

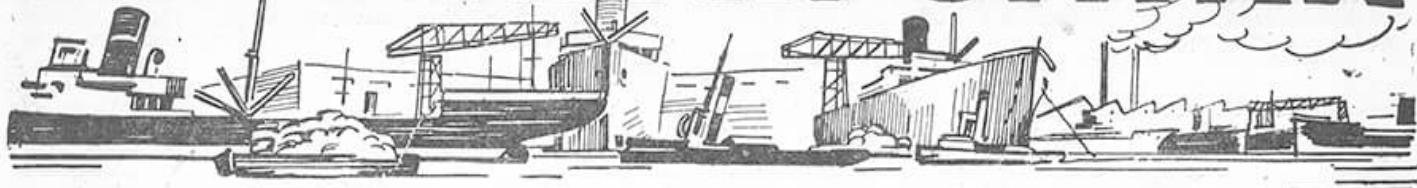
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1939

Αρ. Φύλλου 204

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Θ'. ΑΡΙΘ. 204

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1939

Η ΚΑΘΕΛΚΥΣΙΣ ΤΟΥ ΠΡΩΤΟΥ ΔΗΖΕΛΟΠΛΟΙΟΥ ΜΑΣ

Γεγονός άξιοσημείωτον διά τὴν Ναυτιλίαν μας. Τὸ πρῶτον δηζελοκίνητον Ἑλληνικὸν φορτηγὸν καθειλκύσθη πρὸ δεκαπενθημέρου ἐκ τῶν ναυπηγείων Doxford. Στήθερόν τοῦ δῆμα προδόθου ἀποτελεῖ ἡ καθέλκυσις αὐτῆς, ὑποχρέωμένη μας δὲ θεωροῦμεν δῆλως ἴδιαιτέρως νὰ ἔξαρωμεν τὴν πρωτοπορειακὴν πρωτοθουλίαν τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖρας, τῆς Ατμοπλοίας Κάσου. Οἱ κ.κ. Πνευματικοί, Ρεθύμνης καὶ Γίαννας αγας τῶν θερμοτέρων δικαιοῦνται ἐπαίνων. Χαρίζουν εἰς τὴν ἔθνικὴν ναυτιλίαν τὸ πλέον συγχρονισμένον τῶν σκαφῶν τῆς.

Καθυστερήμενοι θέσθαι ἐντράφημεν πρὸς τὰ μαχητικώτερα πλοῖα, πρὸς τὰ νεώτερα, τὸ οἰκονομικὰ μέσον πρώσεως, ἀλλ' ἐστω καὶ ἄργα παρήγορον εἰνεῖ, διότι προχωροῦμεν. Κάθε θαυμασμοῦ ἀξία ἐίναι ἡ τολμῆρα ἐπιχειρηματικὴ τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἀλλ' ἡ ληφθῆ μάλιστα ὑπὲρ. δψιν, διότι στενά, στενώτατα εἰς πλεύστας περιπτώσεις, εἰνεῖ τὰ οἰκονομικὰ τῶν περιθώρια, διότι ριψοκινδυνεύουν τὰ πάντα ἀναδιεχόμενοι θαρυτάτας διανεισκάς ὑποχρεώσεις διά τὴν ἀπόκτησιν πλοίων τόσου ύψηλού κόστους. Θά φθάσῃ ίσως τὰς 140 χιλιάδας; λιρῶν ἡ ναυπηγείας τοῦ «Κάσος». Τὸ δύκωδες αὐτὸν κεφαλαίον, ποὺ «Ἀγγλικαὶ μετοχικαὶ ἑταῖραι», ἐπιχορηγούμενα ἡδη, μὲ ἄφθινα ἀποθεματικά, θά ἔδισταζαν, δηπως καὶ διστάζουν, νὰ διαθέσιν εἰς τὴν κατ' ἔξοχην ἀσταθῆ ἔχουσαν τὴν ἔκβασιν ἐπιχείρησιν τῶν «τρέμπτες» φορτηγῶν, μὲ τόλμην ἔξερχομένην ίσως τῶν δρίων τοῦ ψυχροῦ ὑπολογισμοῦ καὶ τῆς πλέον αἰσιοδόξου ἐπιχειρηματικῆς δραστηριότητος διέθεσαν, διανεισθέντες ίσως ἀρκεῖ, οἱ πλοίοι τῆς τοῦ δηζελοκινήτου «Κάσος» διά νὰ ἀποκτήσῃ η Ναυτιλία μας ἕντες ἀξιόλογον σκάφος, καλύπτον ἐν πολλοῖς διά τῆς ἀνωτερότητάς του· τὴν περισσήν πτωχεῖαν τοῦ πλωτοῦ μας ὀλικοῦ.

Θαυμάζουμεν τὸ ἐπιχειρηματικὸν θάρρος τὸ ἐν ἐφοπλιστῶν μας ἔκεινων, ποὺ ἀκάθετοι πρὸς τὴν πρόσδον χωρῶντες, μὲ μόνα ἐφόδια τὴν ἐπαγγελματικὴν τῶν κατάρτιον καὶ τὴν αἰσιόδοξον τοῦ μέλλοντος πρόσθεψιν, ἐναπήγοσαν καὶ ναυτὴ γοῦν πλοῖα, ἀξίας ἐκανονάδων χιλιάδων λιρῶν. Ἀκόμη δὲ πρέπει εἰς δεδόντως νὰ ἔκτιμηθῇ ἡ προσήλωσις τῶν ρηξικελεόδων αὐτῶν. ἐφοπλιστῶν πρὸς τὴν Κυανόλευκον, παρὰ τὸ γεγονός, διότι τὰ λαμπτὰ ταῦτα τῆς νεωτέρας ναυπηγικῆς δείγματα, τὰ νεοναυπήγητα φορτηγά μας θὰ ἀντιμετωπίσουν μυρίας ὑπὲρ τὴν Ἑλληνικὴν οἰμαίαν δυσχερείας διά τὴν ἀπασχόλησιν τῶν, λόγω τῶν κατά χώρας διακρίσεων, τῶν προστατευτισμῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἐπιβαρύνσεων.

Ἡδύνατο λ. χ. ή Ἀτμοπλοία Κάσου νὰ ὑψώσῃ τὴν Ἀγγλικὴν οἰμαίαν εἰς τὸ δηζελοκινήτον σκάφος της. Θὰ ἀπελάμβανεν οὕτω τῶν παρεχομένων πιστώσεων καὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἐνῶ καὶ τὴν προτίμησιν θὰ είχεν εἰς τὴν ναυλαγοράν. «Ἐμψυχον ἔξι ἀλλού ὄλικόν, Ἐλληνες ναυτομηχανικοὶ ἔξειδικευμένοι εἰς μηχανάς ἐσωτερικῆς καύσεως μεγάλης ἵπποδυνάμεως, δὲν ὑπῆρχεν. Αὐτὴ καὶ μόνη ἡ ἔλλειψις θὰ ἥτο ἀρκετὴ διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ «Κάσος» νὰ διστάσουν εἰς τὴν ἐπιλογὴν τῆς οἰμαίας. 'Ως ἐπιχειρηματικὴς ίσως νὰ είχον κάποιον ἔνδοιασμόν. 'Ως Ἐλληνες δύμως, ἀνάλογοις μένοντι πόσον τὸ γόνητρον τῆς σημαίας ἔτονούτο καὶ διότι τριάκοντα οἰκογένειαι ναυτιλούμενων θὰ ἔξειρυσκον πόρον χωρᾶς διά τῆς προσθήκης εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας, τοῦ νεοναυπηγήτου σκάφους τῶν, οἱ διοικοῦντες τῆς Ατμοπλοίαν Κάσου ἡκούονται προσωπικοῦ διὰ τὸ μηχανοστάσιον τοῦ «Κάσος» ἐλύθη προσφύεταν. Παρεκλήθησαν τὰ ἔργοστάσια Doxford, ὅπου κατεσκευάζοντο αἱ μηχαναὶ τοῦ καθειλκυθέντος σκάφους, νὰ δεχθοῦν δύο «Ἐλληνας μηχανικοὺς ἐκ τῶν ἀρτιώτερον κατηρτισμένων, ὅπως παρακολουθήσουν τὴν κατασκευὴν, τὴν συναρμολόγη-

σιν καὶ τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν Ντῆζελ. Τὰ ἐργοστάσια ἐδέχθησαν καὶ Ἀγγλικαὶ ἀρχαὶ χωρὶς καμμίαν δυσκολίαν παρέσχον τὴν ἀπαιτούμενην ἀδειαν. Απὸ ἔτους περίπου οἱ δύο «Ἐλληνες μηχανοὶ ἐργάζονται εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Doxford. Αἱ ἐντυπώσεις τῶν προϊσταμένων τῶν «Ἀγγλῶν τεχνικῶν εἶναι ἀρισταῖ. Δεδομένης τῆς ὀξυτάτης ἀντιλήψεως ποὺ διακρίνει τὸν «Ἐλληνα, τῆς ἐφέσεως πρὸς τὴν μάθησιν καὶ τοῦ πειθαρχημένου Ἀγγλικοῦ πειθαρχάλοντος οἱ μηχανοὶ μας αὐτοὶ, ποὺ ἐντὸς δλίγου θὰ ἀναλάσσουν τὸν χειρισμὸν τῶν μηχανῶν τοῦ «Κάσος», εἰμεθα πλέον ἡ θέσθαι, διότι θὰ φανοῦν ἀντάξιοι τῶν προσδοκιῶν τῶν πλοιοκτητῶν των. Θ' ἀποδείξουν καὶ εἰς τοὺς «Ἀγγλους τεχνικούς τί δύναται νὰ ἐπιτελέσῃ ἡ Ἑλληνικὴ ιδιοφυΐα.

Ἐντὸς δλίγου ἀπό τὰ αὐτά ναυπηγεῖα καὶ ἀλλα δηζελοκίνητα φορτηγὰ διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν πρόσκειται νὰ καθειλκυθοῦν. Εἰς τὰ σκάφη αὐτὰ θὰ καλλιεργηθῇ τὸ φυτώριον τῶν δηζελομηχανικῶν μας. Οἱ πρῶτοι μηχανοὶ θὰ ἐκπαιδεύσουν τοὺς κατώτερους τῶν καὶ οὐν τῷ χρόνῳ θὰ πυκνωθοῦν αἱ τάξεις τοῦ εἰδικευμένου εἰς τὰς μηχανάς ἐσωτερικῆς καύσεως τεχνικοῦ μας προσωπικοῦ. Η Ναυτιλία μας, ἀνάλογα θεβαίως καὶ πρὸς τὰ μέσα ποὺ διαθέτει, συγχρονίζεται. Οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐπιτελοῦν ἀπό τῆς πλευρᾶς αὐτῆς ἀκέραιον τὸ καθῆκον τῶν. Θέλομεν νὰ πιστεύωμεν, διότι καὶ τὰ πληρώματα, δὲ τερος παράγων τῆς ναυτιλιακῆς μας δημιουργίας, θὰ ἐπιτελέσουν τὸ ιδικόν των. Τὰ νεοναυπήγητα αὐτά σκάφη, ἀπεκτήθησαν μὲ μόχθον πολύ, εἰναι θεβαρημένα δὲ ὑποχρεώσεων, στοιχίζουν ἀκριβά καὶ ἡμπορεῖ τις νὰ προσθέσῃ διότι η δυναμικότης τῆς Ναυτιλίας μας δὲν θὰ ἐπέτρεπε τὴν πρόσκτησιν τῶν, ἀν ἐλείπεν ὁ παράγων τῆς ἐφοπλιστικής.

Τὰ σκάφη αὐτὰ πρέπει νὰ τὰ ἀγαπήσουν οἱ «Ἐλληνες ναυτιλούμενοι, ὡσάν τὰ ἐπρόκειτο περὶ τοῦ ίδιου αὐτῶν οἰκου. Νὰ τὰ συντηροῦν ὑποδειγματικῶς, μὲ ἔξειζητημένην ἐπιμέλειαν. Νὰ ἐπιζητοῦν τὴν οἰκονομίαν καὶ νὰ μὴ φείδωνται κόπων διά τὴν ἀπρόσκοπτον λειτουργίαν τῶν μηχανῶν τῶν, διά τὴν ταχυτάτην περαίων τῶν ταξιδίων τῶν. Μόνον οὗτα θὰ ἐνθαρρυνθοῦν οἱ πλοιοκτῆται εἰς τὴν προστάθειαν τῆς ποιοτικῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Απὸ τὰ πληρώματα πολλὰ ἔχαρτωνται. Πρέπει νὰ ἔκτιμησουν τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοθουλίαν. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐδημιουργήσουν τὴν ἐπιχείρησιν, τὰ πληρώματα θὰ τὴν κινήσουν, θὰ τὴν καταστήσουν ἀποδοτικήν, χάριν καὶ τοῦ ίδιου αὐτῶν ουμφέροντος. Η στενὴ τοῦ κεφαλαίου καὶ τῆς ἐργασίας ἀλληλεγγύη, μόνη αὐτῆς, θὰ προσαπίσῃ καὶ τὴν ὑπόστασιν τῆς Ναυτιλίας μας, τὴν μὲ τόσους ἀμέσους κινδύνους ἐπαπειλουμένην.

Χῶρον Ικανὸν τῶν σελίδων μας καταλαμάνει τὸ γεγονός τῆς καθειλκυσεως τοῦ πρώτου δηζελοκινήτου φορτηγοῦ μας. Απεδώσαμεν πρόγυμτοι ἐξαιρετικὴν σημασίαν, τὴν ἀρμόδουσαν, εἰς τὴν πρωτοπορειακὴν διά τὸν «Ἐλληνικὸν ἐφοπλισμὸν στροφήν πρὸς τὰς μηχανάς ἐσωτερικῆς καύσεως. «Ἐχοντες ὑπὲρ δψιν τὴν ἔκτασιν τοῦ ἐπιποροναυτικοῦ ἐξοπλισμοῦ, τοῦ ἐντατικῶν ἀναπτυσσομένου, εἰς δλας μεγάλας καὶ μικράς ναυτικάς χώρας καὶ παρακολουθοῦντες ἔγγυτατα τὰς ἐκ παραλλήλου προσπαθείας τῶν εἰς τὴν καταστήσουν, θὰ ἔργασις, ἀλλασσούσης τοῦ ιδιομορφισμοῦ, τοῦ διευθύνεται τὸν δημιουργικῆς δραστηριότητος τοῦ «Ἐλληνος ναυτίλου. Κοινῆς ἀλλωστε παρὰ τοῖς ξένοις τυγχάνουν αὖται ἔκτιμησεως, ώστε νὰ δικαιοῦνται καὶ ἀπὸ μέρους δλων ἡμῶν κάθε ὑποστηρίξεως, κάθε τιμῆς, κάθε ἐπιθραβεύσεως.

Η ἀδικος μεταχείρισις τῆς σημαίας μας

'Ομιλῶν κατά τὴν τελετὴν τῆς καθειλκυσεως δὲ ἐκ τῶν πλοιοκτητῶν κ. Ν. Ρεθύμνης ἔτοντες, διότι τὸ δηζελοκινήτον φορτηγὸν «Κάσος» οημεώνει ἔνα σταθμὸν εἰς τὴν Ιστορίαν τῆς Ἑλληνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Η ἑταῖρα, τὴν ὅποιαν οὗτος διευθύνει κατεσκεύασεν εἰς τὴν ναυπηγικὴν περιοχήν τοῦ Wear ἔξι ἀπόδημοις κατά τὸ παρελθόν ἔτος, ἀπίνα ἐργάζονται ἰκανοποιητικῶς καὶ ἀντιμετωπίζουν τὸν διευθή ἀνταγωνισμὸν κατά τὸν εύνοικότερον πόλην. Εφέτος — ἔξικολούθησεν δὲ κ. Ρεθύμνης — ἐσκέφθημεν νὰ προχωρήσωμεν κατὰ ἔνα θῆμα καὶ προέθημεν εἰς τὴν ναυπηγεῖσην,

Διότι, ένω δλαι αι ἄλλαι χώραι είχον σημαντικὸν περιθώριον μεταξύ τῆς ἑσωτερικῆς των τιμῆς τοῦ σίτου καὶ τῆς τιμῆς τοῖφ Ζ. Κ., ή Ἀργεντινή, ήτις ἔκτος τῶν ἄλλων ἐπιθαρύνεται καὶ μὲ δασμούς, δεν ἔχει νά δείξῃ παρά ἐν ἀρνητικὸν περιθώριον.

Διὰ τῆς ὑποθιθάσεως τῶν κατωτάτων δρίων ναύλων κατά 5), ή Ἐπιτροπὴ τῶν σχεδίων ἔδωσε μίαν προσωρινὴν λύσιν εἰς ἓνα πολύπλοκον πρόβλημα, χωρὶς δύναμας νά τὸ λύσιν οὐσιαστικῶς, μιολονότι ἀμέσως ἡγαγκάσθη νά ὑποθιθάσῃ κατ' ἀπόλετῶς, αὐθαίρετον ὑπολογισμὸν τὰ δρίσις ναύλων καὶ ἄλλων ἀγορῶν. "Οταν παρακολουθήσῃ κανεὶς τὴν πολυσύνθετον πρᾶξιν τῆς ἀγορᾶς πωλήσεως καὶ μεταφορᾶς ἔνος φορτίου σίτου, ής οι συντελεσταὶ ποικίλου ἀπὸ Κρατικάς θεωρίας περὶ συγκρατήσεως ἑσωτερικῶν τιμῶν, σιδηροδρομικῶν τελῶν, ναύλων ποταμοποιίας μέχρι καὶ τῆς ἀσφαλίσεως ἐν Λονδίνῳ, διερωτᾶται εὐδόγως ἂν ὁ προσδιορισμὸς κατωτάτων δρίων ναύλων ὡς ἐγένετο μέχρι σήμερον εἰνε ἐφικτός, ἀνευ δημιουργίας σοθαρωτάτων περιπλοκῶν, ὃν αἱ συνέπειαι εἰνε δυσμενέστεραι διὰ τὴν Ναυτιλίαν παρά μία προσωρινὴ πτώσις τοῦ ναυλοτιμαρίθμου.

"Η διοχέτευσις τῶν ἔξαγωγῶν τοῦ Καναδᾶ δίδει μίαν τρανήν ἀπόδειξιν τοῦ πράγματος. 'Ο Καναδᾶς, ως γνωστόν, διεξάγει τάς ἔξαγωγάς του τόσον διὰ τῶν λιμένων τοῦ Εἰρηνικοῦ, οἵτινες εἰνε ἀνοικτοὶ καθ' ὅλον τὸ ἔτος, δοσον καὶ διὰ τῶν λιμένων τοῦ 'Ατλαντικοῦ (St. Lawrence), οἵτινες εἰνε κλειστοὶ κατὰ τοὺς χειμερινοὺς μῆνας. Καὶ ἐνῷ ἡ ἀπόστασις ἀπὸ τῶν παραγωγικῶν ἐπαρχιῶν Alberta, Saskatchewan καὶ Manitoba εἰς Βαγκούθερ εἰνε κατὰ πολὺ μικροτέρα τῆς πρὸς τοὺς λιμένας St. Lawrence καὶ φυσιολογικῶν θά δωφειλε νά προτιμᾶται ἀπὸ τοὺς ἔξαγωγες, ή κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Εἰρηνικοῦ, ήτις τόσην σημασίαν ἔχει διὰ τὴν Ναυτιλίαν, θαίνει συνεχῶς ἀλαττούμενή ἐν παραθόλη μὲ τὴν κίνησιν τῶν λιμένων τοῦ 'Ατλαντικοῦ ως σαφῶς δεικνύει ὃ κάτωθι πίναξ. Στ' ἔμφασιν τάς ἔξαγωγάς εἰς ἐκατομμύρια bushels ἀπὸ τῶν Καναδικῶν λιμένων Εἰρηνικοῦ καὶ 'Ατλαντικοῦ:

Ἐτος	Λιμένες 'Ατλαντικοῦ	Λιμένες Εἰρηνικοῦ
1932-33	85.8	96.5
1933-34	74.4	48.2
1934-35	36.2	50.3
1935-36	70.1	57.1
1936-37	82.0	34.5
1937-38	51.3	11.0

"Η τοιαύτη πτώσις τῶν διὰ τοῦ Εἰρηνικοῦ μεταφορῶν, διείλεται εἰς πλειστα ὅσα αἴτια, ὃν τὸ κυριώτερον εἰνε ἡ διαφορὰ ἐπιπέδων ναύλων μεταξύ τῶν διεξαγομένων μεταφορῶν ἀπὸ τῶν λιμένων τοῦ Εἰρηνικοῦ καὶ τῶν λιμένων τοῦ 'Ατλαντικοῦ. 'Ο προσδιορισμὸς χαμηλού ἐπιπέδου κατωτάτων δρίων ναύλων εἰς St. Lawrence δὲν παρέλυσε μόνον τὴν διευθυνομένην ἀγοράν τοῦ Πλέιτ, ἀλλὰ κυριολεκτικῶς κατέστρεψε τοὺς λιμένας τῆς Βρετανικῆς Κολομβίας, ὃν ἡ ἔξαγωγὴ ἀπὸ 95,5 ἐκατομμύρια bushels ἔπεισεν

εἰς 11, δηλαδὴ ἐσημείωσε μίαν πτώσιν 90% εἰς διάστημα ἔξ, ἐτῶν ἐν παραθόλη μὲ μίαν πτώσιν 40%, ἢν ἐσημείωσαν οἱ λιμένες τοῦ 'Ατλαντικοῦ.

'Αλλ' ἀς ὑποθέσωμεν πρὸς στιγμὴν ὅτι ἡ Ἐπιτροπὴ τῶν σχεδίων ἀπεφάσισε νά ὑψώσῃ τοὺς ναύλους Μόντρεαλ — Κόντινεντ. 'Ο ἀντίκτυπος ἐπὶ τῶν μεταφορῶν τοῦ Εἰρηνικοῦ δὲν θά ἡτο τόσον μεγάλος, δοσον θά ὑπέθετε κανεῖς, διότε θά παρενέθαιναν ἀλλα συμφέροντα, ἀτίνα θά ἔξουδετέρων τὴν αὔξησιν αὐτὴν καὶ συγκεκριμένας ἰσχυρόταται πολιτικὴ ἐπιρροα, αἵτινες συστηματικῶς ἐργάζονται ὑπὲρ τῆς εὐημερίας τῶν ἀνατολικῶν ἐπαρχιῶν τοῦ Καναδᾶ. Διὰ μιᾶς ἔλαττώσεως τῶν σιδηροδρομικῶν κομίστρων καὶ τῶν ναύλων τῶν μεγάλων λιμνῶν πᾶσσα διαφορά ὑπὲρ τοῦ Ειρηνικοῦ θά ἐκαλύπτετο.

'Εάν ἐπεξετάθημεν ἐπὶ τοῦ παραδείγματος τούτου τὸ ἐπράξαμεν μόνον διὰ νά δείξωμεν πόσον ματαία εἰνε ἡ προσπάθεια, ἡτις γίνεται σήμερον, ὅπως τεχνητῶς διατηρηθοῦν ὥρισμένα ἐπιπέδα ναύλων μὲ θάσιν μόνον τὰ συμφέροντα τοῦ ἔφοπλισμοῦ. 'Η τραγωδία τοῦ Ρίθερ Πλέιτ ἀπέδειξε πλήρως τοὺς κινδύνους, οὓς ἔγκυμονε ἡ διατήρησις ἐνὸς ὑψηλοῦ ἐπιπέδου ναύλων, ὅπερ μοιραίως δίδει τὴν εὔκαιριαν εἰς προσδιοφόρους καταστραγήγεσις ἀφ' ἔνος, καὶ ἐπιτρέπει ἀφ' ἔτερου τὴν μακροχρόνιον ἀναμονὴν ικανοποιητικῆς τίνος ναύλωσεως, ἡτις ἀναμονὴ ἐπρόξενης ἡδη καὶ θά προκαλῇ τὴν ἀφύσικον συγκέντρωσιν ὁγκώδους διαθεσίμου χωρητικότητος, ὅπως συνέβη πέρυσι καὶ ἐφέτος.

Συνεπώς, ἔάν ἡ δημιουργία ἔνος ροΐ ἀναλόγου τοῦ τῶν «τάνκερς» εἰνε διὰ ποικίλους λόγους ἀδύνατος, ἀν καὶ αὕτη εἰνε ἡ μόνη δρή λύσιν τοῦ προθλήματος, τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς χωρητικότητος, τότε δὲν ἀπομένει πλέον, κατὰ τὴν γνώμην μας, παρὰ δικαθορισμός πραγματικῶν κατωτάτων δρίων ναύλων πολὺ χαμηλοτέρων τῶν ὑπαρχόντων καὶ ἀτίνα θά ἔπαρκον μετὰ δυσκολίας εἰς τὴν κάλυψη τῶν ἔξδοων ἔκαφους. Διὰ τοῦ συστήματος αὐτοῦ, ὅπερ ἐφαρμόζουν ἡδη πλέονται σομέρεσις τῶν «λάννερ», θά ἀποτρέπονται αἱ μεγάλαι ζημίαι ἐκ τῆς μη ὑπάρχεως κατωτάτων δρίων ναύλων, αἱ παραθάσεις διὰ τῆς ἐπιστροφῆς μέρους τοῦ λαβάρου, ἡτις εἰνε δυνατή μόνον δταν τὸ περιθώριον εἰνε μεγάλο καὶ θά ἀποθῇ ἀδύνατος ἡ ἀθρόα συρροή ἀναμενούσης χωρητικότητος, διότε οὐδεὶς θά διακινδυνεύῃ νά στειλῇ ἔνα πλοῖον εἰς μίαν ἀγοράν, τῆς δποίας ὃ ναῦλος μόλις καλύπτει ἔνα δμαλῶν διεξαγόμενον ταξίδιον, χωρὶς καθυστέρησιν.

'Εάν τέλος, τὰ κατωτάτων ταῦτα δρία προσδιορισθοῦν κατὰ τὸ ἐπιστημονικῶρον, λαμβανομένων ὑπ' ὅψιν δλων τῶν δυνατῶν συντελεστῶν (δασμῶν, σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν κτλ.), ἔάν ἀπαλλαχθοῦν ἀπὸ διαφόρους κατὰ καιρούς ἐφευρέσεις: τὰ λαβάρ, κατα κτλ., ἐπέλθη δὲ πλήρης καὶ εἰλικρινής συνεργασία μεταξύ δλων τῶν ἐνδιαφερομένων, τότε τὰ λαβάρ, συνεπῶς δὲ καὶ ἡ Ναυτιλία, πιθανόν νά ίδουσι καλυτέρας ημέρας.

ΚΩΝ. Σ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΣ

W^M 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

·Αξιομέρη παραδείγματα

Πώς άνεπτυχθή ή άλιεία εις τὸ Βέλγιον

Τοῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

Μεταξύ τῶν Χωρῶν, αἱ ὁποῖαι ἐσημείωσαν ἔξαιρετικάς προόδους εἰς τὴν ἀλιείαν κατὰ τὰ τελευταῖα εἰκοσιν ἔτη, ἀσφαλῶς συγκαταλέγεται καὶ τὸ Βέλγιον. Λέγω ἔξαιρετικάς προόδους, δῆ μόνον διὰ νὰ ἀναφέρω τὴν σημαντικὴν παραγωγὴν ἰχθύων, ἀλλὰ διὰ νὰ τονίσω, διότι αἱ πρόδοι αὐταὶ εἰς τὴν ἀλιεύτικὴν θιομηχανίαν συντελέσθησαν ἐντὸς ὅλων ἑταῖν, ἀπὸ Χώραν ποὺ οὔτε ἀναπτυπάμενα θαλάσσια δύναται νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς ναυτική.

Ἐάν ἀνέφερα τὴν Πόρτογαλιαν, τὴν Ὀλλανδίαν, τὴν Δανίαν καὶ ἄλλας χώρας ἔχουσας τὸν αὐτὸν περίπου πληθυσμὸν μὲ τὴν Ἑλλάδα, μὲ τὴν πρόθεσιν νὰ συγκρίνω τὴν εἰς ἰχθεῖς ἀπόδοσιν ἔκαστης, (παράγουν ἐτησίως: Πόρτογαλια 225.000.000 χιλιογράμμων, Ὀλλανδία 136.000.000 Δανία 120.000.000, Ἑλλάς μόλις 10 ἔως 13.000.000 χιλιογράμμων), η σύγκρισις θεωρίας θὰ ἥτο λιαν συντριπτικὴ εἰς ὕδρος μας, ἡ μόνη δὲ δικαιολογία, ἡ ὁποῖα θὰ ἔδιδετο ὑπὸ ωρισμένων κύκλων, θὰ ἥτο, διότι αἱ ὁών Χώραι ἔχουν ἀρκετά ἐκτεταμένας ἀκτὰς καὶ πλουσίας εἰς ἀλιεύμα παραπλησίους περιοχάς, χωρὶς δύμας τοῦτο νὰ είναι ἀληθές. Ἀλλὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὸ Βέλγιον, μὲ ἀκτὰς μόλις 200 χιλιομέτρων καὶ ὑπὸ τὰς πλέον ἀντιξόους συνθήκας, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἴδικήν μας προνομιούχον γεωγραφικὴν θέσιν, καὶ τάς εὐνοϊκάς προϋποθέσεις, κατώρθωσεν ἐντὸς ὅλων νὰ παράγῃ πενταπλασίαν ποσότητα ἰχθύων ἀπὸ ἡμᾶς ἐτησίως, αὐτὸ πράγματι είναι ἀξιοσημείωτον καὶ πρέπει νὰ ἐπισυρῇ τὴν προσοχήν μας.

Εἰς προηγούμενον σημείωμά μου εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» 15ης Δεκεμβρίου 1933, ἀνέφερα τὰς συντελεσθείσας προόδους εἰς τὴν ἀλιείαν, ἐντὸς ὅλων ἐπίσης ἑταῖν, ἀπὸ μίαν ἄλλην γεωργικὴν χώραν, τὴν Πολωνίαν, καὶ ἡ σύγκρισις δὲν ἥτο θεωρίας εὐνοϊκή δι' ἡμᾶς. Σήμερον ἀναφέρω τὸ Βέλγιον. Ἰδού τί λέγουν οἱ ἀριθμοί, οἱ ὁποῖοι ἐλήφθησαν ἀπὸ τὰς στατιστικὰς τῶν ἀρμοδίων ὑπηρεσιῶν τῶν δύο χωρῶν:

ΒΕΛΓΙΟΝ 1937

Ἀκταὶ	Ἀλιεῖς Διάφορα ἀλιεύτικὰ πλοῖα	Ἀλιεία
200 χιλιόμ.	8.650	758
		52.500.000 χλγ.

ΕΛΛΑΣ 1937

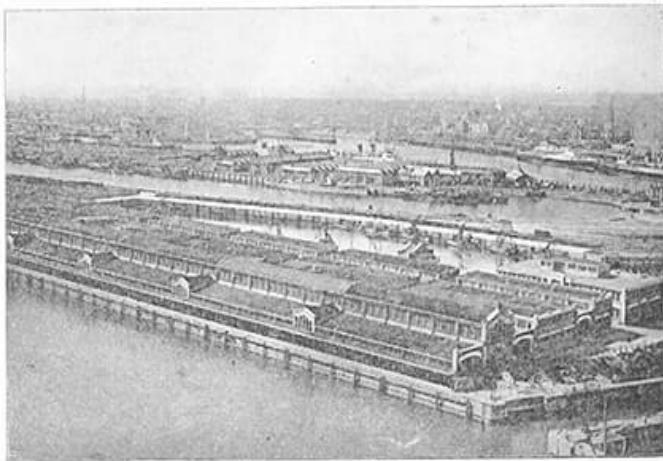
Ἀκταὶ	Ἀλιεῖς Διάφορα ἀλιεύτικὰ πλοῖα	Ἀλιεία
14.000 χιλιόμ.	15.000	2080

Ἔνει λοιπὸν γεγονός ἀναμφισθῆτον, ὅτι διὰ νὰ ἀναπτυχθῆσι σήμερον ἡ θιομηχανία τῆς ἀλιείας εἰς μίαν χώραν, δὲν είναι ἀπαραίτητον ὅπως αὐτὴ ἔχῃ ἐκτεταμένας ἀκτὰς καὶ ὑποθετικὴν ἀφονίαν ἰχθύων εἰς τὰς θαλάσσιας της ἡ ἀποκλειστικῶν ναυτικῶν πληθυσμὸν. Αὐτὸ τούλαχιστον μάς σπέδεισαν ἡ Πολωνία καὶ τὸ Βέλγιον, αἱ δύο αὖται χώραι μὲ 140 χλμ. ἀκτῶν ἡ πρώτη καὶ μόλις 200 χλμ. ἀκτῶν ἡ δευτέρα, ἔναντι 14.000 χλμ. ἰδικῶν μας, χωρὶς νὰ ἔχουν ναυτικὸν πληθυσμόν, χωρὶς θαλασσινάς παραδόσεις καὶ ναυτικὴν ἴστοριαν, καὶ μὲ ἐκ διαμέτρου ἀντιθέτους πρὸς ἡμᾶς συνθήκας. Χάρις εἰς τὰ μέτρα, τὰ διοικία ἔλασθον, ἔχουν σήμερον κατὰ πολὺ ἀνωτέρων παραγωγὴν ἰχθύων ἀπὸ τὴν Ἑλλάδα καὶ σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἔγουν αὐτάρκεις. Ἀλλὰ καὶ τὴν Ἐλλείτιαν ἀνέφερον ὡς παράδειγμα, διὰ νὰ συγκρίνω τὴν ἀναλογούσαν εἰς ἔκαστον ἀτομον ποσότητα ἰχθύων, τὴν καταναλοικομένην ἐτησίως, μεταξύ τῶν δύο χωρῶν, ὡς ἐπίσης καὶ τὴν διαρρύθμισιν τῶν ἰχθυαγορῶν

ἡ τὴν δρυγάνωσιν μεταφορῶν τῶν ἰχθύων ἐντὸς τῆς χώρας, φαντάζομαι, διότι καὶ πάλιν ἡ σύγκρισις θὰ ἥτο ἀτυχῆς δι' ἡμᾶς.

Ἄφοῦ λοιπόν, τόδιοι λαοὶ, χωρὶς νὰ ἔχουν θάλασσαν ἀρκετὴν καὶ χωρὶς νὰ εἶνε ναυτικοί, κατώρθωσαν νὰ ἀναπτύξουν καὶ ὁργανώσουν σημαντικὴν θιομηχανίαν ἀλιείας, νὰ ἀποκτήσουν ἀξιόλογον ἀλιεύτικὸν στόλον καὶ νὰ τροφοδοτούνται ἀρκούντως μὲ τὰ ἴδιά των μέσα, εἰς ἰχθεῖς, τὶ ἐπρεπε νὰ κάμωμεν ἡμεῖς, ποὺ ἔχομεν ἀναπτυπάμενας ἀκτάς, ναυσίδιον πληθυσμὸν καὶ εἰμεθα παγκοσμίως ἀνεγνωρισμένοι ὡς σπουδαῖοι ναυτικοί; Τὸ παράδειγμα πού μᾶς δίδει τὸ Βέλγιον είνε χαρακτηριστικώτατον, ἐν ταύτῳ δὲ καὶ διδακτικόν.

Ἄπο παλαιοτάτων χρόνων οἱ Φλαμανδοί ἐπεδίδοντο εἰς τὴν ἀλιείαν όπως καὶ οἱ γειτονες των τῆς Βορείου Θαλάσσης, πλὴν οἱ ἀλλεπάλληλοι περισπασμοί, η ὑποδούλωσις τῆς χώρας των ἐπὶ 250 ἔπη, ἐναλλάξ, ἀπὸ Ἀγγλους, Ολλανδούς, Αὐστριακούς, Ἰσπανούς καὶ Γάλλους, δὲν τούς ἀφίσαν ήσύχους νὰ ἀναπτύξουν συστηματικῶς καὶ τὴν θιομηχανίαν τῆς ἀλιείας. Μόλις κατὰ τὰς ἀρχὰς του 18ου αἰώνος παρατηρεῖται μία σχετικὴ κίνησις καὶ



Μία ἀποφις τοῦ ιχθυόλιμνους τῆς Ὀστάνδης

δύναται τις νὰ εἴπῃ, διότι ἡ ιστορία τῆς ἀλιείας εἰς τὸ Βέλγιον ἀρχεται ἀπὸ τὴν ἐποχὴν τῆς ἀνεξαρτησίας τῆς χώρας, ἡ ὁποῖα συμπίπτει καὶ μὲ τὴν ἴδικήν μας Ἑπανάστασιν, δηλαδὴ πρὸ ἐνός καὶ πλέον αἰώνος. "Οπως εἰς τὴν Ἑλλάδα ἔχωμεν τοὺς ναυτικούς Ηρακλεας του 21, οὗτα καὶ εἰς τὸ Βέλγιον ἔχουν τοὺς Φλαμανδούς Ψαράδες Pol Kraeke καὶ Jaques Block, ποὺ μὲ τὸν ἡρωίσμον τῶν συνετέλεσαν εἰς τὴν ἀνεξαρτησίαν τῆς πατρίδος τῶν. Ἀπὸ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην ἡρχισε νὰ ἀναπτύσσεται θαλαττὸν ἡ ἀλιεία διὰ νὰ φθάσῃ εἰς τὴν περιθλεπτὸν θέσιν, εἰς ἥν εὑρίσκεται σήμερον.

"Η πρώτη ἀλιεύτικὴ ἑταῖρος ἵδρυθη πρὸ 120 ἑταῖρον ἀπὸ ἄνα Φλαμανδούν, Alex Huijbert, μὲ 50 ἔως 60 τόννων καὶ μὲ πλήρωμα δ ἀνδρόν ἔκαστον. Ἐντὸς ὅλων ἑταῖρον συνεστήθησαν καὶ ἄλλαι ἐκ τῶν διοικίαν μάλιστα δύο, συνεχίζουσαι ἀδιάσπαστον τὴν οἰκογενειακήν των παράδοσιν, ἔξακολουθοῦν καὶ σήμερον τὴν ἀλιείαν εὐδοκίμως εἰς Ὀστάνδην, διασθέτουσαι ἀξιόλογον συγχρονισμένον ἀλιεύτικὸν στόλον. Κατὰ τὸ 1829 ἴδρυθη ταμείον προνοίας ἀλιείων, τὸ διοικόν ὑπάρχει καὶ σήμερον, παρέχον συντάξεις εἰς πλείστους δύσους ἀλιεῖς. Τὸ ταμείον τοῦτο είνε τὸ πλουσιότερον εἰς τὸ εἰδός του, εἰς τὰς Βορείους Χώρας, καὶ ἔξειλήθη αὐτὸ τοῦτο εἰς ἀλιεύτικὴν πίστιν, εἰς ἥν καταφεύγουν οἱ ἀλιεῖς διὰ νὰ ἔξειρουν δάνεια μὲ μικρὸν τόκον, καὶ δλας τὰς οἰκονομίας εὐκόλιας διὰ τὰς ἀνάγκας των. Η πρώτη ἀσφαλιστικὴ ἑταῖρα ἀλιεύτικῶν πλοίων ἴδρυθη τῷ 1836 καὶ ἔκτοτε, κανένα ἀλιεύτικὸν πλοίον δὲν ὕστειν νὰ φαρέψῃ ἔαν δὲν είνε ἡσαλισμένον. Τὸ 1842 εἰς τὸ Φλαμανδικὰ παράλια ἡλιευον 184 Ιστιοφόρα 50–60 τόννων, καὶ ἀπὸ τὸ 1850–1860 ἐναυπηγήθησαν μεγαλύτερα, διὰ τὴν ἀλιείαν τοῦ θαλαττάου εἰς τὰς Φερών τῆς Νήσους καὶ τὴν Ὀστάνδην, διότι οἱ Γάλλοι τοῦ St. Malo. Ἀπὸ τὸ 1884 ἡρχισε νὰ ἀτμοκίνητος ἀλιεία. "Ενας Ἀγγλος ἀπὸ τὸ "Αμπερνητην εἰσήγαγεν εἰς τὸ Βέλγιον τὸ 1894 τὴν ἀλιείαν διὰ γρύ-

THE KOPPERS COAL C°

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Έτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφικὴ διεύθυνσις :

"ELPINCOAL.."

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
εἰς N. Υόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,
Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιούς.
KOPPERS POCAHONTAS
KOPPERS NEW RIVER
KOPPERS INDIAN CREEK
KOPPERS SLOPE

Πράκτορες: H. FLETCHER, Coal Exports & Agency, Ltd.
112 113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3
Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON
Τηλέφ. No. ROYAL 4140

R. HOOD HAGGIE & SON LTD.

NEWCASTLE-ON-TYNE

ΜΑΝΙΛΑΣ

ΣΧΟΙΝΙΑ

ΣΥΡΜΑΤΙΝΑ

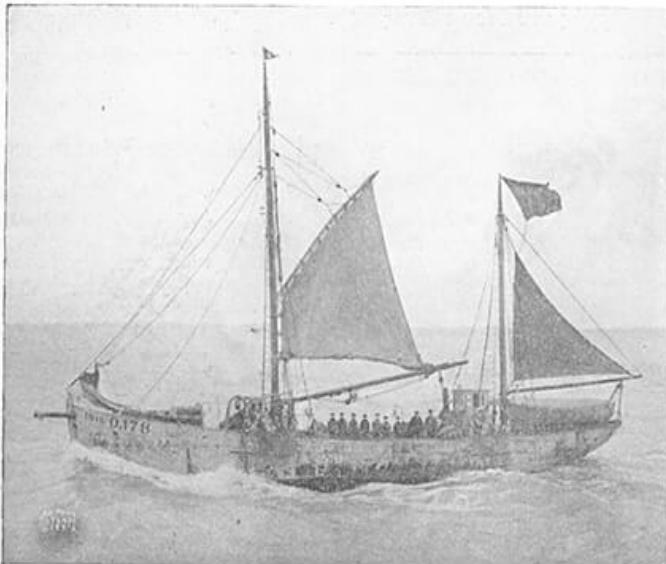
ΔΙΑ ΚΑΘΕ ΧΡΗΣΙΝ

"TITAN,, BRAND
ΣΧΟΙΝΙΟΝ ΜΑΝΙΛΑ ΑΔΙΑΒΡΟΧΟΝ
Ίδιαιτέρως συνιστώμενον διὰ ρυμουλκήσεις
καὶ προσδέσεις

Υποκαταστήματα εἰς δόλους τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας.

Τηλεγραφήματα: HAGGIE

που (chalutage), ή δοπία διεδόθη κατόπιν εἰς δλα τὰ παράλια τῆς χώρας. Απὸ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην οἱ Βέλγοι ἥρχισαν νὰ ἐπιδίωνται μὲ ζῆλον εἰς τὴν μεγάλην ἀλιεύαν ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ πρὸ τοῦ πολέμου, ἔστελλον τὰ πλοιά των νὰ ἀλιεύσουν εἰς τὰς ἀκτὰς τοῦ Μαρόκου, εἰς τὴν Ἰσλανδίαν, τὴν Λευκήν Θάλασσαν καὶ ἐν γένει εἰς μακρινάς περιοχάς. "Οσον δύμας ἀνεπτύσσετο ἡ θιομηχανία τῆς ἀλιείας, τόσον ἐγίνετο αἰσθητή ἡ ἔλλειψις πληρωμάτων καὶ ἔξησκημένων ἀλιέων, πολλάκις δὲ προσελαμβάνοντο ἐπὶ Βελγικῶν ἀλιευτικῶν πλοιῶν ἔνον πληρώματα ἀποτελούμενα ἀπὸ Ὀλλανδούς καὶ Ἀγγλους ψαράδες. Διὰ ν' ἀποφύγῃ τὸ δόλονέν ἐπεκτεινόμενον αὐτὸ μειονέκτημα καὶ τὸν κίνδυνον νὰ περιέλθῃ ἡ ἀλιεία εἰς ἔνας ἔταιριας, ἡ Βελγικὴ Κυβέρνησις ἔλαβεν ἀποτελεσματικά μέτρα. Τὴν Ιουλίου 1906 ὁ Βασιλεὺς Ἀλέρτος ἔθεσε τὸν θεμέλιον λίθον τῆς ἐπαγγελματικῆς σχολῆς ἀλιέων, (Oeuvre Royale Ibis), διὰ τὰ παιδιά τῶν ψαράδων καὶ τὰ ὄρφανά, σχολῆς ποὺ ἕσωσε κυριολεκτικῶν τὴν χώραν ἀπὸ τοὺς



Τὸ ἑκαταδευτικὸν ἀλιευτικὸν «IBIS»

ἔνους ειδικούς ἀλιεῖς καὶ ἡ δοπία ἔκτοτε ἔξακολουθεῖ νὰ ἐκπαιδεύῃ τὸν ναυτόπατας ὅχι μόνον θεωρητικῶς, ἀλλὰ καὶ πρακτικῶς ἐπὶ ἀλιευτικοῦ πλοίου ναυπηγηθέντος πρὸ τοῦτο, μὲ πετρελαιομηχανὴν 120 ἵππων. Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου τὰ ἀλιευτικὰ πλοῖα τοῦ Βελγίου ἔχρησιμοποιήθησαν ύπὸ τῶν Ἀγγλογάλλων ως θοιμητικά τοῦ στόλου καὶ πολλὰ ἔθυσθησαν κατὰ τὸν ἀποκλεισμὸν τῆς Zeebrugge.

Μετὰ τὸν πόλεμον παραπτεῖται μία ἔξαιρετική κίνησις περὶ τὴν ἀλιείαν καὶ τὴν ἐν γένει ὄργανωσίν της εἰς δλα τοὺς τα μεῖς. Ἡ Κυβέρνησις ἔλαβε σύντονα μέτρα διὰ τὴν διαφρύμισιν ἰχθυολιμένων, τὴν ἀνέγερσιν ἰχθυαγορῶν, τὴν μεταφορὰν ἰχθύων εἰς τὸ ἑσωτερικὸν τῆς χώρας, τὴν ἀναθεώρησιν τῶν ἀπροχαιωμένων νομοθετικῶν διατάξεων περὶ ἀλιείας, καὶ ἐν γένει ἔλαβεν δλα τὰ κατάλληλα μέτρα διὰ τὴν προώθησιν τῆς θιομηχανίας ταύτης ἐπὶ τῇ θάσει τῶν ύπὸ τῆς ἐπιστήμης δεδομένων καὶ τῶν

πραγματικῶν ἀναγκῶν, ἃς ἡ σύγχρονος ἀλιεία παρουσιάζει εἰς μίαν χώραν. Ὁ ἀλιευτικὸς στόλος τοῦ Βελγίου θεωρεῖται ἀπὸ τοὺς πλέον συγχρονισμένους τοῦ κόσμου. Εἶνε δλος σχεδὸν μηχανοκίνητος, μὲ πετρελαιομηχανὰς 50 ἔως 700 ἵππων δι' ἔκαστον πλοίον. Ἡ θαυμαία στροφὴ ἀπὸ τὰ ιστιοφόρα εἰς τὰ ἀτμοκίνητα, καὶ κατόπιν εἰς τὰ πετρελαιοκίνητα ἀλιευτικὰ πλοῖα, ἐμφαίνεται εἰς τὸν κάτωθι πίνακα:

	Ιστιοφόρα	Ατμοκίνητα	Πετρελαιοκίνητα
1920	173	43	34
1921	217	51	36
1922	234	58	41
1923	235	62	52
1924	230	60	105
1925	157	65	150
1926	104	78	220
1927	73	80	250
1928	54	81	272
1929	36	74	304
1930	32	70	313
1931	30	58	329
1932	25	52	358
1933	24	47	380
1934	20	43	384
1935	18	38	392
1936	16	39	408
1937	14	39	416 (*)

Σημειωτέον, ὅτι δλα τὰ τελευταῖα ἀλιευτικὰ πλοῖα εἰνε ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ εἰνε ἔφωδιασμένα μὲ πετρελαιομηχανὰς 240 ἵππων καὶ ἀνω. Τὸ ἑσχάτως ναυπηγηθὲν μὲ Ruhens εἰνε τοῦ τελειοτάτου τύπου μὲ πετρελαιομηχανὰς 700 ἵππων μὲ Sulzer. Πράγματι τὸ ἀλιευτικὸν τούτο ἐπραγματοποίησε πρὸ μηνὸς πώλαισιν ἰχθύων εἰς Ὀστάνδην 210.000 Βελγικῶν φράγκων, δι' ἀλιείαν 22 ἡμερῶν εἰς τὴν Γροιλανδίαν, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ ταξιδίου του ἐπιστροφῆς.

Ἡ παραγωγὴ ἰχθύων εἰς τὸ Βελγίου ἀπὸ τὸ 1931 ἔως τὸ 1937 συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ρέγγας ἔχει ὡς ἔξης:

1931	44.850.000	χιλιόγραμμα
1932	45.730.000	>
1933	45.500.000	>
1934	47.300.000	>
1935	49.450.000	>
1936	50.960.000	>
1937	52.500.000	>

ΙΧΘΥΟΛΙΜΕΝΕΣ — ΙΧΘΥΑΓΟΡΑΙ. — Τὸ Βελγίου δὲν ἔχει μόνον ἔνα ἀπὸ τοὺς μεγαλύτερους ἐμπορικοὺς λιμένας τῆς Εὐρώπης, τὴν Ἀμβέρσαν, ἀλλὰ ἔχει τώρα καὶ τὸν πλέον συγχρονισμένον ἀλιευτικὸν λιμένα τοῦ κόσμου, τὴν Ὀστάνδην. Ἡ διαφρύμισις τοῦ λιμένος τούτου καὶ ἡ ἀνέγερσις τῆς ιχθυαγορᾶς εἰς Ὀστάνδην ἔστοχίσαν ἀνω τῶν 500.000.000 Βελγικῶν φράγκων ἦτοι 2 δισεκατομμύρια δραχμῶν περίπου. Δὲν είνε δυνατόν νὰ φαντασθῇ κανεὶς τελειότερος ἔγκαταστάσεις διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν, μεταφοράν καὶ περιποίησιν τῶν ἰχθύων. "Οσα ἀλιευτικὰ πλοῖα ἐπιστρέφουν ἀπὸ τὸ ψάρευμα, πλευρίζουν εἰς τὰς ἔκτεταμένας προκυμαῖς καὶ τὴν ἐπομένην πρωῖταιν γίνεται ἡ πώλαισις τῶν ἰχθύων εἰς πλειστηράσιμον. Αἱ σιδηροδρομικαὶ γραμμαὶ προχωροῦν ἔως τὴν ιχθυαγοράν καὶ τὰ ψάρια φθάνουν εἰς ἀρίστην κατάστασιν αὐθημερόν καὶ εἰς τὴν μακρυτέραν ἀκόμη γωνίαν τῆς χώρας." Ως γνωστόν δὲ

(*) Εἰς τὰς στατιστικὰς ταύτας δὲν περιλαμβάνονται καὶ διάφορα μικρότερα σκάφη, βάροες γραδίδικες καὶ βοηθητικά τῶν ἀλιών.

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

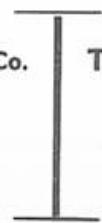
THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

The RED HAND COMPOSITIONS Co.
4, CARLTON GARDENS,
LONDON, S.W.1.

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY



AGENTS for GREECE:

The SHIPPING CHARTERING
AND FORWARDING CO. S.A.
OMIROU 16
PIRAEUS





Αίγυπτος

'Η διώρυξ τοῦ Σουέζ καὶ οἱ Ἰταλικοὶ ἀξιώσεις

Εἰς τὴν ἔκθεσιν τῆς ἑταῖρίας «Διώρυγος τοῦ Σουέζ» ἀναφέρεται, ὅτι τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς Βρετανικῆς σημαίας εἰς τὴν διόρυξ, ὅτι τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς Ιταλικῆς σημαίας εἰς τὴν διόρυξ περιθύεται ἀνιλῆθε κατά τὸ 1938 εἰς 50.4 ο/ο, μετὰ μίαν εποχήν ἐποχώριστην ἀπὸ 60 ο/ο τὸ 1924 εἰς 46.5 ο/ο τὸ 1936 καὶ ἐπειδὴν τινὰ ἀνδονὸν εἰς 47.3 ο/ο τὸ 1937. 'Η Ἰταλία, δημοσίευτος καὶ λαρδάρινη τινὰ ἀνδονὸν εἰς 16.1 ο/ο τὸ 1937 εἰς 13.4 ο/ο τὸ παρελθόντος. 'Η μειώσις αὐτῆς — κατά τὴν ἔκθεσιν — ἀποδίδεται κυρίως εἰς τὴν γαλάρωσιν τῆς ναυτιλιακῆς κίνησεως μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Ἀνατολικῆς Ἀφρικῆς, ἡ οποία πετρελαϊκής κίνησεως εἰς 2.310.000 τόννων, ἡ οποία πλέον τοῦ 1/3 τῶν δύο προηγούμενων ἐτῶν. Τρίτη κατὰ σειράν ἔρχεται ἡ Γερμανία, μὲ ποσοστὸν 9.1 ο/ο.

Σχολιάζουν τὰ δεδομένα ἐκ τῆς ἀνωτέρω στατιστικῆς ὁ πρόεδρος τοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Πόρτο Σάδ κ. G. A. Hardy, παρεπήρησεν, διὰ τελευταίως ἐδόθη ἐνορεία δημοσιότης εἰς τὴν Ἰταλικὴν ἔκθεσιν περὶ μειώσεως τῶν διοδίων καὶ ἀντιπροσωπεύσεως τῆς Ἰταλίας εἰς τὸ συμβούλιον τῆς ἑταῖρίας, μὲ τὸ αὐτολογικὸν, ὅτι ἡ Ἰταλικὴ σημαία εἶναι ἡ δευτέρα χορηγοποιοῦσα τὴν διώρυγα. 'Ασφαλῶς — εἰπεν ὁ κ. Hardy — δὲν είναι μόνη ἡ Ἰταλία ποὺ ἐπιδιώκει ν' ἀντιπροσωπευθῇ εἰς τὴν διοίκησιν τῆς διώρυγος. 'Απατήσεις ὥμοια τοιαύτης φύσεως, ὑποβαλλόμενα διὰ τῆς ὅμαλης ὁδοῦ, δὲν θὰ ἡτοί δεσμούλον νὰ διαταραχαίσθων δι' ἀπλῆς διατραγουματεύσεως, ἐνῷ ἡ διατάπωσις αὐτῶν ὑπὸ τὴν ἔμμεσον ἀπειλὴν διαταραχοῦσσι τοὺς καὶ διὰ συρράξης ἐπ' ἀνάγκῃ — διατάπωσις, διὰ τὴν ὅποιαν καὶ ὁ τύπος εἶναι λίαν ὑπεύθυνος — δὲν ἔχει οὐδεμίαν θέσιν. «Ἐλεύθερης ἀναμφιστήτην — κατέληξεν ὁ κ. Hardy — διὰ τὴν ἔπιτυχην λειτουργίαν τῆς διώρυγος ἔξαρτατα ἀπὸ τὴν εἰρήνην, ὅποτε πάντες ἡμεῖς ἀνέχαρτητος ἔθνικότητος — διότι διὰ τὰ ἔθνη ἔχουν συμφέροντα εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ — ἡς ἀναζητῶμεν καταύτερον καὶ ἡς ἐπιδιώκωμεν τὴν εἰρήνην».

Αργεντινή

'Η ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ α'. 4μήνου

Εἰς τὸν λιμέναν τῆς Ἀργεντινῆς κατέπλευσαν τὸν παρελθόντα 'Απριλίον 210 πλοῖα, χωρητικότητος 780.314 τόννων νέτ., ἵστοι ἐπὶ πλέον τοῦ 'Απριλίου π. ἔ. κατὰ 21 πλοῖα καὶ 47.971 τόννων νέτ. Οὕτως, ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν τεσσάρων πρώτων μηνῶν τοῦ ἔτους περιέλαβεν 820 πλοῖα, 3.097.751 τόννων νέτ., μὲ αὔξησιν, ἔναντι τοῦ ἀντιτιστούχου τετραμήνου τοῦ 1938, κατὰ 30 σκάφη καὶ 108.182 τόννων νέτ. 'Η Ἀγγλικὴ σημαία ἀντιπροσωπεύεται εἰς τὰς στατιστικὰς ταύτας μὲ 200 πλοῖα 928.782 τόννων, μὲ μείσους κατὰ 23 σκάφη καὶ 84.872 τόννων νέτ.

Δευτέρᾳ κατὰ σειράν ἔρχεται ἡ Γερμανικὴ σημαία μὲ 63 πλοῖα καὶ 316.602 τ. νέτ., παρουσιάζουσα καὶ αὐτὴ μείσων κατὰ 32 σκάφη καὶ 70.827 τ., τρίτη δὲ ἡ Ἰταλικὴ σημαία μὲ 33 πλοῖα, 218.117 τόννων καὶ αὔξησιν κατὰ 4 πλοῖα καὶ 9159 τ. νέτ. 'Η Ἐλληνικὴ σημαία, ἡ ὥποια κατὰ τὸ ἄριθμον π. ἔ. — λόγῳ τῆς περιστολῆς τῶν ἐπ' Πλέιτ προφτάσεων — είληκε πατέληθει ἀπὸ τὴν δευτέραν εἰς τὴν ἐδόμην τὸν διόρυγον, ἥλθεν ἐφέτος τετάρτη κατὰ σειράν, μὲ 80 πλοῖα, 222.567 τόννων καὶ μὲ αὔξησιν κατὰ 20 σκάφη καὶ 59.519 τόννων νέτ. 'Ακολούθει δὲ ἡ Νορβηγικὴ σημαία μὲ 62 πλοῖα, 203.792 τόννων καὶ μὲ αὔξησιν κατὰ 6 σκάφη καὶ 19.820 τόννων νέτ.

Πλουσία ἡ νέα ἐσοδεία

Κατὰ τοὺς «Τάμες» τῆς Ἀργεντινῆς, μία τρίτη ἐπίσημος ἔκτιμησις τῆς κυβερνήσεως περὶ τῆς τρεχούσης ἐσοδείας γεννημάτων καὶ λινοπόρων, δημοσιεύεται τὴν 24ην Μαΐου, ἐνεργείαν κάθε αἰσθόδοξον προσδοκίαν. 'Η ἐσοδεία τοῦ σίτου — θερισθέντος ἡδη — ἀναβιβάζεται εἰς 9.150.000 τόννων, ὃ δὲ ἀπολογισμὸς αὐτὸς ὑπερβαίνει τὸν προηγούμενον κατὰ 500.000 τόννων καὶ καθορίζει τὸ δυνάμενον νὰ διατεθῇ πρὸς

ἔξαγωγὴν πλεόνασμα — καίτοι δὲν ἀναμένονται τόσον εὐρεῖαι φορτώσεις — εἰς 6.250.000 τόννων. Τὸ πακόν ἐν προσεμένῳ εἶναι — κατὰ τὴν ἴδιαν ἐπημερίαν — διὰ ἡ πλονσία αὕτη ἐσοδεία τῆς Ἀργεντινῆς ἔχεται εἰς μίαν περίοδον πληθωρικῆς παγκοσμίου τοιωτῆς καὶ μολονότι ἡ ποιότης τῶν Ἀργεντινῶν γεννημάτων θὰ εἶναι, ὡς φαίνεται, ἀρίστη ἐν τούτοις δὲν θὰ εἰρεθοῦν εὐζόλιος ἀγόρασται διὰ 4.600.000 τόννων, ἀντὶ της ἡδη ὑπερβολῆς ὅπερας τοῦ 1.650.000 τόννων.

Κρατούν ἐλπίδες, ὅτι αἱ φορτώσεις θὰ φθάσουν εἰς τὰς 150.000 τ. ἑδδομαδιών, μεταφερόμενης εἰς τὰ ἀποβέματα διὰ τὸ προσεχές ἔτος μᾶς ποσοτήτης 2.000.000 τόννων. 'Οσον ἀφορᾷ τὸν λινόσπορον, ἡ συνολικὴ παραγωγὴ τοῦ ἀναβιβάζεται εἰς ποσὸν κάπτως μικρότερον τῶν προηγούμενῶν ἀπολογισμῶν, ὅποτε εἰς 1.410.000 τόννων, ὅπερ ἔξασφαλίζει ἔνα πρός ἔξαγωγὴν πλεόνασμα 1.250.000 τόννων.

Γαλλία

Ναυπήγησις δευτέρου «σούπερ-λάΐνερ»

'Απὸ καιροῦ ἡδη ἐμελετάτο — ὀλίγον μετὰ τὴν ἀποτεράτωσιν τῆς «Νορμανδίας» — ἕπτα τῆς «C. G. T.» ἡ παραγγελία ἐνὸς δευτέρου πλοού τοῦ κολοσσοῦ διὰ τὴν ταχείαν γραμμήν τοῦ Βόρειον Ἀτλαντικοῦ. Τὴν σχεψίν ταύτην προήγαγε καὶ ἡ ἀπόφασις τῆς «Κιούναρ - Ούάιτ» διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ «Queen Elizabeth». 'Οποιοδήποτε, ἡ «C. G. T.», μὲ τὴν κατασκευὴν τοῦ «Queen Elizabeth», προσθήσεται ἡ «C. G. T.», μὲ τὴν ἐπειδεῖν πλοίον, ἔφαντο, ἐν τούτοις, διστακτικὴ καὶ ἀνέβαλε πάντοτε τὴν λίγην δριστικῶν ἐπὶ τοῦ ἀντικείμενου τούτου ἀπογάσσειν. Μετὰ τὴν ἀπότερην πλοήγησην κατὰ τὸ δευτέρον πρός τιμὴν τοῦ γειμά της «Παρίσιον» ἡ διαβιβασθῆ ἐντὸς τοῦ πλούτου της εὐεργάμιαν κατὰ τὸ δοθὲν πρός τιμὴν τοῦ γειμά της «Ομολόνδας τῶν Πλογών» νὰ παράσχῃ λεπτομερείας τινὰς περὶ τοῦ νέου πλοίου. 'Η παραγγελία — εἴτε — θὰ διαβιβασθῇ ἐντὸς τοῦ Τούνιον καὶ θὰ ἀφορᾷ σκάφος ὅμοιον κατὰ τὸ μέγεθος μὲ τὴν «Νορμανδίαν», ώστε νὰ ἐφαρμοσθῶν ἐπ' αὐτὸν, διὰ τὰ πορίσματα τῶν μελετῶν καὶ παρατηρήσεων, ποὺ προέκυψαν ἀπὸ τὴν ὑπερεσίαν τοῦ πρώτου Γαλλικοῦ πλοού κολοσσοῦ.

Ἐλεύθεραν — προσέθηκε — ν' ἀποφευχθῇ εἰς τὸ νέον πλοῖον ἡ μεγάλη πολυτέλεια, δύον ἀφορᾶ τὰ ἔξαρτηματα καὶ τὴν διακόσμησιν, διότι κατ' ἓν τις φιλικὸν ἐξ Ἀμερικῆς ἐπανιγύμνην, ἡ μεγάλη πλειονότητα τῶν ἐπὸν τὸ νέον Κόσμου ταξιδιωτῶν εἰπειν ἰδιαιτέρως τὰ διαμερίσματα καὶ τὸν φιλικὸν τοῦ εσκαβίν-class τοῦ ὑπεροχειανοῦ «Champlain». Πάντας τὸ νέον πλοῖον θὰ ἐπιδιοχθῇ νὰ είναι ταχύτερον τῆς «Νορμανδίας», εἰς δὲ τὰ συμβόλια τῆς παραγγελίας θὰ προβελεφθῇ ταχύτης οὐχὶ κατωτέρω τῶν 32 μιλῶν. 'Ος πρὸς τὴν δύναμιν τοῦ προεργάτη τὸ δυνοματικόν του προεργάτη τὸ δυνοματικόν της «Bretagne», εἰς ἐκδήλωσιν φόρου τιμῆς πρὸς τὴν ναυτικήν ταύτην ἐπαργάνια τῆς Γαλλίας, ἡ ἀπόια — εἰς τὰς γραμμάς, τούλαίστον, τῆς Νέας Υόρκης — προμηθεύει τὰ 90 ο/ο τῶν πληρωμάτων, εἰς δὲ τὸ πολεμικὸν καὶ ἐμπορικὸν ναυτικὸν τῆς χώρας αὐτῆς τὰ 80 ο/ο τοῦ ἐμπιγμού τοῦ έλαποῦ τῶν πλοών.

Τὸ ναυπηγικὸν κόστος

'Αναφερόμενος ἐξ ἄλλου ὁ κ. Chappedelaine εἰς τὸ ἔργον τοῦ τῆς ἔξυγιανσεως καὶ τῆς ἀναπτύξεως τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας ἀποτελέμησε τὰ γνωστὰ νομοθετήματα, ἐπὶ τῶν δύοισιν παρέσχομεν μίαν γενικὴν εἰκόναν εἰς προηγούμενα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐτόνισε δὲ ὅτι ἀπὸ τῆς ἀναλήψεως παρ' αὐτῷ τῶν ὑπεροχικῶν καθηκόντων προσετέθησαν εἰς τὴν Γαλλικὴν χωρητικότητα σκάψη 120.000 τόννων, ἐνῷ συντόμως θὰ ἐπανολογήσουν καὶ νέα παραγγελία εἰς ἀντικατάστασιν παλαιωτέρων πλοών.

C.K.HANSEN

Steamshipowner, Coalmerchant, Steamships,
Average Insurance and Chartering - Agent
Sale & Purchase.

COPENHAGEN

Telegr. Adr.: HANSEN

VINKE & CO

AGENTS FOR REGULAR LINES
SHIP OWNERS - SHIP BROKERS

ROTTERDAM
Telegr. Address : VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

Η έπειτας τῶν οίκονομων ἀμοιδῶν — εἶπε — καὶ εἰς τὰ σκάφη τὰ ναυπηγόμενα εἰς τὸ ἔξωτερον ἡτο πρᾶξις ἑνδεδειμένη ἐξ αὐτῶν τούτων τῶν πραγμάτων, διότι ἀφ' ἐνὸς μὲν τὸ εὐρὺ πρόγραμμα τῶν πολεμικῶν κατὰ θάλασσαν ἔξοπλισμῶν περιῳχῆς τὴν διαθέσιμον ισανότητα τῶν ἔθνων ναυπηγείων εἰς 50.000 τ. ἐποίως δι' ἐμπορικὰ σκάφη, ἀφ' ἔτέρων δὲ τὸ πρόβλημα τοῦ ὑψηλοῦ κόστους τῶν ναυπηγήσεων παρέμενεν ἀκέραιον.

"Οταν ἀπεραίσθη ἡ ἀντικατάστασις τοῦ ἀποτοπλοίου «Μεκνές» τῆς γραμμῆς Μαρόκου, οἱ Δανοὶ ναυπηγοὶ ὑπέβαλον προσφοράν 83 ἑκατομμυρίων φράγκων, ἔναντι κατοικήσεως τοιωτῆς τῶν Γάλλων ναυπηγῶν 167 ἑκατομμυρίων. Βεβαίως — κατέληξεν ὁ Γάλλος ἐπονοργὸς — ἡ διαβίσιας παραγγελίων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν ομηρείαν τὴν προσθήκην βαρῶν εἰς τὸ ισοζύγιον τῆς χώρας. Τὰ δάμων πάντα ὅμως εἶναι μικρότερα, ἔναντι ἐκείνων ποὺ προσέρχονται ἀπὸ τὴν συνήθη προσφργήν μας εἰς τὰ ἔνεα ποῖα διὰ τὰς ὑπεροπτίους μεταφοράς τῆς χώρας.

Κατεβλήθη ἡ ἀσφάλεια τοῦ «Paris»

Τὸ ξῆτημα τῆς πληρωμῆς τῆς ἀσφάλειας τοῦ ἀποτοπλοίου Γαλλικοῦ ὑπερωκεανίου «Παρίσιοι» ἐτερομίσθη κατὰ τὸν πλέον εὐνοϊκὸν διὰ τὴν πλοιοκτήτην ἐταρίαν τρόπον. Συμφώνος πρὸς ἀνακονωθὲν τῆς «C.G.T.» οἱ ἀσφαλισταὶ προσῆλθον εἰς τὴν ἀπόφασιν νὰ καταβάλλουν ὀλόκληρον τὴν ἀσφάλειαν σκάφους καὶ μηχανῶν, ἀνερχομένην εἰς 96 ἑκατομμύρια Γαλλικῶν φράγκων. Κατὰ τὰς πληροφορίας τῆς ἐταρίας ἡ Λονδίνειος ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ ὑπὲν ἐποτοπλοίους ἐξ ὀλοκλήρου τὴν διατάνην τῆς ἀνωτέρῳ ἀποτημάσσεως δεδομένου, ὅτι, ἐπὸ πλέον τῶν ποσῶν, ἄτινα ἀβτὴ ἐξάλινης ἀπ' εὐθέας, ἀντηγάλλους καὶ μεγάλην ἀνάλογην τῶν ἀναληφθέντων ἐπὸ τῶν Γαλλικῶν ἐταρίων κινδύνου.

Οἱ ἀσφαλισταὶ — ως ἔχοντες ἐπιφύλαξεις εἰς ἕαυτοὺς σχετικὸν δικαίωμα — ἡγοήθησαν νὰ δεχθοῦν τὴν ἐγκαταλείψιν τοῦ πλοίου καὶ προετίμησαν νὰ τὸ ἀποτημάσσουν, ως «οὐλικὴν ἀπόλειαν», ἄνεν μεταβιβάσεως τῆς ιδιοτητοῦ εἰς ἀτούς. Ἀποτέλεσμα τούτου εἶναι, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν ἦσαν ἀναμφιθόροι εἰς οἰανδήποτε ἐνέργειαν ἡ ἀπόφασιν, ως πρὸς τὴν ἀνέλιξιν ἢ τὴν διάλιξιν τοῦ ναυαγίου.

Ὑπεστριψίζηται παρά τίνων κύριλλων — συνεχίζει τὸ ἀνακοινοῦθεν — ὅτι τὸ ὑπερωκεανόν «Παρίσιοι» θὰ ἔπρεπε νὰ είλενται ἀσφαλισθῆναι διὰ ποσούν 400 ἑκατομμυρίων φράγκων, ὥπερ ἀντιπροσωπεύει τὸ σημερινὸν κόστος ἀντικαταστάσεως τοῦ διὰ νέου πλοίου. Οἱ ἔχοντες ὅμως τὴν ἀνέλιξιν ταύτην δὲν ἔλαβον ἀλλὰ δὴν τὸν τρίτην τινά: Πρόστον, ὅτι ἡ ικανότης τῆς παγκοσμίου ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς δὲν ἐπέτρεψε τὴν ἀσφάλειαν τῆς «Νορμανδίας» διὰ ποσοῦ ἀνωτέρου τῶν 275 ἑκατομμυρίων φράγκων. Λειτέον, ὅτι τὸ ὑπερωκεανόν «Παρίσιοι» ἡτο ἡλικίας 18 ἔτον, ἡ δὲ ἀγοραία ἀξία του ἡτο ἐλαφρῶς κατωτέρα τοῦ ποσοῦ τῆς ἀσφαλιστικῆς τοῦ. Καὶ τρίτον, ὅτι ἡ ἀναγνωρισμένη εἰς τὰ βιβλία τῆς ἐταρίας ἀξία του, ἐκπιπομένων τῶν προβλέψεων δι' ἀποσθέσεως κατὰ τὴν χρονολογίαν τῆς ἀποτεφρώσεως του, ἡτο μόνον ἡ τῶν 40 ἑκατομμυρίων φράγκων.

Θὰ ἐπερεψει τὰ τονισθή ἐξ ἄλλου — καταλήγει τὸ ἀνακοινοῦθεν τῆς «C. G. T.» — ὅτι ἀν ἐφημίζετο ἡ θεωρία ἀσφαλισεως τῶν πλοίων εἰς τὴν ἀξίαν τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν διὰ νέων, ἀπαντες οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι θὰ καθίσταντο, ἀπὸ τῆς ἐμπορικῆς πλευρᾶς, παθητικοὶ, λόγῳ τῶν μεγάλων δαπανῶν ποὺ θὰ ἐδημοσιογονήσουν ἐκ τῆς διογκώσεως τοῦ ποσοῦ τῶν ἀπαντουμένων ἀσφαλιστικῶν.

Γερμανία

«Ἡ πεντηκονταετηρίς τῆς «Levante Linie»

Τὸν προσεχῆ Σεπτέμβριον ἡ γνωστὴ Γερμανικὴ ἐταρία «Deutsche Levante Linie», τοῦ Ἀμβούργου, θὰ ἐστράσῃ τὴν πεντηκονταετηρία τῆς ιδρύσεως της. Δημοσιεύονται ἐπ' εὐκαιρίᾳ ὀρθισμένων πληροφοριῶν, σχετικαὶ μὲ τὴν ἐπετελομένην παρ' αὐτῆς προοδευτικὴν ποιοτικὴν ἀνασυγκρότησην τοῦ στόλου της. Οὕτω, τὴν 31η Μαΐου καθειλύσθη ἐκ τῶν

ναυπηγείων τοῦ Ἀμβούργου τὸ δηζελούνητον φροτηγὸν γραμμῆς «Sofia» 7185 τόννων φροτίου, ἀδελφὸν πρὸς τὸ τελούν ἀπὸ καροῦ ἐν ὑπερεσίᾳ «λάινερ» «Athens». Τὸ νέον οικάρος θὰ ἐκτελέσῃ τὰς δοσιμάς του τὴν 25ην Ἰουλίου, ἐνῷ ἔτερον ἀδελφὸν μότοροπι, τὸ «Buccarest», θὰ καθειλύσθη τὴν 14ην Ἰουλίου καὶ θὰ ἐκτελέσῃ τὰς δοσιμάς του τὴν 1ην Σεπτεμβρίου. Ή ίδια ἐταρία ἔχει ἀλλον παρήγειεν εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Φλένσμπουργκ πέντε φροτηγὰ ἀπόμολπα 5100 τ. d. w. ἔωστον διὰ τὰς γραμμὰς τῆς Ἀνατολ. Μεσογείου. Τὰ τρία ἔχει αὐτῶν θὰ παραδοθοῦν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1939 ἡ ἀρχὰς τοῦ 1940, τὰ δὲ ἔτερα διὰ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1940 — ἀρχὰς τοῦ 1941.

«Οσον ἀφορᾷ ἐπίσης τὴν ἐταρίαν «Atlas», τῆς Βρετανῆς, ἡ ὥποια τελεῖ ὑπὸ κοινῆν διαχείσιν μὲ τὴν «Levante Linie», θὰ θέσῃ καὶ αὗτη ἐν ὑπερεσίᾳ περὶ τὰ μέσα τοῦ Ἰουλίου τὸ δηζελούνητον φροτηγὸν γραμμῆς «Levante» 7300 τόννων d. w., ἀδελφὸν πλοίου τοῦ καθειλύσθεντος τὴν 21ην Ἀπρίλιον «Cairo». Τρίτον σκάφος τῆς αὐτῆς χωρητικότητος ναυπηγείας ηδὴ εἰς "Εμπειρίαν διὰ λογαριασμὸν τῆς ἐταρίας καὶ θὰ τεθῇ ἐν ὑπερεσίᾳ τὸ προσεχὲς φινίνοπορον.

«Ἄξια ἰδιαίτερας προσοχῆς είναι ἡ σταθερῶς θαύμουσα αὔξησις τῆς χωρητικότητος τῶν προσφορούμενων διὰ τὰς Μεσογειακὰς γραμμὰς φροτηγῶν «λάινερ». Ήδη, τὰ σκάφη τῶν 3500—4500 τόννων θεωροῦνται ἀνεπαρκή — παρὰ τὸν διατιθέμενον μέγαν ἀριθμὸν των — διὰ τὴν ἐξυπέτησην τῶν Μεσογειακῶν μεταφορῶν ἀναγκών, ποὺ ἀπὸ ἔτους εἰς ἔτος διενορύνονται, λόγῳ καὶ τῆς ἐντατικῆς Γερμανικῆς ἑπτοδρομομηχανῆς διεσπόνεσης τῆς συντελουμένης εἰς δὲλας τὰς χώρας τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Δανία

Τὰ πεπραγμένα τῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1938

«Ἡ ἐτησία ἔκθεσις τῆς «Ενώσεως» τῶν Δανῶν ἐφοπλιστῶν ἀνασπονδίας τὰ περιστατικά τῆς θεωρίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τονίζει, ὅτι τὸ 1938 ἔσημαν τὴν ἐντὸν δρασάεσθαι χρονικὸν διατήματος στροφῆν τῆς ναυτιλίας ἐφαγόμενη ἀπὸ τὴν εὐημερίαν εἰς μίαν νέαν κοίτην. Χάρις εἰς τὰ ικανοποιητικά ἀποτέλεσματα τοῦ 1937 καὶ τὴν παρατηρηθεῖσαν εἰς δρασμένους τοιεῖς ἀντίδοσαν κατὰ τὸ 1938, δύναται τελικῶς νὰ ὑποστητιχθῇ, ὅτι τὸ παρελθόν ἔτος ἵπτεται σχετικῶς Ιανοποιητικῶν δι' ἔκεινας τὰς ναυτιλαζάς ἐπιχειρήσεις τῆς Δανίας, αἵτινες δὲν ἥσθιαν δημόσιον ἀμεσον τὸν ἄρχοντα τῆς ένοπλημήσεως τῶν ναυῶν καὶ τὸν περιορισμὸν τῶν φροτίων ἀντίτετον. Εἰς τοῦτο συνετέλεσεν ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ ἀρχὴς ἀνελημμένων τίνων ὑποχρεώσεων ἀπὸ τοῦ 1937 διὰ μεταφορᾶς μὲ ὑψηλοὺς ναῦλους καὶ ἀφ' ἔτερουν ἡ ὑγιὴς προσπτικὴ καὶ ἡ ουνετὴ διοικησις τῶν Δανικῶν τούτων ναυτικῶν ἐταριῶν.

«Ἡ ἀλήθεια τοῦ «navigare necesse est» ἀνεγνωρίσθη ἀπὸ ἀμνημονεύτων ἐτῶν, ἐνῷ καὶ τὸ «navigare difficile est» ἀποτελεῖ μίαν ἔτεραν ἀλήθειαν, συνναψαμένην μὲ τὴν πρότην καὶ γαφακτηρίεις τὰς διλγάς ἔκεινας — ίδια — χώρας, ὡς ἡ ζ. ή Δανία, εἰς τὰς ὥποιας παστά περιθεῖσαν διὰ τὰς κρατηθῆναις διατηρηθεῖσαν της ιδιοτητῆς της ιδρύσεως της ποσού τοῦ προστατευτικῶν συστημάτων καὶ διακρίσεων, ποὺ ὑπεροῦνται μὲν δὲς τὴν ναυτικὴν διοικησίαν ἐλευθέρων τῶν προστατευτικῶν παρεμβασιών καὶ τῶν προστατευτικῶν συστημάτων καὶ διακρίσεων, ποὺ ὑπεροῦνται μὲν δὲς τὴν ναυτικὴν διοικησίαν σημασίας. Λέξοντα, εὐτυχῶς, παρατηρεῖται ἡ πρᾶξ την Δανικὴν ναυτιλίας ἐκτίμησις, ἐνῷ ἔχει ἀλλον δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἐπενθυμίζεται κατὰ κόρον πλέον, πόσον ἐπικίνδυνος εἰνεῖ δὲν ἡ αὐτὴν η βαρεία φροτολογία καὶ τὰ ἐπὶ τῆς κοινωνίας νομοθεσίας προερχόμενα μέτρα. Εἰνε ἀνάγκη νὰ τεθῇ ἀπαξ διὰ παντὸς ἔνα τέρμα εἰς

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ A.E. GENERAL INSURANCE OF GREECE CO LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΟ 1917



ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o LTD

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

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

τὴν ἑσφαλμένην ἀντίληψην, ὅτι οἱ ἑφοποιοὶ αὐτολαμβάνουν ὑψηλῶν μεσομάτων. Ὁ ισχυρισμός αὐτὸς ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν πραγμάτων ἀστήριστος.

Ἡ ἑφοποιοῖς τὴν ἕπειδεισι — ἀναφέρει περιστέρῳ ἡ ἔκθεσις — πρέπει νὰ εἶναι ἐπικερδής, διὰ νὰ δύναται μὲν εὐχέρειαν νὰ προσελκῦῃ τὸ κεφαλαῖον καὶ νὰ ἔνθισθαι τὴν ἰδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, ἢ δὲ Δανικὴ ναυτιλία εἰναι εἰς δέσιν νὰ ἐργασθῇ ἐπὶ ὑγιοῦς οἰστονομῆς βάσεως, δὲν δύναται δῆμος καὶ νὰ ἐπέλησῃ, ὅπως συναγωνισθῇ τὰς ἄλλας χώρας, ἢν εἰς τὰς σημερινάς ἑπειδήσεις τῆς προστεθοῦν καὶ νέα.

Ἡ ταχικὴ τῶν μερισμάτων διὰ τὴν χρόνιαν τοῦ 1938 ὑπῆρξεν ἄχρονος συντηρητικὴ καὶ λαρὰ τὰς ἀπερροματικὰς φροδολογίας ἀπατήσεις τοῦ δημοσίου, ἥδην θίσταν οἱ Δανοὶ ἑφοποιοὶ νὰ κρημαποιήσουν τὸ μέγιστον μέρος τῶν εἰσπράξεών του πρὸς σταθεροποίησιν τῆς οἰκονομῆς ὀπὼν θέσεως. Κατὰ τὰ τελευταῖα δεκαεπτά ἔτη αἱ Δανικαὶ ἑπειδήσεις προέβησαν, κατὰ μέσον δροῦ, εἰς τὴν πλήρωμν τοῦ μερισμοῦ 6 οὗ ἐπὶ τῶν κατατεθεμένων κεφαλαίων τὸν ἡ κάτι πλέον τοῦ 4 οὗ, ἐάν συνυπολογισθοῦν καὶ τὰ ἀποθεματικά. Θεωρεῖται τοῦτο, ὡς ἔνα πολὺ μέτρον ἀποτέλεσμα, λαμβανομένον ὑπὲρ δύνην τῶν κυνδύνων, ποὺ ἀντιμετώπιζον αἱ ναυτιλίας ἑπειδήσεις.

Μία ἔρευνα ἐπὶ τῶν ισολογισμῶν 15 ἐκ τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν ἑταῖρῶν τῆς Δανίας ἀποδεικνύει, ὅτι κατὰ τὴν περίοδον 1932–38 αἱ τοῦ 138 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἀφῆκαν δὲ 27 οὗ μόνον, ἤτοι 37 ἑκατομμύρια κορωνῶν δὲ ἀποθέσεις, ἀποθεματικά, τόκους, ἔξοδος διαχειρίσεως καὶ πληρωμὴν μερισμάτων. Ἡ ἔκθεσις ἐπονέει ἑδατηφορῶν τοῦ ἑκτεροικοῦ ἐπιποτίου. Ἀπέφερον αὖτα εἰς τὴν χώραν ἔνα εἰσόδημα 279 περίπου ἑκατομμύριον κορωνῶν, εἰς ξένους συνάλλαγμα, κατὰ τὸ 1938, ἔναντι 309 ἔκατ. κορωνῶν τοῦ προηγούμενον ἔτους. Τὸ ἔργαζομένον ἀποκλειστικῶς μεταξὺ ξένων λιμένων, ὑπερέβανε τὰ 200 τῶν ἐκ τῆς ἀλλαδατῆς ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων.

Τὸ γεγονός ὅτε, ὅτι τὰ Δανικὰ πλοῖα ἐπέτευχον τὸ εὐνοῦς ἀπὸτέλεσμα, ἐν ἀμέσῳ συναγωνισμῷ μὲν τὰ κατὰ χώρας ἔθνηκα πλοῖα εἰδοποίησαν διὰ τὴν συνέδρησην τῆς Κοπεγχάγης, ὅπως μὴ ἀναζητήῃ δὲ τὸ ἑκτεροικόν. Ἀστοχα μέτρα θεωρεῖ ἡ ἔκθεσις τὸν μελετομένην ἔργαζομήν τῶν νέον κανονισμῶν συνθέσεως τῶν πληρωμάτων καὶ τὴν καθίσθισην τοῦ ὀκταώρου εἰς τὰ πλοῖα. Δέον ἀσύρμην νὰ ἀηδῆῃ ὑπὲρ δύνην ἐν προκειμένῳ, ὅτι ὁ μέσος δροῦ τοῦ τιμαρίδιου τοῦ μικτοῦ εἰσοδήμου τῆς Δανικῆς ναυτιλίας κατῆλθε κατὰ 21 μονάδας κατὰ τὸν περιορίσθη μόνον εἰς 7 μονάδας.

‘Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Τὸ μοιραίον τέρμα τοῦ προστατευτισμοῦ

Ἐξ τοῦ μητριαίου «Δελτίου» τῆς «National City Bank», τῆς Νέας Υόρκης δημοσεύεται ἐνδιαφέροντας ὅρμον περὶ τοῦ παρελθόντος, τοῦ πα-
-αὶ δύσκος τοῦ διεθνοῦς ἔμπορού δὲν αἴσθητη ἀνάλογως — ἐποιησί-
-ης ὁ ἀρθρογράφος — ἡ προσπάθεια ὅπους ἀνασυγχροτηθῇ ἡ Ἀμερι-
-κανικὴ Ναυτιλία καὶ ἀναζητῇ ποιοτικῶς καὶ ποσοτικῶς εἰς ἐπίπεδον ἀνό-
-θεκένας τὰς ναυτικὰς χώρας, αἵτινες συγκεντρώσουν ἡδη τὸ σημαντικό-
-τερον ποσοστὸν τῆς παγκόσμιας μεταφορικῆς κινήσεως. Είναι καὶ τοῦτο
-μία ἀπὸ τὰς συνεπείας τοῦ Ἐδροπλοϊκοῦ πολέμου καὶ δύναται νὰ παρα-
-θωνται σύμποιον τοῦ δύσκολου καὶ τῶν διαβατών εἰδῶν.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ ἀρθρογράφος ἀποδεικνύει, ὅτι ἡ Μεγάλη Βρεταννία, ἡ Οὐλλανδία, ἡ Γαλλία, ἡ Ιταλία, τὰ Σκανδινανῆα κράτη καὶ πεντε-
-ῆργα, ἀπέτινα ἀπότελεσμα δὲ ἀτάξιον παράγοντα ιστορίαν εἰς τὰ θαλάσσια
-δέ εἶνε νά καθείσουν νὰ ἐγκαταλείψουν τὴν πρὸς τὴν θάλασσαν δρα-
-σηριότητά τουν. Αἱ Ηνωμέναι Πολιτεῖαι, ἐξ ἄλλου, κάτοχοι ἔνος Ιση-
-ροῦ ἐμπορικῶν στόλου διὰ τὴν ἀσφαλείαν των, χρειάζονται καὶ ἔνα ἐπα-
-χειροφόρο αὐτὸν ἐμπορίου, δον καὶ ὡς δοκιματικὸν συμπλήρωμα τῆς ἑ-
-νικῆς τουν ἀμύνης.

Σχολάζεται ἀπολογίθως μία δήλωσις τοῦ τέως προέδρου τῆς «Α-

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.

στας χώρας ν' ἀποτελῇ ἐπιχείρησιν καὶ κατέστη ἐξάρτημα τῆς ἑθνικῆς τοῦ ἀμύνης. Πολλάκις εὐφίσκομεν σχόλιομα νὰ ἔχεται σημειώθηκεν μόνοι μας, ἀντὶ νὰ προσεργάσθων εἰς τὰς καλυτέρας καὶ ἐύθυνοτέρας ἐστοι πτησίεις τῶν λαὸν ἀπέρριψαν χωρόν.

Ἡ ἀλήθεια τῆς γνώμης ταύτης τοῦ κ. Κεννεδύ — παρατηρεῖ ὁ ἀρ-
-θρογράφος — ἀναγνωρίζεται εἰς ὅλας τὰς χώρας, ὅποις ἀριθμός καὶ
-ή ἀμπλά διὰ τοὺς πολεμικοὺς ἐξοπλισμούς, τῶν ὅποιον ἀναπόστατος
-συνέπεια κατέστη καὶ ὁ ναυτιλιακὸς ἀνταγωνισμός. Ὡς ἐποτέγματος δὲ
-τοῦ ἀμυνατικοῦ τούτου καταστρεπτικοῦ ἀνταγωνισμοῦ ἔρχονται τὰ προ-
-στατευτικά διαμούρηα, αἱ δυναμικότητες, τὰ διάφορα «ντάμπιγκ» καὶ
-οὶ ποικίλοι ἐπιποτίου φραγμοί, ὅπινες δισερεδίων καὶ περιορίζοντα τὰς
-συναλλαγάς, τὰς ὅποιας ἐν τούτοις αἱ μεγάλαι διὰ τὴν ναυτιλίαν διπλά-
-νον ταντηγήσεων καὶ διογκώσεως τῆς κωμητικότητος προσταθμῶν νὰ δι-
-ευρίσκονται διὰ λογαριασμούς ἐκατης χώρας. Ὅποιον ταντηγήσεων
-τὸ λογικὸν τέρμα θὰ ἐπέλθῃ, ὅπας πλέον κάθε χώρα θὰ δύναται νὰ με-
-τρέψῃ τὰς ἔξαγωγάς της διὰ τὸν ἔθνικὸν της πλοίον.

Τὸ μεγαλύτερον ναυπηγηθεῖν εἰς Ἀμερικὴν σκάφος

Ο ναυτιλιακὸς τέλος τῆς Νέας Υόρκης παρέχει πληροφορίας ταύς περὶ τοῦ νέου Ἀμερικανικοῦ ἑπειρουσίου, τοῦ μεγαλυτέρου ἐσθιονέαν ποτὲ κατεστενάθησαν εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας καὶ ἐπὶ τοῦ ὁ-
-ποίου ἐφαρμόζονται διὰ αἱ νεώτερα πόδοι τῆς ναυτιγκῆς διοικη-
-τικής, τόσον ὡς ποὺς τὴν ἀρχιτεκτονικὴν τοῦ σκάφους, δον καὶ ὡς ποὺς τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἑκατονταλλεύσους του καὶ τὴν ἀσφάλλιαν ἀντοῦ. Πρόσεπτα περὶ τοῦ ἑπειρουσίουν νὰ εἰσέλθῃ τὴν «Ανοιξιν τοῦ 1940 εἰς τὴν ἔπιφεσίαν τοῦ Βρετανικοῦ Ἀτλαντικοῦ καὶ μέλλοντος νὰ καθελικνύῃ τὸν προερχεῖ μῆνα Ιούλιον. Μεταξὺ τῶν ναυπιστέρων ἑκτερευτικῶν καρφιτηριστικῶν τοῦ πολού ποτὸν ἀναφέρονται ὁ βολοειδῆς ἀντοῦ πρώτα, τὰ πτερόγνητα εἰπὸν τὸν κατανοδόζων ποδὸς ἀπομάκρυνται τὸν κατνοῦ ἀπὸ τὰ καταστρόματα περιπάτου καὶ τὰ Γαλλικὸν τέρμα των καὶ εἰς φρασῶν μέγεθος παράθυτα τὸν διὰ τοὺς σκάφους.

Τὸ δύονα «Αμερικα» ἐδόθη τίς τὸ νέον «λίνερ», διότι ἀποτελεῖ τοῦτο τὴν κυριωτέραν μονάδα τοῦ κυνεργητικοῦ προγράμματος κατα-
-σκευῆς πεντακόσιων νέων σκαφῶν ἐντὸς τῆς προσερχοῦς δεκαετίας καὶ διότι κάθε Πολιτεία συνέβαλεν εἰς τὴν κυνεργήσην του, εἴτε ὑπὸ πο-
-σὴν πρόπτου ὥδη, ἑξαπτυμάτων καὶ ἔφορισμοῦ ἡ δὲ ἔργατικῶν γε-
-νήσιν. Θὰ ἔχῃ ἑκτόποιμα 34.000 τόννων γρόδες περίπου, μὲ διατάσσεις μῆδης 723 ποδῶν, πλάτους 93 καὶ ὑψης μέχρι τοῦ καταστρόματος πε-
-ριπάτου 75 ποδῶν, θὲτος 10 ποδῶν, δὲν αἴσθηση ταχείατα 22 μιλίων καὶ θὰ διαβέτῃ διαμερίσματα διὰ 1219 ἐπιβάτας καὶ διὰ πλήρωμα 639 ἀνδρῶν. Τὸ κό-
-δολλαρίων (3.5 ἑκατομμύρια 'Αγγλικῶν λιρῶν).

Ἐναὶ ἐπότιπνον τοῦ «Αμερικα», μήδης 15 ποδῶν, ἐδωρήθη ἀπὸ τὴν κυνεργείαν τοῦ Νιούπροτ Νιούς εἰς τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖραν καὶ ἔποιησθη ἑταῖρην τῆς πεντακόσιων τέλοντος της. Τὸ ἐλύτηρον «προτότιτον» ζυγίζει 600 λίτρας, ἑργείασθησαν δὲ δώδεκα ἄνδρες διὰ νὰ τὸ ἐκφορτώσουν εἰς Νέαν Υ-
-όρκην ἐν τοῦ αὐτοκινήτου. Κατεστενάθη εἰς τὸ ἔργαστηρίου «προτό-
-τιτονοῦ» τοῦ Νιούπροτ Νιούς «Μονσείου τῶν Ναυτικῶν», ἐπὶ τῇ βάσει τῶν πραγματικῶν σχεδίων τοῦ πλοίου, ὑπὸ κλίμακα ½ ἵγιας κατὰ πό-
-δα. Πέντε τεργίτα — ἔφαρμοστα, μηχανονοργοὶ καὶ εἰς ἐπιπλοποίος —

ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΖΕΣΘΕ

ΧΡΩΜΑΤΑ

ΧΕΜΠΤΕΛ

ΘΑ ΕΧΕΤΕ

ΚΑΛΛΙΤΕΡΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ
ΠΟΙΟΤΗΣ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ.

TRADE



MARK

ΣΤΟΚ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΕΙΣ 60 ΛΙΜΕΝΑΣ

άποστολήθησαν έπειτα μήνας και έχρειάσθησαν διὰ τὴν συμπλήρωσίν του 5000 έργασίμου ώρων.

Ίαπωνια

Αι εἰσαγωγαὶ ἄλατος

Διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν εἰς συνάλλαγμα πληρωμῶν, τὸ Ίαπωνικὸν ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας ἔζητος πόδι τοῦς ἀπὸ τὸν δργανισμὸν εἰσαγωγῆς ἄλατος νὰ διαφύλαξῃ τὰς μεταφορὰς τῶν δι' Ίαπωνιαν φορτίων ὑπὲρ τῶν ἐθνικῶν πλοίων. Πρόγραμμα διατραγματεύεις διεξήχθησαν μὲν Ίαπωνιας ἐφοπλιστῶν καὶ συμφρονίας ἐκλεισθῆσαν τῆς ὁποίας ή κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰσαγωγὴ 300 ἔως 400 χιλιάδων τόνων ἄλατος ἐξ Ἐρυθραίας θὰ πραγματοποιηθῇ ἀποκλειστικῶς δι' ἐθνικῶν πλοίων. Τὴν ἀναγκαστικήν προστάτητα θὰ διαθέσουν ἐπτά ἀπὸ τὰς κυριοτέρας Ίαπωνικὰς ἐφοπλιστικὰς ἐπιχειρήσεις καὶ μόνον ἐν περιπτώσει ἀπολύτου ἀνάγκης θὰ ναυλωθοῦν ξένα σκάφη. Σχετικῶς μᾶλιστα, ἀπέφασισθη καὶ η ἴδιαισις εἰδίκου γραμμένη μεταφορῶν ἄλατος εἰς τὴν Ίαπωνιαν ἐξ τοῦ ἔξωτερικοῦ.

Ίταλία

Ἐπιχορηγήσεις εἰς τακτικὰς γραμμὰς

Εἰς τὴν «Ἐργησιδά» τῆς Ίταλικῆς κυβερνήσεως ἐδημοσιεύθη διάταγμα καθορίζον τὴν συμφωνίαν μετά τῆς «Tirrenia Lines», τῆς Νεαπόλεως, διὰ τὴν παρὰ αὐτῆς ἐπέτειον διαφόρων ἐπιχορηγημένων ταχικῶν γραμμῶν. Η πρὸς τὴν ἐν λόγῳ ἐταιρίᾳ ἀμοιδοῦ καθορίζεται ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1937 μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1940 εἰς 86 ἐκατομμύρια λιρετῶν ἐτησίως, ἀπὸ δὲ τῆς 1ης Ιανουαρίου 1941 καὶ ἐπέκεινα περιορίζεται κατὰ τοὺς ἑκατομμύρια ἐτησίως. Η «Tirrenia» ἐκμεταλλεύεται, ὡς γνωστόν, καὶ τὰς γραμμὰς Ίταλίας — Βορείου Θαλάσσης — Βαλτικῆς, εἰς τὰς ὁποίας ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1941 θὰ ὑπάρχουν 48 ἀναγκωρήσεις ἐτησίως ἐξ Ίταλίας διὰ Λονδίνου καὶ Αμβούργου καὶ 24 ἀναγκωρήσεις ἐξ Ίταλίας διὰ Αμβούργου, Γδύνιας ἢ καὶ Γρόττεπουργά, πραγματοποιούνται διὰ σκαφῶν ταχύτητος 14 μῆλων, ἀντὶ τῶν σημερινῶν 9 μῆλων.

Ἐνεργοῦθή ἀρ' ἐτέρον καὶ η συμφωνία μετά τῆς «Adriatica», τῆς Βενετίας, ητος ἐπιχορηγεῖται μὲν 48 ἐκατομμύρια λιρετῶν ἐτησίως περιπού, διὰ τὴν ἔξυπνητον τῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Ανατολικὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μάρην Θάλασσαν. Προσβλέπεται αὖξησις τῆς ταχύτητος εἰς 18 μῆλα διὰ τὴν «έξηρες» γραμμὴν τῆς Αίγαντου καὶ ἀπὸ 10 εἰς 14 μῆλα τῆς ταχύτητος διὰ τὰς φορτηγῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Μάρην Θάλασσαν.

Η ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ υλικοῦ

Κατὰ τὴν διεξαγόρευσαν πρὸς ἡμερῶν εἰς τὴν Ίταλικὴν Βούλην συζήτησον ἐπὶ τῶν νέων διὰ τὴν ναυτιλίαν νομοθετικῶν μέτρων ὥμηλησε διεξοδικῶς ὁ ὑπουργός τῆς Συγκοινωνίας κ. Benni. Οὗτος, ἀφοῦ ἀνεορθόπησε τὸ συντελεσθὲν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1939 καρποφόρουν ἔργον ἀνασυγχρονίσεως, ὑπεγάμμισε τὰς συνεχιζομένας προσπαθείας διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ υλικοῦ καὶ τὸν ἐμπλούτισμὸν τῆς ναυτιλίας μὲν σκάφη ἀνωτάτης κλάσεως. Τὰ ναυπηγεῖα μας — εἴτε — πρέπει ν' ἀποδίδουν ἐπὶ μίαν τοῦλάσιτον δεσμοτείαν, σκάφη 200.000 τόνων, ὡς ἔγγιστα, ἐτησίως, ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ δ' ἀντὸν ἀριθμοῦ ἐστηρίζηται τῷ ναυτιλιακὸν πρόγραμμα τῆς φασιστικῆς κυβερνήσεως. Ἐλεβαίσων είτα, δημοιβαὶ ναντιπλοῖας θὰ παρέχωνται μόνον εἰς τὰ σκάφη τὰ ἔχοντα ἀφετηρίαν καὶ προορισμὸν τὴν Με-

σόγειον καὶ ἀνήγγειλεν, διὰ τὴν ληφθοῦν μέτρα πρὸς ἐνθάρρυνσιν τῆς ἀνανέωσεως τοῦ πλωτοῦ υλικοῦ τοῦ ἀπασχολούμενον εἰς τὰς Μεσογειακὰς μεταφορὰς.

Τὸ ὑπουργεῖον τῆς Συγκοινωνίας — ἔξηρολύθησεν διὰ Benni — διεπίστωσεν, διὰ ὑποχρέωματα τῆς ἐργασίας τῶν τεσσάρων, ἐπὸ τὸν ἔλεγχο τῆς «Finnmare», μεγάλων ἐταιριῶν ταχικῶν γραμμῶν, ἵτοι τῆς «Itália», τοῦ «Δόδδ Τριεστίν», τῆς «Αντιράπτικα» καὶ τῆς «Τιρρένια». Ή «Φιννάρε» κατόρθωσε ν' ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς τὴν ὑποτιμήσιν τῶν ναυών καὶ τὴν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν, τὴν προσύφασαν ἀπὸ τὰ διεθνῆ γεγονότα. «Οὐαὶ οἱ ναυτίλια — εἴτε — διέρχονται σήμερον αἱσθητές δινοσφείας καὶ οὐδὲς δύναται νὰ προΐδῃ, ἀν τὴν ἔποχώρων τῆς κινήσεως προκείται συντόμως νὰ διαδεχθῇ περιόδος εὐημερίας. Η Ίταλικὴ ναυτίλια, πάντως, εἰναι προητικασμένη νὰ ἐπωφεληθῇ ἀπὸ μίαν ἔνδεχομένην αὖξησιν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως.

Ἀναφερόμενος διὰ Ίταλὸς ὑπουργὸς εἰς τὴν εὑρητέραν τοῦ Ίταλικοῦ πλοίου ἐργασίαν, εἴπε τὰ ἀζόλουμα: «Ἄν καὶ ἐμεώθη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ὁ δῆμος τῆς παγκοσμίου ἐπιοποίης καὶ ἐπιβατικῆς κινήσεως, ἐν τούτοις η κίνησις τῶν Ίταλικῶν λιμένων ηὔξησε, καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς αὐτὴν τῶν ἐθνικῶν πλοίων. Οὕτως, ἐνῷ κατὰ τὸ 1935 μόνον τὰ 35 οἱ τὸν εἰς γαλάνθαρας εἰσαγωγῶν μετεφέρουσαν δι᾽ Ίταλικῶν πλοίων, τὸ 1938 η ἀναλογία αὕτη ἀνῆλθεν εἰς 74 οἱ.

Προσεπικεῖται εἴτα διὰ Benni, διὰ 25 σκάφη φορτηγῶν ταχύτητος 16 μῆλων ἔωστον, τελοῦν ὥδη ὑπὸ κατασκευὴν ἐν Ίταλίᾳ καὶ εἰναι ἔφαμιλλα πρὸς τὰ τελείωτερα τοῦ Κόσμου. Πλὴν αὐτῶν ναυπηγεῖται καὶ ἀριθμός τις σκαφῶν διὰ τὰς τέσσαρας ἐταιρίας ταχικῶν γραμμῶν, εἰς τρόπον διότε συντόμως θέλει προστεθῆνε εἰς τὴν ἐθνικὴν ναυτίλιαν κανονιγμὸν χωρητικότητὸς 400.000 τόνων.

Κατὰ τὴν αὐτὴν συνεδρίασιν τῆς Ίταλικῆς Βούλης, διὰ βούλευτης κ. Babilini, ἀνεκοίνωσεν, διὰ οἱ Ίταλοὶ ἐφοπλισταὶ κατήστησαν ὥδη τετατετές πρόγραμμα παραγγελῶν φορτηγῶν σκαφῶν, οὐτινος τὴν ἐφαρμογὴν θὰ ἀρχίσουν, εὐθὺς ὡς ἐλευθερωθῶνται αἱ ἀποσχολημένα ἐσχάραι τῶν ἐθνικῶν ναυπηγείων. «Ἐτερος βούλευτης, διὰ ἐφοπλιστης τῆς Νεαπόλεως κ. Lauro, διεπέπει τὴν γνώμην, διὰ η ἐκμετάλλευσις τῶν κανονιγμῶν φορτηγῶν μὴ ἐπεργατεῖται τὴν κυβερνητικῆς ἐποπτηρίζεισι, ἀλλ' ὁ ὑπουργὸς τῆς Συγκοινωνίας αἵτησεν, διὰ η κρατικὴ ἐν προκειμένῳ ἀριθμῷ δὲν θὰ παρείστετο, εἰμι μόνον ἀν καθίστατο ἐν τῶν πραγμάτων ἀπαραίτητος.

Μεγ. Βρεταννία

Ἐπικρίσεις κατὰ τῶν προστατευτικῶν μέτρων

Εἶναι γνωσταὶ αἱ ἀντιλήψαις τοῦ ἐπιφανοῦς "Αγγλου ἐφοπλιστοῦ σὲρ Τζόν Λάττα τῆς «Nitrate Producers' Steamship Co» περὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων, τῆς ἐπιβληθείσης δι᾽ αὐτῶν συνεργασίας εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτίλιαν καὶ τὸ συναγωνισμὸν τῶν «τρόμπες» καὶ «λάινερς». Δὲν παρέλειπε πράγματι εὐκαιρίαν διὰ η. Λάττα ποὺ νὰ μὴ ἐπικρίνῃ τὰς κατεύθυνσεις τῆς Βρεταννικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτίλιαν. Αὐτὸς τῆς πλευρᾶς ἀφίθεως ταῦτης ιδιωτείας προσοχῆς ἀξίζουν, λόγῳ καὶ τῶν νέων προστατευτικῶν μέτρων τῆς Αγγλικῆς Κυβερνήσεως, αἱ τελευταῖαι δηλώσεις τοῦ σέρ Τζόν Λάττα κατὰ τὴν συνέλευσιν τῆς έταιρίας «Nitrate Producers» τῆς ὁποίας τυγχάνει Πρόσδεος τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλου.

«Η ἐπίδωσις τῶν ἐπιχορηγήσεων τοῦ 1935 εἰς τὰ «τρόμπες» — εἰ-

The Famous Berger Enamel
-paint PERQUITE was used
on R.M.S.'QUEEN MARY'



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

Έν συνεχείᾳ δι συνήγορος τοῦ τραματισθέντος ἐπιβάτου Ισχυρίσθη, ὅτι ὑπῆρχεν ἀπόδειξις ἀμελείας, τεθεῖσα ἡτοῦ τὴν κρίσιν τοῦ δικαιωτηρίου. Ο πατέρων, δηλαδή, ἐπιβάτης εἶχε χαρακτηρίσει τὴν ὄλισθητητὰ τοῦ δατέδου, ὡς παγίδα καὶ ὅτι μένοι τῆς στιγμῆς τοῦ ἀτυχήματος τοῦ δὲν ἦτο ἐν γνώσει τοῦ σχετικοῦ κινδύνου.

Εἰς τὸ σχετικὸν τῆς ἀποφάσεως τοῦ ὁ λόρδος Scott ἀνέφερεν, ὅτι τὸ πρωτόδικον δικαιωτήριον ἡρμήνευεν ἀμφοτέρους τοὺς ὅρους τοῦ εἰσιτηρίου ὡς μὴ καλόπτοντας τὴν ἀμέλειαν τοῦ ὑπηρετικοῦ προσωπικοῦ τῆς ἐφεσιβαλλούσης πλοιοκτητήριας ἔταφις εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς πλοσεως τοῦ διαδρόμου, δι' ὃ καὶ εἶχεν ἀποφανθῆ, ὅτι δὲν παρέπειον οὔτε τὴν ἀπάλλαγην εὐθύνης, τὴν δοτούσαν προφέβαλεν ἡ πλοιοκτήτηρια ἔταφις. Ή ἔφεσις ἐξ ἄλλου ἐβασίζετο ἐπὶ δύο συγκεκριμένον στοιχείον: 1) "Οτι τὸ συμβόλων (ἐν προεκμερῷ τὸ εἰσιτήριον) ἐπροστάτευε τὴν ἐφεσιβαλλούσαν ἔταφιν ἀπὸ τῆς εὐθύνης ταύτης, δυνάμει τῶν δρῶν 8 καὶ 9. Καὶ 2). "Οτι δὲν ὑπῆρχον ἀπόδειξις ἀμελείας, ἐπὶ τῶν δροῖον νῦν κρίνη τὸ Δικαστήριον.

Καὶ διὰ μὲν τὸ πρῶτον — ἐξηρκούσθησεν ὁ λόρδος Scott — ἀμφότεροι οἱ δροὶ οἱ δροὶ περὶ τῆς εὐθύνης τῶν ἐναγμένον, δυνάμει τοῦ περὶ μεταφορᾶς σεμβολάιου τῶν — καὶ ἀπεοκτούντων νῦν τοὺς παράσχοντας ἀπάλλαγην εὐθύνην, συμφόνων πρὸς τὸ λεπτομερές αὐτῶν κείμενον. Αὖτις ἡμισθῆτετο διὰ λογαριασμῶν τῆς πλοιοκτητήριας ἔταφις, ὅτι οἱ ὑθέντες δροὶ ἀπέκλειαν, εἰς τὴν ἀκτίνα Ισχύος τῶν, κάθε εὐθύνην, τὸ ἐπιμαχούν δικαίον ἔχεται ἀπλαγοῦ, ποια δηλαδή, ὅτι η ἀληθῆς πρόθεση τῆς ἔταφης. Ηδέληπτο δηλαδή ἡ ἔταφις νῦν καθορίσῃ καὶ περιφορῇ διὰ τὸν δρὸν τὰς περιπτώσεις, καὶ θα³ ἡ ἀπῆλλασσετο τῆς εὐθύνης της; Ἐπὶ ξητήματος ἐμμηνίας ἐνός γραπτοῦ δροῦ, οὗτον τὸ λεκτικὸν ἥτο τελείως σαφές, δὲν ἦτο, ἐν τούτοις, δέσκολον νῦν στηριζόντων ποιλάκις διάφοροι ἀπόφεις. Ἔδοξιμασι — εἶπεν ὁ λόρδος Scott — δισταγμὸν τινά, διὰ νῦν ἀποφανθῆ, ἔφθασα δικαίον εἰς διάφορον ἀποφέντος τῆς ἐποπτηγικῆς πόλεως.

Πρὸς τὸν σκοπὸν διως καθορισθῆ πᾶσα ἀπάλλαγή ἐκ τῆς εὐθύνης ἐπὶ γεγονότον ποδὸν ἐπιστημένον κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν συμβολαίου τινός, ἔνθα μὲν λέξεις περὶ ἀπάλλαγῆς δὲν εἶναι τάδεν σαφές, διότι νῦν μὴ καταλείποντας ἀμφιβολίαν τινά, ὡς πρὸς τὴν σημαίαν τῶν, ἥτο ἐπάναγκες νῦν διαπισθῆται ποιόν θάντο τὸ ἐπὶ τοῦ συμβολαίου καθῆκον, ἢν δὲν προεβλέπετο ἡ ἀπάλλαγή τῶν εὐθύνων. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων τὸ κύριον καθῆκον ἔχεται εἰς τὸ νῦν παραδοθεῖν ἀβλαβὴ τὰ ἐμπορεύματα. Υπῆρχεν δικαίον καὶ ἔν καθῆκον νῦν καταβάλλεται ἡ δέουσα τέχνη καὶ προσοχὴ κατὰ τὴν παράδοσιν. Έὰν δὲ ὑπὸ λέξεων κίνδυνος προεκπλαστεῖτο ἐξ ἀμελείας τῶν ὑπηρετῶν τοῦ μεταφέροντος, ἣ μὴ ἐπιπλήρωσις τοῦ δευτέρου ἐκ τῶν καθηρόντων τοῦ τὸν ἀπεστέφει τῆς παρεχομένης ἀπὸ τὴν ἐξαρτεσίαν προστασίας. Εἰς τὴν περίπτωσιν δικαίου νῦν κρησιμοποιήσῃ τὴν δέουσαν τέχνην καὶ φροντίδα καὶ τίποτε ἄλλο πέραν ἀπτῶν.

Ασχολούμενος εἴτα ὁ λόρδος Scott μὲ τὸν ὑπὸ ἀριθ. 8 δροῖον τοῦ εἰσιτηρίου, ἐπινοεῖ, ὅτι τὸ πρωτόδικον δικαστήριον εἶχε διδεῖ εἰς τὴν λέ-

ξιν «ταξίδιον» (passage) μίαν δευτέραν ἔννοιαν, ἵνας περιώριζε τὸ δρόμον εἰς διά της ἀπεκάλει ναυτικούς κινδύνους. Ἐκ τούτου ὥχθη εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι η πλέον τῶν διαδρόμων δὲν περιτελιμάνετο εἰς τὸ πλάσιον ταῦ δροῦ. Αδυνατῶ — ἐξηρκούσθησεν ὁ λόρδος Scott — νά νιοθετήσω τὴν ἀποφέντην ταύτην, διότι ὁ ὑθετής δρός φάνεται ἀπεριδιότος καὶ ἀποσκοπῶν σαφῶς νά ἴποδεῖξῃ εἰς τοὺς ἐπιβάτας, ὅτι ὑφειλον νά ταξιδεύσουν καθ' ἄπαισαν τὴν διαδρομὴν ὑπὸ τὸν ίδιαν αὐτῶν εἰδόντην. Υπεγρεψόντων νά προσέρχονται ἔπαντος καὶ νά ἀσφαλίζωνται ἰδιαίτερος, δομένου, ὅτι η πλοιοκτήτηρια ἔταφις δὲν ἀνελάμβανε τὴν κάλυψη τῶν ναυτικῶν κινδύνων διά τοὺς ἐπιβάτας, ἔναντι τῆς ἀπλῆς παρ' αὐτῶν καταβολῆς τοῦ ἀντιτίμου τοῦ εἰσιτηρίου των.

Η τοφεύει αὕτη ἡρμηνεία δὲν ἐξησθνεῖ, ἀλλ᾽ ἐνισχύετο διὰ τῆς λέξεως «ταξίδιον», διότι η λέξις αὕτη ἥτο αὐτίστοιχος τοῦ «ταξίδιοντος» καὶ ἐσκόπει τὸν δρόμον τὴν ἔννοιαν, ὅτι «απὸ τῆς στιγμῆς, καθ' ἣν καθισταται τις ἐπιβάτης, μέχρι τῆς στιγμῆς ποὺ πανεὶ νά ελεγκτοντος, ἀναλιμβάνει δι' ἑωτὸν πάντα κίνδυνον καὶ η ἔταφια οὐδένα». Κατὰ τὸν συνήγορον τοῦ παθόντος ἐπιβάτου — εἶπεν ὁ λόρδος Scott — ἐπετοποιήθη, ὅτι ὁ δρός 9 περιέκοπτε τὸν δρόμον 8, οὗτον περιώριζε τὴν ἔννοιαν. Εν τούτοις αἱ πρόδηται λέξεις τοῦ δροῦ 9 δὲν ἐπέτρεψαν τοιάτινη ἐρμηνείαν. Εν τούτοις αἱ πρόδηται λέξεις τοῦ δροῦ 9 δὲν ἐπέτρεψαν τοιάτινη ἐρμηνείαν.

Διὰ τοὺς λόγους αὕτους ὁ λόρδος Scott ἐθεώρησεν ἔπαντον ὑποχρεωμένον νά μορφώσῃ ἀλλοίαν γνώμην τῆς πρωτοδικοῦ ἀποφάσεως. Αξέμην καὶ ἀν οἱ ὑπηρέται τῆς ἐφεσιβαλλούσης ἔταφης ἥσαν ἔνοχοι ἀμελεῖας, το συμβολαίον ἐκάπιστα καὶ πάλιν τὰς εὐθύνας της. Περιωτέρῳ ἔρευνα τῆς ὑποθέσεως ἐθεωρεῖτο ὑπὸ τοῦ Τοπικοῦ Δικαστοῦ περιττή, ἡ περιή δικαστηρίου ἐχοφήγηε ἀδειαν προσφυγῆς εἰς τὸ Αὐτοριτάτον, θά δημοσθετεῖται ὅληγα τινὰ ἀδόμη ἐπ' αὐτῆς. "Ητο τῆς γνώμης, οἵοι οἱ διάδοροι τοῦ πλοίου ἐποεπε νά πλένωνται, διάσας δὲν ἥσαν καθαροί καὶ δι, διόν συγχότερον ἐπλένοντο, τόσον τὸ καλύτερον. Τὰ λοιπά σημεῖα τῆς ὑποθέσεως εἴπε τὸν ἀντικείμενον τούτου ἥσαν ἀδιάφορα δι' αὐτῶν. Εἰς τούτοις αἱ πρόδηται λέξεις τοῦ δροῦ 9 δὲν ἐπέτρεψαν τοιάτινη δικαστήριον, διότι καθιστανται ἀγάθαρτοι, διότι τοῦ πλοίου στιγμήν, ἔναπλετειται δ' ἐκ πρότης δρόμου εἰς τὸν πλοίον τοῦ διατάξη τὸν καθαρισμόν, μόλις τὸ σκάφος ἀπομαρτυρηθῇ ἐπ τῆς Ξηρᾶς.

Διὰ τὴν πλέον τοῦ διαδρόμου εἰς τὴν προεκμεμένην περίπτωσιν — συνεπέραντεν ὁ λόρδος Scott — δὲν ὑπῆρχον ἀπόδειξις ἀμελείας, οὔτε καὶ καθηρόντων τοῦ ἀπασχοληθέντος εἰς τὸ ἔργον τοῦτο θαλαμηπόλον νά εἰδοποιήσῃ τοὺς ἐπιβάτας, ὅτι ἡδύναντο νά ὄλισθησον ἐπ τοῦ δατέδου. "Η ἔφεσις ὅθεν ἐγένετο δεκτή, μὲ καταλογισμὸν τῶν ἐξόδων εἰς τοὺς ἀντιδίκους καὶ μὲ παροχὴν τῆς ἀδείας εἰς τὸν ἐνάγοντα ἐπιβάτην τοῦ «A. Randolph Star», διότι προσφύγη εἰς τὸ Ανώτατον Δικαστήριον τῆς Βορλῆς τὸν Λόρδον.

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

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

'Εγκριθεὶς διὰ τῆς ύπ' αριθ. 52405 ἀποφάσεως 'Υψηπουργείου Εργασίας καὶ τῆς ύπ' αριθ. 16560 τοῦ 'Υπουργείου Εθνικῆς Οικονομίας στηριζόμενης εἰς τὴν ἀπὸ 18/2/38 ἀπόφασιν 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου.

ΚΛΑΣΙΣ Α.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Β'. ΕΥΘΥΝΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΡΧΩΝ & ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Γ'. ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

ΚΛΑΣΙΣ Δ.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ & ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ

Διὰ πληροφορίας καὶ ἐγγραφάς ἀπευθυντέον εἰς τοὺς Γεν. Πράκτορας:

"ΒΑΛΚΑΝΙΚΗΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ,, ΑΝ. ΝΑΥΤΙΚΗΝ ΕΤ.

Τηλ. Διεύθυνσις: "ΦΙΛΙΣΣΙΑ,,

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8, ΠΕΙΡΑΙΑ

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ, ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23^{ην} ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



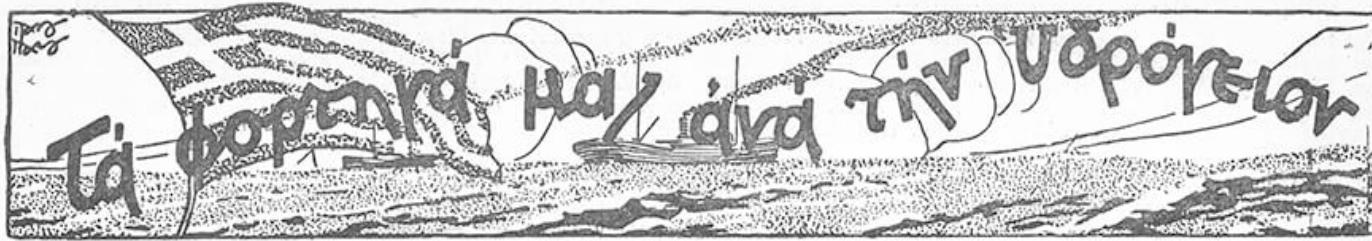
Η έταιρία ειδικεύεται εις άσφαλίσεις έλληνικῶν πλοίων

ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ: **A. ΛΟΥΖΗΣ - I. K. ΚΑΡΡΑΣ**

ΓΡΑΦΕΙΑ: 11 & 12, BURY STREET - LONDON, E.C. 3.

ΤΗΛΩΝΙΑ: **ASFALIA - LONDON**

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: **A. LUSI LTD - LONDON**



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

"Έτος
ναυπ.
γκρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

'Αγαλλιανή	Θ. Έπαφανειάδη	11	1656	άνευ. Σουνάν 10 Ιουν. διά Πειραιᾶ
'Αγιος Γεώργιος	νιοί Δ. Πανταλέοντος	11	4248	άνευ. Βαλτιμόρη 26 Μαΐου διά Αγγλίαν
'Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	άργει Πειραιᾶ από 18 Μαΐου
'Αγιος Γεώργιος IV	Ζωγραφιά Νικολάου ελπ.	38	4847	άνευ. Λός "Αντζελες 26 Μαΐου, Παναμάν 8 Ιουν. διά Χούλι
'Αγία Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	έφθ. Λονδίνον 4 Ιουν. καὶ Ρόττερνταμ 10
'Αγία Ειρήνη	Ηλία Πατέρα	09	4330	έφθ. Άλεξάνδρειαν 4 Ιουν.
'Αγία Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3808	έφθ. Μπάρον 2 Ιουν.
'Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσος»	12	4151	άνευ. Μπ. "Άρρες 7 Ιουν. διά Μαδέρας
'Αγιοι Βίκτωρες	νιόν N. I. Πατέρα	19	4344	έφθ. Λίβερπολ 7 Ιουν.
'Αγιος Μάρκος	Γ. Τολίβα	19	4514	άνευ. Μπάρον 3 Ιουν. διά Ρίον Ιανείδον
'Αγιος Νικόλαος	Εναγ. Νομικοῦ	99	1106	άργει Κέαν από 25 Μαΐου
'Αγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	εἰς Σεβίλλην 1 Ιουν. ἐπό έκφρότωσιν
'Αγιος Σπυρίδων	Γεώργ. Δ. Χαλκιά	05	3338	έφθ. Λονδίνον 4 Ιουν.
'Αγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάσση	12	1864	άνευ. Πειραιᾶ 10 Ιουν. διά Σφάξ. ΕΠΩΛΗΘΗ ΠΟΛΩΝΟΥΣ
'Αγκυρα	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	23	2447	έφθ. Ήράκλειον 14 Ιουν.
'Αδαμάντιος	έτ. «Άδάμας» Α. Ε.	15	4277	άνευ. Σαταγόν 28 Μαΐου διά Καλκούταν
'Αδάμας	έτ. «Άδάμας» Α. Ε.	18	4144	άνευ. Γδόνιαν 3 Ιουν. διά Πόρτ Σαΐδ
'Αδάμαστος	έτ. «Άδάμας»	19	7466	εἰς Νέαν Ορελάνην ἐπό παραλαβὴν
'Άδαμ. Γεωργαντῆς	άδελ. Γεωργαντῆ	16	3443	έφθ. Ρόττερνταμ 2 Ιουν.
'Άδαμ. I. Πειθῆς	άδελ. I. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	άνευ. Αλεξάνδρειαν 1 Ιουν. διά Μπάναν, έφθ. 8
'Άδελφότης	Μιχ. Καρρᾶ	17	5838	άνευ. Σιβαγκάτο 3 Ιουν. διά Βρετ. Κολομβίαν
'Άδελφοι Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	άνευ. Σίδνευ (Αντστραλ.). 3 Ιουν. διά Φάλμονθ
'Άθηνα Λιθανού	«Θεοφανώ» Α. Ε.	36	4824	έφθ. Χάμπτον φόδος 5 Ιουν.
'Άθηναι	«Έλληνική» Α. Ε.	10	2897	δρογεῖ Πειραιᾶ ἀπό 2 Απριλ. 'Επισκενή
Άλας	άδ. Πατέρα	15	4729	εἰς Τάκον Μλάρ 10 Ιουν., έκφροτώνει
Άλγαι	Γ. καὶ Α. Φόκα καὶ Σία	96	1406	έφθ. Χόλα 30 Μαΐου
Άλγαίον	Έτ. «Άλγαίον» Α.Ε.	19	5285	άνευ. Κόμπε 5 Ιουν. διά Πόρτ Κάμφα
Άλγευς	άδ. Πατέρα	20	4538	διῆλθε Κρίστοφοπλ 2 Ιουν. διά Ιαπωνίαν
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντῆ	13	4929	άνευ. Ρόττερνταμ 6 Ιουν. διά Λάς Πάλμας
Άικατερίνη T.	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	2560	έφθ. Γάνδην 5 Ιουν. καὶ Ρόττερνταμ 11
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	5933	άνευ. Σαγάνην 17 Μαΐου διά Βρό. Ειρηνικὸν
Άινος	έτ. «Ζέψυρος» Α. Ε.	10	3554	έφθ. Μπονένος "Άρρες φόδος 6 Ιουν.
"Αίς Γιώργης	νιό. Γ. Σιγάλα	08	2098	έφθ. Κοσσείο 1 Ιουν.
'Άλεξανδρα	Κ. Καρρᾶ καὶ Υιοῦ	13	4355	έφθ. Λίμερις 10 Ιουν.
'Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταχμιτέη	06	4343	εἰς Ιαπωνίαν 10 Ιουν. ἐπό έκφροτοιν
Άλιάκμων	«Θεοφανώ» Α. Ε.	13	4521	άνευ. Μπάρον 3 Ιουν. διά Πεοναμπούζον
'Άλικη	Ν. Γ. Αιβανοῦ	17	5140	διῆλθε Σιγκαπούρην 6 Ιουν. διά Μίζε
'Άλφειός	«Θεοφανώ» Α.Ε.»	20	5116	άνευ. Κάρδιφ 7 Ιουν. διά Χάιφαν
'Άναστασία	Π. Πρωτοπαλᾶ	05	2883	άργει 'Άλεξανδρειαν ἀπό 3 Φεβρ.
'Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	έφθ. Κύπρον 2 Ιουν.
'Άνδρέας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	εἰς Μπονένος "Άρρες 1 Ιουν.
"Άννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	άνευ. Νιούπορος 1 Ιουν. Γιβραλτάρ 7 διά 'Άλεξανδρειαν
"Άννα Σ.	Στεφανοπούλου-'Ανδρονίκου	03	2759	διῆλθε Κωνιάν 7 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνευ. Αμβέρσαν 16 Μαΐου διά Μπ. "Άρρες
"Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	έφθ. Μασσαλίαν 6 Ιουν. καὶ Γένοβαν 9
"Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άνευ. Μπάρον 7 Ιουν. διά Λίβερπολ.
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	έφθ. Ντάλερον 3 Ιουν.
"Άννα T.	Θ. Λ. Τεργιάζου	06	2728	διῆλθε Γιβραλτάρ 12 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
"Άνθιπη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	έφθ. Σούντβαλλ 6 Ιουν.
"Άννίτσα	Ιω. Λιβανοῦ	18	4324	έφθ. Μπονένος "Άρρες 1 Ιουν.
"Άντικλεια	Α. Ντέβαρη Π. Τζανετάτου	92	951	άνευ. Ισθμίαν από 25 Μαΐου
"Άντωνης	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ	15	3729	άνευ. Ρόττερνταμ 6 Ιουν. διά "Ααλβίζ
"Άντωνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	άργει Πειραιᾶ ἀπό 13 Ιαν. 1938
"Άντωνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	άνευ. Τάιν 7 Ιουν. διά Γένοβαν
"Άντωνιος Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	έφθ. Γένοβαν 29 Μαΐου ΕΠΩΛΗΘΗ ΑΕΤΤΟΝΟΥΣ
"Άντωνιος Χανδρῆς	Βιον. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5866	έφθ. Μοιγάλες 9 Ιουν.
"Άνω Βαθύ	I. Δ. Τσούνια	32	1524	εἰς πλάσιον ἐν Κίνη
"Άξιδος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5289	άνευ. Μπονένος "Άρρες 31 Μαΐου διά Νταζάρ
"Άργοι Λιγαρικός	Μαρῆ 'Εμπειρίου	21	4786	άνευ. Αμβέρσαν 2 Ιουν., Γιβραλτάρ 7 διά 'Άλεξανδρειαν
"Άρης	Μ. Ξελᾶ	14	4810	έφθ. Κέρδωναν 6 Ιουν.
"Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	εἰς Χούλι. ἀπό 7 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ ΦΙΝΑΛΑΝΔΟΥΣ
"Άρκοδια	«Ατλαντίς» Α.Ε.	66—21	853	έφθ. Πειραιᾶ 13 Ιουν.
"Άρμαθια	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	άνευ. Αμβέρσαν 26 Μαΐου, Γιβραλτάρ 4 Ιουν. διά Κύπρον
"Άρτεμις Πήγητα	06	1433	άνευ. Ρούνεν 3 Ιουν. καὶ Νιούπορτ 10	
Άρχαγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	έφθ. Κονιάλον 11 Ιουν.
"Άρχων	Ρωμ. Γιαδιζάρογλου	21	1364	έφθ. Σμύρνην 7 Ιουν.
"Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	έφθ. Ρίον Ιανείδον 5 Ιουν.
"Άσπασιά	I. Γαλάζη	14	4211	έφθ. Λά Παλλίς 3 Ιουν. καὶ Ρουάν 12
"Άσπασιά Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α. Ε.	38	4857	διῆλθε Ζεεμπρούγκε 6 Ιουν. διά Γδύνιαν
"Άστερια	I. A. Ταχμιτέη	04	3313	παραμένει εἰς Κέαν από 25 Μαΐου
"Άστηρ	Θεμ. Σταφιλοπάτη	96	1350	διῆλθε Νταζάρ 27 Μαΐου διά Λονδίνον
"Άτλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	άργει Πειραιᾶ ἀπό 2 Φεβρ.
"Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	έφθ. Κάρδιφ 22 Μαΐου
Άρρα	I. Χαδούλη — M. Στινά	12	4652	έφθ. Μπέλφαστ 6 Ιουν. καὶ Είδονιάνθη 10
"Άφρόδεσσα	'Αδ. Κιτράτα	05	2529	έφθ. Βραζιλαν 26 Μαΐου. Είτα 'Ελλάδα
Βαθύ τῆς Σάμου	νιόν Δ. 'Ιγγλεσή	12	1556	εἰς ταξίδια ἐν τῇ "Άλω 'Ανατολῆ
Βαλεντίνη	'Ιω. Σκαρλατίδη	09	4713	εἰς ταξίδια ἐν τῇ "Άλω 'Ανατολῆ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα	Άθ. Ζωϊοπόλου	10	1354	έφθ. Ντουμπόδονικ 2 Ιουν.
Βασ. Δεστούνης	Παν. και Βασ. Πανά	12	3299	διηλθε Κέπτ Φρίο 6 Ιουν. διά Μπ. "Άρρες
Βασ. Α. Πολέμης	Ίο. Γκούμα	07	3429	έφθ. Αταλάντην 2 Ιουν.
Βέλγιον	«Ελληνική» Α. Ε.	19	2844	έφθ. Πειραιά 12 Ιουν.
Βικτωρία	Ν. Απόδιακον—Χ. Πατέρα	14	4202	έφθ. Βοστόνην 3 Ιουν.
Βιντσέτσια	Άντ. Παπαδάκη	11	1787	έφθ. Πειραιά 21 Μάιο
Βιολιάτω Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	άνεχ. Κάρδιρ 5 Ιουν. διά Μπουένος "Άρρες
Βιργινία	Άντ. Παπαδάκη	17	2313	έφθ. Βραΐλαν 3 Ιουν.
Βιργινία Σ.	Ζ. Σωμοθάρη	05	3885	άργει Σύρον από 22 Ιουν. 1938
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	έφθ. Λίβερπολ 4 Ιουν.
Γ. Σ. Λιθανός	«Λιθανός» Α. Ε.	37	4835	έφθ. Ροζάριο 7 Ιουν.
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	άνεχ. Λός "Αντζέλες 25 Μάιον διά Ιαπωνίαν
Γαρυφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	διηλθε Λάζ Πάλιας 26 Μάιον διά Ρόπτερνταμ
Γεράσιμος Βεργωτής	Ρ. και Π. Βεργωτή	20	6343	άνεχ. Γιαβάτα 23 Μάιον διά Λόργ — Μπίτς
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	09	1977	έφθ. Ρόπτερνταμ 5 Ιουν. και Βρέμην 12
Γεώργιος	Ν. Λαγούτη	10	2216	άνεχ. Νεμούν 1 Ιουν. διά Λονδίνον, έφθ. 9
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	έφθ. Σάν Λορέντζο 10 Ιουν.
Γεώργιος Π.	Θ. "Επιφανειάδη	03	4052	έφθ. Θεσσαλονίκην 4 Ιουν.
Γεώργιο. Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	13	4345	έφθ. Ρόπτερνταμ 28 Μάιο
Γεώργιος Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Μπ. "Άρρες 3 Ιουν.
Γεώργιο. Μ. Λιθανός	«Λιθανός» Α. Ε.	38	5482	διηλθε Φερνάντο Νορδόγια 3 Ιουν. διά Πλέϊτ
Γεώργιο. Μ. Έμπειρικός	Σ. Γ. Έμπειρικόν	21	5728	έφθ. Γλασκώδην 4 Ιουν. και Κάρδιφ 8
Γεώργιος Ποταμάνος	«Ηπειρωτική» Α. Ε.	13	4044	άνεχ. Κάρδιρ 7 Ιουν. Γιβραλτάρ 12 διά Σαλαμίνα
Γιάννης	Γ. "Άνδρεον κλπ.	05	4391	έφθ. Πότι 12 Ιουν.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άνεχ. Μπόναν 27 Μάιον, Γιβραλτάρ 2 Ιουν. διά Ρούεν
Γρανικός	«Γρανικός» Α. Ε.	16	3689	έφθ. Μπουένος "Άρρες 26 Μάιον
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	άνεχ. Ρόπτερνταμ 12 Ιουν. διά Αμβούργον
Δαμασκηνή	Παν. Άγγελάτου	03	1196	άνεχ. Πειραιά 11 Ιουν. διά Κωνσταντίναν
Δάναπρις	άδελφ. Συνοδινού	14	2113	διηλθε Κονγκίν 6 Ιουν. διά Βορδό
Δάρμας	άδ. Πήγτα	83	1595	άργει Πειραιά από 26 Δεκ. 1937
Δάφη	Ν. Λυκαδοπούλου	18	3798	έφθ. Μπουένος "Άρρες 27 Μάιον
Δελφίν	Αδ. και 'Άνδρεάδη	06	3816	έφθ. Στρατόν 10 Ιουν.
Δέοπτινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	διηλθε Φλώσιγκ 5 Ιουν. διά "Αλαμποργκ
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	άνεχ. Μπόναν 11 Ιουν. διά Κάρδιφ
Δημ. Ι'γγλέσης	νίων Δ. Ι'γγλέση	18	5275	έφθ. Μπ. "Άρρες 26 Μάιον
Δημ. Νομικός	Νούσκη Νομικού	03	1171	διηλθε Κονγκίν πολίν 11 Ιουν. διά Τούπολαν
Δημ. Χανδρής	'Ιω. Χανδρή	10	4643	έφθ. Καράτοσην 12 Ιουν.
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	έφθ. Μπουένος "Άρρες ωδός 5 Ιουν.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	άνεχ. Μίλε 20 Μάιον διά Βόρ. Ελονιζίν
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	άνεχ. Γένοβαν 25 Μάιον, "Αγ. Βιζέντιουν 5 Ιουν. διά Πλέϊτ
Διώνη	Γ. Φ. 'Άνδρεάδη	06	4181	εις Σέριφον 8 Ιουν. ὥπ. φόρτωσιν
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	έφθ. Ρόπτερνταμ 3 Ιουν.
"Εβη Λιθανοῦ	Ν. Λιθανοῦ	37	4839	άνεχ. Νιού Ούεστμινστερ 2 Ιουν. διά Λονδίνον
"Εβρος	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	18	5283	φθάνει Μπ. "Άρρες 14—15 Ιουν.
Είρηνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	διηλθε Ντατάρ 25 Μάιον διά Μπέλφαστ, έφθ. 7 Ιουν.
Είρηνη Σ. Έμπειρικού	Στ. Έμπειρικού	27	4164	άνεχ. Μπάρον 27 Μάιον διά 'Αργεντινήν
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	έφθ. Χάρδην 5 Ιουν. και Ρούεν 11
"Ελενα Ρ.	Α. Ρούσσου	17	4576	έφθ. Ροζάριο 7 Ιουν.
"Ελένη	Α. Καλλίνικου	18	5655	άνεχ. Βαμπάτα 27 Μάιον διά Ρόπτερνταμ, έφθ. 8 Ιουν.
"Ελένη Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζουν	97	3039	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 2 Ιουν.
"Ελένη Κουλουκουντή	άδελφ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεχ. Βίλνιγκτον 30 Μάιον, Παναμάν 6 Ιουν. διά Γιαβάτα
"Ελένη Σταθάτου	έτ. Δ. Δ. Σταθάτου	19	5625	διηλθε Παναμάν 25 Μάιον διά Γιαβάτα
"Ελίζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	άργει Πειραιά από 23 Μαρτ.
"Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διηλθε Κονγκίν πολίν 11 Ιουν. διά Λονδίνον
"Ελλενίκ Πίονερ	άδ. Γιαννούλατου	24	3549	άργει Πειραιά από 9 Ιουν. 1938
"Ελλενίκ Σίτου	άδ. Γιαννούλατου	17	2486	έφθ. Σαγκάνη 15 Μάιον
"Ελλενίκ Τρέιντερ	άδ. Γιαννούλατου	07	2052	έφθ. Σαγκάνη 21 Μάιον
"Ελλάς	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	άνεχ. Ντέρνιτζες 13 Ιουν. διά Βάρναν — Πέργον
"Ελλη	άδ. Γιαννούλατου	90	1198	άργει Κέαν από 2 'Απριλ.
"Ελλήν	έτ. Σ. Γ. Έμπειρικός	38	4974	έφθ. Κάρδιρ 8 Ιουν.
"Ελληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	άργει Πειραιά από 13 Ιαν. 1938
"Ελληνικό "Υπαίθρο	Θ. Παπαδημητρίου	89	1499	άργει Πειραιά από 30 Ιαν. 1938
"Ελπίς	I. N. Γούλανδρη	12	3651	άνεχ. Ρόπτερνταμ 13 Μάιον διά Σάντα Φέ
"Επιμ	A. Πειντέζη	19	1492	άνεχ. Κάρδιρ 13 Ιουν. διά Πειραιά
"Επαμ. Κ. Έμπειρικος	'Ανδρ. Βεργούτη	14	3895	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 28 Μάιον
'Ερατώ	νίων 'Επ. Έμπειρικού	27	4385	έφθ. Ροζάριο 29 Μάιον
Εύανθια	I. Σκαρλατίδη	18	5904	εις ταξίδια εν τῇ "Απω 'Ανατολῇ
Εύθοικός	'Ιω. Π. Γούλανδρη	15	3551	έφθ. 'Αλγερίου 7 Ιουν.
Εύγενα Καμπάνη	Μαρη̄ Έμπειρικού	22	4792	άνεχ. Ευδέν 18 Μάιον διά Ροζάριο
Εύγ. Σ. Έμπειρικου	Γ. N. Εμπειρίκου	98	3470	διηλθε Βιρραλτάρ 8 Ιουν. διά Ρούεν
Εύγενια Λιθανοῦ	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	διηλθε Ντατάρ 26 Μάιον διά 'Αιμέρσουαν
Εύγενία Χανδρῆ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	36	4839	άνεχ. Βιττώρια (Βρετ. Κολ.) 28 Μάιον διά Γιάφοστον
Εύδοξία	'Ιω. Χανδρή	20	5317	διηλθε Ντατάρ 5 Ιουν. διά Φάλμουθ
Εύνος	'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	έφθ. Πειραιά 29 Μάιον
Εύθαλια	«Λιθανός» Α. Ε.	19	5627	διηλθε Σαμάνγκ 2 Ιουν. διά Γαλλίαν
Εύθαλια Μαρῆ	άδ. Γουλανδρή	18	3553	άνεχ. Περναντόνον 7 Ιουν. διά Γδύνιαν
Εύπλοια	N. Μαρη̄	19	4196	έφθ. Σιένταμι 3 Ιουν. και Βρέμην 12
Zάννες Γούναρης	Γιώργη Λαμού	11	3862	διηλθε Λάδσεντ 15 Μάιον διά Σάντα Φέ
Zανής Α. Καμπάνης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	έφθ. Γδύνια 31 Μάιον
Ζερμαίν	Στήρ. Καστάνου	20	5317	έφθ. Όζάρα 8 Ιουν.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	11	5217	άνεχ. Νέαν Υόρζην 24 Μάιον διά Γένοβαν
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιουν 1 Ιουν. διά Κάρδιφ
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	άνεχ. Σφάξ 28 Μάιον, Γιβραλτάρ 3 Ιουν. διά Νάντην
"Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διηλθε Μπαλμπά 5 Ιουν. διά Κάρδιφ
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφδές	06	1516	εις Σουσάκ 1 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θάλεια	''Ηλία Σελᾶ	17	5875	Έφθ. Μη. ''Αύρες 7 Ιουν. .
Θάσος	Θ. Α. Τεργιάζου	19	1565	Δργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Ἀπριλ.
Θεδδόλ 2	Θωμᾶς Ν. ''Ἐπιφανειάδη	10	657	Δργεὶ Ἐλευσίνα ἀπὸ 18 Ιουν. 1938
Θεμώνη	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	38	5717	Έφθ. Νέαν Ύόρων 30 Μαΐου
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054	Έφθ. Πειραιᾶ 28 Μαΐου
Θεοδώρος Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμάνταρον	17	5709	Διῆλθε Ρίον Ἰανεῖον 24 Μαΐου δι’ Ἑλλάδα
Θεόδωρος Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	12	3409	ἀνεχ. Βιζαγιαπατάμ 12 Ιουν. δι’ Ἀγγλίαν
Θεομήτωρ	νιῶν Σπύρου Πολέμη	10	4427	Έφθ. Μοντεβένδεο 2 Ιουν.
Θεοσκέπαστη	Β. Μανόρου — Σ. Μενδρίνου	11	3726	Διῆλθε Ντακάτη 9 Ιουνίου διὰ Μπέλφαστ
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	Διῆλθε Πειραιᾶ 9 Ιουν. διὰ Γένοβαν
Θερμαϊκός	Μαρή Εμπειρίκου	23	4518	Διῆλθε Κων(ο)λιν 4 Ιουν. διὰ Φάλμουφ
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 7 Ιουν. διὰ Ροζάριον
Θέτις Α	Γ. Ἀνδρέαδου	10	4111	Έφθ. Γάνδηρα 7 Ιουν.
Θηρασία Νομικοῦ	Εναγγ. Νομικοῦ	88	1356	Έφθ. Βρατιλάν 6 Ιουν.
Θράκη	Θ. Α. Τεργιάζου	17	982	Έφθ. Μέτζοβιτς 9 Ιουν.
Θρασύβουλος	Λ. Βογιατζίδη	12	3693	ἀνεχ. Μπόναν 29 Μαΐου διὰ Βόρζιγκτον, έφθ. 9 Ιουν.
Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	ἀνεχ. Καμπάνια 7 Ιουν. δι’ Ἀγ. Βικέντιον
Ιάκωβος	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	Δργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Μαρτ.
Ιγόρ	Α. Ἀναστασίου	07	2693	ἀνεχ. Πειραιᾶ 3 Ιουν. διὰ Ρωσσίαν
Ιθακος	Γ. Δρασούλη	06	3916	Έφθ. Αάρονς 27 Μαΐου
Ικάριον	«Αιγαίον» Α.Ε.	12	4013	Διῆλθε Φλωρίνης 8 Ιουν. δι’ Ἑσμπεργκ
Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	Έφθ. Ἀλεξάνδρειαν 6 Ιουν.
Ιούλια	Ηλ. Χατζηλία	14	4352	Έφθ. Καλάμας 19 Μαΐου
Ιωάννα	Ἐλ. Βελλιώτη	01	1192	Έφθ. Κον(ο)λιν 11 Ιουν.
Ιωάννης	Δ. Δάμπτωση	09	3667	Διῆλθε Περναπούζον 4 Ιουν. διὰ Πλέιτ
Ιω. Καρρᾶς	Παν. Καρρᾶς	17	3527	Έφθ. Σάντα Φέ 2 Ιουν.
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	φθάνει Μη. ''Αύρες 14—16 Ιουν.
Ιω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	Έφθ. Κονστάντζαν 3 Ιουν.
Ιω. Π. Γουλανδρῆς	Δ. Γουλανδρῆ	10	3750	Έφθ. Σάντα Φέ 2 Ιουν.
Ιω. Φαφαλίδης	Λ. Φαφαλίδου	19	5670	ἀνεχ. Μπάζιαν Μπλάγχαν 27 Μαΐου δι’ Εδρώπην
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	Διῆλθε Μαδέρας 8 Ιουν. διὰ Ντέπτην
Ιω. Χανδρῆς	Ιω. Δ. Χανδρῆ	20	6094	Έφθ. Ντούζιαντ 6 Ιουν.
Καδιώ	νιοὶ Γ. Συγάλα	11	1430	ἀνεχ. Γροθεντενμάουθ 1 Ιουν. διὰ Σηχαμ, έφθ. 2
Καίτη Χανδρῆ	Ι. Δ. Χανδρῆ	18	3061	Έφθ. Θεσ(ο)νίγκην 1 Ιουνίου καὶ Πειραιᾶ 14
Καθαριώτισσα	νιοὶ Γεωργ. Καραβία	13	1877	Διῆλθε Γιθαλάτη 6 Ιουν. διὰ Σονάνς
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	Δργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Μαρτ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	Έφθ. Μη. ''Αύρες 23 Μαΐου
Καλλιόπη Σ.	Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	Έφθ. Ιμπιγζαν 7 Ιουν.
Καλυψώ Βεργωτή	«Ἐπτάνησος» Α. Ε.	18	5686	Διῆλθε Μαδέρας 27 Μαΐου διὰ Ρίον Ἰανεῖον
Καπτεών Στρατῆς	Ξενίος — Κονιμῆς καὶ Σία	06	3574	Έφθ. Ελευσίνα 1 Ιουν.
Καραβάδας	Γ. Σταματέλατου	13	2325	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Καρρᾶς	Κ. Καρρᾶς καὶ Υιοῦ	18	5234	Διῆλθε Μαδέρας 26 Μαΐου διὰ Ρίον Ἰανεῖον, έφθ.
Κασσάνδρα Λουλούδη	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	5106	2
Κάσος	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	39	5700	Έφθ. Αμβέρσαν 1 Ιουν. καὶ Ρόττερνταμ 6
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	καθειλύνσθη εἰς Σόντερλαντ 1 Ιουν.
Κάτε	Ν. Λυκαρπούζουλου	18	5197	Έφθ. Αράφον 2 Ιουν. διὰ Χάδηην — Ρούεν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	87	2495	ἀνεχ. Πειραιᾶ 13 Ιουν. διὰ Κονστάντζαν
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοὶ Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	Άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Ιουν. καὶ Γδόνια 10 διὰ Βίλερογκ
Κέπιτ Κόρσο	Ἀθ. Κουλούρης καὶ Κ. Ξένου	05	3890	ἀνεχ. Γραμπτές 6 Ιουν. δι’ Ἑλλάδα
Κεραμεῖς	«Κεραλληνιακή» Α.Ε.	17	5085	ἀνεχ. Υμούντεν 7 Ιουν. διὰ Ντώμπιταν
Κεχρέα	Θ. Επιφανείδη	12	1968	Έφθ. Φετιγή 3 Ιουν.
Κλεανθῆς	«Πίνδος» Α.Ε.	11	4153	Διῆλθε Κέπιτ Φρίσιο 6 Ιουν. διὰ Πλέιτ
Κολγίς	Δ. Συνοδινοῦ	09	2219	ἀνεχ. Δάντοιγκ 27 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 14 Ιουν.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	Διῆλθε Μαδέρας 26 Μαΐου διὰ Ρίον Ἰανεῖον
Κονίστρα	Θωμᾶς Ἐπιφανείδη	07	3530	Διῆλθεν Ούζάν 12 Ιουν. διὰ Λονδίνου
Κορινθιακός	Μαρή Εμπειρίκου	10	3562	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Κόρθιον	ἀδ. Σύμπορα	09	2116	Δργεὶ Σύρου ἀπὸ 20 Σεπτ. 1938
Κουλούρας — Ξένος	Ἀθ. Κουλούρα-Κν. Ξένου	15	4914	ἀνεχ. Κάρδιψ 16 Μαΐου διὰ Μπάζιαν Μπλάγχαν
Κουμουνδύρος	Υἱοὶ Επ. Εμπειρίκου	25	3598	ἀνεχ. Κάρδιψ 27 Μαΐου, Μαδέρας 2 Ιουν. διὰ Πλέιτ
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	ἀνεχ. Πειραιᾶ 4 Ιουν. διὰ Κέπρου
Κύμα	Ι. Χαδούλη — Μ. Στινᾶ	12	3994	Έφθ. Ιψονήτες 2 Ιουν.
Κύμα	Ἀπ. Ηεζᾶ	11	3959	ἐκφορτώνει εἰς Στέττιν, Ιουν. 10
Κυρά - Παναγιά 11	Ἄντ. Χάλαρη	99	1012	επειστέλλεται 11 Ιουν. διὰ Κονστάντζαν
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμοῦ	18	4340	Διῆλθε Κων(ο)λιν 31 Μαΐου διὰ Λονδίνου
Κωνσταντίνος Η.	Ηλ. καὶ Αθ. Ἡλιοπούλου	05	2527	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 31 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 14 Ιουν.
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	4697	έφθ. Κόζο 7 Ιουν.
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υἱοὶ Κ. Χατζηπατέρα	13	5962	Διῆλθε Μαδέρας 1 Ιουν. διὰ Ντώμπιταν
Κωστῆς	Μουσιώρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	Έφθ. Πόρτο Ρέντον 2 Ιουν.
Κωστή	Ι. Δ. Χανδρῆ	05	3933	Έφθ. Φιλαδέλφειαν 3 Ιουν.
Λακωνικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	Έφθ. Ιμπιγζαν 2 Ιουν. καὶ ἀνεχ. 11 διὰ Νόρφολ
Λειθαύ	Γ. Μ. Σταματέλατου	03	1765	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Λένα	Ίω. Μυλωνᾶ	14	1735	Δργεὶ Βαρετελόνην ἀπὸ 20 Μαρτ.
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Α. Τεργιάζου	11	4479	Έφθ. Νομέα 1 Ιουν.
Λέρος	Δ. Μοσχονά — Ι. Φασόλη	99	846	Δργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Απριλ.
Λέσσος	Ἀδ. Σιφναίον	10	1005	Δργεὶ Αμπελάκι πλέον τοῦ έπους
Λεωνίδας	Θο. Βογιατζίδη	28	4573	Διῆλθε Μαδέρας 3 Ιουν. διὰ Μπέλφαστ
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	Έφθ. Πειραιᾶ 4 Ιουν. καὶ ἀνεχ. 10 διὰ Ρωσσίαν
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	ἀνεχ. Τσάρλεστον 28 Μαΐου διὰ Σάντος
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	ἀνεχ. Βασιλικό 30 Μαΐου διὰ Σέτταν, έφθ. 6 Ιουν.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	ιδὼν Λ. Κονδύλη	12	3923	Έφθ. Βόρρειγκτον 5 Ιουν.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	Διῆλθε Κροτομπλά 29 Μαΐου διὰ Μόρι
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	ἀνεχ. Βοστώνην 7 Ιουν. δι’ Εδρώπην
Μαίανδρος	Ίω. Γ. Λιθανοῦ	19	4581	Διῆλθε Κον(ο)λιν 10 Ιουν. διὰ Γιθαλάταρο
Μαίηντ σφ Σάμους	ιδὼν Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	εἰς πλόας ἐν Έλλάδι
Μαίρη Δευτεράιου	Βασ. Δευτεράιου	03	1383	Έφθ. Καβάλλαν 5 Ιουν.
Μαίρη Λιθανοῦ	έτ. ἀδελφῶν Λιθανοῦ	38	4771	Διῆλθε Πόρτο Σαΐδ 3 Ιουν. διὰ Μασσαλίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαιώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	άνεγ. Κατάσωλον 10 Ιουν. διά Τόνιδα
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπούλου	96	3546	έφθ. Μαΐουν 31 Μαΐου
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρίκον	12	3903	διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Μαΐου διά Πλέϊτ
Μανούλα	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	1965	έφθ. Είδονμάσον 9 Ιουν.
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	άνεγ. Ρόττερνταμ 25 Μαΐου διά Μ.π. "Αὔρες
Μαραθών	Α. Λοΐζη κλλ.	19	7926	έφθ. Οζάκα 31 Μαΐου
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανοῦ	89	2187	άργει Ηειρατά πλόο 8 Φεβρ. 1938
Μαργαρίτα Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	5401	διῆλθε Κέπι Τάουν 12 Ιουν. διά Μπέιρα
Μαρή Χανδρή	Βιού. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5840	έφθ. Όκλαν 4 Ιουν.
Μαρία	Σ. Περῆ — Α. Τσατσαρώνη	00	1216	άργει Πειραιά πλόο 6 Μαρτ.
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	άνεγ. Φολλόνια 29 Μαΐου διά Ρόττερνταμ, έφθ. 10 Ιουν.
Μαρία Νομικοῦ	Λουζέ Νομικοῦ	99	1165	άνεγ. Πειραιά 11 Ιουν. διά Κωνστάντζαν
Μαρία Σταθάτου	Γ. Ν. Σταθάτου	22	6303	άνεγ. Λίβερπούλ 5 Ιουν. διά Χάμπτον φόδες
Μαριέτ Νομικοῦ	Έμμ. Καραβία	19	5241	εἰς Ροζάριο 5 Ιουν. έπος φόρτωσιν
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	13	6042	εἰς "Αμστερνταμ. ΕΙΠΩΛΗΘΗ ΓΕΡΜΑΝΟΥΣ
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	εἰς Γιοζοχάμα πλόο 12 Μαΐου
Μαριόγκα Δ. Θερμιάτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	εἰς Ρίον Ιανένταν πλόο 8 Μαΐου
Μάριος	Μιχ. Καραγεωργη	06	602	εἰς πλάνα ἐν Ἑλλάδι
Μαρουσώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	άνεγ. Ρίον Ιανένταν 6 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδελ. Γουλανδρή	13	4669	άνεγ. Άνης 7 Ιουν. διά "Είδονμάσον
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθίου	19	5476	άνεγ. Άνης 17 Μαΐου διά Εύρωπην
Μάστερ'Ηλ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεγ. Άνης 25 Μαΐου διά "Αγ. Βικέντιον
Ματρόννα	Ν. Βογιατζῆδη	02	2846	άργει Πειραιᾶ πλόο 16 Αύγ. 1938
Μεμᾶς	'Ανδρ. Βεργωτή	00	4359	άνεγ. Γδύνιαν 27 Μαΐου, Γιβραλτάρ 7 Ιουν. διά Κοζλού
Μεμᾶς	Μαρ. Κουρούκλη	12	1735	έφθ. Βούλαν 5 Ιουν. ως (Κεν) πόλιν 11
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Μπέρεταν 29 Μαΐου
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	άνεγ. Χονστόν 3 Ιουν. διά Αγγλίαν
Μεσσαριά Νομικοῦ	έτ. Π. Νομιζός Α.Ε.	95	985	άνεγ. Αλεξανδρείαν 10 Ιουν. διά Ἑλλάδα
Μιζά	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	έφθ. Δάντοντζ 31 Μαΐου
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Χούλλα 8 Ιουν.
Μιχαήλ Λιθανὸς	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	38	4774	άνεγ. Γιοζοχάμα 29 Μαΐου διά Νέαν Υόρκην
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Έμπειρικού	18	5202	διῆλθε Κίγκστον 24 Μαΐου διά Κουνιστάουν
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	άνεγ. Βιτόφια (Κολομβ.) 7 Ιουν. διά Σαουθέμπτον
Μιχάλης	Λ. Φαστή	19	4680	άνεγ. Ρίο Γκράντε 7 Ιουν. διά Σάντος
Μιχαλίδης	άδ. Ξυλᾶ	08	3742	άργει Σύρον πλόο 11 Ιαν.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	έφθ. Ντιαμάντ 6 Ιουν.
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	διῆλθε Περναπούνον 6 Ιουν. διά Πλέϊτ
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2239	άργει Πειραιᾶ πλόο 14 Μαΐου
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	άνεγ. Γδύνιαν 27 Μαΐου, Γιβραλτάρ 7 Ιουν. διά Τσέκα
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	έφθ. Σίένταν 30 Μαΐου
Νέα Ήλλάς	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	άνεγ. Νέαν Υόρκην 10 Ιουν. διά Πειραιᾶ
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	13	4826	άνεγ. Λονδίνον 28 Μαΐου διά Μ.π. "Αὔρες
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	έφθ. Τάουν Μπάρ 28 Μαΐου
Νέστος	«Θεοφανῶ» Α. Ε.	19	5764	εἰς Καλλάο 10 Ιουν.
Νήτον	Α. Καλλινίκου	18	5154	άργει Πειραιᾶ πλόο 12 Μαΐου
Νήρευς	ΙΙλ. Χατζήλα	37	5205	άνεγ. Χονστόν 5 Ιουν. διά Σότον
Νήρτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	έφθ. Ρόττερνταμ 31 Μαΐου
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μοραΐτη	21	3576	έφθ. Βόρειαγκτον 4 Ιουν.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	άνεγ. Καλλάο 1 Ιουν. διά Βιλλεμέπτε Ρίβερ
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. Ατλαντικός	17	3201	άνεγ. Γδύνιαν 3 Ιουν. διά Ντέριντζε
Νικόλαος Δ. Λ.	Ν. Αγιαρδούλου	39	5486	άνεγ. Βιτόφιαν (Βρεταν. Κόλομ.) 1 Ιουν. διά Λονδίνον
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	άνεγ. Γδύνιαν 12 Μαΐου διά Πλέϊτ
Νικόλαος Μ. Εμπειρίκος	Κουλούθουν — Έμπειρικού	19	5295	έφθ. Νέαν Υόρκην 4 Ιουν.
Νικόλαος Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Θεσσαλονίκην 4 Ιουν.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	έφθ. Μπάζιαν Μπλέγκαν 10 Ιουν.
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	άνεγ. Λαύριον 5 Ιουν. διά Ρούμανίαν
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	έφθ. Πόρτ Ρεντόν 7 Ιουν.
Νικόλας Αγγελος	'Ιω. Άγγελου	12	4351	άνεγ. Ντόψιαν 25 Μαΐου διά Βαταβίαν
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	άνεγ. Τνερεα (Ιαλανδίας) 8 Ιουν. διά Μονημανός
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	έφθ. Λονδίνον 26 Μαΐου
Νικολάου Γεωργίου	Γ. Νικολάου	30	4108	διῆλθε Σουέζ 25 Μαΐου διά Μαντζός
Νικολάου Ζωγραφία	Γ. Νικολάου	13	7156	έφθ. Λονδίνον 27 Μαΐου
Νικολάου Μαρίας (τάνκερ)	Γ. Νικολάου	27	5525	άνεγ. Ιμιγκαζη 2 Ιουν.., Γιβραλτάρ 8 διά Σούσαν
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	άνεγ. Γιαβάτα 29 Μαΐου διά Βρετ. Κολομβίαν
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άνεγ. Μάντζεστερ 22 Μαΐου διά Βρό. Αμεριζήν
Νύμφη	Ν. Λυσιαρδούλου	21	4504	έφθ. Λιβερπούλ 31 Μαΐου
Όδυσσευς	Παν. Α. Γιαννουνάτου	13	4577	εἰς Τραγάνα 13 Ιουν. έπος φόρτωσιν
"Ολγα" Έπ. Εμπειρίκου	νίων 'Επ. Έμπειρικού	22	4677	διῆλθεν "Άδεις 5 Ιουν. διά Πλότ Σαΐδ
"Ολλανδία	«Ελληνική Α.Ε.»	11	1759	άνεγχώ. Αμβέρσαν 13 Ιουν. διά Αλεξάνδρειαν
"Ολυμπίος	Κουλούθουν — Έμπειρικού	18	5249	έφθ. Κάρδιφ 4 Ιουν.
"Ομόνοια	Ξενιοῦ — Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	έφθ. Λοντόντερον 3 Ιουν.
"Ορος" Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	13	3578	έφθ. Σάντος 29 Μαΐου
"Ορος" Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4233	έφθ. Λιβερπούλ 3 Ιουν.
"Ορος" Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	16	5647	εἰς ταξίδια "Άλω Ανατολής. ΕΙΠΩΛΗΘΗ ΙΑΙΩΝΑΣ
"Ορος" Ελικών	Τράμπη, Κο.	18	5525	έφθ. Λιβερπούλ 6 Ιουν.
"Ορος" Ιδη	«Ατλαντικός» Α.Ε. κλλ.	38	4202	άνεγ. Λονδίνον 6 Ιουν. διά Αμβέρσαν
"Ορος" Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	14	4191	έφθ. Λονδίνον 11 Ιουν.
"Ορος" Κάσον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	18	7914	άργει Κάρολετος πλόο 7 Απριλ. 1938
"Ορος" Κιθαιρών	Τράμπη, Κο.	12	3876	έφθ. Μίδδλεσετρο 29 Μαΐου
"Ορος" Λυκαβηττός	«Ατλαντικός» Α.Ε.	17	4292	έφθ. Αμπεργίν 8 Ιουν.
"Ορος" Μυκάλη	Κ. Γεωργηλῆ και Σία	07	3556	έφθ. Τάϊν 9 Ιουν.
"Ορος" Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆς	19	5403	διῆλθε Ντακάρ 31 Μαΐου διά Αυδέρσαν
"Ορος" Ολυμπίος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	20	6692	έφθ. Νάντην 3 Ιουν.
"Ορος" Πάρνης	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	4371	άνεγ. Καλκόνταν 4 Ιουν. διά Βομβάνη
"Ορος" Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆς	18	5208	έφθ. Λονδίνον 11 Ιουν.
"Ορος" Πεντελικόν	Κουλουκουντῆς - Κωστομένη	17	5896	διῆλθε Ντακάρ 6 Ιουν. διά Γιβραλτάρ
"Ορος" Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	5655	έφθ. Ροζάριο 2 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος	Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ ναυπ. γκρ.
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5729	ἔφθ. Λονδίνον 7 Ιουν. και Μπόναν 7 Ιουν.
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	ἔφθ. Πάρα 4 Ιουν.
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 1 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
"Ορος Ταύρος	«Άτλαντικός» Α.Ε.	20	6696	διῆλθε Γιούνιον Μπαΐ 17 Μαΐου διά Σαγκάνην
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	6388	ἀνεχ. Πόρτ "Αρθουρ 25 Μαΐου διά Αγγλίαν
"Ορος Χελμός	«Άτλαντικός» Α.Ε.	23	6481	ἀνεχ. Μίρι 30 Μαΐου διά Σαγκάνην
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	ἔφθ. Άλικάντε 26 Μαΐου και Μπόναν 7 Ιουν.
Παγαστηρίδης	Μαρκ. Έμπειρον	14	3942	ἀνεχ. Κάρδιφ 3 Ιουν., Μαδέρας 7 διά Μπ. "Ανρες
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουρός	20	2171	ἔφθ. Βόλον 25 Μαΐου
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	ἔφθ. "Αμβέρσαν 28 Μαΐου
Παναγής	Ι. Δ. Τσούνια	94	2744	εἰς πλόας ἐν Κίνη
Παναγιώτης	Εναγγ. Νομικού	01	3575	διῆλθεν Οιζάν 10 Ιουν. διά "Ερδεν
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	Ίω. Βασιλείουν και Σία	12	5839	ἀνεχ. Μπάχιαν Μπλέγκαν 2 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Πανάχραντος	Β. και Ι. Κουτσούνου	15	4661	ἔφθ. Νοβορωσίην 11 Ιουν.
Παντελής	Κ. Λαμπού και Ι. Ποντικού	11	3845	ἀνεχ. Δάντσιγκ 7 Ιουν. διά "Άλεξάνδρειαν
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	διῆλθε Περναπούρο 28 Μαΐου διά Μπέλφαστ
Παπατσελμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	ἔφθ. Φερρόδ. 30 Μαΐου και ἀνεχ. 6 Ιουν. διά Μπουεζό
Πάραρολος	Κ. Α. Πετρούτση	06	3435	ἔφθ. Στρατόν 10 Ιουν. (διά Συνηδίαν)
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	διῆλθε Μπόναν 7 Ιουν. διά Στέττιν
Πεληναίον	Κ. Κτιστάρη	07	4291	ἀνεχ. Πειραιά 6 Ιουν. διά Κέπρου
Περράκης Λ. Καμπάνης	χληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	ἀνεχ. Μπάρον 20 Μαΐου διά Ροζάριο
Περσεύς	Α. Άνδρεστον	18	5172	ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 6 Ιουν.
Πεταλοί	Μαρκ. Έμπειρον	17	6565	ἔφθ. Σάντα Φέ 5 Ιουν.
Πετρόβιλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόρλ»	03	4634	εἰς Κωνστάντζαν ἀπό 7 Μαΐου
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. και Ε. Νομικού	14	7020	ἔφθ. Αμβούργον 13 Ιουν.
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	ἀνεχ. Νεσοτσέα 2 Ιουν. διά "Ελλάδα
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	20	4399	ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 31 Μαΐου
Πηλέας	Ε. Χατζηλία	28	4695	ἀνεχ. Μπ. "Άνρες 28 Μαΐου διά "Αγ. Βιζέντιον
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α. Ε.	08	4360	εἰς Ζογκούλδαν ἀπό 23 Μαΐου
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου	04	2709	εἰς πλόας ἐν Κίνη
Πλειάδες	άδελφ. Προύσιον	18	4620	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 1 Ιουν. διά "Αμβέρσαν
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοχρασσᾶ	09	1457	ἔφθ. "Αρξεβ 7 Ιουν.
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 31 Μαΐου διά Βόρκιγκτον
Πότη	Μιχ. Βερνίκουν	96	1594	ἀργετεί Πειραιά ἀπό 7 Ιαν.
Πότη Σ.	Υἱοι Γ. Σιγάλα	03	2083	ἔφθ. Στοκχόλμην 3 Ιουν.
Ποσειδῶν	άδ. Πήγτα	09	3840	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 27 Μαΐου, Γιβραλτάρ 3 Ιουν. διά Πειραιᾶ
Ρήνος	Λεων. Έμπειρον	19	4649	διῆλθε Ντακάρ 1 Ιουν. διά Φάλμουθ
Ρίτα Χανδρῆ	Ίω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	εἰς Γλασκώνην. ΕΠΩΛΗΘΗ ΛΕΤΤΟΝΟΥΣ
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	6429	ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 6 Ιουν.
Ρόκος Βεργωτῆς	«Επτάνησος» Α. Ε.	19	5637	ἔφθ. "Άλεξάνδρειαν 7 Ιουν.
Ροῦλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	ἔφθ. Κωνστάντζαν 2 Ιουν. και Πειραιά 10
Σαλαμινία	Κ. Πετρούτση — Γ. Τάνες	01	3634	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 5 Ιουν. διά Στέττιν, ᔁφθ. 8
Σαντορίνη	Α. Γ. Χάλαρη	84	708	ἔφθ. Κωνστάντζαν 10 Ιουν.
Σαρωνικός	Μαρκ. Έμπειρον	12	3548	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Ιουν. και Ντόβερ 7 διά "Αμβέρσαν
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	διῆλθε Γιβραλτάρ 30 Μαΐου διά "Οδησσόν, ᔁφθ. 13 Ιουν.
Σούζυ	Μπλο. Α' θανασαδή	07	950	ἀργετεί "Αρξεβ ἀπό 24 Απριλ.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	ἔφθ. Ρίν Ιανέριον 28 Μαΐου
Σουσάννα	Ν. Παπαδάτον-Α. Τσαβλίρη	04	932	ἔφθ. "Άλεξάνδρειαν 26 Μαΐου
Σπάρτη	Γ. Μ. Σταματελάτου	22	1202	χρατεῖται Φορμόζαν ἀπό 8 Φεβρ. 1938
Σπύρος	«Άγιαννο» Α. Ε.	18	6629	ἀνεχ. Θότερνταμ 7 Μαΐου διά Δάντσιγκ
Σταμ. Γ. Έμπειρον	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρον»	36	3931	ἔφθ. "Αμέρισαν 2 Ιουν.
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	ἔφθ. Γδύνιαν 3 Ιουν.
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	ἔφθ. Δουνγκέρην 3 Ιουν.
Σταυρός Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	ἀνεχ. Θεσσαλονίκην 2 Ιουν. διά "Αμβέρσαν
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Ιουν. διά Σαμπάνγη
Στυλιανή	άδ. Πήγτα — Κ. Σερβίανου	96	3256	ἀργετεί Πειραιά ἀπό 8 Ιουν. 1938
Στυλιανός Χανδρῆς	Ίω. Δ. Χανδρῆ	19	6059	ἔφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
Τάκης	Π. Αντύπα	04	1698	ἔφθ. Γκούλ 6 Ιουν.
Τάναις	άδελφ. Συνοδινού	07	1545	ἀνεχ. Βάρναν 2 Ιουν. και Μάλταν 13 διά Δούναβιν
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμπού	13	4221	ἔφθ. Μπέλφαστ 3 Ιουν. και Λήφ 10
Τασία	Καδ. Σιγάλα	04	3034	ἔφθ. Πειραιά 24 Μαΐου
Τάσις	«Μυρτόφων» Α. Ε.	13	4706	διῆλθε Σαμπάνγη 2 Ιουν. διά "Ιαπωνίαν
Ταύγετος	Κουλούθρων — Έμπειρον	18	5687	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 8 Ιουν. διά Φάλμουθ
Τέτη	νιοί Γ. Σιγάλα	03	2747	διῆλθε Κονγκλίν 5 Ιουν. διά Γκάρστον
Τέτη Νομικοῦ	Λουκά Νομικού	02	1882	ἔφθ. Καβάναν 2 Ιουν.
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3658	ἀνεχ. Τάϊν 5 Ιουν. διά Σουηδίαν
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	09	1911	ἀνεχ. "Αμβέρσαν 4 Ιουν., Γιβραλτάρ 10 διά Ηεραιά
Τρεγκόδναν	Βασ. Ι. Σαποθάρου	03	3075	ἀργετεί Αλεξανδρειαν ἀπό 31 Ιαν. 1938
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	εἰς Ροζάριο ἀπό 18 Μαΐου.
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	3163	ἀνεχ. Στρατών 8 Ιουν. διά "Αμστερνταμ
Υδραίος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	ἔφθ. Λίβερπολ. 10 Ιουν.
Υδρούσσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 1 Ιουν., Γιβραλτάρ 7 διά Ηεραιά
Υπανίσ	άδ. Συνοδινού	09	1459	ἀνεχ. Βραΐλαν 11 Ιουν. διά Γένοβαν
Φανερωμένη	Λ. Βλαχάρη	08	3404	ἔφθ. Βρέμην 4 Ιουν.
Φλώρα	έτ. Νομικοῦ	04	2980	ἔφθ. Ρούεν 30 Μαΐου και Νόρτφεγκαμ 9 Ιουν.
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικού	21	2012	ἔφθ. Πειραιά 28 Μαΐου
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρή	18	6701	ἀνεχ. Μπάρον 5 Ιουν., Μαδέρας 11 διά Μοντεβίδεο
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	ἀνεχ. Μπάρον 5 Ιουν. διά "Αμβέρσαν
Φωτεινή Καρρᾶ	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	ΕΝΑΥΑΓΗΣΗΣΕ πλήσιον τῆς Νέας Καληδονίας
Χαδιώτης	έε. «Κάσος» Α. Ε.	29	4386	ἀνεχ. Φορμαντ. 1 Ιουν. διά Φάλμουθ
Χέλαστρος	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	14	3489	ἀνεχ. Μπάρον 7 Ιουν. διά Σάντος
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5650	ἔφθ. Χούλλ. 1 Ιουν.
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Ιουν. διά Λίβερπολ., ᔁφθ. 9
Χρήστος Μαρκέτος	«Μαρχέτος» Α. Ε.	19	5209	ἀνεχ. Πειραιά 4 Ιουν. διά Ρωσσίαν
Ωκεανία	Μ. Καρίβαλη	07	4843	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Ιουν. διά Χούλλ., ᔁφθ. 10
Ωρίων	Πολ. Αύρα — Α. Λεύκη..	09	4798	ἔφθ. Λίβερπολ. 30 Μαΐου
Ωρωπός	Μαρκ. Έμπειρον	13	4474	ἀνεχ. Ροζάριο 1 Ιουν. διά Φάλμουθ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γκρ.
'Αλκυών (Παναμ.)	'Ιω. Π. Γουλανδρή	17	3530
"Αλμπα (Παναμ.)	έτ. «'Αλμπα»	08	3444
'Αμαρυλλίς (Παναμ.)	«'Αμαρυλλίς Α. Ε.	18	4328
'Ανδρέας (Παναμ.)	I. A. Κοσμᾶ	17	4933
'Αυρόρα	άδ. Ηεριβολάρη	13	4584
'Ασίμη (Παναμ.)	'Εμι. Καραβία	05	722
Γιολάντα (Παναμ.) T.	έτ. «Πομέρα Παναμᾶ	13	4680
'Ερμῆς ('Αγγλ.)	έτ. «Ερμῆς»	16	6987
'Ιλλενάσ (Παναμ.)	έτ. «Κολόν»	19	5355
Κάρμαρ (Παναμ.)	A. E. «Κάρμαρ»	19	5226
Κλαύρη (Παναμ.) T.	έτ. «Πομέρα Παναμᾶ	16	5845
Κουλέμπρα (Παναμ.)	έτ. «Πομέρα Παναμᾶ»	19	5260
Λίεζελ	έτ. «Λίεζελ»	01	1072
Λοιντά (Παναμ.) T.	έτ. «Ατλαντίκα»	16	5505
Μαρία (Παναμ.)	έτ. «Πομέρα Παναμᾶ	28	4919
Μαρτής ('Αγγλ.)	Γ. M. Κουλουκούντη	94	2483
Μπόνα (Γαλλ.)	Σ. Φαρούζ	98	3462
Μυριάμ (Παναμ. Τάνκερ)	«Ιστιμένια» Λ. E.	21	7012
Νόρα (Παν.)	A. P. 'Αναστασάτου	06	1781
"Ορος "Οθρυς (Παν.)	M. Μάρκου	19	4817
Ούρανία (Παναμ.)	έτ. «Παναμᾶ	02	1953
Πάναμ (Παν.-τάνκερ)	«Ιστιμένια» Λ. E.	25	7277
Πηνελόπη (Παναμ.)	έτ. «Πόλαιφ»	19	4787
Ρίο Γκράντε (Παναμ.)	άδ. Σ. Κουμαντάρου	19	5696
Ρονίν (Παναμ.)	M. Βασιλειάδη	19	5704
Σαντιάγο (Παναμ.)	N. Δ. Ράλλια	08	3860
Σιγκνετ (Παναμ.)	'Ιω. Π. Γουλανδρή	17	3531
Τουΐρα (Παναμ.)	έτ. «Τουΐρα»	12	4393
Φαιάξ (Παναμ.)	έτ. «Πόλαιφ»	15	7188
Φροσούλλα (Παναμ.)	'Ιω. E. Βαρδαβᾶ	03	1282
'Ωνάση Πηνελόπη (Παναμ.)	Άριστ. 'Ωνάση	19	5731
'Ωνάση Σωκράτης (Παναμ.)	Άριστ. 'Ωνάση	19	5404

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

διηλθε Μαδέρας 1 Ιουν. διά Μπ. "Αὔρες
άνεχ. Σὺν Νικόλας 31 Μαΐου διά Μπέλφαστ
άνεχ. Ροζάριο 23 Μαΐου διά Φάλμουνθ
έφθ. Χούλι 7 Ιουνίου
διηλθε Γιβραλτάρ 29 Μαΐου διά Πόρτ Σαϊδ
έφθ. Πειραιά 13 Ιουν.
διηλθε Πόρτ Σαϊδ 2 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
έφθ. "Αμστερνταμ 4 Ιουν.
άνεχ. Ρόττερνταμ 18 Μαΐου διά Πλέιτ
διηλθε Οδέναν 22 Μαΐου διά Μεξικόν
διηλθε Ντακάρ 31 Μαΐου διά Νιούκαστλ
χρατείται Χάιφαν από 1 Ιουν.
έφθ. Ταμπίο 1 Ιουν.
άνεχ. Μπ. "Αὔρες 6 Ιουν. δι' Ελρώπην
έφθ. Πειραιά 10 Ιουν.
έφθ. Ρούεν 2 Ιουν.
έφθ. Νέαν Υόρκην 7 Ιουν.
άργει Πειραιά από 8 Φεβρ. 1938
εις Δάντσιγκ από 17 Μαΐου
διηλθε Σουέζ 29 Μαΐου διά Βασσάραν, έφθ. 14 Ιουν.
εις Νόνασχαρμ 1 Ιουν.
έφθ. Ροζάριο 6 Ιουν.
έφθ. Ροζάριο 5 Ιουν.
εις Ιαπωνίαν 12 Ιουν.
έφθ. Μπουένος "Αὔρες 10 Ιουν.
άνεχ. Ρόττερνταμ 12 Ιουν. διά Πλέιτ
έφθ. Λά Πλάταν 1 Ιουν.
έφθ. Νέαν Υόρκην 7 Ιουν.
διηλθε Κονγκούλαν 27 Μαΐου διά Τέλ. Αΐσι
έφθ. Ρίο Γκράντε 24 Μαΐου
έφθ. Ροζάριο 5 Ιουν.

PIETER SCHOEN & ZOON, LTD.
ZAANDAM, Holland.

Οίκος ιδρυθείς τῷ 1722.

Κατασκευασταὶ τῶν ἀνωτάτης ποιότητος ναυτικῶν
χρωμάτων, λινελαίων καὶ βερνικίων "LILY,,.

Προμηθευταὶ τοῦ Όλλανδικοῦ Βασιλικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ πολλῶν ἔνενων ναυτικῶν ἑταιριῶν.

ΑΠΕΥΘΥΝΟΥΝΤΕ ΖΙΑ ΤΙΜΑΣ & ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

K. E. ΣΠΗΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ Σ^{ΙΑ}'Εβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,,

διὰ Λονδίνον καὶ Ἀμβέρσαν κατ' εὐθεῖαν
καὶ διὰ μεταφορτώσεις διόδην τὴν Ἀγγλίαν
καὶ Κοντινέντε.Πληροφορία: Μέγαρον Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων
Α'. δροφας. Τηλέφ. 44.032—Πειραιά.ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ, ΚΕΡΚΥΡΑ
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ'Ασφάλειαι-Διακανονισμοὶ-Προμήθειαι
Lloyd's Agents

Γαιάνθρακες-Άνθρακίτης-Κώκ

Τηλ. Διεύθ. ΒΟΥΔΛΕΥ-Κέρχυρα
WOODLEY—CorfuCodes: Scott's 1906 (10th)
Bentley's - Watkins
Τηλέφωνον: 2-93 & 4-72
ABC.5 & 6, Marconi

ΜΙΧΑΗΛ Α. ΚΑΡΑΒΙΑΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

ΕΝ ΘΗΡΑΙ

'Απὸ τριακονταετίας (1908) ἐνασκῶν τὴν Πρακτό-
ρευσιν ἡμεδαπῶν καὶ ἀλλοδαπῶν ἑταιριῶν. Ιδιαι-
τέρα τουριστικὴ ύπηρεσία διὰ τὴν ἔξυπηρετησιν
τῶν περιηγητικῶν ὑπερωκεανίων.

ΤΟ ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ - ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ

Τηλεγραφήματα: ΜΙΧΑΗΛ ΚΑΡΑΒΙΑΝ-Θήραν

E. ARVANITOPULO

(ESTABLISHED IN 1894)

Teleg. «Arvanitopulo»

STEAMSHIP AGENT

BROKER FOR CHARTERING

FORWARDING AGENT

PORT - SAID

Fouat 1st St. No. I.
P.O.B. 394. Tel.No. 740 & 8137Agent for: «The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.»
«The Hellenic Coast Lines Co. Ltd.»

SUEZ

Worms Street
P.O.B. 41. Tel.No.279