθρηγικός τύπος ἀναφέρει πληροφορίας ἐν σχέσει πρὸς τὰς ομηριωθείσας βελτιώσεις εἰς τὰ διαιρεσίματα τῶν πληρωμάτων κατὰ τὰς τελευταῖς Νοθρηγικάς ναυτηγήσεις. Πλειστοὶ Νοθρηγοὶ ἐφράστοι πράσθιαν κατὰ τὸ παρέθλιν ἔτος εἰς παραγγελίας σκαφῶν, ἵδιοι δὲ δεξαμενοπλοίον, νιθετήσαντες μίαν κατὰ πόλην βελτιώσην τὴν διάταξιν τῶν ἐν λόγῳ διαιρεσμάτων, προσάγονταν τὸ ὅλον ζῆτημα καὶ ἔξασφαλίζονταν εἰς τὸ πλήρωμα ὑγεινήν καὶ ἄνετον διαμονήν. Οὕτω, τὸ κατώτερον πλήρωμα μηχανῆς καὶ καταστούματος προβλέπεται νῦν ἐνδιατάτα τοῖς ιδιατέροις κοιτονισμοῖς μὲν μίαν κλίνην, ἐνῷ διὰ τὰ νεώτερα μέλη τοῦ πληρώματος, διὰ τοὺς λιανινὰς καὶ τοὺς ναυτόπαδας, προβλέπεται κοιτονισμός μὲν διὰ κλίνης ἔμματος.

Αλλ οι κλίνινες ενδημικές περιπτώσεις ιπτάμενοι είναι έγκατεστημένης έναντι της έτερας. "Ολοι οι θαλασσίοι κλίνινες αρχίαν έπιπλουν, έχαστη δὲ κλίνη θά είναι έφωδιασμένη μὲ ίδιατερού λαμπτήρα, τοποθετημένον εἰς κατάληπτον θέσιν, ώστε νά διευκολύνῃ τὴν ἀνάγνωσιν ἐν κατακλίσει. "Ολα τὰ διαιρεόματα διαθέτουν ίδιατερούν κατινοτήταν κατά κατηγορίας πληρώματος, ητοι ἔνα διά τοὺς μηχανικούς, ἔτερον διά τοὺς ἀξιωματικοὺς καταστατικούς, τρίτον διά τοὺς ἀπαξιωματικούς καὶ ἡλεκτρομηχανικούς καὶ τέταρτον διά τὸ κατόπερον πλήρωμα. Προβλέπεται ἐπίσης διά τὸ πλήρωμα ἐπαρχῆ πληντήριον καὶ λοιποῖ.

Παραπορείται διὰ τὰς ἀνωτέρους βελτιώσεις, ὅτι εἰς τὰ μεγάλα δεξαιονόποια, λόγῳ τῆς εὑρόντης τοῦ διατιθεμένου χώρου, ἔφιστατα κάθε εὐχέρεια διὰ τοιωτας βελτιώσεις. Ὄποιοδήποτε δύμως, ἔξαιρετα ἡ ἐποκολίτιστικὴ ἀντιληψη τῶν Νοσθρηγῶν ἐφοριστῶν καὶ ἡ προσπάθειά δόπος καταστούσην πλέον ἀγετὸν καὶ ὑγειεινὴν τὴν διαμονὴν τῶν πλησιούπατον ἐπὶ τῶν δεξαιενοπλοιῶν.

Πολωνία

‘Η αὔξησις τῆς χωρητικότητός της

Αγγέλλεται έξι Βαρθολομίας, όπι έντος τοῦ τρέχοντος ἔτους προβλέπεται μία σημαντική αύξησης τοῦ ἐμπορίου στόλου τῆς Πολιονίας. Τέσσαρα νέα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 10.000 τόννων γκρός, προσετέθησαν ἵητι εἰς τὴν ἑπάρχουσαν δίναμαν. Ἐπειδὴ δὲ ἀρκεῖ ἀύριον πλοῖα, 35.000 τόννων γκρός, τελούντα ἐπὸν κατασκευήν, θὰ είνει ἔτοιμα ἔντος τοῦ 1939, διὰ νῦν εἰσέλθουν εἰς τὴν ἐνεργούντην ὑπηρεσίαν. Τοία ἔξει ἀπότομον κατασκευάζοντα εἰς τὰ ἐμπόρια ναυπηγεία τῆς Γδίνιας, ἄτινα, μετά τὴν πλήρη ἀναστργόθησί των, μετέχουν ἐνεργῶς εἰς τὴν ἑπάρχουσαν τοῦ ἐμπορίου στόλου τῆς χώρας. Διὰ τὸ προσεχές μέλλον ἐξ ἄλλου προβλέπεται ἡ ἐγκατάστασις μίας δευτέρας ἐσχάρας εἰς τὰ ἴδιωτικὰ ναυπηγεία τῆς Γδίνιας πρὸς κατασκευὴν σκαφῶν, χωρητικότητος μέχρι 3.000 τόννων, ἡ ἴδιαις ἐργοστασίων διαλύσεων παλαιών πλοίων καὶ ἡ ἀπόκτησις πλωτῆς δεξιανοτήτης δινάμεων 3000 τόννων.

Σουηδία

· Ανεβλήθη ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ 8ώρου

Κατά τό παρελθόν έτος ένηφισθη, ώς γνωστόν, ἕπει τῆς Σουηδίκης Βουλῆς τὸ νομοσχέδιον περὶ δύο πόρων ἐργασίας εἰς τὰ πλοῖα καὶ καθορισμοῦ τῶν ὑπερωφιῶν. Ἡ ἐφαρμογὴ του είχεν αποφασισθῆ διὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου τῷ. ἔτους, περὶ τὰς ἔκατον ὅμως ναυτικαὶ ἑταῖραις καὶ ἐπέτυχον τὴν ἀναβολὴν τῆς Ισχύος του μέχρι 31ης Μαρτίου, μετά δὲ τὴν ἔκπνοιν τῆς προθεσμίας ταύτης καὶ κατόπιν ἐκκλήσεων τῆς «Ἐνώσεως» της Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν ἀνέστάλη καὶ πάλιν ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ μέτρου μέχρι τέλους τοῦ 1939. Τοιουτούποτε τὸ σύστημα τῶν τοιων φυλακῶν ἡμερησίως διὰ τὸ προσωπικὸν καταστρόματος καὶ μηχανῆς, καθὼς καὶ ἡ ἀπαγόρευσης τῶν ὑπερωφιῶν δὲν πρόκειται ν' ἀπασχολήσῃ ἐφεξῆς καὶ μέχρι τέλους τοῦ τρέχοντος ἔτους τὸν Σουηδίκὸν ἐφοπλισμόν, τόσον, ώς γνωστόν, ἀντιδράσαντα κατὰ πάσης νέας ἐπιβαρύνσεως τοῦ ἔθνους πλοίου.

**VINKE & CO**

AGENTS FOR REGULAR LINES  
SHIP OWNERS - SHIPBROKERS

# **ROTTERDAM**

AMSTERDAM

ANTWERP

# Ηπειρωτική Ατμοπλοϊα "ΓΕΩΡ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ,, Α.Ε.

Γενικός Ισολογισμός από της Ιης Ιανουαρίου 1938 έως 31ης Δεκεμβρίου 1938

## ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ

			ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ
"Αξία ἀ) π μας «Τάσος», «Πέτρος», «Φωκίνα», «Ηπειρός», «Ελδίρα» .....	9.586.810.15	Mετοχήν τελευταίων μετοχών καταβεβλημένων, διηγηματικών μετοχών .....	14.000.000.—
Μείον: άποσθ. παρούσης χοήσ. 958.681.—	8.628.129.15	» 397.467.45	
Συμπλοιοκτησία μας κατά 16,05 ο) ο ἐπί τοῦ ἀ) π «Φωκίς» .....	157.793.—	» 235.485.70	632.953.15
Μείον άποσθ. παρ. χοήσ.....	15.779.30	142.013.70	
"Αξία τριῶν φορτηγίδων μας..	95.522.—		
Μείον άποσθ. παρ. χοήσ.....	9.552.20	85.969.80 8.856.112.65	
"Έξοδα συστάσεως Έταιρίας μας .....		1.—	
"Έξοδα έγκαταστασεως .....		1.—	
Πρακτορεία καὶ Ναύλοι εἰσπρακτέοι .....		1.426.612.10	
Μετρητά ἐν τῷ Ταμείῳ καὶ διαθέσιμα ἐν Τραπέζαις .....		12.022.340.45	
"Ελληνικὸν Δημόσιον: ὑπόλοιπον εἰς νέον .....		1.143.788.75	
Γιανόθρακες: 'Υπόλοιπον ἐν τοῖς ἀτμοπλοίοις μας.....		124.320.—	
Τρέζοντες λ) σμοί: 'Υπόλοιπον εἰς νέον .....		888.767.30	
		Δοχ. 24.461.943.25	

			ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ
Μετοχικὸν κεφάλων διασχεδόν καταβεβλημένον, διηγηματικών μετοχών .....	Δοχ.	14.000.000.—	
'Αποθεματικὸν κεφάλων παλαιών .....	»	397.467.45	
'Αποθεματικὸν κεφάλων παρούσης χοήσ. » 235.485.70			632.953.15
Πιστωταί: 'Υπόλοιπον εἰς Νέον .....		2.494.668.30	
Φόροι Δημοσίου κλπ. τέλη διειλόμενα εἰς τὸ Δημόσιον καὶ Τ. Ε. Ε. Σ. ὑπόλοιπον εἰς Νέον .....		290.639.—	
'Απομαχία καὶ Προνοίας πληρωμάτων, ταμείου φυματικῶν ἔργατων θαλάσσης καὶ φόρος καθαρᾶς προσόδου: 'Υπόλοιπον εἰς Νέον .....		477.962.90	
Προσαταβολαὶ ἐκ φορτωτικῶν μας Πειραιῶς ὥπ. εἰς Νέον .....		43.938.80	
Προσωρινοὶ Λογαριασμοὶ: 'Υπόλοιπον εἰς Νέον .....		1.799.150.95	
Τρέζοντες Λογαριασμοὶ: 'Υπόλοιπον εἰς Νέον .....		248.402.20	
Μερίσματα μετόχων παρούσης χοήσεως .....		1.400.000.—	
Κέρδη καὶ Ζημιαὶ: 'Υπόλοιπον χοήσεως 1938 εἰς Νέον .....		3.074.227.95	
		Δοχ. 24.461.943.25	

## ΧΡΕΩΣΙΣ

			ΠΙΣΤΩΣΙΣ
Γιανόθρακες .....	11.841.307.20		
Μισθοτορφοδοσίαι καὶ εἰσφοραὶ .....	5.857.935.25		
Φόροι Δημοσίου καὶ Τ.Ε.Σ. Στόλου .....	6.512.934.55		
"Έξοδα κινήσεως, ἐπισκευῶν καὶ συντηρήσεως, ἔξοδα ἐξμεταλλεύσης, καὶ ἀσφάλιστρα .....	8.604.327.05		
'Αποζημώσεις καὶ νοσήλευα πληρωμάτων καὶ ἔργατων .....	569.721.95		
"Έξοδα διαχειρίσεως .....	2.006.845.90		
'Αποζημώσεις διάφοροι .....	69.000.—		
Έκκαθάρισις καινοπραξίων μας .....	6.898.999.75		
Έκκαθάρισις ἀβαριῶν ἀτμοπλοίων μας .....	215.322.55		
'Επισφαλεῖς ἀπατήσεις .....	89.332.—		
'Αποσέσεις ἀτμοπλοίων καὶ φορτηγίδων .....	984.012.50	43.649.738.70	
			Δοχ. 476.667.45

Πιστωτικὸν ὑπόλοιπον παρούσης χοήσεως Δοχ. 5.217.058.70

Πιστωτικὸν ὑπόλοιπον Δοχ. 476.667.45 5.693.726.15

Μείον: ἀποσέσεων παρούσης χοήσεως.... 984.012.50

Πιστωτ. ὑπόλοιπον διατιθ. ως κατωτέρῳ 4.709.713.65 4.709.713.65

Δοχ. 48.359.452.35

			ΠΙΣΤΩΣΙΣ
'Υπόλοιπον παρελθόντης χοήσεως .....			476.667.45
Εἰσπράξεις ἀπὸ ναύλους ἐπιβατῶν — ἐμπορευμάτων καὶ διάφοροι εἰσπράξεις .....			47.882.784.90

Δοχ. 48.359.452.35

## Διάθεσις καθαρῶν κερδῶν ἐκ δραχ. 4.709.713.65

Εἰς ἀποθεματικὸν Κεφάλαιον 5 ὁ) ἐπὶ τοῦ ἐκ δοχ. 4.709.713.65  
ζέρδονς .....

Εἰς Μέρισμα Μετόχων πρὸς δοχ. 50.— κατὰ μετοχὴν .....

'Υπόλοιπον εἰς νέον .....

Δοχ. 235.485.70

Δοχ. 1.400.000.— Δοχ. 1.635.485.70

Δοχ. 3.074.227.95

Σύνολον: ..... Δοχ. 4.709.713.65

Τὸ ἐκ δραχμῶν πεντήκοντα (50) μέρισμα κατὰ μετοχὴν ἐλεύθερον παντὸς φόρου είναι πληρωτέον μετὰ τὴν ἔγκρισιν τοῦ παρόντος Ισολογισμοῦ ὑπὸ τῆς ἐτησίας Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν μετόχων.

'Ἐν Πειραιῇ τῇ 22ῃ Ἀπριλίου 1939

'Εντολῇ τοῦ Διοικ. Συμβούλου

'Ο Γενικὸς Διευθυντής

ΑΝΑΣΤ. Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ

'Ο προϊστάμενος τοῦ Λογιστηρίου  
ΑΝΤ. Κ. ΓΙΟΒΑΝΙΔΗΣ

ITALY	GREGOS & C <sup>o</sup> . SHIP AGENTS & BROKERS	BELGIUM
GENOA	ESTABLISHED 1922	ANTWERP
Via Nunziata, 18 Branches at all Italian Ports Telegrams: "GREGOS-GENOA"		Scaldis Buildings 2, Quai Ortelius Cables: "GREGOSEM-ANTWERP"

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 32 ΤΗΛΕΦ. 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"**  
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS - GREECEFOR ADVERTISEMENTS AND GENERAL ENQUIRIES  
WRITE OR TELEPHONE OUR.U.K. REPRESENTATIVE:

A. E. SHEPPARD

BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS.  
LONDON E.C. 3

TELEPHONE: NO AVENUE 2600

**'Από τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας****'Επιτυχεῖς δοκιμαὶ τοῦ ἀπὸ «Νικόλαος Δ. Λ.»**

Τὸ φορτηγὸν «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Λ.» κατασκευασθὲν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Wm Gray, Ltd», τοῦ Οὐέστ Χάρτλεϋν, διὰ λογαριασμὸν τῆς «Κεφαλληναῖς, A. E.», τοῦ κ. Λευκαδοπόλου, ἔξετέλεσεν ἐπιτυχῶς τὰς δοκιμάς του τὴν 12ην Ἀπριλίου, ὡς ἀνεγράμματεν εἰς τὸ πρόηγοντον τεῦχός μας, μεθ' ὅ ἀπέλπετο διὰ Βαγούνθεο ἐκτελοῦν τὸ πρότον του ταξίδιον. Τὸ νεότευκτον τοῦτο φορτηγόν μας ἔχει διαστάσεις ὄλιξον μῆκος 457.6 ποδῶν, πλάτους 57.8½ καὶ κούπου (βάθους) 37.10 ποδῶν, χωρητικότητα 5480 τόννων γκρᾶς καὶ 10.000 τόννων φορτίου, ἀποτελεῖ δὲ ἓντα ἀόρινον αἰσθητὸν βελτιώμενον δεῖγμα ἐπιτυχοῦς ναυπηγήσεως συγχρονισμένον φορτηγοῦ ἀποκλιπούον.

Διὰ τὴν πρόσθιν του ἔχει ἐφοδιασθῆν μὲν μηχανάς τριπλῆς ἐκτονόσεως, κατασκευῆς C. M. E. W., ὑψηλῆς ἀπόδοσεως μὲν διάμετρον κυλίνδρων 24'', 40'', 68'' καὶ διαδρομῆς ἑμβόλου 48'' ἵνταδιν. Εἶναι ἐφοδιασμένον εἰς τοὺς κυλίνδρους ὑψηλῆς καὶ μέσης πλεσεως μὲν βαλβίδας μεγιστεύεις, φέρει δὲ τρεῖς λέβητας, μὲ τεχνητὸν ἐλκνομόν καὶ ὑπερθερμαντήρας C.M.E.W., ἐργαζομένους ἐπὸ πίεσιν 225 λιτῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴνταδιν.

Μεταξὺ τῶν βοηθητικῶν μηχανημάτων τοῦ μηχανοστασίου περιλαμβάνονται: ἔνα βοηθητικὸν ψυγεῖον, βοηθητικὴ τροφοδοτικὴ ἀντλία πόδος χοήσιν ἐν δρυμῷ, εἰς δισταδιακός προθερμαντήρῳ ὑδατος, συνδεδυασμένη δεξαμενὴ ὑγρῶν καὶ ἀκαθαρσιῶν, διῦλιστηριον, δραστήρ, διπλῆς ἀνεργείας ἀντλία γενικῆς χοήσιος καὶ θαλασσέματος, κεντρόφρεν ἀντλία κυριλοφορίας κλπ.

Εἰς τὰς γενικὰς δοκιμὰς τοῦ πλοίου παρίσταντο ὁ κ. Παναγῆς Λυκαρρόπολης καὶ ὁ κ. Χαζιτζόγλου, ὥστε τὴν ἐπίβλεψην τοῦ δροιὸν ἐναπογήθη τὸ σκάφος καὶ κατεσκευάσθησαν αἱ μηχαναὶ του. Τὸ πλοίον ἀνέπτυξε ταχύτητα 13 ½ περίποτον μίλιον τὴν ὥραν, ἀντέρειν καὶ τῆς ὑπὸ τῶν ναυπηγικῶν συμβολῶν προβλεπομένης.

**Τὸ ὑπερωκεάνειον «Νέα Έλλάς»**

Τὴν πρώιαν τῆς 19ης Ἀπριλίου παρελθήθη εἰς τὴν Γλασκώδην καὶ ὑφεσ τὴν Ἑλληνικὴν οιμαίαν τὸ ὑπερωκεάνιον «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ» (εκ «TUSCANIA») 16.991 τ. γκρᾶς (τοῦ 1922) τῶν π.κ. ἀδελφῶν Γουλανδρῆ, διά τοῦ δροιοῦ ἐπαναλαμβάνεται ἀπὸ τῆς 19ης Μαΐου ἡ ἀπὸ ἑῶν διαστοιεσσα τακτικὴ Ἑλληνικὴ γραμμὴ πόδος τὴν Νέαν Ύδρων. Τὸ σκάφος διελθῦν τὴν ἐπιθεώρησίν του εἰς Γλασκώδην καὶ ἐποιεῖται ἀρχετάς βελτιώσεις καὶ συμπληρώσεις, ἀνενέρθησε τὴν 30ην Ἀπριλίου διὰ Πειραιᾶ, ὅπου καὶ ἀναμένεται νὰ καταπλεύσῃ τὴν πρώιαν τῆς 8ης Μαΐου. "Αμα τῷ κατάπλῳ του θὰ ἐπιστρέψῃ τὸ σκάφος ὃ ὑφενούσθη τῆς Ναυτιλίας κ. Τζίφος. Κατὰ τὴν παραμονὴν τοῦ πλοίου εἰς τὸν Πειραιών λιμένα θὰ γίνεται δεξιώσις πόδος τιμῆς τῆς Κυβερνήσεως, θὰ πληθύνη δέ, ὅπως παραστοῦν, ἐκπλόσωποι τοῦ ἐφοπλισμοῦ, τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς βιομηχανίας, τῶν παραγωγικῶν τόξεων καὶ τῆς ἀνωτέρας κοινωνίας τῶν δύο πόλεων.

"Η σύνθετις τοῦ ἀνωτέρου πληροφορίας τοῦ ἐπερωτευόντος κατηστίσθη ὡς ἔξης: Πλοίαρχος ὁ κ. Καρδαμᾶς, ὑπαρχος ὁ κ. Αχ. Ασημάκος, ὑποπλοίαρχοι οἱ κ. κ. Ιω. Γούνωρης καὶ Μιχ. Κωβίδης, ἀνθυποπλοίαρχοι οἱ κ. κ. Λ. Γαβριήλ, Φ. Βαλμᾶς καὶ Ιω. Βαλμᾶς. Ραδιοτηλεγραφῆται οἱ κ. κ. Παν. Βαλαβάνης, Αλ. Κυπριάδης καὶ Αντ. Καλογρίδης. Α' μηχανικοὶ εἰς "Αγγλος καὶ ὁ κ. Αρ. Λιάτης, α'—β' μηχανικοὶ ὁ κ. Δημ. Μα-

φίνος, β' μηχανικοὶ οἱ π.κ. Δημ. Βλαζάκης καὶ Πρ. Χαλάς, γ' μηχανικοὶ οἱ κ. κ. Δημ. Τρικόγλου καὶ Ἐλ. Ραϊσης, δόκιμοι μηχανικοὶ οἱ π. κ. Αντ. Φωλερός, Εὐστό. Κοντολέων καὶ Παντ. Βαρλάμος. Λοχιλόγιστης ὁ κ. Πέτρος Κοντόσταυλος, φροντιστὴς ἐπὶ τῆς τροφοδοσίας ὁ κ. Ματθ. Μανούλιας καὶ ἀρχιθαλαμητῆρος ὁ κ. Κωνστ. Τούγκας.

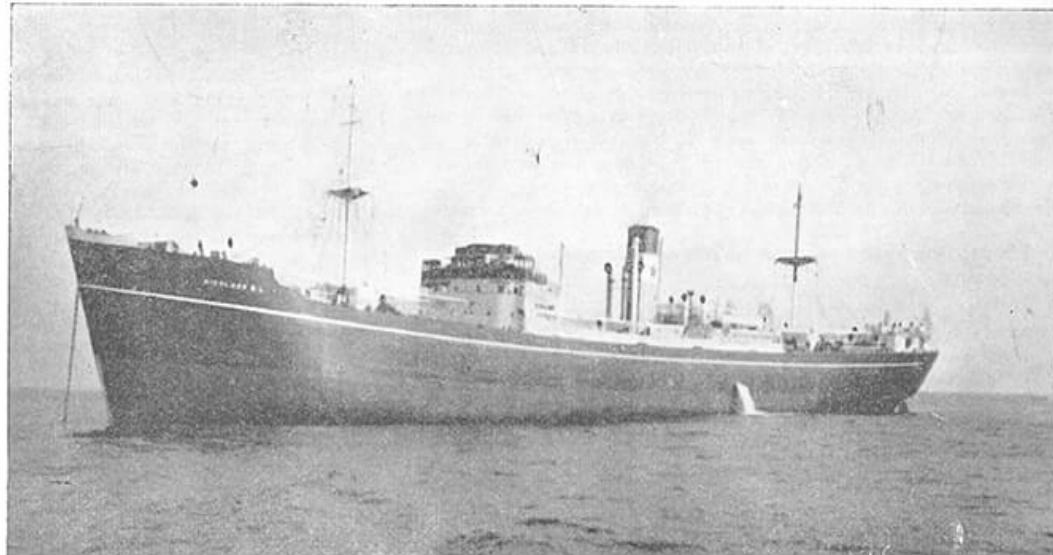
**'Η ἐναρξίς λειτουργίας τῆς Κ.Δ.Α.Σ.**

Διὶ ἐγκυρίου τοῦ κ. Υφενούσθη τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεκοινώθη εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς καὶ εἰς τὰς ἐνδιαιφερομένας ἐπιχειρήσεις, ὅτι τίθεται ἐν ισχύι ἀπὸ τῆς σήμερον 1ης Μαΐου, ὁ νόμος 1652 επεὶ τρόπου ἐχμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοίων συγκοινωνῶν». Ἀπὸ τῆς ἡμέρας ταῦτης ἡ ἐκδοσις εἰσιτηρίουν καὶ φορτωτικῶν θὰ ἐνεργήηται μόνον ἀπὸ τοὺς οἰκείους πράκτορας τῶν ἐφοπλιστῶν, τοὺς περιλαμβανομένους εἰς τὰς διατάξεις τοῦ ημέρης τοῦ φρέσκου Νόμου (ἄρθρον 19, παράγρ. 6), ἐνούμενος κατὰ τόπους εἰς κοινοπραξίας, μὲ ἀποκλειστικῶν σκοπῶν τὴν πράκτορεσσιν τῶν ἀποκλοπῶν τῆς Κ.Δ.Α.Σ. Εἰς τὸν Πειραιάν λιμένα ἡ ἐκδοσις εἰσιτηρίουν καὶ φορτωτικῶν θὰ ἐνεργήηται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον ἀπὸ τὰ ιδιούθεντα κοινά ἐκδοτήματα τῆς Κ.Δ.Α.Σ., ἀπαγορεύομένης τῆς ἐκδόσεως πρὸ οἰκοδήποτε ἄλλον γραφείου.

Αἱ κατὰ τόπους κοινοπραξίαι τῶν ναυτικῶν πρακτόρων δρεῖλουν, διὰ κοινῶν μεταξὺ τῶν συμφωνῶν, νὰ καθορίσουν τὸν τρόπον τῆς μεταξὺ τῶν συνεταίρων πρακτόρων διανομῆς τῶν ἀναλογούντων εἰς ἔκαστον πρακτορείων δικαιωμάτων καὶ τῶν πάσης φύσεως ἀμοιβῶν καὶ νὰ ἐποβάλλουν διὰ τῶν οἰκείων λιμενικῶν ἀρχῶν εἰς τὸ Υφενούσθη τῆς Ναυτιλίας, ἐντὸς τοῦ α' 15θμηρον τοῦ Μαΐου, ἀντίχραφα τῆς συμφωνίας ἡ τῆς ἐνδεχομένης ἀσυμφωνίας τῶν. Ἐν τῇ τελευταίᾳ ταύτῃ περιπτώσει ὁ τρόπος τῆς διανομῆς θὰ καθορισθῇ ἐπὸ τοῦ Υφενούσθη τοῦ, κατόπιν γνωματεύσεως τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τῆς Κ. Δ. Α. Σ. Κατὰ τὸ χρονικό τοῦτο διάστημα αἱ ἀμοιβαὶ τῶν διαφωνούντων πρακτόρων τῆς κοινοπραξίας θὰ παραδίδονται, ἐπὶ παρακαταθήητη εἰς τὰς διεποτίοντος λιμενικὰς ἀρχὰς, μέχρις ὅτου διακανονισθῇ ὁ τρόπος διανομῆς τοῦ.

**Tὸ στριον ἡλικίας τῶν ἐπιβατηγῶν**

Διὰ Β. Διατάγματος δημοσιευθέντος εἰς τὸ ἑπ' ἀρ. 162 φύλ. τῆς «Ἐφημ. τῆς Κυβερνήσεως ἐπιτρέπεται η ἀναγνώρισις, ὡς Ἑλληνικῶν, ἐπιβατηγῶν πλοίων ἡλικίας μεζονος τῶν 20 ἕως 30 ἑτῶν



Τὸ «Νικόλαος Δ. Λ.» ἔτοιμον διὰ τὰς δοκιμὰς τοῦ

ἐπιφύλαξιν ἐφαρμογῆς καὶ δι' αὐτὰ τὸν ἐκάστοτε ισχυοντῶν διατάξεων περὶ τρόπου ἀναγνώρισεως πλοίων ἐπιβατηγῶν, ὡς Ἑλληνικῶν, συγάμια δὲ ἐπὸ τοῦ κάπωις προσθέτους δρους: Τὰ πλοῖα τῆς ἡλικίας 20 ἕως 30 ἑτῶν δέον νὰ είναι ὀλικῆς χωρητικότητος μεγαλυτέρας τῶν 3000 κόρων, ν' ἀναπτύσσουν, ἐπὸ διμαζίσ συντήκας κλπ. ταχύτητα 13 τοιλάχιστον μίλιον καὶ δύο ὥραν καὶ νὰ διατίθενται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἐξυπηρέτησιν γραμμῶν ἐξυπεριφοροῦ πόδος μεταφορῶν ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, ἐπὶ οὐδεμιᾷ δὲ περιπτώσει πόδος ἐξυπηρέτησιν γραμμῶν τῆς ἐσωτερικῆς ἀκτοπλοίας. Οὐδέτεται τέλος, διὰ ή ἀδεια τῆς ἀναγνώρισεως παρέχεται ἐφόσον κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ κ. Υφενούσθη τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας παρίσταται ἀνάγκη εἰσαγωγῆς ποιούτων πλοίων πόδος ἐξυπηρέτησιν τῶν μετὰ τοῦ τοῦ ἐπιβατηγοῦ Ἑλληνικῶν συγχωνεύοντον. Η τοιάτια ἀνάγκη πρίνεται μεθ' ἐξαστηρῶν ὑποβολής σχετικῆς αἵτησεως πόδος ἀναγνώρισιν ὡς Ἑλληνικοῦ πλοίου τοῦ διατάξεως καὶ προσποθέσεις.

\*\*\*

Κατόπιν τῆς δημοσιεύσεως τοῦ ἀνωτέρου Β. Δ. παρεσχέθη ἡ ἀδεια τῆς ἀναγνώρισεως, ὡς Ἑλληνικοῦ, τοῦ ἀγορασθέντος ἐπὸ τῆς «Ἀκτο-

**BISTIS SHIPPING CORP.**

Ναυτικοὶ Πράκτορες  
Ἄγοραπωλησίαι ἀπλοίων

24 Stone St.  
NEW - YORK

Τηλ. Διεύθυνσις:  
«ARIBISTIS»-New York

πλοίας της 'Ελλάδος, Α. Ε.» 'Ολλανδικού έπιβατηγούν άτμοπλοίου «Oranje Nassau», προσφέρονταν νά ξενηθεί σήμερη την τακτική γραμμήν Πειραιώς — 'Αλεξανδρείας — Μασσαλίας. Τό εν λόγῳ σκάφος τελούν ηδη είς Πειραιά ύπό φιζικήν μετασενήν καὶ ἐπιθεώρησιν τοῦ «Αόνδ' Ρέτζιστερ» θὰ θύμησῃ την 'Ελληνικήν σημαίαν καὶ θὰ μετονομασθῇ «ΚΟΡΙΝΘΙΑ», νηολογούμενον εἰς Πειραιά.

#### 'Απαγορεύεται ή έκποιήσις πλοιαρίων

Διὰ Β. Δ. δημοσιευθέντος εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 149 φύλλον τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κενεργήσεως», ή ἀπαγορεύεται τῆς εἰς ἄλλοιποις συμβατικής ἀπαλλοτριώσεως 'Ελληνικῶν ἐμποριῶν πλοίων, πλοιαρίων καὶ πλωτῶν ναυπηγημάτων ἐπέξεταν καὶ ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, διλῆπης χωρητικότητος μικρότερας τῶν 500 κόρων, τῶν φυμουλάκων καὶ ναναγοσωστικῶν, τῶν ὑδροφόρων μετά ή ἀνευ κινητηρίου δυνάμεως, τῶν φυμουλουμένων ποταμοπλοίων (σλεπιών), ἔφοδον ἐργάζοντας ἀποκλειστικῶς εἰς 'Ελληνικὸν λιμένας, τῶν πλωτῶν γεφανῶν καὶ μηχανημένων ἔλξεως καὶ τῶν πλωτῶν συνεργείων οἰσθιμόποτε προσφοισμοῦ.

#### 'Η μεταφορά 'Ισραηλιτῶν εἰς Παλαιστίνην

Πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς καὶ παραλίους προσενικάς τοιαύτας ἐκονοποιήθη ἐγκυλίος τοῦ κ. 'Υφιστορογούν τῆς 'Επιτοικῆς Ναυτιλίας δι' ἡς ἀνακοινωθεῖ πρὸς γνῶσιν τῶν τε πλοιοκτητῶν καὶ τῶν πληρομάτων, ὅτι ἐφεξῆς ἀπαγορεύεται ή μεταφορὰ δι' 'Ελληνικῶν πλοίων εἰς Παλαιστίνην μὴ ἐφασιμένων δύο πανονικῶν θεωρημένων διαβατηρίων, ἐξ οἰνόδηποτε λιμένος τῆς ἱμεραστῆς ή ἀλλοδαπῆς. 'Επίσης ἀπαγορεύεται η σύμποραξις 'Ελλήνων ἐργατῶν θαλάσσης εἰς δημοίας μεταφοράς, διενεγούμενάς ἐπὸ πλοίων ὑπὸ ζένην σημαίαν. Οἱ ἐργάται θαλάσσης οἱ ἴποπίτοντες εἰς τὰς ἀνωτέρου παραβάσεις θὰ παραμένωνται εἰς ἀναρχιτούντων σημαίων πρὸς ἐπιβολὴν τῆς πειθαρχίας πονίτος τῆς στερεήσεως τοῦ διπλώματος, πτυχίου ή ἀδείας ναυτικῆς ίκανότητος καὶ η εἰδικότητος τῆς στερεήσεως τοῦ δικαιώματος ἐν γένει τῆς ἀσκήσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

#### Μία δίκη τῶν Οίκων «Λιβανοῦ»

'Απὸ μέρους τῆς ἑταῖρις «Σταύρος Λιβανός, Co., Ltd» τοῦ Λονδίνου καὶ τῶν 'Ανιονιμῶν Ναυτιλῶν ἑταῖριῶν «'Αδελφοί Λιβανόν», «Λιβανός» καὶ «Θεοφανῶν», ἐδρευούσων εἰς 'Αθῆνας καὶ Πειραιᾶ, τίχεν ἐγερθῆ ἐν Λονδίνῳ ἀγορὴ γατά τῶν κ. κ. Γεώργ. I. Λιβανοῦ καὶ Μιχ. I. Λιβανοῦ, ἀνεψιῶν τῶν κ. κ. Σταύρου καὶ Νικ. Γ. Λιβανοῦ, ὅπως πασσόντων χρησιμοποιοῦντες τὴν ἑταῖρην ἐπανενήματα «Livanos Brothers, Ltd», μὲ τὸν ὅποιαν ἵνοιξαν πρὸ μηνὸν Γραφείον εἰς τὴν 'Αγγλίαν προτενόνταν (Baltic House, Leadenhall Street). Η ὑπόθεσις δεκανονίσθη ἐξωδίκως, ἥχθη δὲ μόνον ἐνώπιον τοῦ "Αγγλον δικαστοῦ πρὸς ἀναγγελίαν τοῦ ἐπελθόντος συμβιδωμοῦ. Διὰ τούτου συνεφανίσθη δόπις τροποποιηθῆ ἡ ἐπονικία τῆς ἑταῖρης «Livanos Brothers, Ltd», διὰ τῆς προσθήκης τῶν ἀρχικῶν ὄνομάτων τῶν συμμετεχόντων εἰς τὴν ἐπὸ λόγῳ ἑταῖρων κ. κ. Γεώργ. καὶ Μιχ. I. Λιβανοῦ. Τὰ ἔξοδα τῆς δίκης ἀπέδεχθησαν νά καταβάλουν οἱ ἐνάγοντες.

#### Τὸ μισθολόγιον τῶν κατωτάτων πληρωμάτων

'Υπὸ τῆς 'Ανωτάτης Μονίμου διατητικῆς 'Επιτροπῆς ἐξεδόθη κατὰ τὴν συνεδρίασιν της τῆς δῆμος 'Απριλίου ἡ ὑπ' ἀριθ. 8 ἀπόφασις ἐπὶ τοῦ μισθολογίου τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ἔχουσα ως ἔξῆς : «Ἐπειδὴ ή πλειοφερία τῆς 'Επιτροπῆς, ἀποτελούμενή ἀπὸ τὸν πρόεδρον (ἐφέτην κ. 'Ανδρ. Μιχαλόπουλον), 'Αναστασιάδην, Δογχογέντην, Κοντάκον καὶ Χριστοφόρον, λαμβάνοντα ὑπὸ δῆμην, διὰ τὸ κρατοῦν μισθολόγον — διεργάτης μόλις δύναται να ἀνταποκριθῇ τις τὰς διοικητικὰς ἀνάγκας τῶν μισθοδοτούμενῶν διὰ τούτου πληρωμάτων —, τὴν ἐπίπονον ἐργασίαν τῶν πληρωμάτων, ἔτι δὲ τὸ ἐλάχιστον τῆς οἰκονομίας, ἢτις ἡθελε προσκεφει διὰ τῆς τυχῶν κατὰ ημέσαιν λίγαν μειώσεως τούτου, ἀποίανται, ὅτι δὲν συντρέχει περίπτωσις νά μειωθῶσιν οἱ καταβαλλόμενοι εἰς τὰ κατωτέρων ταῦτα πληρώματα ἀχρι τοῦδε μισθοῦ, ἀπορριπτομένης τῆς σχετικῆς αἵτησεως τῆς «Ἐνόσεως 'Ελλήνων 'Εφαπλοτῶν, τοῦ μέλους τῆς 'Επιτροπῆς κ. Εὐλαύντιους ἀποδεχούμενον τὰ ἀνωτέρω, μόνον τῶν ἀρχικῶν τῶν κατωτέρων μισθοῦς ἐν λιγόν 8 καὶ κάτω. Συνέτρεχεν δῶμας περίπτωσις — κατὰ τὸ γιθέν τοῦ μέλος τῆς 'Επιτροπῆς — νά μειωθῶν κατὰ ημέσαιν λίγαν οἱ μηνιαῖοι μισθοῖ οἱ ἀνιο τῶν 8 λιγῶν». Η 'Επιτροπὴ ἀπέφριψεν ἐν τέλει τὴν αἵτησιν περὶ μειώσεως τῶν μισθῶν τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, μειοψηφούμενῶν τῶν ἀντιπροσώπων τῆς 'Ενόσεως τῶν 'Εφαπλοτῶν καὶ τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου.

#### Παραγγελία τεσσάρων φορτηγῶν

Πληροφορούμενα, διὰ αἱ ὑπὸ τῆς διασείδισιν τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ

Koukloukonti, Ltd, τοῦ Λονδίνου, τελοῦσαι 'Αγγλικά ἑταῖρις, προέβησαν εἰς τὴν παραγγελίαν ἐν 'Αγγλίᾳ τεσσάρων φορτηγῶν σκαφῶν, χρηματικότητος 10.000 τόννων d. w. ζυστον. βάσει τῶν τελευταίων ἀποφάσεων τῆς 'Αγγλικῆς κυβερνήσεως περὶ ἐπιχορηγήσεων. Λεπτομέρεια τῆς παραγγελίας, ητοι ἀν οὐλα η τινά τῶν παραγγελθέντων σκαφῶν θὰ εἶνε δηζελοκίνητα, δὲν ἐγνόσθιμαν.

#### Τὰ νέα γραφεῖα τῆς «Ἐνόσεως Μηχανικῶν»

Ἐδησαριθμούσις πληροφορούμενα, διὰ ὑπὸ τῆς «Πανελλήνιον 'Ενόσεως Μηχανικῶν ἐμποριῶν ἀποτολοίον καὶ διοικητικῶν ἐργοστασίων», ἡ γοράθη ἀντὶ 1.000.000 δραχμῶν περίποτον τὸ ἐν Πειραιῇ καὶ ἐπὶ τῆς διασταθμώσεως τῶν ὄδων Μπουμπούλινας καὶ Πλάτωνος διώροφον κτίριον τῶν κληρονόμων Π. Κοκκάλα. Μετά φιζικήν ἐποκενή καὶ διαρρόθμισιν τοῦ ἀγορασθέντος ἀκίνητον, θὰ μεταφερθοῦν τὰ γραφεῖα τῆς «Ἐνόσεως» εἰς τὸν ὄδον, διαθέτοντας θὰ μεταφερθοῦν τὰ γραφεῖα τῆς «Ἐνόσεως» ἀναγνωστηρίου καὶ λέσχης. Τὰ διαμερίσματα τοῦ κάτω ὄδοφον θὰ ενοικιάζονται, πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν πλώρων τῆς «Ἐνόσεως».

#### Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Τὸ φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΟΣΣΑ» 5252 τόννων γκρός, 11.072 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ ἐν κατάστρωμα καὶ «σελέτε - ντέξ» μὲ ἐπιθεώρησιν Νο 1 τοῦ 1938, ἐπωλήθη παρὰ τῶν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουκλούκοντη εἰς Γερμανίας ἐφοπλιστής ἀντὶ τιμῆς 34.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ρόττερντα.

Τὸ φορτηγὸν «ΑΤΕΑ» τοῦ κ. Γ. Κοκκωτοῦ, μὲ δύο καταστρόματα, 4109 τ. γκρός, 6200 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1901, μὲ εἰδίκον σερβεῖ τέλοντας τοῦ 1937, ἀργοῦν ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον εἰς Ρουέν, ἔξετέθη εἰς πλειστηριασμὸν καὶ ἡγοράσθη παρὰ 'Αγγλικον διαλητῶν ἀντὶ τιμῆς 1.200.000 λιραίων φράγκων, πλέον τῶν ἐξ 120.000 φράγκων ἐξόδων. Τὸ ἀπὸ πλοίον εἰχε πωλήθη τὸν Μάρτιον τοῦ 1937 ἀντὶ 11.500 λιρῶν καὶ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1937 ἀντὶ 20.000 λιρῶν.

Τὸ φορτηγὸν «ΤΑΚΗΣ» 1698 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Β. Αντέρα εἰς Λιθανενησίους ἐφοπλιστής, ἀντὶ τιμῆς γέφω τῶν 3.000.000 δραχμῶν.

Τὸ φορτηγὸν «ΚΑΣΟΣ» 4680 τ. γκρός (τοῦ 1919), τῶν κ. κ. Ιο. καὶ Στ. Ν. Πατέρα, παραληφθὲν εἰς Κάρδια μετωνομάσθη «ΜΙΧΑΛΗΣ».

Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «ΜΑΙΡΗ Ν.» 4330 τ. γκρός (τοῦ 1909), τοῦ κ. Ηλ. Πατέρα, παραληφθὲν εἰς Πέναροφ μετωνομάσθη «ΑΓΓΑΙΑ ΕΙΡΗΝΗΣ».

Τὸ πωλήθην εἰς Ιταλοὺς ἐφοπλιστὰς φορτηγὸν «ΔΑΝΑΟΣ» 4419 τόννων γκρός (τοῦ 1906) παραληφθὲν εἰς Τεργέστην ὑφοσ τῆς Ιταλικήν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «MOSCARDIN».

Ἐπίσης τὸ ἀπὸ 'Αγγλικήν σημαίαν φορτηγὸν «RIVER DART» τοῦ κ. Λιβανοῦ (1859 τ. γκρός, τοῦ 1912), διπερ ἐπωλήθη εἰς Πόλονον, μετωνομάσθη «WIGRY».

Εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 19 (τῆς ἡμέρας 'Απριλίου) συμπληρωματικὸν τεῦχος τοῦ «Αόνδ' Ρέτζιστερ» ἀναπέρετα, διὰ διῆλθον τὰς ἐπιθεώρησεις τοῦ τὰ φορτηγὰ «Ιτάρων» εἰς Ρόττερντα, «Καλεψό Βεργούτη» εἰς 'Αμετερντα, «Μιχ. I. Γούλανδρος» εἰς Ρόττερντα, «Νέμφη» εἰς 'Αμέρεσαν, «Πετράκης Νομιζός» (τάνερ) εἰς Ρόττερντα καὶ «Ωνάση Πηνελόπη» (σημαία Παναμᾶ) εἰς Πειραιά.

Ἐνεγράφη εἰς τὸ «Αόνδ' Ρέτζιστερ» τὸ φορτηγὸν «ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΡΕΙΓΙΝΤΕΡ» (εκ «CATHERINE G. SUDDEN») 2052 τ. γκρός (τοῦ 1907) τοῦ κ. Εμμ. Π. Γιαννουλάτον (τῆς Σαγκάλης), μὲ νηολόγησιν εἰς τὸ 'Αργοστόλο.

Τὸ φορτηγὸν «Κ. ΚΤΙΣΤΑΚΗΣ» 4291 τόννων γκρός (τοῦ 1907) μετωνομάσθη «ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ».

Τὴν 24ην 'Απριλίου ἀπέλευσεν ἐκ τοῦ Πειραιῶν λιμένος διὰ Γένοβαν τὸ φορτηγὸν «ΔΕΛΦΟΙ» 4739 τ. γκρός (τοῦ 1915) πρὸς παράδοσιν εἰς Ιταλούς διαλεύτας.

Μετεγράψη ἐξ Χίου εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς τὸ φορτηγὸν «Αγία Ειρήνη» (εκ «Μαΐη Ν.» 4330 τ. γκρ., τοῦ 1909) τοῦ κ. Ηλ. Πατέρα.

Τὸ φορτηγὸν «ΠΙΠΙΝΑ» ἐξαρτήθη εἰς Φού Τσεού παρὰ 'Αιανονού πολεμικοῦ, πρὸς ἐξαρθρίσιν τῆς ἐθνικότητος τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ. Τὸ σκάφος ἀρέθη μετὰ μίαν ἡμέραν ἐλεύθερον.

Κατόπιν πολυμόνων παφοπλισμῶν, ἐδεξαμενίσθη εἰς Κάρδια τὸ φορτηγὸν «ΩΡΙΩΝ» πρὸς ἐπτέλεσιν διαφόρων ἐπακευόν.

Τὸ πετρελαιοκίνητον «ΠΑΝΑΓΙΑ ΚΟΝΙΣΤΡΑ» συλληφθὲν εἰς τὰ Παλαιστηνακά παράλια (16 μίλια Βορείων τῆς Τέλ. - 'Αδιδ), μὲ ἐξα-

## GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS  
Bevis Marks House, Bevis Marks  
LONDON E.C. 3

Telephone :  
Avenue 4941

#### Δάνεια

#### Ναυπηγήσεις

#### Άγοραπωλησία

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

## ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

Μέγαρον Ήλεκτρ. Σταθμοῦ (2ος όροφος 2-22)  
ΠΕΙΡΑΙΑ

«GENICOLAOU»  
Piraeus

Τηλ. 42-633

#### Ναυλώσεις

#### Άνθρακεύσεις

τὸν Ἰσραὴλίτας λαθρομετανάστας, ὡδηγήθη εἰς Χάιφαν, δόνη καὶ κρατεῖται. Ὁ κυβερνήτης τοῦ πλοίου καὶ ὁ ἐπὶ κεφαλῆς τῶν λαθρομεταναστῶν ἐψυχάζει τὸν στόλον.

— Το φορτηγό «ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Δ.» κατευθύνομενον ἐξ Οὔεστ Χάρτλεπον, εἰς Βαγκούνερ, προσήγγισεν εἰς Φάλμονθ, ὅπου και ἀπεβίωσε πόρος νοσηλείαν τὸν τριωματισθέντα ἀρχηγονανιζόν του.

— Κατά τὰς ἐνεργησίες ἔξετάσεις πρός απότομαν διπλόματος ναυ-  
κλήσουν τοῦ Ε.Ν. ἐπέτυχον οἱ κ. Ν. Ἀγγελῆς, Ἐμή. Βῶσας, Δ. Βαρούμας,  
Α. Βούλγαρης, Στ. Δοφίας, Ἀντ. Καρδούνης, Χρ. Καταγᾶς, Στ. Κον-  
τούρας, Εὐν. Κοντσουμέλας, Η. Καρφάκης, Κ. Μαριόδας, Α. Σενά-  
θης, Θ. Ποιλάκης, Ἀνδρ. Πολέμης, Ἐλ. Σάρδης, Βασ. Τυρῆς καὶ Β.  
Φραντζεσκίκης.

· Ή ἀτελής παράδοσις εἰδῶν καὶ ύλικῶν εἰς τὰ πλοῖα

Είς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κινεζουρήσεως» ἐδημοποιένθη ἀπόφασις τῶν ἑπουργῶν Οἰκονομικῶν, Ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Ναυτιλίας ἀρφώδοσα τοὺς δρους καὶ διατυπώσεις, βάσει τῶν δοτίων θύ ἐπιτρέπεται ἡ ἀτέλης εἰσαγωγὴ τὸν διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων χρηματοποιούμενών εἰδῶν, ὡς καὶ τὸν ἥλικον ἐπισενής αὐτῶν. Κατὰ τὸ ἥρθον 1, ἀπελλάσσονται τοιν τεσσαράκονδρον δασμὲν καὶ τὸν τούτοις παρεπομένων φόρον καὶ δικαιομάτων τὰ ἀζόλοιθα εἰδῆ, διάκις κατανάλοσκονται χρηματοποιούμενα διὰ τὰς ἀνάγκας (κίνησιν καὶ συντήρησιν) τῶν πλοίων, ἐφ' ὃν ἐφορτώθησαν: Γαύλανθαρες, ἀνθρωπῖται, πισσώνθαρες καὶ κόρη, δρυτῆ ἐν γένει ἔλαια, αἰγάλθαρτον πετρέλαιον καθεσίς, χρωματα πρὸς προστασίαν οιδηρῶν καὶ ξενίνων σταφῶν καὶ ισαλοχρώματα, ἐφόσον ἀνάλογο πρὸς τὰ ἀλλοιατα ποσθτεῖς ἐξ αὐτῶν δὲν παραγόνται ἐπὸ τῆς ἐγγωροῦ διαμηχανίας. «Υγαλούρωματα ἀντιδιαθροτικά καὶ ἀντιφυστακτικά εἰς κόσνιν ἢ πολτῶν μετὰ τῶν διαλυτικῶν αὐτῶν ὑγρῶν πρὸς χρωματισμὸν τῶν ὑψάλων τῶν πλοίων (περιλαμβανομένων καὶ τῶν εἰδικῶν ισαλοχρωμάτων (θορο - torring) πρὸς χρωματισμὸν τῶν ισάλων μερῶν). Ἀντιεξιδιωτικά χρώματα, ἵτοι μίνιον μολένδον, οιδήφον, ἀλουμινίον καὶ ἀνάλογα τούτων (μὴ περιλαμβανομένων τῶν ἔλαιοχρωμάτων καὶ τῶν ἀλαιοχρωμάτων πολυτελείας, ωτολινῶν, βερνικίων κ.λ.π.)» Ἀντιθεματικά καὶ μονοτοπικά χρώματα καὶ ἐπίπλασμα πρὸς προστασίαν οιδηρῶν μερῶν εἰς θερμάς περιοχάς τῶν σταφῶν, ἵτοι ἀσφαλτοῦχα χρώματα τέπον Νεόβιτου, Βιτονάστις, πιρίμαχος χρώματα, πολτὸς ἀμιάντου μαγγήσιτον καὶ τούτους ἀνάλογα. Ἰστιπάνα ἐξ λίνου, ιούτης ἢ βάμβακος διὰ τὴν ἀποκλειστικήν κατασκευὴν ιστίων, καθὼς καὶ μετάλλινα σύγματα, ἐφόσον δὲν κατασεράζονται τοιάτα ἐν Ἑλλάδι.

Κατά τὸ ἄρθρον 2, δικαιώνεται τῆς ἀνωτέρου ἀτελείας τὰ ἐπὸ Έλληνικὴν σημιαν πλοῖα, χωρητικότητος 10 κόρων καὶ ἄνω, καθὼς καὶ οὐδῆποτε ναυτηγήματα ἐνεργοῦντα ἢ προσφιλέστερα νὰ ἐνεργοῦν συνήθως θαλασσίως μεταφοράς προσβότων ἢ πραγμάτων, ἀλλειαν, ψυχούλλησην καὶ πλάσαιν ἐπὶ κέρδοι ναυτιλιανήν ἔργασιαν. Ἐπίσης τὰ θαλαμικά ἀνωνυχῖται (τουριστικά) ἡ θαλασσίων ἀθλητισμού πλοΐα ἢ πλοιάρια οἰασμάτην παραχωρίτητος. Τῆς ἀτελείας ἀπολαμβάνουν καὶ τὰ ξένα πλοῖα, ἐψόσον αἱ γό



Ταχεῖαι γραμμαὶ Ἀδριατικῆς καὶ Τυρρηνικῆς δι' Ἑλλάδα, Τουρκίαν, Βουλγαρίαν, Ρουμανίαν, Ἰταλικὰς Νήσους τοῦ Αἰγαίου, Αἴγυπτον, Συρίαν καὶ Μασσαλίαν διὰ πολυτελῶν πετρελαιοκινήτων πλοίων παρέχοντα εἰς τοὺς ταξειδιώτας πᾶσαν ἄνεσιν καὶ ἔξασφαλίζοντα εἰς αὐτοὺς ἀσφάλειαν καὶ ταχύτητα ταξειδίου.

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν ἀπευθυντέον εἰς τὸν  
Ποάκτωνας κ.κ. ΑΔΕΛΦΟΥΣ ΣΠΕΡΚΟ

ἐν ΠΕΙΡΑΙΕΙ  
Ακτὴ Τξελέπη  
1. 44. 027—44. 10

Ακτή Γελεπη  
Τηλ. 44.027-44.163

Tηλ. 44.027-44.163

ἐν ΑΘΗΝΑΙΣ  
Πανεπιστημίου  
Τμ. 22. 234—21.

Πανεπιστημίου 3  
Τελ. 22.234—21.501

ώς καὶ εἰς ὅλα τὰ Γραφεῖα Ταξειδίων Ἀθηνῶν καὶ Πειραιῶς.

φω, ὃν τὴν σημιαίαν φέρουν, ἐφαρμόζουν τὴν αὐτὴν μεταγείνοντιν διὰ τὰς Ἑλληνικὰ πλοῖα. Τὸ ἄρθρον 3 καυδοφίζει τὴν ἀμοδοτήτη τῶν τελωνείων δι’ ἀτελεῖς παραδόσεις, ὡς ἔξης: Διὰ τοὺς γαιάνθρωπας, ἀπαντά τὰ τελωνεία α΄ καὶ β΄ τάξεων καὶ τὰ τελωνεῖα γ΄ τάξεως Κέας καὶ Σίγρο. Διὰ τὸ ἀκάθητον πετρέλαιον καὶ τὰ ὄφυτάλαια, ἀπαντά τὰ τελωνεία α΄ καὶ β΄ τάξεως καὶ τὰ τελωνεῖα γ΄ τάξεως Σίγρος καὶ Υδρας. Διὰ τὰ ισιόπανα καὶ σφραγίδοσχονα, μόνον τὰ τελωνεῖα α΄ τάξεως.

Διὰ τοῦ 4ου ἄρρενος ὁρίζεται, ὅτι αἱ παραδιδόμεναι ἐξάστοτε εἰς τὰ πλοῖα ποσότητες δρυπτελών καὶ ἀγαθάφον πετρέλαιον δέον ν' ἀντιποσιπενόντων τάξ επιμανολογούμενας ἀνάγκας τῶν πλοίων δι' ἓν 15θμεφον η δι' ἓν ταξίδιον μετ' ἐπιστροφήν, προσκείμενον περὶ σφαῖν ἐπελεύντων ὡρισμένα δρομολόγια η ἔχοντας ὡρισμένην ἀφετηρίαν. Ποιὰ τις ἀνοχὴ ἐπιτέφεται δι' ἐπὶ πλέον ποσότητα, πρὸς ἀντιμετωπίσων τυχίων ἐν πλῷ γεγονότων. Τοῦ περιορισμοῦ τούτου ἔξαρσονται τὰ φροστῆγα η ἐπιβατηγὰ πλοία τὰ ἐπελεύντα πλόαις ἔξωτεροι καὶ τὰ ἀλευτικὰ, ἀτινα ἀλιεύοντας εἰς μειακρούμενάς θαλάσσας, ὀσάκις τὰ ἐπ' αὐτῶν φροτωνόμενα, οἷς ἄνω, εἴδοι, πρόσεται γά καταναλοῦσθεν ἐπέτοις τῶν Ἑλληνικῶν χωριῶν ἕδατον. Λί παραδιδόμεναι ποσότητες γωνιθάκους ἐπιτέφεται ν' ἀντιποσιπενόντων τάξ κατὰ τὴν κρίσιν τῶν πλοιοπτητῶν, πλούσιον ή πουτζόρον ἀνάγκας τῶν πλοίων, ἐνῷ τὰ χρόματα, ιστίοιςαν καὶ σχονία δέον γνα κατέπιπτον πάντοτε τάξ ἀμέσων πραγματικάς τῶν πλοίων ἀνάγκας.

Τά έπομενα τοία ἄρθρα καθορίζουν τά τῆς διαδικασίας τῆς ἀτέλους παραδόσεως. Ή ἀτέλεια διατικαποεῖται διὰ τῆς φορτώσεως ἐπὶ τῶν ἐνδιαφερομένων σκαφῶν, πιστοποεῖται δὲ εἰς τηρούμενον ἐφ' ἔκαστον πλοίου ἕδιον βιβλίον καταχωρίσεως τῶν οὗτοι παραλαμβανομένων τίδων καὶ ἥλικών.

Κατά τὸ δον ἄρθρον, εἰδὴ χαρακτηρίζουμενα ὡς «ὑλικὰ ἐπισκευῆς» θεωροῦνται τὰ ἀξόλοινα, ἐψόσον δημοια ἡ ἀναλόγον πρὸς τὰ ἀλλοιατὰ ἀντοχῆς δὲν παρίσχονται ἢ δὲν κατασκευάζονται ἐν Ἑλλάδι: α') Πάντα τὰ εἰδὴ καὶ ἐφόδια ἀγνωστούλιας, προσωριμίσεως καὶ φυσιολήξισεως. β') Εἴδη καὶ ἐψόδια χρησιμεύοντα διὰ τὸν φωτισμὸν, σήμαντον καὶ συνενόδοιον τὸν πλειόν. γ') Πομποὶ Μόρος, πλοικὰ φότα, σήματα, σηματόσχοινα, σακελλίδες σημάτων, σινεναὶ ἀσημάτων μεθ' ὅλων τῶν ἔξαρτημάτων των, μονοτήρες, γεννήτριαι, σινητήρες, μεταλλακτήρες, σινεπορευταὶ καὶ στήλαι ἀσημάτων, φαδιογνωνιόμετρα μετὰ τῶν ἔξαρτημάτων των, ἀκουστικαὶ κλπ. Ὡργαναὶ ἀσημάτων, σειρῖνες διώζηται, φωναγωγοί, τηλέγραφοι, κινδύνεοις καὶ φοιτειναὶ σφραγεναὶ ἐνδείξεως μεθ' ὅλων τῶν ἔξαρτημάτων καὶ πινακίνων αὐτῶν.

δ') Εἶδη καὶ ἐφόδια ἀφορῶντα τὴν καθαριότητα, ὑγεινὴν καὶ ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἐπιβαντόντων, ἵνα σολῆνες ἕδατος διὰ κάθε φρῆσιν σχετικὴν μὲ τὴν καθαριότητα καὶ ὑγεινὴν, καθὼς καὶ τὴν κατάθεσιν πυρός, ἀπάντα τὰ σωτηρία μέσα καὶ τὰ ἔξαρτήματα αὐτῶν, ἐν οἷς τύφωνι, πλώματι ἐξοφενδονίσεως φτεινὸν σημάτιον κινδύνου, γίτα Μαζάριον, ὥλικά ἐμφράξεως διαρροῶν, ἀντίλια πυρκαϊᾶς, πυροσβεστικὰ συσκενιά, πυριφαγοί ἐνδυμασία καὶ περιφεραλίαι, συσκενιά ἀποτόματον ἐνδεῖξες κινδύνου, κόδωνες καὶ ἡχητικά συσκενιά συναγερμοῖς<sup>1)</sup>. Κύρια προστητικοὶ μηχαναὶ, λέπτες, βοηθητικὰ μηχανήματα, μέρη ἔξαρτήματα αὐτῶν στ'<sup>2)</sup> Μηχανήματα καὶ ἔξαρτήματα καταστρόματος καὶ ναυαπολοίδων.<sup>3)</sup> Υλικά καὶ ἐργαλεῖα προσείσιον ἐπισκενῆς καὶ συντηρήσεως ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ ἀσύρμάτων.<sup>4)</sup> Υλικά καὶ ὄγαλεῖα διὰ τὴν πρόχειρον ἐπισκενῆν, συντήρησιν ἔξαρτήματων καταστρόματος καὶ ἔξαρτιας, ὡς καὶ διὰ τὸν καθαρισμὸν τημάτων. Καὶ θ'<sup>5)</sup> Υλικά ἐπισκενῆς σκοινῶν, μηχανῶν, λεβήτων καὶ μηχανημάτων. Τὰ ὥλικά ταῦτα χωρίζονται εἰς δύο κατηγορίας, εἰς μεταλλικά καὶ εἰς ξύλινα, αιθαλοῦστα δὲ λεπτομερέστα εἰς τὴν ἀπόστασιν.

Της ἀτελείας τῶν ὄλικῶν ἐπισκεψής δικαιοῦνται τὰ ὑπὸ τοῦ ωὗ ἄνω ἡθροὶ 2 ποιούμενα πλοιά. Ἐξαιροῦνται τὰ ἴστιούδρα, ἔστιο καὶ ἄν τυνοντα διὰ μηχανικῆς δυνάμεως (πλὴν τῶν θαλαμηγῶν γινώ), αἱ βι-  
ζούροι, οἱ πλιωτοὶ γηραιοί καὶ τὰ ἐν γένει πιθύρια ναυπηγήματα, ἀν-  
αρτήτως χωρητικότητας καὶ προσοτήριον τους δυνάμεως καὶ τὰ ὄλιεν-  
τα πλοιά. Λί άτελεῖς παραδόσεις τῶν πρὸς ἐπισκεψήν καὶ ἔξοπλι-  
μὲν ὄλικῶν είνει ἀρμόδια—κατὰ τὸ ἡθροὺς 10—τὰ τελονεία α' τάξεως,  
νῦν διὰ τὸν 11ον ἡθρὸν καθορίζεται ἐν λεπτομερεῖα καὶ ἡ διαδικασία τῆς  
τελονίας παραδόσεως. Τὸ 12ον ἡθρὸν καθορίζεται, ὅτι διὰ τὴν ἐξαγωγῆν  
τῆς τὴν ἔποιαν μερόν τοῦ σπάνιον, τῆς μηχανῆς καὶ τῶν λεβήτων ἐνός  
λιού πρὸς ἐπισκεψήν καὶ ἐπαναπολοθεῖσαν, ὃντελονοι οἱ διοικεῖται οἱ δι-

Ναυπηγήσεις

Αγοραπωλησία:

**A. ΛΟΥΖΗΣ LTD.**

II & I2 BURY STREET  
LONDON E.C. 3.

**Aίγανες ΑΙΓΑΙΟΝ ΙΔΡΥΜΑΤΑ**

**A. E. G. S. I. L.** N.

## ΙΠΡΟΣΩΗΟΣ ΣΝ ΕΛΛΑΣ ΒΕΡΝΙΚΩΣ

Σ. ΒΕΡΓΙΟΣ  
46, Μέγαρον Νικολούδη  
**ΑΘΗΝΑΙ**

## Άσφαλίσεις

'Ανθρακεύσεις

ευνυταί εργοστασίων έπισκεψών νά ίποβάλουν αίτησην εἰς τὴν τελωνειακήν ἀρχήν πρός παροχήν τῆς σχετικής ἀδείας. Η αίτησης προσαναγράφεται από τὸν πλοιαρχὸν, τὸν πράττοντα ἢ τὸν πλοιοκτήτην, συνοδεύεται δὲ καὶ ἀπὸ κοινὴν δῆμοιν εἰς διπλοῦν, περὶ τηρήσεως τῶν συναλλαγματικῶν διατυπώσεων. Εἰς τὴν αἴτησην δέονταν ἡ ἀναγράφωντα τὸ δύναμεπόνυμον καὶ ἡ ἰδιότης τοῦ αὐτούντος, ἡ ἐπωνυμία τοῦ ἐργοστασίου ἐπισκεψής καὶ ἡ τοποθεσία τῆς ἐγκαταστάσεώς του, τὸ δνομα καὶ ἡ σημαία τοῦ ἑπότε έπισκεψήν πλοίου, τὸ δύναμεπόνυμα τοῦ πλοιαρχοῦ καὶ τὸ πράκτιος ἡ πλοιοκτήτην, ἡ ἔκτασης, τὸ εἶδος καὶ ἡ πιθανή διάφρεια τῆς ἐπισκεψῆς, κοινὴ δῆμοις περὶ ἐπαναφορᾶς εἰς τὸ πλοῖον τῶν τεμαζίων ἡ πληρωμῆς τῶν δασμῶν καὶ φόρων, καθὼς καὶ τὰ τῶν κυρώσεων εἰς περιπτώσεις παραβάσεων,

Τὰ ἐπόμενα ἄρθρα καθορίζουν τὰ τοῦ τελωνειακοῦ ἐλέγχου τῆς ἐπισκεψῆς, ἐπαναφορᾶς εἰς τὸ πλοῖον τῶν τεμαζίων ἡ πληρωμῆς τῶν δασμῶν καὶ φόρων, καθὼς καὶ τὰ τῶν κυρώσεων εἰς περιπτώσεις παραβάσεων,

### Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων

Παρὰ τοῦ κ. Ἰω. Π. Γονλανδῆ ἡγοράσθησαν ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 45.000 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς Ρόπτεροντα, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαμενῇ, τὰ ἀδελφὰ 'Ολλανδικὰ φορτηγὰ «MIRACH» 3530 τ. γκρός, 2139 τ. νέτ καὶ 6367 τ. φορτίον καὶ «SIRRHAH» 3531 τ. γκρός, 2140 τ. νέτ καὶ 6424 τ. φορτίον, ἀμφότερα ναυπηγηθέντα εἰς Ρόπτεροντα τὸ 1917.

Ἐκαστὸν ἐξ ὀπῶν διαιτέται χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς χῆρα 350.000 π. π. καὶ διὰ δέματος 323.000 π. π., φέρει ἐν κατάστρῳ καὶ ἔχει διαιτάσεις μήκους 361.4 ποδῶν, πλάτους 49.9 καὶ κοίλου (βάθος) 22.1 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 34, μεσόστεγον 214 καὶ ἐπίστεγον 24 ποδῶν.

Αἱ μηχαναὶ τοῦ, 'Ολλανδικῆς κατασκευῆς καὶ δυνάμεως 310 ὄνομ. Ἐπιπλον, είναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 25'', 41'', 68'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλου 45'' ἵντσαν.

### Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Διετηρήθη καὶ κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ἀπριλίου ἡ σταθερότης εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταξειδιόμενῶν πλοίων, τὸ μὲν ἀλγό τῆς ἐλλείψεως προσφορᾶς, τὸ δὲ συνεπείᾳ τῆς ἡγιήσεως κωρυφωτότητος ἀπό Γερμανούς, Ἰταλούς καὶ Ἱάπωνας ἐφοπλιστάς, ἐν τινὶ δὲ μέτροι καὶ ἀπό Ἑλλήνας. Μολονότι δὲ ἐξεισθησαν πράξεις, χαρακτηριστικαὶ τῆς πορείας τῶν ἀξιῶν ἐν τούτοις βέβαιον είνει, ὅτι ἐπικρατεῖ τάσις ἀνατυμητική. Προσκύντει τοῦτο ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι σύλληψη προσφερθέντα πρὸς ἑδομάδων, ἀπεσύρθησαν τῆς ἀγορᾶς ἡ προσφέροντα εἰς ἥρηλότερου ἐπίπεδου τιμῶν. Ἡ σημειωμένη ἀναζωνήσης τῶν ναυάλων, ἀλλά κυρίως ἡ ἀπόφασις τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, ὅποις ἀγοράζει τὰ πρός ἐποιησην Βρετανικά φορτηγὰ πρὸς δημιουργίαν ἐφεδρικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἵσαν οἱ δύο κύριοι παράγοντες τῆς διετούσεως τῶν τιμῶν τῶν πλοίων. Γερμανοὶ ἐφοπλισταὶ ἤγόρασαν τέσσαρα Ἀγγλικὰ φορτηγά, ὡς γράφομεν καὶ εἰς ἔτεραν στήλην μαζ., καθὼς καὶ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΟΣΣΑΣ» ἀντὶ τιμῆς 34.500 λιρῶν. Ἐπολῆθη ἐξ ἄλλων τὸ φορτηγὸν «ΤΑΧΙΣ» εἰς Δωδεκανήσους ἐφοπλιστάς, ἐγγνώσθη δὲ καὶ ἡ πόλησης τοῦ ἀλλά «ΟΡΟΣ ΧΕΛΑΜΟΣ», ἀνεν δύος συγχριμένων λεπτομερειῶν. Ἕγοράσθησαν ἐξ ὄλων παρὰ τοῦ κ. Ἰω. Π. Γονλανδῆ ἀντὶ 45.000 λιρῶν τὰ ἀδελφὰ 'Ολλανδικὰ φορτηγὰ «Mirach» καὶ «Sirrah».

Αἱ κυριατέραι μεταξὺ ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστῶν ἀγοραπωλησίαι ἱσαν αἱ ἀκόλουθαι:

«ESSEX ENVOY» Ἀγγλικὸν μὲ δύο καταστόματα, 5210 τ. γκρός,

## ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

Τηλ. { ΑΘΗΝΑΙ      ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ      ΠΑΤΡΑΙ  
30.151 & 30.152    44.348 & 41.614    8-57

Γενικοὶ ἀντιπρόσωποι τῆς  
Hamburg - Amerika Line  
Norddeutscher Lloyd  
Hamburg-Sudamerikanische D.G.  
Woerman Line, Deutscher Ost-Afrika Line

Κατ' εὐθείαν φορτωτικὰ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ, ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ NOTION ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ—ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ.

Γενικοὶ Πράκτορες τῆς  
DEUTSCHE LEVANTE-LINIE

Ταχτικαὶ καὶ εὐθείαν ἀναγωρήσεις δι' ΑΜΒΕΡ-  
ΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ, ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ  
καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ.

“ΕΛΛΑΣ,,

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ—Τηλέφ. 30-153, 30-154

Ταξίδια·Έκδρομοι·Περιηγήσεις

8323 τ. φορτ. ναυτηρήσεως 1922 εἰς Δάντσιγ καὶ δύνισμα 24.5 ποδῶν ἐπολῆθη τοῦ Γερμανός ἀντὶ τιμῆς 34.000 λιρῶν.

«PECKHAM», «LALEHAM» καὶ «MEORHAM» Ἀγγλικά, ἐπολῆθησαν εἰς Γερμανικὴν ἐταρίμαν τοῦ Σεπτεμβρίου ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 75.000 λιρῶν, μὲ ἄμεσον παράδοσιν τὸ πρότον εἰς Ρούντσον, τὸ δεύτερον εἰς Είδονημάνοντ καὶ τὸ τρίτον εἰς Μάρτζεστερ. Τὸ «PECKHAM» (έκ «Ιωάννης Βάτης») μὲ ἐν κατάστρῳ αὐτὸν σύντομον σελέτεον ποδῶν είναι 4465 τ. γκρός, 8750 τ. φορτίον, μὲ ἔμφροστον δύνισμα 24.6 ποδῶν καὶ ναυτηρήσεως 1912, μὲ σερβέν τοῦ 1937. Εἰς τὸ παρελθόν είχε πολῆθη τὸ Δεσμέδειον τοῦ 1929 ἀντὶ 33.500 λιρῶν, τὸ Μάρτιον τοῦ 1937 ἀντὶ 30.000 λιρῶν καὶ τὸ Νοέμβριον τοῦ 1937 ἀντὶ 50.000 λιρῶν. Τὸ «LALEHAM» μὲ ἐν κατάστρῳ, είναι 4430 τ. γκρός, 7.300 τ. φορτίον, μὲ ἔμφροστον δύνισμα 23.8 ποδῶν καὶ ναυτηρήσεως 1916 μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1938. Τὸ αὐτὸν πλοίον είχε πολῆθη τὸ Ιανουάριον τοῦ 1938 ἀντὶ 38.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ἀφοῦ διῆλθε τὸ δύτερον No 2 «σερβέν» τοῦ.

«SALAMIS» Νορβηγικόν, μὲ ἐν κατάστρῳ, 1945 τ. γκρός, 3100 τ. φορτίον καὶ ναυτηρήσεως 1923, ἐπολῆθη εἰς Φινλανδούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ 20.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ὡς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται, μὲ λῆξαν τὸ σερβέν τοῦ.

«SIGNE» Σουηδικόν, σιδηρούν, μὲ ἐν κατάστρῳ, 1566 τ. γκρός, 2350 τ. φορτίον, ναυτηρήσεως 1882, μὲ τρίτον σερβέν No 3 τοῦ 1920 καὶ μὲ νέον θοητητὸν λέβητα τοῦ 1900, ἐπολῆθη εἰς ἑτέρους Σουηδούς ἐφοπλιστάς πρὸς περιατέφω ἐξειτάλλενσιν, ἀντὶ τιμῆς 122.500 Σουηδῶν λιρῶν κορωνῶν.

«THIXENDALE» δηξελοζίνητον Ἀγγλικὸν φορτηγόν, μὲ ἐν κατάστρῳ, 1092 τ. γκρός, 1680 τ. φορτίον, ναυτηρήσεως τὸ 1938 ἐν 'Ολλανδίᾳ, ἡγοράσθη ἀπό Πορτογάλους ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς γέρω τῶν 35.000 λιρῶν.

...

"Οσον ἀφορᾷ τὰς διαλέσιες παρέμειναν περιορισμένα, ἐπτὰ δὲ μόνον σκάφη ἐπωλήθησαν, συνολικῆς χωρητικότητος 25.594 τόννων γκρός. Οἱ Ιταλοὶ διαλέται ἐπανελθόντες εἰς τὴν ἀγορὰν, ἐπεδίωξαν νὰ ἔξασφαλίσουν χωρητικότητά τινα, ἥλθον δὲ εἰς διαταγματεύσεις καὶ μὲ "Ἑλλήνας ἐφοπλιστάς διὰ δύο σκάφη. Ή πάλιστις ἐμπατωθῆ τελικῶς, διότι ἀμφότερα

### Δοκιμάσατε τὰ χρώματα HEMPEL'S-MARINE-PAINTS Καὶ χρησιμοποιήσατε τα ΚΑΤΑΤΟΣΥΣΤΗΜΑ HEMPEL

Θέλετε ἔξασφαλίσῃ οίκονομικωτάτην  
συντήρησιν τῶν πλοίων σας καὶ  
ώραιοτάτην ἐμφάνισιν αὐτῶν.

**ΕΔΡΑ:** J. C. Hempel's Skibsfavre Fabrik  
Copenhagen, Denmark.

#### ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

Usines George Levis S.A. Vilvorde (near Antwerp) Belgium  
Wood Hempel Ltd. London, England.  
Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

#### ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ :

- 1) Captain N. B. Metaxas, 61, St Mary Axe, London, England.
- 2) «Intercontinentale», Πειραιεύς, Αθῆναι, Θεσσαλονίκη  
Τηλέφωνα ΠΕΙΡΑΙΩΣ: 44038-43023

ΑΠΟΘΗΚΑΙ χρωμάτων Hempel εἰς 57 διαφόρους λιμένας, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Πειραιῶς

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον καὶ χρῆμα  
χρησιμοποιούντες

#### HEMPEL'S - MARINE - PAINTS

TRADE



MARK

τὰ πλοῖα ἐπέτυχον ίκανοποιητικὴν ναῦλωσιν. Δι' ἔτερον Ἐλληνικὸν σκάφος 3000 τόννων γκρός (τοῦ 1897) προσεφέρθη τιμὴ 34<sup>6</sup> κατὰ τόννον γκρός, ἀλλὰ δὲν ἐγένετο ἀποδεκτή. Αἱ ἀναγγελθεῖσαι πολῆσεις ξένων σκαφῶν ἥσαν αἱ κατοτέρῳ: «Garryvale» Φινλανδικὸν (μὲ ζημίας) 4067 τ. γκρός (τοῦ 1907) καὶ «ATEA» 4109 τ. γκρός (τοῦ 1901) ἐπολῆθησαν εἰς ΑΓΓΛΟΥΣ ΔΙΑΛΥΤΑΣ, τὸ πρῶτον ἀντὶ 5275 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Τες καὶ τὸ δεύτερον ἐν δημιουργασίᾳ εἰς Ρούέν ἀντὶ 1.200.000 Γαλλικῶν φράγκων, πλέον 120.000 φρ. δι' ἔξοδα. ΒΕΛΓΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Γαλλικὸν δεξαιενόπλοιον «Omphale» 6477 τ. γκρός (τοῦ 1922) ἀντὶ 9750 λιρῶν, ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται μὲ ζημίας ἐξ ἐρημώσεως, ΙΝΑΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ ἐπιβατηργὸν «Argona» 4062 τ. γκρός (τοῦ 1912) ἀντὶ 91.000 φουτιών, ΚΙΝΕΖΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ «Ολλανδικὸν δεξαιενόπλοιον «Scopas» 5789 τ. γκρός (τοῦ 1921) μὲ παράδοσιν εἰς Συγκαποῦρην καὶ ΓΑΛΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Ἀγγλικὸν «Stanburgh» (μὲ ζημίας ἐρημώσεως) 1095 τ. γκρός (τοῦ 1912). Η τιμὴ πολῆσεως τῶν δύο τελευταίων σκαφῶν δὲν ἐγνώσθη.

## Ναυτικαὶ Δίκαι

### -Η εὐθύνη διὰ τὴν παροχὴν ιατρικῆς βοηθείας

Εἰς ὅλα τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα δὲν καταλέγεται, ὡς γνωστόν, μεταξὺ τοῦ πληρώματος των καὶ ιατρός, ἐνῷ προσεκμένου διὰ φροτηγά, ὅχι μόνον εἰναις ἄγωστος ἢ θέσις τοῦ ιατροῦ, ἀλλ' οὕτε καὶ πρόσωπον τι ἐπ' αὐτῶν ἐπάρχει κατέχον, ὅπωδήποτε, στοιχείωδες ιατρικάς γνώσεις ἢ ποιῶν τινὰ νοσοκομειακὴν εἰδίκευσιν. Ἐν ἀπονούριον ἐπομένων ιατροῦ ἐπιπλέουν εἰς τὸν πλοιαρχὸν τὰ καθήκοντα παροχῆς πρώτων βοηθειῶν, διότι ἐπίσης εἰς αὐτὸν ἀνάγοντα καὶ αἱ ἀρμοδιότητες τοῦ ληξιάρχου καὶ γενικῶς τοῦ καπιτανοῦ ἐπλοσώπου, δεδομένου, ὅτι τὸ πλοῖον θεωρεῖται ἐπέκτασις τοῦ ἔθνικοῦ ἐδάφους.

Ἐπειδὴ ἀριθμῶς εἰς τὸν πλοιαρχὸν ἐπιπλέουν αἱ εὐθύναι τῆς παροχῆς πρώτων βοηθειῶν, ἀπαρτεῖται εἰς πλείστας ναυτικάς χώρας διὰ τὴν κοριγήσην διπλώματος πλοιάρχου, νὰ κατέχῃ ὁ ἐπανήψιος πλοιαρχὸς ιατρικάς τινας γνώσεις, ἀκόμη καὶ στοιχείων κειρουργικῆς δεξιοτεχνίας, νὰ γνωστῇ τάς ληξιαρχικάς διατυπώσεων, ἀκόμη δὲ καὶ δρισμένους ἐκληπιστικούς καὶ τελετουργικούς τῆς θρησκείας του κανόνας. Κάθε διμος δικαιοδοσία καὶ καθήκοντα πλοιαρχοῦ δημιουργοῦν καὶ εὐθύνας, ἀπὸ δὲ τῆς πλευρᾶς ταύτης εἰναις ἐνδιαφέροντα νὰ γνωσθῇ πᾶς ὁ νόμος προσβλέπει εἰς τὰς φυσικὰς εὐθύνας, ἀνάλογας τῶν ἐκάστοτε περιπτώσεων.

Οὗτον μία καρία, ἀπεβάτη πλοίον τῆς γραμμῆς Νίκαιας — Κορσικῆς, ἐτραματίσθη εἰς τὴν γειρά, συνεπείᾳ πτώσεως τῆς ἀπὸ ἔνα ἀνάκλιντον τοῦ καταστρόματος. Ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ἐντοχεύει ιατρός ταῦς δὲ ἀναγκαιόντας πρώτας βοηθείας παρέσχεν ὁ πλοιαρχός. Υπέπεσεν διμος ὅτος εἰς ἔνα σφάλμα. Νομίζουν, ὅτι θὰ ἔξετελε πληροφόρητον τὰ ιατρικά του καθηκόντων ἔκαμεν ἐπερθολικὴν κροῦσιν διάματος ἰδίουν. Συνεπείᾳ τούτου ἐπεδεινώθη ἡ κατάστασις τοῦ διάματος, ὡς δὲν ἐπιβάτης μετὰ τὴν ἀποβίβασιν τῆς ἔχρειασθη νὰ ὑποστῆ κειρουργικὴν ἐπέμβασιν, μὲ ἀποτέλεσμα τὸν ἀκρωτηριασμὸν τοῦ ἀντίγειρος.

Ἡ ἐνδιαφερομένη ἐνήγαγε τὴν πλοιοκτήτην ἐταύριαν, τόσον δὲ τὸ Ἐμποροδίκειον τῆς Μασσαλίας, δύον καὶ τὸ Ἐρετεῖον τοῦ Αἴγα, ἀποδόσαντα τὸν ἀκρωτηριασμὸν εἰς τὴν γενομένην ὑπὸ τοῦ πλοιαρχοῦ κατάχοησιν διάματος ἰδίουν, καθώρισεν, ὅτι ὁ ἀκρωτηριασμὸς προηλθεν ἐξ ἀνικανότητος τοῦ πλοιαρχοῦ ἐν τῇ ἐνασκήσεις ἐν τῶν καθηκόντων του καὶ κατέδικασαν τὸν πλοιαρχὸν ἐταύριαν εἰς τὴν καταβολὴν ἀποζημίωσεως.

Τὸ ἀκρωτηριακὸν, πρὸ τοῦ ὅποιον ἦχθη ἡ ὑπόθεσις, ἐπεκύνωσε τὰς δύο προηγούμενας ἀποφάσεις καθορίσαν, ὅτι, ἀν καὶ εἶναι ἀναμφισθῆτος ἡ παραδοχὴ τῆς ἀνωτέρας δίας, κατὰ τὸν τραματισμὸν τῆς ἐπεβάτης, ἐν τούτοις ὁ ἀκρωτηριασμὸς ποὺ ἐπέστη ἀπὲν δὲν ἡδύνατο πάντως ν' ἀποδοῦῃ εἰς τὴν ἴδιαν, ἀλλ' εἰς τὴν χειροτέρευσιν τοῦ τραμάτου τῆς τὴν προειλθοῦσαν ἐν τῇ ἀνικανότητος τοῦ πλοιαρχοῦ εἰς τὴν ἐνάσκησην τούτων τῶν καθηκόντων του, τὰ ὅποια ὑπερχρεοῦτο ὅποιος νὰ γνωστεῖ καὶ

**GREEK SHIPPING AGENCY**  
(Grieksche Scheepvaart-Agentuur)  
SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON  
Telephones: 48722—46225

4 Raadhuisstraat  
AMSTERDAM C.

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE  
“KAIROU SITY,”

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ·ΤΟΝΝΩΝ 9.500

Τελείωσις ἀνακαινισθὲν μὲ σημαντικωτάτας βελτιώσεις ἀναχωρεῖ διὰ

**ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ** Παρασκευὴν 5 Μαΐου ὥρα 12 μεσημ.

**ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΧΑΪΦΑΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ** Σάββατον 13 Μαΐου ὥρα 12 μεσημ.

Δι' ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ἀπευθυντέον εἰς: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ  
Μέγαρον Βάτη, Πειραιᾶ, Τηλέφ. 43.027 καὶ εἰς τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

ἐν περιπτώσεις ἀνάγκης καλῶς νὰ ἐνασκῇ.

Μετὰ τὸν οὕτο γενόμενον καθορισμὸν τῆς εὐθύνης τοῦ πλοιάρχου, δημονοργεῖται — ἐν τῇ ονόμᾳ — ἀστικὴ εὐθύνη τῆς πλοιοκτητρίας ἐταφίας ἐναντὶ τῶν τρίτων ἐνδιαφερομένων διὰ τὰς πράξεις τοῦ πλοιάρχου της.

### -Τὰ Συμβόλαια αἱ ἀνθρακεύσεων εἰς ἐκτάκτους ἀνάγκας

Συνεπείᾳ εἰδικῶν τίνων κατὰ τὸ 1937 συνθηκῶν εἰχε τότε καταστῆ ἀδύνατον νὰ διατίθενται ἐπαρκεῖς ποσότητες γιανθράκων Οὐάλλας ἢ Ντόραμ πρὸς μεταφοράν εἰς τοὺς ἀνθρακευτικοὺς σταθμοὺς τοῦ ἔξωτεροκοῦ διὰ τὴν διατήσην ἰκανῶν ἀποθεμάτων, διναμένων νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τῶν ναυποτίοντων ἀποτοπίοιν. Οἱ προμηθευταὶ γιανθράκων, εἰνεργεύεται πρὸς ἀδύναμίας ν' ἀνταποκριθοῦν εἰς τὰς ἀποχερώσεις τῶν, ἐδίλησαν τότε εἰς τοὺς πελάτας τοὺς ἐφοπλιστὰς, ὅτι ἡ ἐπατακούσης ἐκ τῶν ἀνθρακευτικῶν σταθμῶν ζητήθηκε, ἀποβάνοντα ὅσημέρα διυσχερεῖσθαι νὰ ἴσχουποιηθῇ, λόγῳ τῆς αἰθητῆς ἐλλείψεως «μπαννερεζ», καθισταὶ εἰς αὐτοὺς ἀδύνατον τὴν ἔγχωρην μεταφοράν καὶ παράδοσιν ἐπαρκῶν ποσοτήτων εἰς τὰ ἀνθρακευτικά πλαίσια. Ήδη τοῖς συνθήκας αὐτὰς ὡς προμηθευταὶ διότι πολλοὶ νέοι εἶναι μεταφοροποιοί εἰσται γιανθράκων πρόστειν εἰς τοὺς πόλεις τοῦ οντοτόπου διότι συμβολαῖον, νὰ χρηγοῦν εἰς τὰ πλοία των, ἐν περιπτώσει ἀνάγκης, τὸ 1) τούλαζιστον τῆς αἰτουμένης ποσοτήτος εἰς τὴν τρέχουσαν τιμὴν τῶν γιανθράκων κατά τὴν ημέραν τῆς παραδοσίας.

Πάτετες σχεδὸν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐδέχθησαν τὴν πρότασιν, μερισοὶ διως διεργώντων, μια στέργοντες νὰ πληρώσουν τιμὴν ἐπὶ πλέον τῆς καθοριζούμενης εἰς τὰ συμβόλαια των. Εἰς τὸν διαφωνήσαντας ἐφοπλισταὶ πατελέγετο καὶ ἡ «Pool Shipping Co», ἡ οἵης ἐδέχθη νὰ πληρώσῃ 49 λιρας ἐπὶ πλέον διὰ γιανθράκας ἀνάγκης (emergency coal), παραδοθεντας εἰς τὸ ἀτομποιόν της «Stagpool» εἰς τὸ Γιβραλτάρ. Κατὰ Σεπτέμβριον τοῦ 1937 ἡ οἡρέστα εταιρία ἔχηται 200 τόνους γιανθράκων Σκωτίας, ἀλλ' ἡ «London Coal Co», τοῦ Γιβραλτάρ ἡ ηρήθη νὰ προμηθεύσῃ πλέον τῶν 213 τοῦ ποσοῦ τοῦτον εἰς τὴν τιμὴν τῶν συμβολαίων, γαραγήρισσα τὸ ἐπόλιον ὡς «γιανθράκας ἀνάγκης καὶ ητήσασα ἐπὶ πλέον τιμὴν 49 λιρῶν ἐν συνδόλῳ. Τὴν διαφορὰν ταῦτην κατέβαλεν ἡ πλοιοκτήτηα ἐταιρία καὶ εἶτα ἐπεδίωξε δικαιοτικῶν τὴν ἐπιστροφήν της.

Οἱ ἐναγόμενοι προμηθευταὶ ἐστήριξαν τὰς ἀποφέρεις διότι τοῦ πολούνθουν δύο πολλοί των συμβολαίων των:

«...Εἰς περίπτωσιν οἰσοδίποτε λόγων η αἰτίου, ὑπεράνω τῆς θελήσεως τῶν πολητῶν η καὶ προμηθευτῶν, οἰασδήποτε φύσεως καὶ ἀνεξαρτήτως τοῦ χρόνου, καθ' ὃν θὰ ἐλέμβανε κώδαν..., ἐξ οὐ ηθελε παρεμποδισθῇ η προμηθεία... ἀπάντων η οἰσοδήποτε μέρους η καὶ πειριστέρων ἐκ τῶν διὰ τὸν παρόντος συμβολαίου καθοριζούμενων γιανθράκων..., η διὰ τὴν οἱαλήη λειτούργιαν τοῦ συμβολαίου τοῦτον, θὰ δικαιοῦνται οἱ ποληταὶ πολλοὶ πομπήσανται ν' ἀπαλλάσσωνται πανὸν τῶν ἐποχερώσεων των, πολλοὶ πομπήσανται ν' ἀπορρίψουν τοῦν, διαφορούσης τῆς συνεχίσεως παντὸς αἰτίου η λόγου η καὶ τῶν ἐξ αὐτῶν ἀπορρίψουνται ἐπιδόσεων, ἐπιτός ἀν τὸ παρὸν συμβολαίουν ηθελε τροποποιηθῇ δι' ἀμοιβαῖς συμφωνίας».

Ἐτς τὸ σπεττικὸν τῆς ἀποφάσεως τοῦ διοικητῆς Branson ἀνέφερε τὸν ισχυρισμὸν τῶν ἐναγόμενων, ὅτι δηλαδὴ συμφώνως πρὸς τὸ ἀληθές πνεῦμα τοῦ συμβολαίου δόρος ἐξαρέσεως ἐτίθετο εἰς ἐφαρμογὴν μόνων.

**ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΒΑΚΑΤΟΣ**

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ - ΒΟΛΟΣ

Τηλεγραφήματα: ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ: Νικήτα 20-Τηλ. 45600  
Πειραιῶς: Βάκατον, Νικήτα 20 ΒΟΛΟΣ: Παραλία » 6-84  
Βόλου: Ιωάν. Βάκατον, Βόλον

Ἐκτελοῦνται Ναυλώσεις καὶ Πρακτορεύσεις Ἀτμοπλοίων Ναυλώσεις πετρελαιοκινήτων ίστιοφόρων. Παραλαβαὶ καὶ ἀποστολαὶ ἐμπορευμάτων. Τροφοδοσίαι ἀτμοπλοίων (σιγάρα Τράνκιτο). Παρέχεται πάσα πληροφορία δι' ἐκφρωτικά. Ἄναλαμβάνονται πρακτορεύσεις ἀτμοπλοίων δι' ολούς τοὺς Λιμένας τῆς Ελλάδος.

νον, έλαν άπειδεικνύετο, διότι οι πωληταί ενέργουσαν έναν άδυναμιά νά λάβουν δραστικά μέτρα, διά ότι άποφύγουν την έπιδρασην ήτης διμαλής λειτουργίας της έργασίας τουν. Είτε τὸν ισχυρισμὸν αὐτὸν ἀντέτειναν οἱ ἐναγόμενοι, διότι κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ 1937 ἐπεργάτησαν ἔκτακτοι τινὲς συνθῆκαι, αἵτινες κατέτησαν αὐδίνατον τὴν ἔξαρσίαν παρ' αὐτῶν τῶν ἀναγκαιωνούσων ποσοτήτων γιανθρώπων, εἰτε τῷπον ὥστε παρεκπλήθη ἡ κανονικὴ λειτουργία τῶν συμβαλίων τον.

Περατέων ὁ λόρδος Branson, ἀπὸν ἐμημόνευσε τὴν μέθοδον, τὴν ὄποιαν ἔχρησιμοποίησαν οἱ κ. z. Lambert Brothers διὰ τὴν ἐκτίμησιν τῶν ἀπαιτούμενων ποσοτήτων γιανθρώπων εἰς τὸν σταθμὸν τοῦ Γιβραλτάρ, ἐτοίσιεν, ὅτι κατὰ τὴν γνώμην τοῦ δὲν ἀπῆρον δηνατή μέσα, βάσει τῶν ὅποιων εἰς προμηθευτῆς θὰ ἡδύνατο νὰ προσκομισθῇ ἐπαρχίων καὶ τὰς ἀναγκαιωτὰς διὰ τὸ ἐπάμενον ἔτος ποσοτήτας γιανθρώπων δι' ἓνα σταθμόν, οὔτε δέναν νὰ προΐδῃ τὰς συνθῆκας ποι ἐπεργάτησαν τὸ 1937. Τὰ ἀποθέματα ἐνὸς σταθμοῦ προβλέπονται συνήθως κατὰ μέσον ὅρον, βάσει τῶν στατιστικῶν, τῶν ἐπὶ τῆς ἔργασίας δεδομένων καὶ τῶν πιθανοτήτων δι' ἓνα καλύτερον ἢ χειρότερον ἔτος.

'Ελαν— κατὰ τὸν λόρδον δικαστὴν — ἡτο ὅρος ὁ ἰσχυρισμὸς τῶν ἐναγόντων, θὰ ἔσημανε τοῦτο, ὅτι κάθε πωλητὴς, δηνάμει τοῦ προμηθευτοῦ συμβολαῖον, θὰ ἔπειτε — ἀν ἡτο δέναος, ὅτι δὲν θὰ τῷ ἔχρησιμενεν εἰς τίποτε ὁ περὶ ἔξαρσέων ὅρος — νὰ συνάπτῃ συμβόλαια διὰ τὴν μεγίστην ποσότητα γιανθρώπων, ποι θὰ ἡδύνατο νὰ ζητηθῇ παρ' οἰνδήποτε τὸν ἐπ' αὐτοῦ ἀνεψιδιαζόμενον σκαφαν. Τοιούτον τὸ δηναος θὰ ἡτο ἀντίθετον πρὸς τὰς ἐμπορικὰς συνθῆκας τῆς ἔργασίας.

Οἱ ἐνάγοντες ἰσχυρισμοὺς παραλλήλως, ὅτι ὁ ὅρος περὶ ἔξαρσέων δὲν ἀπετέλει στημένον ὑπὲρ τῶν ἐναγόμενων, δεδομένων ὅτι ἡ σπάνις γιανθρώπων εἰλέ πανύει ἀπὸ μαρσοῦ, ποὶ η ζητηθῇ ποσότης τὸν 200 τόνων. Οἱ ἐναγόμενοι δηναοις ἐθνασίθησαν ἐπὶ τῶν λέπαιν, καθ' ἡς αἱ δηνάμει τοῦ συμβολαῖον ἴστροφεώσεις τῶν ἀνετέλλοντο «διαμαύρωσης τῆς συνεχίσεως οἰνδήποτε τοιούτων αἴτιον ἡ λόργον ἡ λόργον ἡ τὸν ἐξ αὐτῶν ἀπορρεούσων συνεπιών». 'Ο λόρδος Branson δὲν ἡδύνατο νὰ ποτεύσῃ εἰς, τὴν ἀθαίρετον ἐρμηνείαν τοῦ ὅρου περὶ ἔξαρσέων, καθ' ἡν δηλαδη, εὐθὺς ὡς ἔπανεν ἡ σπάνις, θὰ ἔπανεν ἴγριστάμενα καὶ τὰ μέτρα, ποὺ είχον ληφθῆ πρὸς ἀντιμετώπισην της. Τὸ ἀληθές εἶνε ἀπὸ τῆς ἐμπορικῆς πλευρᾶς, ὅτι ἡ ἀρσος μᾶς ἐλλείψεων διατηρεῖ ἐπὶ τινὰ χρόνον τὰς ἀρχικὰς της συνεπειας. 'Η ἀπόφασις συνεπῶς ἐξεδοθῇ ὑπὲρ τῶν ἐναγόμενων, μὲ τὴν παρατήσην μάλιστα τοῦ δικαστοῦ, ὅτι ὁ ἀνθρακευτικὸς σταθμὸς θὰ ἡδύνατο νὰ καρπωθῇ ὀφέλη ἐπὶ τῆς ἀναστολῆς τῶν συμβολαίων του, ἐνῷ εἰς τὴν προκειμένην περιπτωτικὴν ἐπομήνεον οὗτος τὰ 2/3 τῆς ζητηθείσης ποσοτήτος εἰς τὴν ἀρχικὴν μικροτέραν τιμὴν.

## Άτυχήματα εἰς Έλληνικὰ πλοῖα

**«ΧΛΟΗ»:** Περατῶσαν τὰς ἐποικεύσεις τον εἰς Μάλταν καὶ ἐπιθεωρήθην ἔλαβε πιστοποιητικὸν τανσιπλοίας καὶ ἀπέλευσε δι' Ἰνδίας πρὸς φρότωσιν.

**«ΕΛΕΓΚΩ Λ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ»:** Ήμινθισμένον, κατόπιν προσκρούσεως

ἐπὶ δραχώδους ὑφάλου εἰς Ντακάρ καὶ ἀποιεῖται 300 μέτρα ΝΑ τῆς θέσης Almadies τοῦ ἀρχωτηρίου Verde, ὡς ἀνεγράφαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχός μας. Παρὰ τὸ νανάγονταν τὰ ναναγωστικὰ «ΑΒΕΠΠ.Ε. Νο 82 καὶ «NORA», ἀπένα διεπίστωσαν, ὅτι τὸ σάφως δεινώνει εἰς τὸ μέσον τὰ πρώτα σημεῖα θραύσεων. Οἱ ισχυρὸς κυματισμὸς προκαλεῖ διαρκῶς καὶ νέας ζημίας εἰς τὸ σκάφος, διεργάζεται διαλυόμενον. Οἱ ναναγωστοι ἔχαρακτησαν τὸ πλοῖον καὶ τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τοῦ φορτίου του δις «όλικην ἀπόλειαν». Τὰ στεγανὰ προσαρά τέτη, ἥδη διαρρέον.

(Ἀπρ. 13—21)

**«ΒΙΝΤΣΕΝΤΣΙΑ»:** Μετέ πρόχειρον ἐπιθεώρησιν τον εἰς Βραζαλλαν ἐξηρευθησαν βλάβαι τινὲς εἰς τὸ πηδάλιον καὶ ἔλαφον ζημία εἰς τὰς μηνανάς. Αὔτως ἔξετάσαντες τὰ ὑπαλλα δὲν ἀνεψιον ἀξιολόγους ζημιας. Διετάχθη ἡ ἐκφότωσις, προειμένου νὰ δεξαμενισθῇ τὸ πλοῖον εἰς Γαλάταιος πρὸς διενεργήσειν τῶν ὑποδειγμάτων ἐποικεύσεων.

(Ἀπρ. 14—18)

**«ΕΛΛΗΝΙΣΣ»:** Διαρκούσης πυρηνῆς ὡμίλης προσέρχονται τὸ πλοῖον εἰς Θαλασσοπούλαν, λόγῳ δὲ εἰσθῆσης ὑδάτων ἡγαγάσθη ὁ πλοίαρχος τοῦ προσαράξῃ εἰς ἀσφαλῆ ἀμμώδη θέσιν τῆς Θάσου. Διὰ τὴν ναναγωσίαν ἐπεγράφει συμβόλαιον τύπου «Λόιδη» μὲ τὸ σπεῖσαν ἐπὶ τόπον ναναγωστικὸν «Μίμητ». Κατόπιν συντόνου προσπαθείας τὸ πλοῖον ἀνεύλογη καὶ ἡγυροδούλησεν εἰς ἀσφαλῆ θέσιν, ἔνθα καὶ ἔξετέλεσε τὰς ἀπαρατήτους προσωρινάς προσεκτίνεις τοῦ ταξιδίου του.

(Ἀπρ. 15—17)

**«ΓΡΗΓΟΡΙΟΣ Κ. Ι.Π.»:** Προερχόμενον εἰς Πατρῶν κατέπλευσεν εἰς Αμερίσαν. Κατὰ τὸ πλοῖον τον συνήτησης σφραγιστάτην θαλασσοταραχήν, ἀνηρηγήσαν δὲ μερικά βαρέλια ἐπ τοῦ φορτίου τοῦ εὑρισκομένου ἐπὶ τοι καταστρόματό του.

(Ἀπρ. 16)

**«ΚΕ·Ι·Π. ΚΟΡΣΩ»:** Μὲ φορτίον ζαχάρων δι' Ἀγγλίαν ἐπέστη ζημίας ἐπὶ προσαράξῃ εἰς Νονέτας. Οἱ ἐπιθεώρητης ὑπέδειξε τὰς δεσμοὺς ἐποκενάς, τὸ δὲ σκάφος ἐπιθεωρήθη ἐκ νέου μετά τὴν ἐκτέλεση τον Ελαβε πιστοποιητικὸν τανσιπλοίας καὶ ἀνεψιώσης διὰ τὸ προστιμόν του.

(Ἀπρ. 13—19)

**«ΔΑΦΝΗ»:** Αποπλέοντες Τερνέουζεν προσέκρουσεν ἐπὶ γερανοῦ παρὰ τὸ κορτίδιον καὶ τῷ προνέζηντος βλάβαις τινάς. Ζημίας μικράς ἐπέστη καὶ τὸ πλοῖον, ἀλλ ἐξηρολούθησε τὸν πλοῦν του.

(Ἀπρ. 19)

**«ΜΕΜΑΣ»:** Κατενθυμόμενον κενὸν ἔξ Ερημάρεως δι' Ἐρημάρεως πρὸς φρότωσιν γιανθρώπων προσέρχονται ἐπὶ τινὸς ὑδατοφράτων τῆς διώρυγος Κιέλου, εἰς τὸν διόπιον καὶ προσκάλεσε ζημίας τινάς. Τὸ φροτήγον μὴ ὑποστάν ζημίας ἐξηρολούθησε τὸ ταξίδιόν του.

(Ἀπρ. 19)

**«ΟΡΟΣ ΚΙΘΑΙΡΩΝ»:** Καθ' ὃν χρόνον ἡτο ἡγυροδούλημένον εἰς τὰ ἀνακτὰ τοῦ Σάντα Φέ, ἐν ἀναμονῇ εἰσόδου τον εἰς τὸν λιμένα πρὸς φρότωσιν, ἐπέστη ζημίας τινάς ἐπὶ προσφρούσεως ἐπὶ αὐτοῦ μᾶς φροτήγοδος. Τὸ φροντικὸν «LAFFE» πατήσατο τὸν ποταμὸν φροντικὸν διὸ φροτήγας, τὸ δὲ σογιόν φροντικήσεος ἐλθόντο εἰς ἐπαφήν μὲ τὴν ἀλλοι τῆς ποντισμένης ἀγκύρας τοῦ φροτήγον, προεκάλεσεν ισχυρὸν πρόσφροντον τῆς δευτέρας φροτήγοδος ἐπὶ τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς τοῦ ἀλ «Ορος Κιθαίρων». "Ενα θλασμα ἐβλάβη σοβαρῶς, διετάχθη δὲ ἡ ἐποικεύη του.

(Ἀπρ. 20—22)

## ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ (ΣΥΝ.Π.Ε.)

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΓΚΡΙΘΕΙΣ ΔΙΑ ΤΗΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 52405 ΑΠΟΦΑΣΕΩΣ ΥΦΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 16560 ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΣΤΗΡΙΖΟΜΕΝΗΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΠΟ 18)2/38 ΑΠΟΦΑΣΙΝ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

**ΚΛΑΣΙΣ Α.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ**

**ΚΛΑΣΙΣ Β'. ΕΥΘΥΝΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΡΧΩΝ & ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ**

**ΚΛΑΣΙΣ Γ.' ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ**

**ΚΛΑΣΙΣ Δ.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ**

Διὰ πληροφορίας καὶ ἐγγραφὰς ἀπευδυντέον εἰς τοὺς Γεν. Πράκτυρας:

**“ΒΑΛΚΑΝΙΚΗΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ,, ΑΝ. ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΤ.**

Τηλ. Διεύθυνσις: "ΦΙΛΙΣΣΙΑ,,

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8, ΠΕΙΡΑΙΑ

## Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Παρὰ τὴν συνεχιζομένην ἀνομαλίαν εἰς τὸν διεθνῆ πολιτικὸν δρίγοντα, αἰσθητὸς ἡσηρότερος ὑπῆρξεν ὁ τόνος τῆς γανλαγορᾶς καθ' ὅλον τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ἀπριλίου, λόγῳ κυρίως τῆς εὐφυτέρας κινήσεως τῆς σταγορᾶς, ητὶς δημοσίου ἀμφιβολού εἶναι ἂν θὰ συνεχισθῇ. Σήτησις χωρητικότητος ἐσπειρισμού ὅσι μόνον ἀπὸ τὸ Πλέιτ, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἔτερα κεντρα φορτώσεων, οἱ δὲ ναῦλοι — συντελούντων καὶ τῶν πολεμικῶν ἀσφαλιστῶν — ἃ δὲν ἐνεφάνισαν ἀξιόλογον βελτιώσιν, πάντος δημοσίας πορείαν σταθερῶς ὑψωτικοῖ. "Ελλειψις κυρίως τοννᾶς ἐγγὺς ἡμερομηνίων σημειοῦνται εἰς πλείστας ἀγορᾶς. "Η σπουδωτέρα ἡργασία περιστράφη εἰς τὴν ἀγορᾶν τοῦ Πλέιτ, ητὶς ἐγνώσισεν ἡμέρας κινήσεως, παρομοίας πορείας τῶν καλῶν περιόδου τοῦ 1937. "Ο κύριος ὄγκος τῶν ναῦλωσεων ἀνεφέρετο εἰς σκάφη ἔτοιμα καὶ πλησιεστέρων ἡμερομηνιῶν, ἐπεξετάθη ὅμως καὶ δὶ' ὅλας τὰς θέσεις μέχρις Ἰουνίου — Ἰουλίου, ἕτι δὲ καὶ Ἀγριόντον. Οὕτως, ἡ ἀγορᾶ τῆς Ἀργεντινῆς δύναται τις νὰ εἴτη, διὸ ἐξεγιάνθη πλήρως, διότι μέχρι τοῦ τέλους Ἀπριλίου τὰ ἔτοιμα σκάφη ἐναντίωσαν, τὸ δὲ ὑπὸ προσφορῶν τοννᾶς μέχρι τῶν ἀρχῶν Ἰουνίου μούλις περιλαμβάνει ἥδη 25 ἔως 30 πλοῖα. Τὸ γεγονός αὐτὸν ἀκριβῶς ἐπεργάσεσθαι τὴν «Διοικητικὴν Ἐπιφορτὴν» ἀποφασίσῃ τὴν ἐλευθέραν κάθηδραν εἰς τὸ Πλέιτ κενῶν πλοίων, δυναμένων νὰ δώσουν ἡμερομηνίαν φορτώσεως μέχρι τῆς 30ῆς Ἰουνίου.

Ἡ τοιαύτη κατάστασις τῆς ἀγορᾶς φυσικὸν ἦταν νὰ προκαλέσῃ τὴν πληροφορίαν ναῦλων ἐπέρ τὸ «σοχεδίου», μέχρις 1) — διὰ τέλη Ἰουνίου, 1) δὶ' ἀρχῆς καὶ πλέον τὸν 2) — διὰ τὰς ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας, ἀναλόγως μεγέθους πλοίων. "Αν ἡ ζήτησις συνεχισθῇ, προβλέπεται δῆτι καὶ τὸ «πρέμιου» θέλει αἰξηθῆ ἀισθητός. "Εσημειώθη ἡμέρα εἰς τὸ «Baltic», καθ' ἣν οἱ φορτωταὶ ἐκλεισσον δεκάδα ὀλην σκαφῶν, ἢν δὲ ἐσημειώθη καὶ τοιά τις ἀντιδραστικές εἰς τὰς ναῦλωσεις, σφεῦλετο τοῦτο εἰς τὴν ἐπιφύλαξιν τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὰς ὑφοχάς, αἵτινες παρημοδίζονται τὰς ἐν Ἀργεντινῇ φορτώσεις ἀραβούσιτον. "Απὸ τὴν Βραζιλίαν ἔξι ἀλλον διετρόφηθή μία καλὴ ζήτησις τοννᾶς διὰ μεταλλεύματα ἐξ Ρίου Ἰανέσιον, ἡ προσφερούμενη ὅμως τιμὴ τῶν 13) — φίδεν ἐκρίνετο ἐλκυστική.

Απὸ τὴν Βόρη, "Αμερικήν καλὴ ὑπῆρξεν ἡ κίνησις διὰ παλαιοσίδηρο, ἐπλόρωντο δὲ ἀπὸ Νόρδεργον γεντῖς δολ., 6 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν «γυροστέρημ» καὶ διὰ τέσσαρας λιμένας Ἰαπωνίας 20)6, Μάϊον — Ἰουνίου. "Οσον ἀφορᾷ τὰ σιτηρά, μικρά τις κίνησις παρετηρήθη ἀπὸ Κόλπου, βάσει τῶν νέων τιμῶν τοῦ «σοχεδίου» διὰ Μάϊον, ἐνῷ αἱ Ἱαργάρεις Κούβας παρέμειναν ἥσυχοι. "Επιληρώνοντο 16)6 ἀπὸ Κούβαν δὶ' Ἀγγλίαν, ἡ αὐτὴ δὲ τιμὴ καὶ ἀπὸ Σάντα Ντομέγκο (μικρὸν σκάφος) δὶ' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. "Ο 'Αγιος Λαυρέντιος ἥρξεσθαι σημειώνων ἀριστὴν ἡσηρότητα, σκάφη δέ τινα ἐκλεισθησαν διὰ Μάϊον εἰς τὰς τιμὰς τοῦ «σοχεδίου» καὶ ζητεῖται περιστέρα χωρητικότης δὶ' Ἰουνίου. Δύο μέτρια στάθμη, ἐν Ἀγγλίαν καὶ ἐν Ἑλληνικὸν, ἐκλεισθησαν ἐξ Μόντρεαλ, δὶ' Ἐλλάδα, Μάϊον Ἰουνίου. "Ο Βόρειος Ελληνικὸς μὲ ιαννοτοιχικάς προσφερούμενας τιμάς ἔως 27) — φίδεν δὶ' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας καὶ μὲ τάσιν περιστέρων αἰχνήσεως. Ζήτησις ἐπήρχετο τόσον διὰ τὴν "Απὸ Ἀνατολήν (ἀπὸ Πόρτλαντ διὰ Σαγκάην — Τάκον Μπάρ), δύον καὶ δὶ' Ἐνδόποντ.

Οἱ πέραν τοῦ Σονέζ τομεῖς ἀνεν γενικωτέρον ἐνδιαφέροντος. Οἱ φορτωταὶ τῆς Αἰστραλίας ἐκλεισσον σκάφη τινὰ μὲ ὄψιν κυρίως διὰ λιμένας τῆς "Απὸ Ἀνατολής, ἐνῷ πάντες οἱ λοιποὶ τομεῖς δὲν ἐνεφάνισαν ἡσηρότητας κινήσεως, λόγῳ τῶν ζητούμενων ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν ὑψηλοτέρων ναῦλων. "Απὸ Σαγκάην (δρυζαν) ἐπιληρώθη ἡ βελτιωμένη τιμὴ τῶν 28) — (μέσον Σονέζ), Μάϊον καὶ 26)6 (μέσοφ Ἀροφτηρίου), Ἰουνίου. Διὰ «σόγιας» Μαντζονίας ἐκλεισθῇ ἐν σκάφος εἰς τὴν χαμηλὴν τιμὴν τῶν 24) — (διὰ τιμῆς φορτίου 25) — σελ.) διὰ Ρόττερνταμ — Αμερικήν, Μάϊον, δὲν προβλέπεται ὅμως, διὸ θὰ δημηνθοῦν οἱ ναῦλωται νὰ ἐπαναλάβουν τὴν τιμὴν ταύτην εἰς ἐπομένην ναῦλωσιν. "Ηδη είναι προτιμουμένοι νὰ πληρώσουν 26) —. Διὶ ἐλασσόφορους Ἰνδῶν ἐκυπλούσσοντας περιστέρεται διαταγαῖ, μετὰ δυοσολίας ὅμως ἐξεγρίσκετο χωρητικότης διότι οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπεδίωκον βελτιωμένους ναῦλους, ἐνῷ οἱ ναῦλωται προσέφερον 25)3 ἀπὸ Δυτ. ἀπτήν καὶ 27)9 ἀπὸ Μαντζούς δὶ' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Μάϊον — Ἰουνίου. "Απὸ Νότ. Αμερικὴν ἐπληρώνοντο 17) — σελλίνια (ἀραβούσιτον) δὶ' Ἀγγλίαν, Μάϊον, καὶ ἀπὸ Ντωνουπάν (μεταλλεύματα) σελ. 12)9 φίδεν διὰ Ρόττερνταμ, Ἰουνίου καὶ 16) — διὰ Μίδδλεσεπτρό (στοιχον σκάφος). "Εξ Ἀλεξανδρείας (ἄλας) δὶ' Ἰαπωνίαν σελ. 16) —.

"Η Μεσόγειος ἐπέδειξε σταθεράν, διποδήποτε, κατάστασιν. "Η Μάϊον Θάλασσα δὲν ἐνυπλοφόρησε διατάξις διὰ σητηρά, είχεν δημοσίαν συνήθη ἡργασίαν δὶ' ἔτερα φορτίου. Οὕτως, ἐπληρώθησαν διὰ Δανίαν (ἔλασθοροι) σελ. 14)9, ἐξ Μαριουπόλεως (γιανάθρακες) δὶ' Ἕνοι. Πόλιτείας 11)3 καὶ ἐξ Πότι (μεταλλεύματα) σελ. 10)3 διὰ Βουλγαρίαν καὶ 11) διὰ Γροττεπούργη. "Ο Δούναβης ἥσυχος, εἰς δονομαστικὴν τιμὴν τῶν 17) — δὶ' Ἀγγλίαν. "Εκ Κωνστάντζης — Βάροντς, Μπονγκάς ἐπληρώνοντο 13)6 δὶ' Αμερικήν διὰ Ρόττερνταμ, λέγεται δὲ δῆτι θὰ προσύνη προσεχῶς μία καλὴ ἡργασία ἐξ Ρουμανίας, λόγῳ τῆς ἀγορᾶς ὑπὸ τῆς Γαλλίας 150.000 τόννων Ρουμανικοῦ σίτου. "Εξ Ἀλεξανδρείας (βαμβακόσποροι) διὰ Χούλι 11) — τοὺς 60 κ.π.

Διὰ Μεσογειακὰ μεταλλεύματα οἱ ναῦλοι ὑπῆρξαν σταθεροί. "Επλη-

**PIETER SCHOEN & ZOON, LTD.**

ZAANDAM, Holland.

Οίκος ιδρυθεὶς τῷ 1722.

Κατασκευασταὶ τῶν ἀνωτάτης ποιότητος ναυτικῶν χωμάτων, λινελαίων καὶ βεργικίων "LILY".

Προμηθευταὶ τοῦ Ολλανδικοῦ Βασιλικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ πολλῶν ξένων ναυτικῶν ἑταῖρων.

ΑΠΕΥΘΥΝΩΝΤΕ ΛΙΜΑΣ & ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

ρώνοντο ἐξ Σφάξ 15) — ἔως 16) — διὰ Νέαν Ζηλανδίαν, μὲ 1) — φόρτωσιν καὶ ἐλευθ. ἐξφροτωτικῶν, ἀπὸ Στρατῶν 8)3 διὰ Βλαάφορτον, ἐξ Πειραιῶς 9) — δὶ' Ἑμεδεν, ἀπὸ Αὔ Γρούλεττ 6)3 διὰ Ρόττερνταμ, ἐξ Ἀλεξανδρείας 8)9 διὰ Μίδδλεσεπτρό, ἐξ Χονέλιας 10)6 δὶ' Ἀργεντόσσαν καὶ ἐξ Μπόνας 6)1½ διὰ Ρόττερνταμ.

Μία ἔξωφετικῶς καλὴ ἡργασία ἐσημειώθη εἰς τοὺς γιανάθρακας διὰ Μεσογειακούς προσφιλιούς. "Απεδίδετο τοῦτο εἰς τὰ ὑψηλὰ πολεμικὰ ἀσφάλιστρα, κινόις ὅμως εἰς τὴν ἀπόφασιν τῆς Αίγυπτιας κινητήσεως νὰ δημιουργήσῃ ἐπάρκη ἀποθέματα, λόγῳ τῶν ἀνησυχιῶν δι' ἐνδεχόμενον πόλεμον. "Επῆλθεν ἐξ τούτου ζήτησις ψωφιτικότητος, ἡ οποία δινοκόλως θὰ ἡδύνατο νὰ ἔξενη ἡργασίαν ἐπιστροφῆς. "Επιληρώθησαν ἀπὸ Τάιν δὶ' Ἀλεξανδρείαν ἢ Πότι Σαΐτη 9) — (ὑπάρχει πιθανότης καὶ περιτέρων βελτιώσεων), παρέμειναν χαρακτήριοι οἱ Σουάνης διὰ Χαϊφάς 9)6. Λόγῳ τῆς ζωηρότητος τοῦ Πλέιτ δὲν ἔχει παρέμεινεν χαρακτήριος εἰς τὰ 8)9 διὰ Μπ. "Αὔρες καὶ ἀναλόγως διὰ λιποτές λιμένας τῆς Νοτ. Αμερικῆς. "Επίσης δύνη ἡ τοτεις διαταγαῖς ἐξελεισθησαν διὰ Βόρ. Αμερικήν γύρω τῶν 6)6, ἐλεύθερα ἐξφροτωτικῶν, διαν προς στιγμὴν ἐπερχόμενων φόρων ἀπεργίας εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας. "Εξ Ρόττερνταμ ἐπληρώνοντο 7)9 διὰ Ρίον Ιανέσιον, Μάϊον καὶ ἐξ Δάντονγκ — Γδύνιας 14)6 διὰ Πλέιτ καὶ 10) — ἔως 10)6 δὶ' Ἀλεξανδρείαν.

## Τὸ ναυλωθέντα φορτηγά μας

— Ἐκ τοῦ Πλέιτ (διὰ γεννήματα)

«ΝΙΚΟΣ Τ.» ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας 7500 τ. διὰ Καλλάο 16)3, ἀ.φ. «ΑΔΜΠΑΖ» (σημαία Παναμή) ὅρι άνω τοῦ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δὶ' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20)2, γενινῶς δὶ' Ἀγγλίαν 20)3, ἔως 17)6 Ιούλιαν 2016, φόρτωσις 15—27 Μαΐου.

«ΙΚΑΡΙΟΝ» ὅρι άνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6200 τ. δὶ' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας σελ. 20) —, γενινῶς δὶ' Ἀγγλίαν (ἔξωφετει Ιούλιανδιας) σελ. 20)3, δημόνων Βόρ. Γαλλίας 22) —, ἔων Μπέργκεν — "Αζους 22) —, δημόνων Δανίας 21)6, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 25' Απριλίου — 1 Μαΐου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ» ὅρι άνω τοῦ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δὶ' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20) —, γενινῶς δὶ' Ἀγγλίαν 20)3, φόρτωσις 20' Ιουνίου.

«ΘΕΤΙΣ» ἀπὸ Σάντα Φὲ 6300 τ. δὶ' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20)3, γενινῶς δὶ' Ἀγγλίαν (ἔξωφετει Ιούλιανδιας) σελ. 21)6, φόρτωσις 23—30 Απριλίου.

«ΚΑΣΣΑΛΑΡΑ ΛΟΥΛΟΥΔΗ» ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας 7100 τ. δὶ' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 18)9, γενινῶς δὶ' Ἀγγλίαν (ἔξωφετει Ιούλιανδιας) σελ. 19) —, ἀμερικ. φόρτωσις.

«ΒΟΡΙΣ» ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας 7100 τ. δὶ' Αμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ 18)3, ἔων Αμπερταμ 18)6, ἔων Μπέργκεν — "Αζους 22) —, ἀ. φ.

«ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ὅρι άνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δὶ' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20) —, γενινῶς δὶ' Ἀγγλίαν (ἔξωφετει Ιούλιανδιας) σελ. 20)3, ἔνα λιμένα, 21)3 δύν λιμένας, μὲ δημόνων διὰ Βόρ. Ιστανίαν, Μεσόγειον ἢ Ελλάδα, φόρτωσις 3—23 Ιουνίου.

«ΤΡΙΤΩΝ» ὅρι άνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6300 τ. δὶ' ὡρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 20) —, γενινῶς δὶ' Ἀγγλίαν (ἔξωφετει Ιούλιανδιας) σελ. 21)6, Αμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ 19)6, δημόνων "Αμπερταμ 21) —, συμπλήρωμα ἀπὸ Σάν Λορέντζο 10)3 ἐπὶ έλατον, φόρτωσις 26 Ιουνίου — 10 Ιουλίου.

«ΔΩΡΙΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7100 τ. δὶ' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ (τιμὴ σχεδίου), μὲ δημόνων ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας, 22) —, ἀ. φ.

«ΑΡΗΣ» ἐξ Μπάζιας Μπλάγκας 7000 τ. δὶ' Ελλάδα 21)3, ἀ. φ.

**BONA**

**BONA SUPPLY STORES**

Palais Lecoq, BONA

Telegrams: «Vanhengelaar Palaislecoq Bona»

Fresh Provisions, Cabin, Deck & Engine Stores

**E. MERIGOT & CO.**

Towage & Salvage

6, Rue Lemercier,

BONA

Telegrams: «Sfacomer Bona»

Call signal: Two long and  
Two sort blasts

U. K. Representatives:

**JAMES V. WATSON & CO. JAMES A. McLAREN & CO.**

11, Bothwell Street,  
GLASGOW C. 2.

46, Bishopsgate,  
LONDON E.C. 2.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Μπάχιας Μπλάγκας 7400 τ. δι' Λαγγίαν 21)—, 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 20)3, δημιούργησαν 20)6, ἀ. φ.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (R.—K.) ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7500 τ. δι' Αγγλίαν 22)3, 'Αμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ 21)6, "Αμστερνταμ 21)9, ἀ. φ.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (R.—K.) ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6900 τ. δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 22)—, 'Αμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ 21)6, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (R.—K.) ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7100 τ. δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 22)—, 'Αμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ 21)6, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (R.—K.) ἐξ Μπουένος "Αὔρες 6800 τ. δι' Αγγλίαν 20)9, 'Αμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ 20)—, ἐάν "Αμστερνταμ 20)3, μὲ δὴ πόλεις Σκανδινανίαν, φόρτωσις 1—20 Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (R.—K.) ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7300 τ. δι' Αγγλίαν 22)3, 'Αμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ 21)6, ἐάν "Αμστερνταμ 21)9, φόρτωσις 10—25 Μαΐου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (R.—K.) ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' Αγγλίαν 22)3, 'Αμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ 21)6, ἐάν "Αμστερνταμ 21)9, φόρτωσις 5—15 Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ» ἐξ Μπουένος "Αὔρες 7400 τ. δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 21)—, μὲ δὴ πόλεις Κόντινεντ, ἀ. φ.

«ΟΡΟΣ ΠΕΡΑ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6800 τ. δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 22)—, μὲ δὴ πόλεις Κόντινεντ, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6300 τ. δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 22)—, μὲ δὴ πόλεις Κόντινεντ, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

«ΑΝΝΙΤΣΑ» ἐξ Μπουένος "Αὔρες 7000 τ. δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 20)—, μὲ δὴ πόλεις Κόντινεντ, φόρτωσις 1—20 Ιουνίου.

«ΠΙΑΣΙΔΕΣ» ἐξ Μπάχιας Μπλάγκας 6700 τ. δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 20)—, ἀ. φ.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» ἐξ Ροζάριο 6800 τ. δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 22)—, μὲ πλήρη δικόν, φόρτωσις 28 'Απριλίου — 5 Μαΐου.

«ΠΙΑΝΤΙΑΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' 'Αγγλίαν 23)9, ἀ. φ.

«ΙΩ. ΚΑΡΑΣ» ἐξ Σάντα Φέ 5800 τ. δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 22)9, μὲ δὴ πόλεις Κόντινεντ κλπ. φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 Ιουνίου.

—**Έξ Αγγλίας-Κόντινεντ (διά γαιανθρακας)**

«ΣΤΡΥΜΩΝ» ἐξ Νοτίου Ονδαλίας 6500 — 7000 τ. δι' 'Αλεξάνδρειαν 7)9, φόρτωσις 25 'Απριλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἀπό Χούλλ 5500 — 6000 τ. διά Μπουένος "Αὔρες 9)—, φόρτωσις 5 Μαΐου.

«ΓΙΑΝΝΗΣ» ἐξ Νιούπορτ 7000 τ. δι' 'Αλεξάνδρειαν 8)3, ἀ. φ.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἐξ Ρόττερνταμ 4700—5200 τ. διά Σάντα Φέ 10)—, φόρτωσις μέσα Μαΐου.

«ΜΙΧΑΛΗΣ» (ex «Κάσος») ἐξ Κάρδιψ 6000—6500 τ. διά Μπουένος "Αὔρες 10)—, ἀ. φ.

«ΛΥΡΑΣ» ἐξ Κάρδιψ 7200—7900 διά Νέαν 'Υδρην 6)6, ἀ. φ.

«ΕΥΘΑΛΙΑ» (ἡ ἔτερον ἀπ' Γουνανδῷ) ἐξ Ρόττερνταμ 6500 τ. διά Ρίου Ιανείδον 7)9, ἀ. φ.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐξ Ρόττερνταμ 6000 τ. διά Πειραιών 9)6, 'Ιούνιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.Π.» ἐξ 'Εμδεν 6000 τ. διά Θεσσαλονίκην 10)—, Μάρτιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἐξ Νοτίου Ονδαλίας 6500 τ. διά Μπουένος "Αὔρες, Άλλ Πλάταν ἢ Μπάχιας Μπλάγκας 8)9, φόρτωσις Μαΐου.

—**Έκ Μαύρης Θαλάσσης**

«ΙΘΑΚΟΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 5500 τ. ἐλαυνόλακούντον διά Δανίαν 13)6, ἔνα λιμένα βάσιν, ἀμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6500 τ. (355.000 π.π.) γεννινῶν εἰδῶν δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ λ. στ. 3000 φίο, κατ' ἀποκοπήν, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

—**Έκ τῆς Μεσογείου**

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἀπό Σφάξ 6000 τ. φωσφάτων δι' Εισομάνου 9)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΛΙΩ» ἐξ Άλλ Νονθέλλ — Νίκαιας φεντές 1800—2000 τ. παλαιοσιδήρων δι' 'Αγγλίαν 11)— φίο, ἔνα λιμένα βάσιν, ἀ. φ.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Κύπρου 4200 τ. μεταλλευμάτων διά Σέτταν ἢ Καρδόντες 10)—, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

«ΠΟΙΗΣ Σ.» ἐξ Άλλ Γρουλέτ 2300 τ. μεταλλεύματος σιδήρου διά Σάν Λούι (Ροδανοῦ) σελ. 4)4½, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN ROTTERDAM

### PANHELLENIC SHIPPING AGENCY

### A. FIRIOS, LTD.

### SHIPBROKERS AND AGENTS

Director: A. FIRIOS

Manager: P. J. VAN VELZEN

Contractors for:

STEVEDORING, BUNKERCOALS  
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC.

### SHIPSTORES DEPARTMENT

Manager: F. M. FIRIOS

WILLEMSPLEIN 14  
Tel. 12963 & 13681

ROTTERDAM

Tel. Adr. "FIRIOS"-Rotterdam

«ΜΕΜΑΣ» ἐξ Κύθηνος 2600 τ. μεταλλευμάτων διά Γαλάται 3)— φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Κολο ("Αλγερίας) πλήρες φορτίων φελλῶν δι' 'Οδησσόν λ. στ. 1050 φίο, κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις 7—20 Μαΐου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» ἐξ 'Ελλάδος 6000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Εμδεν 9)—, φόρτωσις 5—20 Μαΐου.

«ΣΑΛΑΜΙΝΙΑ» ἐξ 'Ελλάδος 6200 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 8)9, ὥριδον "Εμδεν 9)—, φόρτωσις 20—30 Μαΐου.

«ΒΑΘΥ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥ» ἐξ 'Αλεξανδρέπετας καὶ Τριπόλεως (Συρίας) 2000 τ. ἐλαιοσόδου διά Μυτιλήνης 350.000 δρχ. φίο, ἀ. φ.

«ΕΡΜΙΟΝΗ» ἐξ 'Αγίου Γεωργίου 400 τ. ἀλεύρων διά Καβάλλαν 70 δρχ. φίο, φόρτωσις 6—8 Μαΐου.

«ΚΑΤΙΓΚΑ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ» ἐξ Πειραιῶς 6000 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 8)9, ἔναν "Εμδεν 9)—, φόρτωσις Μάιου.

«ΦΑΩΡΑ» ἀπό Στρατόνι 5000 τ. μεταλλευμάτων διά Ρουέν 9)3, Μάιου.

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» ἀπό Ζέγκι 5000—5500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρουέν 11)— φόρτωσις 5—15 Μαΐου.

### —Έκ Δουνάβεως

«ΤΑΝΑΓΡΑ» ἐξ Δουνάβεως 2300 τ. σίτου δι' 'Ελλάδα (ιδιαίτεροι δροι), ἀ. φ.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» ἐξ Δουνάβεως 2350 τ. σίτου δι' 'Ελλάδα (ιδιαίτεροι δροι), ἀ. φ.

«ΥΠΑΝΙΣ» ἐξ Δουνάβεως 2600 τ. σίτου δι' 'Ελλάδα (ιδιαίτεροι δροι) ἀ. φ.

«ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Δουνάβεως (πλήρες φορτίον σιτηρῶν καὶ ξυλείας) διά τρεῖς λιμένας 'Ανατ. 'Ελλάδος λ. στ. 1000, κατ' ἀποκοπήν, ἀ. φ.

«ΕΛΕΝΗ Τ.» ἐξ Δουνάβεως 400 δαγ. ξυλείας δι' 'Αλεξανδρείαν λ. στ. 7.5.0 κατὰ δαγόνιον, ἀ. φ.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» (σημαία Παναμᾶ) ἐξ Δουνάβεως 190 δαγ. ξυλείας διά Βασσόραν λ. στ. 18 κατὰ δαγόνιον, ἀ. φ.

### —Έκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«ΛΙΓΕΥΣ» ἐξ Βοστώνης καὶ Νόρφορτ 7000 τ. παλαιοσιδήρων διά τέσσαρας λιμένας 'Ιαπωνίας (ἀπό Μόζι μέχρι Γιουκάμας) σελ. 19)10 ½ φίο, φόρτωσις 23 'Απριλίου — 8 Μαΐου.

«ΠΕΡΣΕΥΣ» ἀπό Βασιλάνα 7500 τ. μεταλλευμάτων διά Ρόττερνταμ 6)— φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἀπό 'Ασάπιτ 7500 τόννους ἀλατος δι' ένα λιμένα 'Ιαπωνίας 15)—, δένο λιμένας 15)3, φόρτωσις 1—10 Μαΐου.

«ΜΙΧΑΗΛ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας — Πόρτλαντ (Ορεγκον) 2500 τ. (480.000 π. π.) γεννημάτων καὶ γενικῶν εἰδῶν δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 23)— φίο, ἔνα λιμένα, φόρτωσις Μάιου.

«ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ» ἐξ Πόρτλαντ (Ορεγκον) 8800 τ. γεννημάτων διά Σαγκάη δολ. 3.50, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 10 Μαΐου.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ Δ. ΘΕΡΜΙΩΤΗ» ἐξ Ρίου Ιανείδον 7000—7500 τ. μεταλλευμάτων διά Δάντονγκ 12)6, φόρτωσις 15 Μαΐου.

«ΖΕΡΜΑΙΝ» ἐξ Νόρδερον σείντες 7000 τ. παλαιοσιδήρων διά Γένοβαν — Σαββόνας δολ. 6, «γραφός τέμρου», φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

«ΡΙΒΕΡ ΤΑ-Ι-Ν» (έταρο. 'Τζέννων) ἀπό ένα λιμένα Γαλλικῆς Μεσογείου 1700 τ. ἀλατος διά Σαΐν Πιέρ (άμεσος φόρτωσις) καὶ ἀπό Σάιν Πιέρ 2000 τ. βαχαλάρου δι' ένα λιμένα 'Ελλάδος (μέχρι φόρτωσιν Μάιου) λ. στ. 3375 φίο, κατ' ἀποκοπήν.

«ΚΕ-Ι-Π ΚΟΡΣΟ» ἐξ Μόντρεαλ 28.000 κοντώρες γεννημάτων δι' 'Ελλάδα 3)6 τὸ κοντώρεο, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 25 Μαΐου — 9 Ιουνίου.

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ ΤΕΡΓΙΑΖΟΣ» ἐξ Νέας Καληδονίας 7000 τ. μεταλλευμάτων δι' 'Οσλεμπτζάνεν 31)9, φόρτωσις Μάιου — 'Ιούνιον.

«ΟΡΟΣ ΧΕΛΜΟΣ» ἐξ Δυτ. Αντιρραίας 8251—8800 τ. σίτου (χύμα) δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 29)9, μὲ δὴ πόλεις δι' 'Απολ. 'Ανατολήν, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 5 Μαΐου.

—**Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων**

«ΝΙΚΟΛΑΪΟΥ ΜΑΡΙΑ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ην. Πολιτείων) 9000 τ. πετρελαίου διά Μάντζεστερ 12)6, φόρτωσις Μάιου.

«ΜΥΡΙΑΜ» (6' ταξίδιον) ἐξ Βενεζουέλας 10.000 τ. ἀλατ. πετρελαίου (εἰς βαρέλια) δι' Ηνωμένας Πολιτείας 17)½ σέντες τέλη Μαΐου.

«ΜΥΡΙΑΜ» (γ' ταξίδιον) ἐξ Βενεζουέλας 10.000 τ. ἀλατάρου πετρελαίου (εἰς βαρέλια) δι' Ηνωμένας Πολιτείας 18 σέντες, 'Ιούνιον.

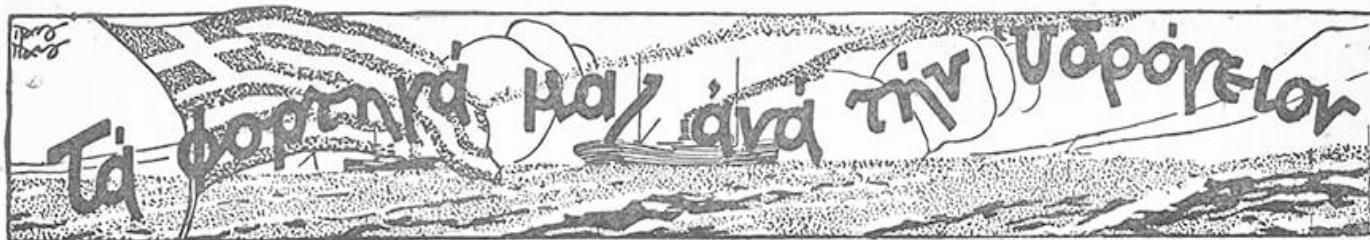
## K. E. ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Σ<sup>IA</sup>

'Εβδομαδιαῖς τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

### "NORDENFJELDSKE,,

διὰ Λονδίνον καὶ 'Αμβέρσαν κατ' εύθειαν καὶ διὰ μεταφορτώσεις δι' ὅλην τὴν 'Αγγλίαν καὶ Κοντινέντε.

Πληροφορία: Μέγαρον 'Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων Α'. δροφος. Τηλέφ. 44.032—Πειραιά.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	άνεξ. Πειραιᾶ 29 'Απριλ. δι' 'Αγ. Μαρίναν
'Άγιος Βλάσιος	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	Έφθ. Σιμονόπειρα 17 'Απριλ. ΕΠΩΛΗΘΗ 'Ιαπωνιας
'Άγιος Γεώργιος	νῖοι Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άνεξ. Φλωσιγκ 10 'Απριλ. διὰ Χάμπτον φόδς
'Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	άργει πειραιᾶ ἀπὸ 20 Σεπτ. 1938
'Άγιος Γεώργιος IV	Ζωγραφιά Νικολάου κλπ.	38	4847	Έφθ. "Αγ. Φραγκίσκον 20 'Απριλ.
'Άγιος Βαρθόλαρα	Φ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	άργει πειραιᾶ ἀπὸ 22 'Ιαν. Εναντιόθη
'Άγια Ειρήνη	'Ηλία Πατέρα	99	4330	άργει πειραιᾶ ἀπὸ 10 Φεβρ.
'Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3808	άνεξ. Ροζάριο 12 'Απριλ. διὰ Ντακάρ
'Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσος»	12	4151	Έφθ. Σάν Νικολάς 21 'Απριλ.
'Άγιοι Βίκτωρες	υῖον Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	Έφθ. Μπονένος "Άρες φόδς 16 'Απριλ.
'Άγιος Μάρκος	Γ. Τούλιβα	19	4514	διῆλθε "Αγ. Βικέντιον 24 'Απριλ. δι' Εύρωπην
'Άγιος Νικόλαος	Ενέκυ. Νομικοῦ	99	1106	εἰς Κρήτην 5 'Απριλ.
'Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άνεξ. Κοντσέντρον 6 'Απριλ. δι' Εύρωπην
'Άγιος Σπυρίδων	Γεώργ. Δ. Χαλκιά	05	3338	άργει Χίον ἀπὸ 10 Φεβρ.
'Άγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάσση	12	1864	άργει πειραιᾶ ἀπὸ 26 'Ιουν. 1938
'Άγκυρα	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	23	2447	Έφθ. Αμέρεσσαν 25 'Απριλ. (δι' Ανατολήν)
'Άδαμαντιος	έτ. «Αδάμας» Α. Ε.	15	4277	Έφθ. Κόμπε 8 'Απριλ. καὶ Γιοζοχάμαν 17
'Άδαμας	έτ. «Αδάμας» Α. Ε.	18	4144	άνεξ. Ρίον Ιανείδηον 11 'Απριλ. διὰ Δάντοιγ
'Άδαμ. Γεωργαντής	άδελ. Γεωργαντή	16	3443	άργει πειραιᾶ ἀπὸ 24 'Ιαν.
'Άδαμ. I. Πειθῆς	άδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	άργει Αλεξανδρειαν ἀπὸ 12 Φεβρ.
'Άδελφότης	Μιχ. Καρρά	17	5838	διῆλθε Νιούσαστή (N.S.W.) 2 'Απριλ. διὰ Τέζον Μπάρ
'Άδελφοι Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	Έφθ. Όχλαντ 28 'Απριλ.
'Άθηνα Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	36	4824	άνεξ. Τασόλεστων 22 'Απριλ. διὰ Κοίστομπλα
'Άθηναι	«Ελληνική» Α. Ε.	10	2897	Έφθ. Πειραιᾶ 2 'Απριλ.
Αίας	άδ. Πατέρα	15	4729	άνεξ. Γιούνιον Μπάη 12 'Απριλ. διὰ Κίναν
Αίγαι	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	Έφθ. Ειδουμάσιον 18 'Απριλ. καὶ Κάρδιφ 25
Αίγαιον	Έτ. «Αίγαιον» Α.Ε.	19	5285	διῆλθε Παναμάν 1 'Απριλ. διὰ Κόμπε
Αίγευς	άδ. Πατέρα	20	4538	άνεξ. Ρόττερντα 7 'Απριλ. διὰ Καναδᾶν
Αικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4929	άργει πειραιᾶ ἀπὸ 21 Φεβρ.
Αικατερίνη T.	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	2560	άργει πειραιᾶ ἀπὸ 26 Φεβρ.
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	5933	διῆλθε Μπαλίκ Πατάν 21 'Απριλ. διὰ Σαγκάλην
Αίνος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	10	3554	Έφθ. Ειδουμάσιον 10 'Απριλ. καὶ Μπάρου 23
"Άις Γιώργης	νῖοι Γ. Σιγάλα	08	2098	Έφθ. Γκόττεμπονγκ 17 'Απριλ. καὶ Γδόνιαν 23
'Άλεξάνδρα	Κ. Καρρᾶ καὶ Υιοῦ	13	4355	Έφθ. Μοντεβίδεο 23 Μαρτ. Εναντιόθη
'Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζιαντζή	06	4343	διῆλθε Σονές 1 'Απριλ. διὰ Ντάντε — Ιαπωνίαν
Αλιάκμων	«Θεοφανώ» Α. Ε.	13	4521	διῆλθε Κολόμπο 11 'Απριλ. διὰ Ρουέν
'Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	άνεξ. Δάντσιγ 13 'Απριλ., Γιβραλτάρ 23 διὰ Πειραιᾶ
'Άλφειός	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	διῆλθε Λορεντζό Μαρούτες 11 'Απριλ. διὰ Ντακάρ
'Άναστασία	Π. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	άργει Αλεξανδρειαν ἀπὸ 3 Φεβρ.
'Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άργει Οινόνας ἀπὸ 17 Μαρτ. 1938
'Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	άνεξ. Γδόνια 6 'Απριλ., Ούζαν 12 διὰ Μπουένος "Άρες
'Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	Έφθ. Σούσα 14 'Απριλ.
'Άννα Σ.	Στεφανοπούλου· Ανδρονίκου	03	2759	διῆλθεν Όφαν 11 'Απριλ. διὰ Ρόδον — Βρατίλαν
'Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	διῆλθε Ντακάρ 21 'Απριλ. δι' Εύρωπην
'Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	Έφθ. Μοντεβίδεο 12 'Απριλ.
'Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άργει πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ. 1938
'Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	διῆλθε Γιούνιον Μπάη 2 'Απριλ. δι' Οξάνα
'Άννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	06	2728	Έφθ. Εμδεν 20 'Απριλ.
'Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άργει πειραιᾶ ἀπὸ 6 Μαρτίου
'Άννίσα	'Ιω. Λιβανοῦ	18	4324	Έφθ. Κάρδιφ 23 'Απριλ.
'Αντίκλεια	Α. Ντάβαρη Π. Τζανετάτου	92	951	εἰς Ισθμίαν 16 'Απριλ. (διαταγάς)
'Αντώνης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	15	3729	άργει Οινόνας ἀπὸ 18 Μαρτ.
'Αντώνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει πειραιᾶ ἀπὸ 13 'Ιαν. 1938
'Αντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άργει πειραιᾶ ἀπὸ 3 'Ιουν. 1938
'Αντώνιος Σταθάτους	έτ. Α. Α. Σταθάτου	20	3836	Έφθ. Βαστώνη 17 'Απριλ.
'Αντώνιος Χανδρῆς	Βιομ. — 'Εφ. «Χανδρῆς»	18	5866	άνεξ. Γκέραλτον 12 'Απριλ. διὰ Ντακάρ
'Άνω Βαθύ	I. Δ. Τσούνια	32	1524	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Άξιος	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	διῆλθε Μαδέρας 7 'Απριλ. διὰ Μπουένος "Άρες
'Άργολικός	Μαρή Έμπειρικόν	21	4786	διῆλθε Κονγκ πολί 25 'Απριλ. δι' Αμέρεσσαν
'Άρης	Μ. Σύλλα	14	4810	Έφθ. Μάραγκαν Μπλάγκαν 24 'Απριλ..
'Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	E. Γουλανδρῆ	05	3470	εἰς Χούλλ 7 Μαρτ.
'Άρκαδία	«Αίτιαντζής» Α.Ε.	66—21	853	Έφθ. Πειραιᾶ 26 Απριλ. καὶ ἀνεξ. 29 διὰ Πόρτο Λαγό
'Άρμαθια	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 'Απριλ. διὰ Γένοβαν
'Άρτεμις Πήττα	άδ. Πήττα	06	1433	Έφθ. Ναύπλιον 18 'Απριλ.
'Άρχαγγελος	άδ. Λιβανοῦ	17	5692	άνεξ. Ηδρό Κάμφα 10 'Απριλ. διὰ Γαλλίαν
'Άρχων	Ρωμ. Γιαδικαρόγλου	21	1364	Έφθ. Πειραιᾶ 19 'Απριλ. καὶ Κονσταντζαν 24
'Άσθμινα Μπάτικα	Π. Μπάτικα	95	1344	Έφθ. Πειραιᾶ 12 'Απριλ.
'Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	Έφθ. Ζογκούλας 10 'Απριλ.
'Άσπασια Νομικοῦ	«Θηοαίκη» Α. Ε.	38	4857	άνεξ. Σάγκων 6 'Απριλ. διὰ Λά Παλλίς
'Άστεριά	I. Α. Ταζιαντζή	04	3313	Έφθ. Πειραιᾶ 8 'Απριλ..
'Άστηρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1350	άνεξ. Λαύριον 12 'Απριλ. (διαταγάς)
'Άτλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	άνεξ. Φρημαντ 4 'Απριλ. διὰ Ντακάρ
'Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόρδς» Α.Ε.	09	4009	άργει πειραιᾶ ἀπὸ 2 Φεβρ.
Άσρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	διῆλθε Καζαμπλάγκαν 20 'Απριλ. διὰ Κάδιξ
'Άφρδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2529	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 'Απριλ. δι' Αλεξανδρειαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαθύ τῆς Σάμου	νίων Δ. Ἰγγλέση	12	1556	ἔφθ. Ἀλεξανδρέτταν 15 Ἀπριλ.
Βαλεντίνη	'Ιω. Σπαθαλαΐδη	09	4713	εἰς Γιοκοχάμαν 1 Ἀπριλ.
Βαρδάρα	'Αθ. Ζωϊόπούλου	10	1354	ἀνεξ. Πειραιᾶ 22 Ἀπριλ. διὰ Ρουμανίαν, ἔφθ. 25
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	ἀνεξ. Βεντιάνα 10 Ἀπριλ. Γιβραλτάρ 23 δι' Ἐιδονιάνονθ
Βασ. Α. Πολέμης	'Ιω. Γκούμα	07	3429	ἀργεῖ Σένδον ἀπὸ 23 Ἰουν. 1938
Βάσσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	4733	ἀργεῖ "Αιμστερνταμ ἀπὸ 12 Φεβρ. ΕΠΙΩΛΗΘΗ Γερμανούς
Βέλγιον	«Ἐλληνική» Α. Ε.	19	2844	ἀνεξ. Πειραιᾶ 25 Ἀπριλ. διὰ Κρήτην
Βικτωρία	N. Ἀπλδιάκου—Χ. Πατέρα	14	4202	ἀνεξ. Σπάλατο 19 Ἀπριλ. διὰ Ρόττερνταμ ἢ "Εμδεν
Βιντόεστα	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	ἔφθ. Γαλάται 21 Ἀπριλ. (δι' Ἐλλάδα)
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	3598	ἀνεξ. Ροζάριο 14 Ἀπριλ. διὰ Ντακάρ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	ἀνεξ. Γαλάται 15 Ἀπριλ. διὰ Βόλον — Πειραιᾶ, ἔφθ. 26
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	ἀργεῖ Σένδον ἀπὸ 22 Ἰουν. 1938
Βόρις	έτ. «Βιλάσσος»	17	5166	εἰς Μπουένος "Αὔρες ςόδες 14 Ἀπριλ.
Γ. Σ. Λιθανός	έτ. «Λιθανός καὶ Σία»	37	4835	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 22 Ἀπριλ. δι' Ἀγγλίαν
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	εἰς Ὁζάκαν 1 Ἀπριλ.
Γαρουφαλία	Σπω. Λαμποῦ	14	4708	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 10 Μαρτ.
Γεράσιμος Βεργωτῆς	P. καὶ Η. Βεργωτῆ	20	6343	διῆλθε Λός "Αντζέλες 4 Ἀπριλ. δι' Ὁζάρα
Γερμανία	έτ. «Ἐλληνική» Α. Ε.	09	1977	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Ἀπριλ. δι' Ἀνατολήν
Γεώργιος	N. Λαγούτη	10	2216	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Ἀπριλ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάματος	18	4289	διῆλθε Ντακάρ 15 Ἀπριλ. διὰ Ρόττερνταμ
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανεύδη	03	4052	ἔφθ. Ἀταλάντην 15 Ἀπριλ.
Γεώργυ. I. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	13	4345	διῆλθε Περναπλούκον 13 Ἀπριλ. δι' Ἰσπανίαν
Γεώργιος Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἔφθ. Γδύνια 15 Ἀπριλ.
Γεώργυ. M. Λιθανός	έτ. «Λιθανός καὶ Σία»	38	5482	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 19 Ἀπριλ. διὰ Χεν්ල.
Γεώργυ. M. Ἐμπειρίκος	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	διῆλθε Νιού Ονεστίμπερ 29 Μαρτ. διὰ Γιάροστον
Γεώργιος Ποταμίανος	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	εἰς "Αιμστερνταμ ἀπὸ 18 Μαρτ.
Γιάννης	Γ'. Ανδρέους ελλ.	05	4391	ἀνεξ. Βουλώνην 25 Ἀπριλ. διὰ Νιούπορο
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἀνεξ. Μπάρρη 15 Ἀπριλ., Γιβραλτάρ 22 διὰ Βηρυττόν
Γρανικός	«Γρανικός» Α. Ε.	16	3689	ἀνεξ. Γδύνιαν 14 Ἀπριλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανούπολου	19	2546	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 23 Ἀπριλ. (διὰ Πειραιᾶ)
Δαμασκηνή	Παν. Ἀγγελάτου	03	1196	ἔφθ. Ἀλεξανδρούπολιν 26 Ἀπριλ.
Δάνατρις	άδελφ. Συνοδινοῦ	14	2113	ἔφθ. Κοσσεΐο 20 Ἀπριλ.
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ. 1937
Δάφνη	N. Λευκαδοπούλου	18	3798	ἔφθ. Μπάρρη 19 Ἀπριλ.
Δελφίν	Λᾶς καὶ Ἀνδρεάδη	06	3816	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 20 Ἀπριλ., Οδύνα 23 διὰ Πειραιᾶ
Δελφοί	M. Δ. καὶ E. Λαμποῦ	15	4739	ἀνεξ. Πειραιᾶ 24 Ἀπριλ. διὰ Γένοβαν ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	ἀργεῖ Κέαν ἀπὸ 8 Φεβρ.
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	ἀνεξ. Ροζάριο 12 Ἀπριλ. καὶ Ρίον Ἰανένιον 20 δι' Εὐρώπην
Δημ. Ἰγγλέσης	νίων Δ. Ἰγγλέση	18	5275	ἀνεξ. Χούνλ. 25 Ἀπριλ. διὰ Πλεύτη
Δημ. Νομικός	Λουζᾶ Νομικοῦ	03	1171	ἀνεξ. Πειραιᾶ 23 Ἀπριλ. διὰ Ρουμανίαν, ἔφθ. 26
Δημ. Χανδρῆς	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	διῆλθεν "Άδετ 14 Ἀπριλ. διὰ Φουζίκι
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	ἔφθ. Δάντσιγκ 12 Ἀπριλ. καὶ Γδύνιαν 22
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	ἀνεξ. Βιζιώριαν (Βρ. Κολομ.) 29 Μαρτ. διὰ Σαγκάνην
Δίρφυς	ἀδ. Πατέρα	17	4240	ἀνεξ. Νεστοτέα 7 Ἀπριλ. δι' Εὐρώπην
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	ἔφθ. Γδύνιαν 21 Ἀπριλ.
Δωρίς	'Ηλ. Χατζῆλια	17	4604	ἔφθ. Μπάριαν Μπλάγκαν 18 Ἀπριλ.
"Εθη Λιθανοῦ	N. Λιθανοῦ	37	4839	ἔφθ. Μόζι 24 Ἀπριλ..
"Εθρος	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	18	5283	ἔφθ. Δάντσιγκ 18 Ἀπριλ.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες ςόδες 10 Ἀπριλ..
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	διῆλθε Λάς Πάλμας 23 Ἀπριλ. διὰ Γκιζήν
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. N. Δρακούλη	18	5329	ἀνεξ. Πόρτ Ρεντόν 17 Ἀπριλ., Σαμπάγκ 25 διὰ Χάβρην
"Ελένα P.	A. Ρούσσου	17	4576	ἀργεῖ 'Αμβέρσαν ἀπὸ 3 Ἰουν. 1938
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	ἀνεξ. Ρίον Ἰανένιον 11 Ἀπριλ. διὰ Ρόττερνταμ
Έλένη T.	Θ. Λ. Τεργιάζου	97	3039	ἀνεξ. Πειραιᾶ 27 Ἀπριλ. διὰ Ρουμανίαν
Έλένη Κουλουκουντῆ	ἀδελφ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἀνεξ. Χούνλ. 20 Ἀπριλ. διὰ Νέαν 'Υόρζην
Έλένη Σταθάτου	έτ. Δ. Δ. Σταθάτου	19	5625	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 1 Ἀπριλ. διὰ Κέν Ούέστ
Έλιζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Μαρτ.
Έλισάβετ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ἀπριλ. 1938
Έλλενικ Πίονερ	ἀδ. Γιαννούλατου	24	3549	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ἰουν. 1938
Έλλενικ Σίτου	ἀδ. Γιαννούλατου	17	2486	διῆλθε Σιγκαπούρην 14 Ἀπριλ. δι' Ιαπωνίαν
Έλλενικ Τρέιντερ	ἀδ. Γιαννούλατου	07	2052	ἔφθ. Κόμπε 12 Ἀπριλ.
Έλλας	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	16	2081	ἔφθ. Λονδίνον 24 Ἀπριλ.
Έλλη	ἀδ. Γιαννούλατου	90	1198	ἀργεῖ Κεαν ἀπὸ 2 Ἀπριλ.
Έλλην	έτ. Σ. Γ. Εμπειρίκος	38	4974	διῆλθε Παναγίαν 12 Ἀπριλ. διὰ Μάντζεστερ
Έλληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ἰαν. 1938
Έλληνικό "Υπαίθρο	Θ. Παπαδημητρίου	89	1499	ἀργεῖ Πειραιᾶ 30 Ἰαν. 1938
Έλπις	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	ἔφθ. Πόρογχρουν 13 Ἀπριλ.
Έλπις	Α. Πρίντεψη	19	1492	ἀνεξ. Βλαδόρντυγκεν 22 Ἀπριλ. διὰ Γκιατζέντη
"Εμμυ	'Ανδρ. Βεργωτῆ	14	3895	ἔφθ. Κάρδιφ 19 Μαρτ.
'Επαμ. K. Εμπειρίκος	νίων 'Ερ. Εμπειρίκου	27	4385	ἔφθ. Κάρδιφ 26 Ἀπριλ.
'Ερατώ	I. Σπαθαλαΐδη	18	5904	εἰς Σαγκάνην 15 Ἀπριλ..
Εύανθια	'Ιω. Η. Γουλανδρῆ	15	3551	ἀνεξ. Μπουένος "Αὔρες 24 Ἀπριλ. δι' Αγ. Βικέντιον
Εύδοϊκος	Μαρῆ Εμπειρίκου	22	4792	ἔφθ. Σπάλατο 12 Ἀπριλ.
Εύγενα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	3470	ἔφθ. Στέτιν 7 Ἀπριλ.
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	ἔφθ. Μπάριαν Μπλάγκαν 25 Ἀπριλ.
Εύγενια Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	36	4839	ἔφθ. Μόζι 17 Ἀπριλ.
Εύγενια Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	ἀνεξ. Μπούμπουν 21 Ἀπριλ. διὰ Ντωρμπαν
Εύδοξια	'Ανδρονίκου-Στεφανονούλου	03	2018	ἔφθ. Αιμέρσαν 15 Ἀπριλ.
Εὕηνος	'Ιω. Λιθανοῦ	19	5627	ἔφθ. Κόμπε 23 Ἀπριλ.
Εύθαλισ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	3553	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 23 Ἀπριλ. διὰ Ρίον Ἰανένιον
Εύθαλισ Μαρῆ	N. Μαρῆ	19	4196	διῆλθε Κον(πο)λίν 23 Ἀπριλ. διὰ Ρωσσίαν
Εύπλοια	Γιώργη Λαμποῦ	11	3862	ἀργεῖ 'Αιμέρσαν ἀπὸ 1 Ἰαν.
Εύτερπη	N. Ανδρονίκου καὶ Σία	01	1098	ἀνεξ. Φοινίας 22 Ἀπριλ. δι' Ελλάδα
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γ. Γούναρη	07	4407	ἀνεξ. Ροζάριο 15 Ἀπριλ. διὰ Λάς Πάλμας
Ζανῆς Λ. Καμπάνης	zληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	ἀνεξ. Νέαν 'Υόρζην 14 Ἀπριλ. διὰ Κρίστομπαλ 25 δι' Ιαπωνίαν
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	ἔφθ. Νέαν 'Υόρζην 23 Ἀπριλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος	Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
		ναυπ.	γκρ.	
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	άργει Σάν Νικολάς από 23 Ιαν.
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	άργει Βύλλαν Κονστιτούσιον από 4 Ιαν.
Ζηνοδία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	έφθ. Πειραιά 5 Απριλ.
"Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Όχάρα 21 Απριλ. διά Βύλλιαν Χίντν
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφός	06	1516	έφθ. Σούσας 19 Απριλ.
Θάλεια	'Ηλία Ξνλά	17	5875	άργει Ρόττερνταμ από 18 Σεπτ.
Θάρος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	έφθ. Πειραιά 3 Απριλ.
Θεόδολ 2	Θωμᾶς Ν. Επιφανειάδη	10	657	άργει Πειραιά από 18 Ιουν. 1938
Θεμώνη	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	38	5717	διηγήθε Νταζάρ 20 Απριλ. δι' Αγγλίαν
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς και Σία	17	1054	έφθ. Έλευσίνα 17 Απριλ. και Κονσταντζαν 23
Θεοδώρος Κουμάνταρος	Σ. Κουμάνταρου	17	5709	έφθ. Λά Πλάταν 23 Απριλ.
Θεοδώρος Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	έφθ. Νοβορωσίον 15 Απριλ.
Θεομήτωρ	νιόν Σπύρου Πολέμη	10	4427	έφθ. Μπάρον 25 Απριλ.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρον — Σ. Μενδρινού	11	3726	διηγήθε Φεργάντο Νοφόνδα 20 Απριλ. δι' Ιμπίζου
Θεοφανώ Λιθανού	Σ. Γ. Λιβανού	37	4815	έφθ. Κόμπε 11 Απριλ.
Θερμαϊκός	Μαρῷ Έμπειρίζου	23	4518	έφθ. Βοριάλαν 20 Απριλ.
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	έφθ. Σάντα Φέ 29 Μαρτ. Εναντίωθη
Θέτις Α	Γ. Ανδρέαδου	10	4111	άνεχ. Μπάρον 18 Απριλ.. Γιβραλτάρ 24 δι' Αλεξανδρειαν
Θηρασία Νομικού	Ενέαγγ. Νομικού	88	1356	άνεχ. Πειραιά 27 Απριλ. διά Δούναβιν
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	άνεχ. Πειραιά 24 Απριλ. διά Ρούμανίαν
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	άνεχ. Γένοβαν 16 Απριλ. διά Πειραιά, έφθ. 20
"Ια				
"Ιάκωβος	Π. Χατζηλία	17	4860	άνεχ. Κάρδιφ 26 Απριλ. διά Πλέιτ
"Ιγόρ	Γ. Αγγελίδη	01	2107	άγει Πειραιά από 16 Μαρτ.
"Ιθακος	Α. Αναστασίου	07	2693	άνεχ. Πειραιά 17 Απριλ. διά Ρόττερνταμ
"Ικάριον	Γ. Δρακούλη	06	3916	εις Ζογκουλάδαν 20 Απριλ.
"Ιλισσός	«Άλγιαν» Α.Ε.	12	4013	έφθ. Μπονένος "Αϊρες φόδες 11 Απριλ.
"Ιουλία	'Ιω. Γ. Λιβανού	15	4724	διηγήθε Γιβραλτάρ 25 Απριλ. διά Ρούνεν
"Ιωάννα	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	άνεχ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 12 Απριλ. δι' Ενδώπλην
"Ιωάννης	'Ελ. Βελλώτη	01	1192	έφθ. Θεσσαλονίκην 15 Απριλ. και Γαλάτσι 25
"Ιω. Καρράς	Δ. Δάμπταση	09	3667	έφθ. Πόρσουγκουν 22 Απριλ.
"Ιω. Μ. Έμπειρικός	Παν. Καρρά	17	3527	έφθ. Αιμέρσον 15 Απριλ.
"Ιω. Νομικός	Στ. Έμπειρίζου	24	3734	έφθ. Υμονίντεν 18 Απριλ. και Χούλι 25
"Ιω. Π. Γουλανδρής	Λ. Νομικού	99	640	έφθ. Κονιλιάν 23 Απριλ.
"Ιω. Φασαλίδης	άδ. Γουλανδρή	10	3750	έφθ. Υμονίντεν 12 Απριλ. και Εμδεν 21
"Ιω. Φράγκος	Α. Φασαλίδην	19	5670	διηγήθε Λάζ Πάλλας 5 Απριλ. διά Μπάζιαν Μπλάγκαν
"Ιω. Χανδρής	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	έφθ. Ροζάριο 24 Απριλ.
K. Κτιστάκης	"Ιω. Δ. Χανδρή	20	6094	άργει Ρόττερνταμ από 25 Φεβρ.
Καδιώ	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. "Εμδεν 20 Απριλ. Μετωνυμ. «ΠΕΛΛΗΝΑΙΟΝ»
Καίτη Χανδρή	νιόι Γ. Σιγάλα	11	1430	έφθ. Μασσαλίαν 15 Απριλ. και Λά Νουβέλλα 21
Καθαριώτισσα	I. Δ. Χανδρή	18	3061	άργει Ρόττερνταμ από 11 Ιαν.
Καλαφάτης	νιόι Γεωργ. Καραβία	13	1877	άργει Πειραιά από 28 Οκτ. 1938
Καλλιόπη	Κ. Καλαφάτη	17	4443	άργει Πειραιά από 6 Μαρτ.
Καλλιόπη Σ.	Δ. Πατέρα	10	4948	άνεχ. Γδύνιαν 16 Απριλ. διά Μπονένος "Αϊρες
Καλυψώ Βεργατή	'Ιω. Σταύρου και Σία	18	5152	έφθ. Πάρτιγκτων 18 Απριλ.
Καπετάν Στρατής	«Επτάνησος» Α. E.	18	5686	έφθ. Φούλλονικα 14 Απριλ.
Καραβάδος	Ξενίδης — Κουμήτης και Σία	06	3574	έφθ. Σαβόναν 21 Απριλ.
Καρράς	Γ. Σταματελάτου	13	2325	εις πλόας έν Κίνα
Κασσάνδρα Λουλούδη	Κ. Καρρᾶς και Υιού	18	5234	άνεχ. "Αγ. Γεώργιον 15 Απριλ., Γιβραλτάρ 23 δι' Εμδεν
Κάσος	άδ. Γουλανδρή	19	5106	έφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 17 Μαρτ.
Κάστωρ	«Κάσος» Α. E.	19	4680	άνεχ. "ΙΩΣ: «ΜΙΧΑΛΗΣ»
Κάτε	έτ. Γράτσου	21	5497	έφθ. Τάν 14 Απριλ.
Κατερίνα (τάνκερ)	N. Λυκαραδοπούλου	18	5197	διηγήθε Σαμπάγκι 15 Απριλ. δι' Ιαπωνίαν
Κατίγκω Χατζηπατέρα	έτ. «Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	87	2495	έφθ. Πειραιά 2 Απριλ.
Κέπιπ Κόρσο	νίων K. Χατζηπατέρα	13	3661	διηγήθε Σαμπάγκι 22 Απριλ. διά Πειραιά
Κεραμίδης	'Αθ. Κονλούρης και K. Σένου	05	3890	άνεχ. Νονέβιτας 14 Απριλ., Βερμούδας 19 δι' Ενδώπλην
Κεχρεά	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	17	5085	άργει Πειραιά από 5 Αύγ. 1938
Κλεάνθης	Θ. Επιφανειάδη	12	1968	έφθ. Μπέλφαστ 9 Απριλ. και Μπάρον 24
Κολχίς	«Πίνδος» Α.Ε.	11	4153	άργει Μπάρον από 13 Ιαν.
Κονδύλης	άδ. Συνδινού	09	2219	άνεχ. Φετιγή 21 Απριλ. διά Μπουζώ—Στέττιν
Κονίστρα	Γ. Κονδύλη	14	4439	διηγήθε Γιβραλτάρ 9 Απριλ. διά Μαλάγαν
Κορινθιακός	Θωμᾶς Επιφανειάδη	07	3530	άνεχ. Γδύνια 13 Απριλ., Γιβραλτάρ 25 διά Πειραιά
Κόρθιον	Μαρῷ Έμπειρίζου	10	3562	εις Βοριάλαν από 15 Μαρτ.
Κουλούρας — Ξένος	άδ. Σύμπονα	09	2116	άργει Σύνθον από 20 Σεπτ. 1938
Κουμουνδούρος	'Αθ. Κουλούρας-Κυρ. Σένου	15	4914	έφθ. Λίθερπούλ 18 Απριλ.
Κύθηρα	Υιοί Επ. Έμπειρίζου	25	3598	διηγήθε Λά Πάλλας 24 Απριλ. δι' Ενδώπλην
Κύμα	Πολυχρ. Κατράζη	02	1070	έφθ. Θήρων 20 Απριλ.
Κύμα	I. Χαδούη — M. Στινά	12	3994	εις Μοντεβέδο 20 Απριλ.
Κυρά - Παναγιά II	'Απ. Ηεζά	11	3959	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Απριλ., Γιβραλτάρ 21 διά Πειραιά
Κυριακούλα	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	διηγήθε Κωνιλιάν 25 Απριλ. δι' Ελλάδα
Κωνσταντίνος Η.	A. και Δ. Λαμπού	18	4340	έφθ. Κωνσταντζαν 19 Απριλ.
Κωνσταντ. Λουλούδης	'Ηλ. και 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	έφθ. Θεσσαλονίκην 15 Απριλ.
Κωνστ. Χατζηπατέρας	άδ. Γουλανδρή	22	4697	έφθ. Μπονένος "Αϊρες 12 Απριλ.
Κωστής	Υιοί K. Χατζηπατέρα	13	5962	έφθ. Έλευσίνα 16 Απριλ.
Κωστή	Μουσούρα και Βενιεράκη	19	5438	έφθ. Γιοζοχάμαν 23 Απριλ.
Λακωνικός	I. Δ. Χανδρή	05	3933	έφθ. Ρουέν 15 Απριλ. και Ρόττερνταμ 24
Λειβαθώ	Μαρῷ Έμπειρίζου	14	3803	έφθ. Πειραιά 16 Απριλ. και Κωνιλιάν 24
Λένα	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1765	εις πλόας έν Κίνα
Λεόντιος Τεργιάζος	'Ιω. Μυλωνά	14	1735	άργει Βαρκελένην από 20 Μαρτ.
Λέρος	Θ. Α. Τεργιάζου	11	4479	άνεχ. Κόμπε 20 Απριλ. διά Κόμπος
Λέσβος	Δ. Μοσχονά — I. Φασόλη	99	846	έφθ. Πειραιά 14 Απριλ.
Λεωνίδας	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	άργει Αμπελάρι από έτους
Λεωνίδας M.	Θρ. Βεγιατζίδη	28	4573	έφθ. Σάν Νικολάς 14 Απριλ.
Λεωνίδας Z. Καμπάνης	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	άνεχ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 14 Απριλ. δι' Ελλάδα
	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Νέαν Ύόρκην 22 Απριλ.

## ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μιχ. Βαλμᾶς	14	2080
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νίδην Λ. Κονδύλη	12	3923
Λύλη	Χαρ. Πατέρα	20	5719
Λύρας	Π. και Μ. Λύρα	18	5685
Μαίανδρος	'Ιω. Γ. Αιβανοῦ	19	4581
Μαίηντ σφ Σάμος	νίδην Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190
Μαΐρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330
Μαΐρη Δευτεράσιου	Βασ. Δευτεράσιου	03	1383
Μαΐρη Λιθανοῦ	έτ. ἀδελφῶν Αιβανοῦ	38	4771
Μαΐώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπούλου	06	3546
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρίκου	12	3903
Μανούλλα	νίδην Γεωργία	20	1965
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694
Μαραθών	Α. Λούζη ςλ.	19	6352
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανοῦ	89	2187
Μαργαρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5401
Μαργαρίτης	ἀδ. Πειριβάλαρη	13	4584
Μαρή Χανδρῆ	Βιού. — 'Εφ. «Χανδρῆς»	18	5840
Μαρία	Σ. Περη—Δ. Τσατσαρώνη	00	1216
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμποῦ	12	4707
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165
Μαρία Σταθάστου	Γ. Ν. Σταθάτου	22	6303
Μαριέτ Νομικοῦ	Έμη. Καραβία	19	5241
Μαριέττα	Ν. Εύσταθιον	13	6042
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρώτοπαπᾶ	15	4447
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784
Μάριος	Μιχ. Καραγέωργη	06	602
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269
Μαρουσιώ Λογοθέτη	ἀδελ. Γουλανδρῆ	13	4669
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθιον	19	5476
Μάστερ'Ηλ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548
Ματρόννα	Ν. Βογιατζῆς	02	2846
Μεμάς	'Ανδρ. Βεργιώτη	00	4359
Μεμάς	Μαρ. Κουρουκήλη	12	1735
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181
Μεσσαριά Νομικοῦ	έτ. «Π. Νομικός» Α.Ε.	95	985
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227
Μιχαήλ Λιθανός	«Θεοφανώ» Α.Ε.	38	4774
Μιχαήλ Λ. Έμπειρίκος	Στ. Έμπειρίκου	18	5202
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθιον	19	5234
Μιχάλης	Στ. Π. Πατέρα	19	4680
Μιχαλίδης	ἀδ. Ξύλα	08	3742
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5199
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόδλ»	89	2239
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531
Νέα 'Ελλάς	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	16991
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	13	4826
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101
Νέστος	'Ιω. Γ. Αιβανοῦ	19	5764
Νήσιον	Α. Καλλινίκου	18	5154
Νηρεύς	Ηλ. Χατζηλία	37	5205
Νηρίτος	Γ. Δρακούλη	07	3854
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201
Νικόλαος Δ. Λ.	Ν. Αυσκαρδοπούλου	39	5482
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλουν	13	4342
Νικόλαος Μ. Έμπειρίκος	Κουλόνθουν — 'Εμπειρίκου	19	5295
Νικόλαος Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	625
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχέ Φιλίνη	04	3111
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540
Νικόλαος "Αγγελός	Ίω. 'Αγγέλου	12	4351
Νικόλαος Πατέρας	ἀδελφοί Πατέρα	10	4362
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108
Νικολάου Ζωγραφίδη	Γ. Νικολάου	13	7156
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	Γ. Νικολάου	27	5525
Νικολάου Οδρανία	Γ. Νικολάου	22	6397
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγά	15	4732
Νύμφη	Ν. Αυσκαρδοπούλου	21	4504
"Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννούλατου	13	4577
"Ολγα 'Επ. Έμπειρίκου	νίδην Έπ. 'Εμπειρίκου	22	4677
"Ολλανδία	«Έλληνική, Α.Ε.»	11	1759
"Ολυμπος	Κουλόνθουν — 'Εμπειρίκου	18	5249
"Ομόνοια	Ξενιού—Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	13	3578
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4233
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	16	5647

'Έτος Τόν.  
ναυπ. γκρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Μαρτ.	διῆλθε Σαλών Τόμας 16 'Απριλ. διὰ Μαλάγαν
ἔφθ. Νέαν 'Υδρων 25 'Απριλ.	ἀνεγ. Μπόναν 25 'Απριλ. διὰ Σφάξ
ἀνεγ. Ρότερνταμ 23 'Απριλ. διὰ Μπάρον, ἔφθ. 25	"Ιδε: «ΑΓΓΑΙΑ ΕΙΡΗΝΗ»
διῆλθε Σαλών Τόμας 16 'Απριλ. διὰ Αζόρας	ἔφθ. Πειραιᾶ 7 'Απριλ.
ἀνεγ. Μπόναν 25 'Απριλ. διὰ Σφάξ	ἔφθ. Σαϊγκόν 17 'Απριλ.
ἀνεγ. Βραζίλιαν 28 'Απριλ. διὰ Πειραιᾶ	ἀνεγ. Βραζίλιαν 28 'Απριλ. διὰ Πειραιᾶ
ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Μαρτ.	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Μαρτ.
ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Μαΐου 1938	ἀνεγ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 15 'Απριλ. διὰ Ρότερνταμ
ἀνεγ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 15 'Απριλ.	ἔφθ. Λός 'Αντζελες 22 'Απριλ.
ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ. 1938	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Μαρτ.
ἀργεῖ Ρότερνταμ ἀπὸ 9 Μαρτ.	ἔφθ. Ρούέν 5 'Απριλ.
ἀνεγ. Ντρόμπιαν 24 'Απριλ. διὰ Νέαν Ζηλανδίαν	ἀνεγ. Ντρόμπιαν 24 'Απριλ. διὰ Νέαν Ζηλανδίαν
ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Μαρτ.	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Μαρτ.
διῆλθε Λάζ Πάλμας 24 'Απριλ. διὰ Γένοβαν	διῆλθε Λάζ Πάλμας 24 'Απριλ. διὰ Γένοβαν
ἔφθ. Οράν 18 'Απριλ.	ἔφθ. Οράν 18 'Απριλ.
ἀνεγ. Βιστωρίαν (Βρ. Κολ.) 4 'Απριλ. διὰ Λίβερπολην	ἀνεγ. Γδίνιαν 12 'Απριλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ἀνεγ. Γδίνιαν 12 'Απριλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες	ἀνεγ. Γράλεστων 4 'Απριλ. διὰ Λονδίνον
διῆλθε Παναμᾶν 1 'Απριλ. διὰ Γιοκοζάμαν	διῆλθε Παναμᾶν 1 'Απριλ. διὰ Ρίον 'Ιανέρων
διῆλθε Κέιτ Βέρντε 21 'Απριλ. διὰ Ρίον 'Ιανέρων	διῆλθεν "Αγ. Βισέντιον 22 'Απριλ. διὰ Ρίον 'Ιανέρων
ἀνεγ. Λίβερπολην 22 'Απριλ., Γιβραλτάρ 27 διὰ Πειραιᾶ	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Μαρτ.
ἔφθ. "Εμδέν 16 Αύγ. 1938	εἰς Θεσσαλονίκην ἀπὸ 14 Μαρτ.
ἔφθ. "Εμδέν 9 'Απριλ. καὶ ἀνεγ. 14 διὰ Γδύνιαν	ἔφθ. Σεπτεμβρίου 22 'Απριλ.
ἀνεγ. Μπάζον 20 'Απριλ. διὰ Μοντεβίδεο	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 23 Μαρτ.
ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 23 Μαρτ.	διῆλθεν "Αγ. Βισέντιον 22 'Απριλ. διὰ Σαονθάμπτον 20
διῆλθε Λίβερπολην 22 'Απριλ.	ἔφθ. Πειραιᾶ 22 'Απριλ.
εἰς Θεσσαλονίκην ἀπὸ 14 Μαρτ.	εἰς Θεσσαλονίκην ἀπὸ 14 Μαρτ.
ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 20 Μαρτ.	διῆλθε Κριστούπαλ 13 'Απριλ., διὰ Γιοκοζάμαν
διῆλθε Κριστούπαλ 13 'Απριλ., διὰ Γιοκοζάμαν	ἔφθ. Κολούμπια Ρίθεο 16 'Απριλ.
ἀνεγ. Μοντεβίδεο 16 'Απριλ., Πούντα 'Αρένας 22 διὰ Βαγκούνερ	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 16 'Απριλ., διὰ Βαγκούνερ
ἔφθ. Γιοκοζάμαν 16 'Απριλ. ΕΠΩΛΗΘΗ Ιάπωνας	ἔφθ. Γιοκοζάμαν 16 'Απριλ. ΕΠΩΛΗΘΗ Ιάπωνας
ἀνεγ. Μπάζον 20 'Απριλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες	ἀνεγ. Μπάζον 20 'Απριλ. διὰ Μπουένος "Αὔρες
ἀργεῖ Σύρον ἀπὸ 11 'Ιαν.	ἀνεγ. Μπάζον 24 'Απριλ. διὰ Μοντεβίδεο
ἀνεγ. Μπάζον 24 'Απριλ. διὰ Μοντεβίδεο	ἔφθ. Αμέρεσαν 26 'Απριλ.
ἔφθ. Κονσταντζαν 24 'Απριλ..	ἔφθ. Κονσταντζαν 24 'Απριλ..
ἔφθ. Στρατῶν 23 'Απριλ. (δι. "Εμδεν)	ἔφθ. Στρατῶν 23 'Απριλ. (δι. "Εμδεν)
ἀνεγ. Σάν Νικολάς 16 'Απριλ. διὰ Ντακάρα	ἀνεγ. Σάν Νικολάς 16 'Απριλ. διὰ Ντακάρα
ἀνεγ. Γλαυσόνην 30 'Απριλ. διὰ Πειραιᾶ	ἀνεγ. Γλαυσόνην 30 'Απριλ. διὰ Πειραιᾶ
ἔφθ. Γιοκοζάμαν 7 'Απριλ. ΕΠΩΛΗΘΗ Ιάπωνας	ἔφθ. Γιοκοζάμαν 7 'Απριλ. ΕΠΩΛΗΘΗ Ιάπωνας
ἔφθ. Χούστον 18 'Απριλ.	ἔφθ. Χούστον 18 'Απριλ.
ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 18 'Απριλ.	ἔφθ. Μπουένος "Αὔρες 18 'Απριλ.
ἀνεγ. Δάντογιαν 9 'Απριλ., Γιβραλτάρ 19 διὰ Τσέκαν	ἀνεγ. Δάντογιαν 9 'Απριλ., Γιβραλτάρ 19 διὰ Τσέκαν
ἔφθ. Λίβερπολην 22 'Απριλ.	ἔφθ. Λίβερπολην 22 'Απριλ.
ἀνεγ. Σουσάν 8 'Απριλ. διὰ Μπουένι, ἔφθ. 14	ἀνεγ. Σουσάν 8 'Απριλ. διὰ Μπουένι, ἔφθ. 14
ἔφθ. Δάντογιαν 12 'Απριλ. καὶ Στέττιν 22	ἔφθ. Δάντογιαν 12 'Απριλ. καὶ Στέττιν 22
ἔφθ. Μπάζον Μπλάγκαν 17 'Απριλ.	ἔφθ. Μπάζον Μπλάγκαν 17 'Απριλ.
ἔφθ. Χουέλαν 19 'Απριλ.	ἔφθ. Χουέλαν 19 'Απριλ.
διῆλθε Φάλμουθ 12 'Απριλ. διὰ Βαγκούνερ	διῆλθε Φάλμουθ 12 'Απριλ. διὰ Βαγκούνερ
ἀνεγ. Στρατῶν 17 'Απριλ. δι. "Αμστερνταμ	ἀνεγ. Στρατῶν 17 'Απριλ. δι. "Αμστερνταμ
διῆλθε Κόμεξ 22 'Απριλ. διὰ Κόμπτε	διῆλθε Κόμεξ 22 'Απριλ. διὰ Κόμπτε
ἀνεγ. Σαϊγκόν 12 'Απριλ., Βαταβίαν 19 διὰ Ρεουνιόν	ἀνεγ. Σαϊγκόν 12 'Απριλ., Βαταβίαν 19 διὰ Ρεουνιόν
ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 'Ιαν.	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 'Ιαν.
ἀνεγ. Λός "Αντζελες 17 Νοεμ. 1938	ἀργεῖ Χαλκίδα ἀπὸ 17 Νοεμ. 1938
διῆλθε Κόμεξ 22 'Απριλ. διὰ Γένοβαν	διῆλθε Κόμεξ 22 'Απριλ. διὰ Γένοβαν
ἀνεγ. Λός "Αντζελες 20 'Απριλ. διὰ Λονδίνον	ἀνεγ. Λός "Αντζελες 20 'Απριλ. διὰ Λονδίνον
ἀνεγ. "Αμστερνταμ 7 'Απριλ. διὰ Κέυ Οὐέστ	ἀνεγ. "Αμστερνταμ 7 'Απριλ. διὰ Κέυ Οὐέστ
διῆλθε Χονολόνιον 18 'Απριλ. διὰ Γιαβάτα	διῆλθε Χονολόνιον 18 'Απριλ. διὰ Γιαβάτα
ἀνεγ. Χονοτον 19 'Απριλ. δι. "Αγγλίαν	ἀνεγ. Χονοτον 19 'Απριλ. δι. "Αγγλίαν
ἀνεγ. Πορτοπάλιον 25 'Απριλ. διὰ Μπαθναγάρα	ἀνεγ. Πορτοπάλιον 25 'Απριλ. διὰ Μπαθναγάρα
διῆλθε Κωνιόπολιν 13 'Απριλ. διὰ Βούλανην	διῆλθε Κωνιόπολιν 13 'Απριλ. διὰ Βούλανην
διῆλθε Σούεξ 9 'Απριλ. διὰ Τζεπτούτι	διῆλθε Σούεξ 9 'Απριλ. διὰ Τζεπτούτι
ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 20 'Απριλ. καὶ Γιάφραν 23	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 20 'Απριλ. καὶ Γιάφραν 23
διῆλθε Γιβραλτάρ 26 'Απριλ. δι. "Ισπανίαν	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 'Απριλ. δι. "Ισπανίαν
ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 22 'Απριλ.	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 22 'Απριλ.
ἔφθ. Ιμπιγζάμι 20 'Απριλ.	ἔφθ. Ιμπιγζάμι 20 'Απριλ.
ἔφθ. Γιοκοζάμαν 24 'Απριλ. ΕΠΩΛΗΘΗ Ιάπωνας	ἔφθ. Γιοκοζάμαν 24 'Απριλ. ΕΠΩΛΗΘΗ Ιάπωνας

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος Τόν. ναυπ. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος Έλικων	«Τράμπ, Σο»	18 5525	άργει Σάν Νικολάς από 15 'Ιαν.
"Ορος Ιδη	«Ατλαντικός» Α.Ε. κλπ.	38 4202	άνεξ. Λίθερπουλ 15 'Απριλ. διά Κόλπον Μεξικού
"Ορος Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κονδυλουσντή	14 4191	άργει Σάν Νικολάς από 2 Φεβρ.
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κονδυλουσντή	18 7914	άγγει Κάρφελοτς από 7 'Απριλ. 1938
"Ορος Κιθαιρών	«Τούμπ, Σο»	12 3876	έφθ. Βαρκελώνην 23 'Απριλ.
"Ορος Κύνθος	«Τράμπ, Σο»	18 5188	έφθ. Κόμπε 24 'Απριλ. ΕΠΩΛΗΘΗ Ιάπονας
"Ορος Λυκανθητός	«Ατλαντικός» Α.Ε.	17 4292	έφθ. Ροζάριο 20 'Απριλ.
"Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή καὶ Σία	07 3556	άργει Χαλκίδα από 4 Δεκ.
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κονδυλουσντή	19 5403	άγγει Σάν Νικολάς από 18 Δεκ.
"Ορος Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κονδυλουσντή	20 6692	διήλθε Σιγκαπούρην 11 'Απριλ. διά Πόρτ Σαΐδ
"Ορος Οσσα	Ρεθύμνη — Κονδυλουσντή	19 5252	έφθ. Ρόττερνταμ 5 'Απριλ. ΕΠΩΛΗΘΗ Γερμανούς
"Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κονδυλουσντή	21 5334	έφθ. Σαντάντερ 22 'Απριλ.
"Ορος Πάρνητς	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17 4371	άνεξ. Ραγκούν 10 'Απριλ. Κολόμπο 17 διά Βορμάρη
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κονδυλουσντή	18 5208	άργει Σάν Νικολάς από 2 Φεβρ.
"Ορος Πεντελικόν	Κονδυλουσντή - Κωστομένη	17 5896	άργει Σάν Νικολάς από 20 'Ιαν.
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17 5655	έφθ. Μπλέφαστ 14 'Απριλ.
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κονδυλουσντή	20 5729	άργει Σάν Νικολάς από 24 Νοεμ.
"Ορος Πρίσινας	Ρεθύμνη — Κονδυλουσντή	10 3986	έφθ. "Εσμπέργιαν 20 'Απριλ.
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19 5182	άργει Σάν Νικολάς από 14 Δεκ.
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20 6696	άνεξ. Μύκη 9 'Απριλ. διά Βαγκούθερ
"Ορος Ύμηττος	Ρεθύμνη — Κονδυλουσντή	21 6388	άνεξ. Ρίον 'Ιανέριον 3 'Απριλ. διά Μόριαλ.
"Ορος Χελμός	«Ατλαντικός» Α.Ε.	23 6481	έφθ. Μπούπτουν 21 'Απριλ. ΕΠΩΛΗΘΗ
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13 4979	άνεξ. Μπούνενος "Αύρες 6 'Απριλ. δι' Ενδόπτην
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός	20 2171	έφθ. Γιβραλτάρ 24 'Απριλ.
Παναγῆς	Ν. Λυκαρδοπούλου	20 5187	έφθ. Σιεμφούνεγκος 23 'Απριλ.
Παναγῆς	I. Δ. Τσούνια	94 2744	εἰς πλάσιαν έν Κίνα
Παναγιώτης	Εδαγγ. Νομικοῦ	01 3575	άνεξ. Δάντσιγκ 15 'Απριλ., Ντόβερ 21 διά Πειραιᾶ
Παναχ. Θ. Κουμάνταρος	Το. Βασιλείου καὶ Σία	12 5839	άνεξ. Μπάρρου 1 'Απριλ. διά Μοντεβίδεο
Πανάχραντος	B. καὶ I. Κουτσούνου	15 4661	έφθ. Μπάρρου 25 'Απριλ.
Παντελής	K. Λαμπού καὶ I. Ποντικοῦ	11 3845	έφθ. Χίον 10 'Απριλ.
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12 4981	άργει Σάν Νικολάς από 11 Δεκ. 'Εναντίωθη
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10 3748	άνεξ. Σάντος 22 'Απριλ. διά Ρίον 'Ιανέριον
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτση	06 3435	έφθ. Πόρος Ντέ Μπάρρου 18 'Απριλ.
Παρθενών	άδ. Πευθῆ	08 3189	άργει Άλεξανδρειαν από 18 'Ιαν.
Περράκης Λ. Καμπάνης	Ζήλο. Λ. Καμπάνη	10 3584	έφθ. Κόρος 25 'Απριλ.
Περσεύς	Α. Ανδρεάτον	18 5172	άνεξ. Ρόττερνταμ 19 'Απριλ. διά Βαυαρία
Πεταλοί	Μαροή 'Εμπειρίκου	17 6565	διήλθε Γιβραλτάρ 25 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ
Πετρούλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόφλ»	03 4634	άνεξ. Ρόττερνταμ 12 'Απριλ., Πειραιᾶ 29 διά Βάρηναν
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	M. καὶ E. Νομικοῦ	14 7020	άνεξ. Αμβούδηγον 16 'Απριλ. διά Ταμπίζο
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	Δ. Γουλανδρῆ	23 4693	άνεξ. Μπάρρου 15 'Απριλ., Μαδέφας 22 διά Μοντεβίδεο
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	20 4399	άνεξ. Γιόπτερνταμ 22 'Απριλ. διά Μπάρρου
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28 4695	διήλθε Φερνάντο Νορόνγα 18 'Απριλ. διά Πλέιτ
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α. Ε.	08 4360	διήλθεν "Αγ. Βιζέντιον 21 'Απριλ. δι' Οράν
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματέλατου	04 2709	εἰς Φού - Τοσού 20 'Απριλ.
Πλειάδες	άδελφ. Πρωτίου	18 4620	άνεξ. Σάντος 19 'Απριλ. διά Μπούνενος "Αύρες
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09 1457	άνεξ. Κάρδιφ 22 'Απριλ. διά Χάιφαν
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14 4077	έφθ. Μπέλφαστ 13 'Απριλ. καὶ Κάρδιφ 22
Πόπη	Μιχ. Βερούνο	96 1594	άργει Πειραιᾶ από 8 'Ιαν.
Πόπη Σ.	Υἱοί Γ. Σιγάλα	03 2083	έφθ. Σέτταν 20 'Απριλ.
Ποσειδών	άδ. Πήττα	09 3840	άργει Πειραιᾶ από 17 'Ιαν. 'Εναντίωθη
Ρήγος	Αεσον. 'Εμπειρίκου	19 4649	έφθ. Ροζάριο 10 'Απριλ.
Ρίτα Χανδρῆ	Ίω. Δ. Χανδρῆ	14 4648	διήλθε Πόρος Σαΐδ 21 'Απριλ. διά Γλασκώβην
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18 6429	έφθ. 'Αμπέρσαν 24 'Απριλ.
Ρόκος Βεργωτῆς	«Επτάνησος» Α. Ε.	19 5637	άνεξ. Βαλτιμόρην 24 'Απριλ. διά Σιεμφούνεγκος
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99 1044	έφθ. Πειραιᾶ 19 'Απριλ. καὶ Θήραν 21
Σαλαμινία	K. Πετρούτση — Γ. Τάνες	01 3634	έφθ. Πειραιᾶ από 11 Μαρτ. 'Εναντίωθη
Σαντορίνη	A. Γ. Χάλαιρη	84 708	έφθ. 'Ελευσίνα 17 'Απριλ.
Σαρωνικός	Μαροή 'Εμπειρίκου	12 3548	εἰς Βραζίλιαν 10 'Απριλ.
Σίφνος	Θεο. Σταφυλοπάτη	17 2290	εἰς πλάσια Μεσογείου
Σούζου	Μποδ. Α' θανασαύδη	07 950	έφθ. Μέρσ - ελ - Κεμπό 20 'Απριλ.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17 4300	άργει Πειραιᾶ από 11 Μαρτ. Εναντίωθη
Σουσάννα	N. Παπαδάτου-Α. Τσαβλίον	04 932	έφθ. Ροζάριο 10 'Απριλ.
Σπάρτη	Γ. Μ. Σταματέλατου	22 1202	διήλθε Πόρος Σαΐδ 21 'Απριλ. διά Γλασκώβην
Σπύρος	«Άγιαν» Α. Ε.	18 6629	άνεξ. Βαταδίαν 7 'Απριλ. διά Πόρτ Σαΐδ
Σταμ. Γ. Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκου»	36 3931	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 9 'Απριλ. καὶ Νεκοτσέα 19
Στάμος	Δ. Φαφαίλοιν	14 3801	χραιτεῖται εἰς Φορμόζαν από 8 Φεβρ. 1938
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25 4853	άνεξ. Βαταδίαν 7 'Απριλ. διά Γδύνιαν
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12 5528	διήλθε Γιβραλτάρ 22 'Απριλ. δι' Ελλάδα
Στρυμών	N. Γ. Λιβανοῦ	19 5250	έφθ. Μπάρρου 25 'Απριλ.
Στυλιανή	άδ. Πήττα — K. Σχριβάνου	96 3256	άργει Πειραιᾶ από 8 Ιουλ. 1938
Στυλιανός Χανδρῆς	Ίω. Δ. Χανδρῆ	19 6059	άνεξ. Ρίον 'Ιανέριον 17 'Απριλ. δι' Ενδόπτην
Τάκης	Π. Αντύπα	04 1698	έφθ. Κύπρον 16 'Απριλ.
Τάμεος	Λεων. A. 'Εμπειρίκου	14 3942	έφθ. Σουλτάν 17 'Απριλ.
Τάνας	άδελφ. Συνοδινοῦ	07 1545	άνεξ. Πειραιᾶ 27 'Απριλ. διὰ Βραζίλιαν
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμποῦ	13 4221	άνεξ. Υμούντεν 13 'Απριλ. διὰ Κέϋ Οβέστ
Τασία	Καδ. Σιγάλα	04 3034	άνεξ. Νόρντεγαδαν 23 'Απριλ. διὰ Χαλκίδα
Τάσις	«Μυρτίνα» Α. Ε.	13 4706	διήλθε Σαμπάγκαν 14 'Απριλ. διὰ Κοζίν
Ταύγετος	Κουλούδην — 'Εμπειρίκου	18 5687	έφθ. Μπούνενος "Αύρες ρόδης 23 'Απριλ.
Τέτη	νιοί Γ. Σιγάλα	03 2747	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 9 'Απριλ. καὶ Σύρον 22
Τέτη Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	02 1882	διήλθε Κων(πολ) 21 'Απριλ. διὰ Βονδώνην
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11 3658	διήλθε Κων(πολ) 25 'Απριλ. διά Γιβραλτάρ
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	09 1911	έφθ. Βόλον 20 'Απριλ.
Τουρλιανή	Γ. 'Ασημορύντη	19 2486	άργει Ρόττερνταμ από 16 Μαρτ.
Τρεγκόδναν	Βασ. I. Σαποδάρου	03 3075	άργει 'Αλεξανδρειαν από 31 'Ιαν. 1938
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14 4211	άνεξ. 'Αμπέρσαν 16 'Απριλ. διὰ Ροζάριο
Τώνης Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	04 3163	άργει Πειραιᾶ από 30 'Ιαν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Υδραίος .....	Α. Κουλούρα και Κ. Σένου	02	4476	έφθ. Πότι 27 'Απριλ.
'Υδρούσσα .....	Π. Χριστοπούλου .....	22	2038	έφθ. Πειραιά 9 'Απριλ.
"Υπανις .....	άδ. Συνοδιού .....	09	1459	έφθ. Πειραιά 15 'Απριλ. και Βραδιάν 27
Φανερωμένη .....	Λ. Βλαζάκη .....	08	3404	άργει Πειραιά από 2 Φεβρ.
Φλώρα .....	έτ. Π. Νομικού .....	04	2980	έφθ. Θεσσαλονίκην 22 'Απριλ.
Φλώρα Νομικού .....	Λουζά Νομικού .....	21	2012	έφθ. Πειραιά 22 'Απριλ.
Φραγκούθλα Β. Γουλανδρή .....	άδ. Γουλανδρή .....	18	6701	διήλθε Κίγκστον 14 'Απριλ. διά Κάρδιφ
Φρέδ .....	Κ. Δ. Καλαφάτη .....	07	4043	έφθ. Πειραιά 8 'Απριλ.
Φωτεινή Καρρά .....	Μιχ. Καρρά .....	18	4465	έφθ. 'Οζάκα 16 'Απριλ.
Χαδιώτης .....	έε. «Κάσσος» Α. Ε. ....	29	4386	άνεξ. Ντρόπιταν 1 'Απριλ. διά Χόγκ Κόγκ
Χέλατρος .....	έτ. «Κάσσος» Α. Ε. ....	14	3489	άνεξ. Σάντα Φέ 13 'Απριλ. διά Μαδέρας
Χίος .....	Σ. Λιβανού .....	39	5650	άνεξ. Βικτώρια (Βρ. Κολομβ.) 19 'Απριλ. διά Χούλλ.
Χλόη .....	Ν. Αιγαϊαδούλου .....	28	4641	άνεξ. Μάλταν 8 'Απριλ. διά Μπεντί - Μπεντέρ, έφθ. 24
Χρήστος Μαρκέτος .....	«Μαρκέτος» Α. Ε. ....	19	5209	άργει Πειραιά από 2 Φεβρ. 1938
Όκεανία .....	Μ. Καριβαλή .....	07	4843	έφθ. Θεσσαλονίκην 10 'Απριλ.
Όριών .....	Πολ. Λένα — Α. Λούζη .....	09	4798	άνεξ. Κάρδιφ 22 'Απριλ. διά Ταξοράντι
Όρωπος .....	Μαρηή Εμπειρίκου .....	13	4474	έφθ. Μπάρδου 23 'Απριλ.
"Άλμπα (Παναμ.) .....	έτ. «Άλμπα .....	08	3444	διήλθε Νίτον 2 'Απριλ. διά Ροζάριο
'Αιαρυλλίς (Παναμ.) .....	«Άιαρυλλίς» Α. Ε. ....	18	4215	άνεξ. Κάρδιφ 8 'Απριλ. διά Μπουένος "Άιρες
'Ανδρέας (Παναμ.) .....	I. A. Κοσμᾶ .....	17	4933	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούον 17 'Απριλ.
'Ασήμη (Παναμ.) .....	Έμμ. Καραβία .....	05	722	άνεξ. έν Χάιφας 23 'Απριλ. (διαταγάς)
Γιολάντα (Παναμ.) Τ. ....	έτ. «Προμέρα» Παναμᾶ .....	13	4680	άνεξ. Ταμπίζο 13 'Απριλ. διά Κόντινεντ
'Ερμῆς ('Αγγλ.) .....	έτ. «Ερμῆς» .....	16	6987	άνεξ. Μαντράς 19 'Απριλ. διά Κοζανάντα
'Ιλλενάρο (Παναμ.) Τ. ....	έτ. «Κολόν» .....	19	5355	έφθ. Σάν Νιζολάς 15 'Απριλ.
Κάρμαρ (Παναμ.) .....	A. E. «Κάρμαρ» .....	19	5226	άνεξ. Μπουένος "Άιρες 6 'Απριλ. δι' Ενθώπιν
Κλαίρη (Παναμ.) Τ. ....	έτ. «Προμέρα» Παναμᾶ .....	16	5845	άνεξ. Χαβάνναν 14 'Απριλ. διά Μεξικόν
Κουλέμπρα (Παναμ.) .....	έτ. «Προτομέλλο» .....	19	5260	άνεξ. Ρίον Ιανέριον 24 'Απριλ. (διαταγάς)
Λοΐντα (Παναμ.) Τ. ....	έτ. «Ατλάντικο» .....	16	5505	άνεξ. Ρόττερνταμ 24 'Απριλ. διά Ταμπίζο
Μαρία (Παναμ.) .....	έτ. «Προμέρα» Παναμᾶ .....	28	4919	άνεξ. Μπάρδου 21 'Απριλ. διά Μπουένος "Άιρες
Μαρτής ('Αγγλ.) .....	Γ. M. Κουνιούσουντη .....	94	2483	διήλθε Πειραιά 26 'Απριλ. διά Ρουμανίαν
Μολντόβα (Ρουμ.) .....	Σ. Βλασπούλου .....	11	4083	άργει Σύνθον από 27 Μαρτ.
Μπόνα (Γαλλ.) .....	Σ. Φαρκούν .....	98	3462	άργει Άλγεριον από 26 Μαρτ.
Μυριάμ (Παναμ. Τάνκερ) .....	«Ιστέμινας Α. E. ....	21	7012	άνεξ. Ιηνούτις 20 'Απριλ. διά Λάζ Πιέντρας
Νόρα (Παν.) .....	A. II. Αναστασάτου .....	06	1781	άργει Πειραιά από 8 Φεβρ. 1938
"Ορος "Οθρυς (Παν.) .....	M. Μάρκου .....	19	4817	έφθ. Δουβλίνον 24 'Απριλ.
Ούρανία (Παναμ.) .....	έτ. «Παναμᾶ .....	02	1953	έφθ. Γαλάτοι 19 'Απριλ.
Πάναμ (Παν.-τάνκερ) .....	«Ιστέμινας Α. E. ....	25	7277	άνεξ. Ταμπίζο 11 'Απριλ. διά Κόντινεντ
Πηνελόπη (Παναμ.) .....	έτ. «Πόλαιος» .....	19	4787	έφθ. Λονδίνον 22 'Απριλ.
Ρονίν (Παναμ.) .....	M. Βασιλεάδη .....	19	5704	διήλθεν "Άδεν 23 'Απριλ. δι' Ιαπωνίαν
Σαντιάγο (Παναμ.) .....	N. Δ. Ράλλα .....	08	3860	έφθ. Κόρη 15 'Απριλ.
Τουΐρα (Παναμ.) .....	έτ. «Τουΐρα» .....	12	4393	έφθ. Μπάρδου 21 'Απριλ..
Φαίσες (Παναμ.) .....	έτ. «Πόλαιος» .....	15	7188	άργει Ρόττερνταμ από 26 Ιουν. 1938
Φροσούλα (Παναμ.) .....	'Ιω. E. Βαρδαβᾶ .....	03	1282	άργει Πειραιά από 5 Ιουν.
Ώνάση Πηνελόπη (Παναμ.) .....	'Αριστ. 'Ώνάση .....	19	5439	έφθ. Κάρδιφ 14 'Απριλ.
Ώνάση Σωκράτης .....	'Αριστ. 'Ώνάση .....	19	5404	έφθ. Λονδίνον 25 'Απριλ.
Sokol (Γιουγκ.) .....	άδ. Σ. Κουμαντάρου .....	19	5696	διήλθε Λάδεντ 25 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ

### CAPE TOWN STEVEDORING Co. Ltd.

Pier Head, Alfred Docks,  
**CAPE TOWN**

Stevedores to the Principal Lines

London agents: JAM.A. McLAREN & Co.  
46, Bishopsgate, LONDON E.C. 2

### MIXAΗΑ Α. ΚΑΡΑΒΙΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ  
ΕΝ ΘΗΡΑΙ

'Από τριακονταετίας (1908) ένασκων τὴν Πρωτό-  
ορευσινή ήμεδαπῶν καὶ ἀλλοδαπῶν ἔταιριῶν. Ίδιαι  
τέρα τουριστικὴ ύπηρεσία διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν  
τῶν περιηγητικῶν ὑπερωκεανίων.

ΤΟ ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

Tηλεγραφήματα: MIXAΗΑ ΚΑΡΑΒΙΑΝ-Θήραν

### MARMARAS

WHOLESALE PRODUCE DEALER-SHIPPING AGENTS

ΙΑΚ. ΜΑΡΜΑΡΑΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ-ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΑΤΜΟΤΠΟΙΩΝ

BALTIMORE M.D.

Phone: University, 8679

1531 Carswell Str.

### "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

Έφθ. Πότι 27 'Απριλ.

έφθ. Πειραιά 9 'Απριλ.

έφθ. Πειραιά 15 'Απριλ. και Βραδιάν 27

άργει Πειραιά από 2 Φεβρ.

έφθ. Θεσσαλονίκην 22 'Απριλ.

έφθ. Πειραιά 22 'Απριλ.

διήλθε Κίγκστον 14 'Απριλ. διά Κάρδιφ

έφθ. Πειραιά 8 'Απριλ.

έφθ. 'Οζάκα 16 'Απριλ.

άνεξ. Ντρόπιταν 1 'Απριλ. διά Χόγκ Κόγκ

άνεξ. Σάντα Φέ 13 'Απριλ. διά Μαδέρας

άνεξ. Βικτώρια (Βρ. Κολομβ.) 19 'Απριλ. διά Χούλλ.

άνεξ. Μάλταν 8 'Απριλ. διά Μπεντί - Μπεντέρ, έφθ. 24

άργει Πειραιά από 2 Φεβρ. 1938

έφθ. Θεσσαλονίκην 10 'Απριλ.

άνεξ. Κάρδιφ 22 'Απριλ. διά Ταξοράντι

έφθ. Μπάρδου 23 'Απριλ.

άργει Σύνθον από 27 Μαρτ.

άργει Άλγεριον από 26 Μαρτ.

άνεξ. Ιηνούτις 20 'Απριλ. διά Λάζ Πιέντρας

άργει Πειραιά από 8 Φεβρ. 1938

έφθ. Δουβλίνον 24 'Απριλ.

έφθ. Γαλάτοι 19 'Απριλ.

άνεξ. Ταμπίζο 11 'Απριλ. διά Κόντινεντ

έφθ. Λονδίνον 22 'Απριλ.

διήλθεν "Άδεν 23 'Απριλ. δι' Ιαπωνίαν

έφθ. Κόρη 15 'Απριλ.

έφθ. Μπάρδου 21 'Απριλ..

άργει Ρόττερνταμ από 26 Ιουν. 1938

άργει Πειραιά από 5 Ιουν.

έφθ. Λονδίνον 25 'Απριλ.

διήλθε Λάδεντ 25 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ

### ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ, ΚΕΡΚΥΡΑ NAYTIKOI ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Ασφάλειαι-Διακανονισμοί-Προμήθειαι  
Lloyd's Agents

Γαιάνθρακες-Άνθρακιτης-Κώκ

Τηλ. Διεύθ. BOUDLEY-Corfu

Codes: Scott's 1906 (10th)

Bentley's - Watkins

Τηλέφωνον: 2-93 & 4-72

ABC.5 & 6, Marconi

### ALEXANDRIE - PORT-SAID

Established 1902-Cables GRENOLIS

### GREG. A. CACOMANOLIS

ALEXANDRIE-PORT-SAID-SUEZ

Steamship Agent, Broker  
General Merchant

ALEXANDRIA, P.O.B. 400

16, Moh. Aly Square.

PORT-SAID P.O.B. 77

2, Alex. L. Grand

### "WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telegraph: 21853 (3 lines)

After Hours: 21851

Telegr. DOCKAGE

ALL SHIP REPAIRS