

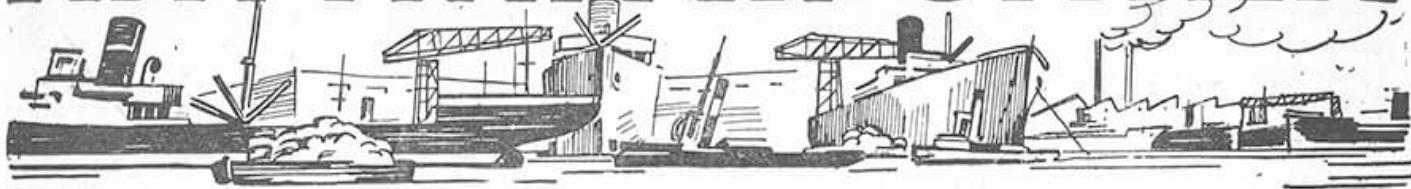
# NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1939

Αρ. Φύλλου 207

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Θ'. ΑΡΙΘ. 207

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1939

### ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΑΓΙΑΝ ΡΥΘΜΙΣΙΝ ΤΩΝ ΖΗΤΗΜΑΤΩΝ

Λί στήλαι αύται φειδωλαί ύπηρξαν ἀνέκαθεν εἰς τὴν ἀπονομὴν τοῦ ἐπαίγοντος. Δὲν εἶχον ἄλλως τε γὰ διαπιστώσουν εἰς τὸ παρελθόν καὶ τὸ πρόσφατον ἀκόμη, τὴν ἀπόδοσιν θετικοῦ ὑπὲρ τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως ἔργου παρὰ τῶν ἐκάστοτε διαχειρισθέντων τὰ διοικητικὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας. "Ἄν δὲ ποτὲ ἐνεφανίσθημεν πιστεύοντες εἰς τὰς ἐπαγγελίας, ἣν προετρέψαμεν εἰς ὥρισμένας περιπτώσεις τῶν γεγονότων καὶ προεξοφλήσαμεν τὴν ἐπιτυχίαν τῶν προσπαθειῶν ποὺ ἔχηγγέλλοντο, χωρὶς τελικῶς καὶ ν' ἀναληφθοῦν, λόγοις ἵσως σκοπιμότητος νὰ ἐπέβαλαν τοῦτο. Ήθελήσαμεν, ἀγαγνωρίζοντες τὴν ἀγαθὴν διάθεσιν, νὰ παροτρύνωμεν τοὺς ἀρμοδίους εἰς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑπεσχημένων, εἰς τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ καθήκοντός των. Όμολογοῦμεν, δὲ πολλάκις, ἂν μὴ πάντοτε, ἡ πατήθημεν εἰς τὰς προδόλεψεις μας. Εἰς τοὺς ὑπουργούς τοῦ παρελθόντος καὶ τοὺς Διευθυντάς τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ πιθανὸν νὰ ἐνυπῆργεν ἡ ἔφεσις γὰν ἐργασθοῦν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας, ἐν τούτοις, διμως, εἴτε λόγῳ ἀγνοίας τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς πραγματικότητος, εἴτε καὶ λόγῳ τῆς ἀπουσίας κάθε ἀποφασιστικῆς πρωτοδουλίας, δὲν ἐγνώρισεν ἡ Ναυτιλία τὴν στοργὴν καὶ τὸ θερμὸν τοῦ Κράτους ἐνδιαφέρον, τῶν ὅποιων ἐδικαιοῦντο.

Τὰ ζητήματά της ἐπὶ ἔτη τώρα παρέμειναν δίλυτα, δυσεπίλυτα πολλὰ ἐξ αὐτῶν ἔθεωρούντο προβλήματα, ή δυσπιστία πρὸς κάθε Κρατικὴν παρέμβασιν εἴχεν ἔδραιωθή μεταξὺ τοῦ κόσμου τῶν ναυτιλομένων, μόνη της δὲ σκληρῶς ἀγωνίζομένη ἡ Ναυτιλία ἀνεζήτει τὸν δύσκολον τῆς ὑποστάσεως τῆς δρόμου.

"Ἀλλὰ τώρα εἰς τὸν διαχειρίζομενον τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα τὸν δίκαιον ἀπονέμοιμεν. Μετὰ συμπαθείας παρακολουθοῦμεν τὸ ἀναδημουργικόν του ἔργον καὶ τὴν ἀπόλυτον ίκανοποίησίν μας ἐκφράζομεν, διότι ὅμιτι στερρῷ χωρεῖ πρὸς τὴν παγίαν τῶν ἑμποροναυτικῶν προβλημάτων ρύθμισιν. Η Ναυτιλία διὰ πρώτην φοράν ἔχει τὸν Ἑπούργον της, Ὑπουργὸν συναντιλήπτορα τῶν ἀναγκῶν της, παραστάτην τὴν ζητημάτων της.

"Αφ' ἡς ἡμέρας δ. κ. Τζίφος ἀνέλαβε τὸ Ὑψηπορεγείον, δότον της ἀνασυγχρονήσεως προσεδόθη εἰς τὴν Κρατικὴν παρέμβασιν εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας. Τὸ ἔν μετὰ τὸ ἄλλο ἀνεσύροντο ἐκ τῆς ἀποτελεμάτωσεως ζητήματα ζωτικὰ τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, συγενητούντο μετὰ τῶν ἐνδιαφερομένων, πρόσφοροι λύ-

σεις ἔξευρίσκοντο καὶ ἀμέσως — χωρὶς τὰς γνωστὰς τοῦ παρελθόντος παρελκόντες καὶ τῶν ἐπὶ μέρους συμφερόντων τὰς ἀντιδράσεις — ἐτίθεντο εἰς ἐφαρμογήν.

Μετὰ τὸ Ἀκτοπλοΐκὸν καὶ τὴν Ὑπερωκεάνιον, δ. κ. Τζίφος ἐχώρησεν ἀποφασιστικῶς πρὸς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Τὰ ζητήματά της πολύπτυχα καὶ χρήζοντα ἔξαιρετικῆς προσοχῆς ἦσαν καὶ τὰ σοδαρώτερα. Δεινὴν εἶχεν ὑποστῆ εἰς τὸ παρελθόν κακομεταχείρισιν τὸ φορτηγὸν πλοίον, παρεγγωρίσθησαν αἱ ἀνάγκαι

του, ἡ δύσκολός του θέσις, τὸ εὐπαθές τῆς ἐργασίας του. Δὲν εἶχον γ' ἀντιπαλαίσουν οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας κατὰ τῶν ἐξωτερικῶν ἀπείρων δυσχερεῶν ποὺ παρεγεδάλλοντο εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ Ἐλληνικοῦ σκάφους, δὲν εἶχον μόνον γ' ἀγτιμετωπίσουν τὰ προβλήματα τῆς ἀσφαλιστικῆς πίστεως καὶ τῆς ἀνανεώσεως τοῦ παρηγίκου πλωτοῦ ὄλικοῦ, τὸν ψυχικὸν κάρπατον, τὴν δαθείαν ἀπογήτευσιν προεκάλουν τὰ ἐσωτερικὰ κυρίως προβλήματα τοῦ φορτηγοῦ πλοίου, ή ἀπουσία κάθε διοικητικοῦ ρυθμοῦ εἰς τὰ κατ' αὐτὴν καὶ αἱ παντὸς εἰδους ἐπιδιαρύσεις, αἵτινες ἔφεραν αἰσίως τὴν σημιαίαν μιας εἰς τὴν ἀγωτάτην δαθιμίδα τῶν «ἀκριβῶν σημιαιῶν καὶ πειρώρισαν τὴν ἀγταγωνιστικήν της ἴκανότητα.

Τὸ φορτηγὸν ὠκεανοπόρον πλοίον δὲν ἀποτελεῖ ὑπόθεσιν στενὴν τῆς ἐσωτερικῆς μιας οἰκονομίας. Ή εὐρυτέρα εἰς τὸ διεθνὲς μεταφορικὸν ἐμπόριον ἀπασχόλησις τοῦ ἔξαιρετικῶς εὐπαθῆ καθιστᾶ τὴν θέσιν αὐτοῦ. Η ἀνάληψις τῆς προσπαθείας διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν ζητημάτων του προϋπέθετε λεπτότητα παρατηρήσεως, συγετήγματα διαχειρίσιμων τοῦ μέτρου τῆς Κρατικῆς παρεμβάσεως, ἀπόλυτον τῆς πραγματικότητος ἐπίγνωσιν.

Ό. κ. Τζίφος ἐπὶ μῆνας ἐμελέτησε τὴν ὅλην τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ὑπόθεσιν. Συνεζήτησε μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, ήκουσε καὶ τὰς ἀπόψεις τῶν ναυτεργατῶν, κατεῖδε τὰ μειονεκτήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ καὶ διέγνωσε τὰς ἀσθενεῖς πλευράς τῶν ζητημάτων του. Πολλὰ καὶ δυσεπίλυτα ἔγειρον τὸ προβλήματα. Τὸ ἀπαντούντο αὐτῶν δὲν ἔξηρτατο ἀπὸ τὴν ἀγαθὴν διάθεσιν τοῦ Κράτους. Προϋπετίθετο ή συνεργασία τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ή πρόθυμος διὰ τὸ γενικότερον συμφέρον εἰσφορὰ τῆς καλῆς θελήσεως τοῦ κόσμου τῶν ναυτιλομένων.

Πρὸς μίαν κυρίως κατεύθυνσιν ἐπρεπε γὰ στραφῆ η προσπάθεια τοῦ κ. Τζίφου. Σαφές ἐτίθετο πρὸ αὐτοῦ τὸ πρόσδη-



μα τοῦ περιορισμοῦ τῶν δαπανῶν κινήσεως τοῦ φορτηγοῦ σκάφους. Ἐπεδάλλετο πρωτίστως νὰ μειωθοῦν αἱ παγοῖδαι ἀσφαλιστικαὶ ἐπιδαρύσεις τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ὑπηγορεύετο ὡς ἐπιτακτικὴ ἡ ἀγάνηκη τῆς ἀποκαταστάσεως ρυθμοῦ καὶ τάξεως εἰς τὴν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργασίαν. Ἐπρεπε τέλος κατὰ τρόπον πάγιον νὰ ρυθμίσθοῦν αἱ σχέσεις ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, νὰ ἐπιτευχθῇ ὁ ἀπόλυτος καθορισμὸς τῶν δικαιωμάτων καὶ τῶν ὑποχρεώσεων ἔνδος ἑκάστου καὶ τοῦτο ἵνα ἐκλείψουν εἰς τὸ μέλλον αἱ ἀδύκητοι τῶν πλοίων ἐπιδαρύσεις ἀπὸ τὰς συχνὰς παλιγνοστήσεις, τὰς φευδασθενίεις καὶ τὴν ἀποσίαν ἐπαρκοῦς, ἐγδελεχοῦς μερίμνης διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου, διὰ τὴν καλὴν του συντήρησιν ἀπὸ μέρους τῶν ἐπ' αὐτοῦ ἐργαζομένων καὶ ἐξ αὐτοῦ ἀποξύντων.

"Ἀλλα ἐπίσης ζητήματα, ἔξερχόμενα τῶν δρίων τῆς ἑστωτερικῆς διοικήσεως τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, ἐτίθεντο πρὸ τοῦ κ. Τζίφου. Ἡ ἀναγένωσις τοῦ πλωτοῦ ὄλικου, ἡ θέσις τῆς σημαζίας μας μέστα εἰς τὸ καθεστώς τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῶν διακρίσεων, ἡ συνεργασία μας μὲ τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν, ἡ συνεταιριστικὴ ὁργάνωσις τῆς πλοιοκτησίας, ἡ κωδικοποίησις τῆς ναυτιλιακῆς μας νομοθεσίας, ὁ πληθωρισμὸς τῶν ναυτιλομένων καὶ ἡ ἀρτιωτέρα ἐπαγγελματικὴ κατάρτισις αὐτῶν — ίδιᾳ τῶν δημόλοι μηχανικῶν — ίδια τινὰ ἐκ τῶν πολλῶν ζητημάτων, τῶν ἀποίων τὴν ἐπίλυσιν ἐκαλεῖτο ὁ κ. Υφυπουργὸς τῆς Ναυτιλίας νὰ ἐπιδιώξῃ.

"Ἐπελήθη ὁ κ. Τζίφος τοῦ δυσχεροῦς πράγματι τούτου ἔργου, εὐθὺς ὡς ἀπηλλάγῃ ὑπωδήποτε τοῦ φόρτου τῶν περὶ τὴν ἐπιδατηγὸν ναυτιλίαν ἀσχολιῶν του. Δεδομένου δέ, ὅτι ὡς ἀρχὴν ἔταιξεν, ὅπως ἡ παρέιδασίς του εἰς τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας ἔχῃ ὡς ἀφετηρίαν τὴν συνεργασίαν μὲ τοὺς ἀμεσώτερον ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστὰς καὶ ναυτεργάτας, ἀπεφάσισε τὸ εἰς Λογδίγον ταξίδιον. Ἐκεὶ ἀκριδῶς, ὅπου τὴν δάσιν τῆς ἐργασίας της ἔχει ἡ φορτηγὸς ναυτιλία μας, ἐκεὶ εἰς τὸ Σίτον, ὅπου οἱ κυριώτεροι τῶν ἐφοπλιστικῶν μας παραγόντων ἀναπτύσσουν τὴν ἀπαράμιλλον δραστηριότητά των, ἐπὶ τόπου οὐλέατο ὁ κ. Υφυπουργὸς τὰ ἐμποροναυτικὰ προβλήματα, οὐλὴ ηκουει τὰς ἐπ' αὐτῶν ἀντιλήψεις τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ οὐλὴ ηθεῖται τὰς δάσιες τῶν περαιτέρων ἐνεργειῶν του.

Εἰς τὸ Λογδίγον ὁ κ. Τζίφος, εἰς τὸ γνώριμον δι' αὐτὸν ἀλλως τε περιβάλλον, ἐπέδειξεν ὅλον αὐτοῦ τὸ θεριόν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μας ἐγδιαφέρον του, συνεπικουρούμενος εἰς τὸ ἔργον του καὶ ἀπὸ τὸν κ. Ν. Κοινηγόν, Ἀντιπλοίαρχον - Λιμενικόν, Διευθυντὴν τῆς Διευθύνσεως Μελετῶν τοῦ Ὑφυπουργείου Ναυτιλίας. Ἡ ἀποστολὴ του προσέλαβεν εὐρύτερον χαρακτήρα. Πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν, ἡτις οὐλὴ ηδύνατο νὰ ἔχῃ σχέσιν μὲ τὴν δρᾶσιν τῆς Ναυτιλίας μας, μὲ τὰ ζητήματά της, διηγήσυνε τὴν πρωτόδουλίαν του. Ἐπεσέφητη τοὺς ἀριθμούς τοῦ «Board of Trade» συνεγενμάτισε μὲ τὸν Ἀγγλὸν Ὑπουργὸν τοῦ Ἐμπορίου, συνηγρήθη μὲ τοὺς ἀσφαλιστάς, μὲ τοὺς Ἀγγλοὺς ἐφοπλιστάς, μὲ τοὺς μεγάλους φορτωτάς, μὲ τοὺς νωπηγούς. Θέρια τῶν συνομιλιῶν του ἡ Ναυτιλία μας, ἡ θέσις της, τὰ προβλήματα της.

Τὶ ἔξ αὐτὸν δὲν τῶν συνομιλιῶν ἀπεκύμισεν ὁ κ. Τζίφος, τὶ ἐπέτυχε καὶ τὶ ἀγαθὸν ἀναμιένεται: εἰς τὸ μέλλον νὰ ἐπιτευχθῇ ἐκ τοῦ ταξίδιου τοῦ κ. Υφυπουργοῦ, οὐλὴ ἐκθέσωμεν ἐν πάσῃ λεπτομερείᾳ κατωτέρω. Ὁ κύριος τῶν Ἑλλήνων ναυτιλομένων πρέπει νὰ καταστῇ ἐνήλιερος τῶν ὑπουργικῶν εἰς τὸ Λογδίγον ἐνεργειῶν. Διὰ πρώτην φοράν "Ἑλλην Ὑπουργὸς ἀνέπτυξε τοιάστην δραστηριότητα ὑπὲρ τῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως καὶ μοναδικὴ εἶνε ἡ περίπτωσις Ὑπουργοῦ, διστὶς δὲν ἔθαυσεν ἀπλῶς, ἀλλὰ ἀποφασιστικῶς ἀνέλαβεν εἰς χειράς του τὴν διαχείρισιν του ὅλου ἐμποροναυτικοῦ μας προβλήματος.

#### Αἱ συνομιλίαι μὲ τοὺς "Ἀγγλοὺς ἐπισήμους

Ἐύθυς ὡς ἔφθασεν εἰς τὸ Λογδίγον ὁ κ. Τζίφος, ἔθεσεν ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς ἑκεὶ Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἔναν πλῆρες ἐρωτηματολόγιον ἐξ εἰκοσιν ἐρωτημάτων. Τὸ δόλον πρόβλημα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας περιελαμβάνετο εἰς αὐτά. Ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τοῦ Λογδίγου ἐζητήθη ἀπάντησις συγκεκριμένη ἐφ' ἔνδος ἑκάστου ἐρωτήματος. Αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἀντιλήψεις θάτι κατηγόρουν τὸν κ. Υφυπουργὸν τῆς Ναυτιλίας εἰς τὰς περαιτέρων ἐνεργειάς του. Ἐπιτροπαὶ ἀμέσως συνεστήθησαν παρὰ τῆς «Greek Committee», αἵτινες καὶ ἐντὸς δραχυτάτου χρονικοῦ διαστήματος ἐπεραιώσαν τὸ ἔργον των. Πλήρης καὶ ἐν ἀπολύτῳ δύοφωνίᾳ ἐδόθη εἰς τὸν κ. Τζίφον ἡ εἰκὼν τῶν ἐφοπλιστικῶν ἀπόψεων. Εἰς τέσσαρας πολύωρους συνεδριάσεις συνεζήτηθησαν αἱ διατυπωθεῖσαι ἀπόψεις καὶ μὲ πᾶσαν ἀντικειμενικότητα λύσεις ἐφικταί, ὑπαγορευόμεναι ἐκ τῶν πραγμάτων ἐξευρέθησαν. Ἐκ παραλλήλου ὁ κ. Τζίφος ἤρχισεν ἐπισκεπτόμενος τοὺς "Ἀγγλοὺς ἐπισήμους καὶ ἀρμοδίους, τοὺς δυναμένους νὰ ἔχουν σχέσιν τινὰ μὲ τὴν καθόλου Ἑλληνικὴν ναυτιλιακὴν δραστηριότητα.

Τὴν πρώτην ἐπίσκεψίν του δ. κ. Τζίφος ἐπεφύλαξε διὰ τὸν Διευθυντὴν τῶν ναυτιλιακῶν ὑποθέσεων παρὰ τῷ «Board of Trade», sir Julian Foley. Δὲν ἐπρόκειτο θέσεια μετ' αὐτοῦ νὰ συζητῇση τὶ τὸ ἀμέσως ἐνδιαφέρον τὴν Ναυτιλίαν μας. Δὲν παρέλειψεν δύμας ὁ κ. Υφυπουργὸς, ἐπ' εὔκαιρια τῆς ἐπισκέψεως του τάυτης νὰ υποδειξῇ τὴν πολυτιμότητα τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος διὰ τὴν Ἀγγλικὴν οἰκονομίαν καὶ νὰ παρατάξῃ ἀριθμούς καταδεκτούντας, διὰ τὸ την Βρετανικὸν πλοίον σημαντικῶς περισσότερα εἰσφέρεις εἰς τὴν Βρετανικὴν ἀγοράν ἐκ τῆς ἐργασίας του παρὰ εἰς τὴν θεοφόρην τοιάστην. Ἡ ἀναγνώρισις τοῦ γεγονότος, διὰ τὸν Ἑλληνικὴν οἰκονομίαν δημιουργεῖ καὶ τὸ δικαίωμα τῆς διακρίσεως τῆς ἀπό τὰς ἀλλας σημαίας, ἐπιχορηγούμενας ἡ μή, τὰς ἀνταγωνιζομένας τὸ δρεπανικὸν πλοίον.

"Ο Sir Julian Foley διεθεβαίσασε τὸν κ. Τζίφον, διὰ δὲν πρόκειται ή Ἀγγλικὴ Κυβέρνησις νὰ λάθῃ μέτρα δυνάμενα νὰ παραστάψουν τὴν Ἐλληνικὸν φορτηγὸν, ἐπόνισε δὲ διὰ μετά συμπαθείας ἀνέκαθεν τὸ «Board of Trade» διέθελεψε πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀνήκουσαν καὶ αὐτὴν εἰς τὴν τόσον ἀραιωθεῖσαν τὰξιν τῶν «free traders».

Εἰς τὸν Ἀγγλὸν Υπουργὸν τοῦ Ἐμπορίου Sir Oliver Stanley, δοτὶς παρέθεσε κατ' οἴκον γεῦμα εἰς τὸν Υφυπουργὸν μας, ὁ κ. Τζίφος δέν εἶχε τὸ συγκεκριμένον νὰ συζητῇση διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας. "Οχι δύμας μικρὸν ὀφέλειαν ἀπεκόμισεν ἡ ναυτιλιακὴ μας ὑπόθεσις συζητούμενή ἔστω καὶ ἀκαδημαϊκῶς ὑπὸ τύπου πληροφοριακὸν μετὰ τῶν πλέον ἀρμοδίων προσώπων, τῶν διασειριζομένων τὰ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτιλιακοῦ τῆς Θαλασσοκρατείας. Διὰ πρώτην φοράν ἡ θέση τοῦ Ναυτιλίας μας.

#### Ἡ ἐπαφὴ τοῦ κ. Τζίφου μὲ τοὺς ἀσφαλιστάς

Μετὰ τοὺς ἐπισήμους, εἰς ἀμεσωτέραν ἥλθεν ὁ κ. Τζίφος ἐπαφὴν μὲ τοὺς ναυτιλιακούς παράγοντας τοῦ Λονδίνου. Εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, ὅπου προσεφέρθη τέτοιον παρὰ τοῦ προεδρείου του εἰς τὸν Ἐλληνὸν Υπουργόν, κατὰ τὸ γεῦμα τὸ δοθεῖν πρὸς τιμὴν του ἀπὸ μέρους τῆς διοικήσεως τοῦ Ἀγγλικοῦ νηογνώμονος Lloyd's Register, κατὰ τὴν ἐπίσκεψίν του εἰς τὰ Γραφεῖα τῶν Λόδδης παρεσχέθη ἡ εὐκαίρια νὰ γνωρίσῃ τὰς πλέον ἔξεχούσας προσωπικότητας τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐφοπλισμοῦ, τοὺς leading underwriters, αὐτοὺς τοὺς ιθύνοντας τὰς τύχας τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας.

Τῆς Ναυτιλίας μας θεοφάρισε τὴν ὑπόθεσιν εἰλεῖ πάντοτε πρὸ διθαλμῶν ὁ κ. Τζίφος κατὰ τὰς δεξιῶσεις αὐτάς. Μὲ τὸν Πρόεδρον τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας κ. Christopher συνεζήτησε τὰ τῆς συνεργασίας. "Ο κ. Υφυπουργὸς παρέσχε τὴν διαθεσιασιν, διὰ τὸν περαιτέρω συνεργάσιαν τῆς Ναυτιλίας μας μὲ τὴν Ἀγγλικήν, ἔξφρασε δὲ τὴν εὐχὴν ὅπως ἐπιτευχθῇ ὁ τελικὸς σκοπὸς τῆς συνεργασίας, ἡ διοριστικὴ δηλαδή προσαρμογὴ τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος πρὸς τὴν ζήτησιν εἰς δλας τὰς ἀγοράς, διόπου ἀπασχολεῖται ἡ φορτηγὸς Ναυτιλία. Αἱ συνομιλίαι τοῦ κ. Τζίφου μὲ τοὺς "Ἀγγλοὺς ἀσφαλιστάς" ιδιαίτερον ἐνεῖχον ἐνδιαφέροντας προσωπικούς συμαντικήν παρέσχον εἰς τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόβλημα τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰς τὰ γραφεῖα τῶν Λόδδης μακρὸν εἶχε συζήτησιν μὲ τοὺς leading underwriters κ. κ. Miles, Chester καὶ McKinnon. Δὲν συνήγνησε τεθειάς εὐνοϊκήν ὑπὲρ τῆς ἀσφαλιστικῆς ὑπόθεσεως τῆς Ναυτιλίας μας ἀπόσφαιραν. Τὰ σφάλματα τοῦ προελθόντος ἔχουν ἀφίσει ἰγνή καταφανή. Δυσμενής παρὰ τοὺς ἀσφαλισταῖς ἔχει διαμορφωθῆ διὰ τὴν σημαίαν μας προκατάληψης, ἡτις ἀτυχῶς παρὰ τὰς προσπαθεῖσας τῶν καλῶν ἐφοπλιστῶν μας ἐλάχιστα ἔχει ἐξαπειφθῆ. "Ο κ. Τζίφος διεξήγαγε μάχην ἀγωνιζόμενος ὑπὲρ τῶν δικαίων τῆς Ναυτιλίας μας ἀπόψεων. Διεθεβαίσας τοὺς ἀσφαλισταῖς, διὰ τὸν Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις διὰ τοῦ νόμου περὶ ναυτικῶν ἀτυχημάτων, εἶναι διατεθεῖμένη νὰ πατάξῃ οικληρῶς κάθε ἐγκληματικὴν κατὰ τὴν ἀσφαλιστικῆς πίστεως τῆς Ναυτιλίας μας ἀπόπειραν, ὑπεσχέθη ἀκόμη νὰ προχωρήσῃ ἔτι περαιτέρω εἰς τὸν ἔλεγχον τῶν ἀτυχημάτων. Δι' εἰδίκου νομοθετήματος θὰ παρακολουθήσῃ τὸ Υφυπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας τὴν ἐ-

### BRISTOL AVONMOUTH—PORTISHEAD—SHARP NESS

R. & J. H. REA, LTD.

28, BALDWIN STREET, BRISTOL.

Τηλεγραφήματα: IGNEUS-Bristol

#### Ίδιοκτῆται ρυμουλκῶν

#### Προμηθευταὶ μπῶνκερς

#### Γαιανθράκων & Πετρελαίου

KENTRIKA GRAFEIA:

CORY BUILDINGS-Fenchurch Street  
LONDON E.C.3

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

παγγελματικήν σταδιοδρομίαν τῶν Πλοιάρχων, κυρώσεις δ' αὐτηρότατας θὰ ἐπιβάλῃ εἰς τοὺς ἐπιλήσμονας τοῦ καθήκοντός των, τόσον διά τὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλοῖαν, δύον καὶ διά τὴν καλὴν τῶν φορτίων μεταχειρίσιν.

Οἱ "Ἀγγλοι ἀσφαλισταὶ τὴν ἀπόλυτον ἰκανοποίησίν των ἔξε-φρασαν διά τὰ μέτρα ταῦτα καὶ ὑπεσχέθησαν κατηγορηματικῶς, διτὸς ἀναθεωρήσουν κατὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων τάς περὶ τῆς Ναυτιλίας μας ἀντιλήψεις των, ἔφορος ἥθελε καταδειχθῆ, διτὸς ἀποτελεσματική ἀποθαίνει ἡ προσπάθεια τοῦ τε Ἑλληνικοῦ Κράτους καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μας διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν ζημιῶν.

Δὲν παρέλειψαν ἀκόμη νὰ προσθέσουν οἱ παριστάμενοι κατὰ τὴν συνομιλίαν ἀσφαλισταὶ, διτὸς καὶ διά τὸ τρέχον ἔτος θὰ ἐπιδείξουν δῆλην τῶν καλὴν θέλησιν διά τὸ ζῆτημα τῶν ἐπαφαλιστρῶν, προκειμένου τούλαχιστον διά τὰ νεοναυπήγητα ἢ μικρᾶς ἡλικίας σκάφη. Ἐστράφη καὶ πρὸς τοὺς φορτωτὰς τῆς Ναυτιλίας μας — τοὺς μεγάλους σιτεμπορικούς Οίκους — καὶ ἔζητησε παρ' αὐτῶν ὁ κ. Τζίφος τὴν ἄρσιν τῶν ἐπαφαλιστρῶν σημαῖας, δεδομένου, διτὸς αὐτοὶ εἶνε οἱ διαπραγματεύμενοι τὰ ἐτήσια εονεῖς διά τὰς μεταφοράς τῶν σιτηρῶν. Πρόδυμον συνήντησεν ὁ κ. Ὑφυπουργός τὴν διάθεσιν καὶ διαθεσιῶσεις ἔλαβε παρὰ τῶν φορτωτῶν, διτὸς θὰ συμβάλλουν καὶ αὐτοὶ διά τὴν ἔξαλεψιν τοῦ σιτήματος τῶν ἐπαφαλιστρῶν ἀπὸ τῆς Ναυτιλίας μας. Αὕτα ἐν συντομίᾳ υπῆρξαν αἱ παρὰ τοῖς ξένοις ἐνέργειαι τοῦ κ. Τζίφου διά τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόθλημα.

### Διὰ τὴν παροχὴν ναυπηγικῶν πιστώσεων

Πρὸς ἄλλην κατόπιν ἐστράφη κατεύθυνσιν. Τὸν ἀπησχόλησε καὶ τὸ ζῆτημα τῆς ἀνανέωσεως τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ, τῶν ναυπηγίσεων ἐπὶ πιστώσεις Ἐλληνικῶν σκαφῶν.

Μακράν ἔσχε συνομιλίαν μετὰ τοῦ Sir Amos Auge, Προέδρου τῶν "Ἀγγλῶν ναυπηγῶν. Ἐξῆτησε παρ' αὐτοῦ τὴν παροχὴν πιστωτικῶν εὐκολίων διὰ τὴν ἀμέσων παραγγελίαν εἰς τὰ Ἀγγλικά ναυπηγεῖα 15 φορτηγῶν πλοίων, συνολικοῦ κόστους 2 ἑκατομμυρίων λιρῶν. Συγκεκριμένως, κατόπιν συνεννοήσεως μὲ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστάς, ὁ κ. Τζίφος προέτεινε τὴν καταβόλην 25 τοῖς ἑκατόν τῆς ἀξίας τῶν πλοίων εἰς μετρητά, διὰ δὲ τὰ ὑπόλοιπα 75 δεκατεῖς δάνειον μὲ χαμηλὸν τόκον. Τὸ δάνειον τοῦτο θὰ διηφαλίζετο διὰ μὲν τὸ 50 % μὲ ἔγγραφὴν πρώτης ὑποθήκης ἐπὶ τοῦ νεοτεύκτου πλοίου, διὰ δὲ τὰ ὑπόλοιπα 25 %. δι' ὑποθήκης ἐπὶ ἄλλων πλοίων τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου. Ὁ Sir Auge παρέπειψε τὸν κ. Τζίφον διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἀνωτέρω πιστώσεων εἰς τὸ εἰδίκον τμῆμα τοῦ «Board of Trade» διὰ τὰς ἔξαγωγικὰς πιστώσεις (export credits). Ἐστράφη καὶ πρὸς τὰ ἐκεὶ ὁ κ. Ὑφυπουργός, ἐπέτυχε δὲ τὴν ἀποδοχὴν τῆς προτάσεως τοῦ. Παρὰ τῶν "Ἀγγλῶν δημῶν ἀρμόδιων ἐτέθησαν δύο προϋποθέσεις: Τὸ μὲν ὅτι ἔκάστη αἴτησις διὰ τὴν παροχὴν πιστώσεων θὰ κρίνεται χωριστὰ ἀναλόγως τῆς φερεγγυότητος καὶ τῆς οἰκονομικῆς δυναμικότητος τοῦ αἰτοῦντος. "Ἐλλῆνος ἐφοπλιστοῦ, τὸ δὲ ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ Κυβέρνησις θὰ παράσῃ τὴν ρητὴν διαθεσιῶσιν, διὰ δὲν θὰ τροποποιήσῃ ἐπὶ μίαν δεκαετίαν τὸν νόμον περὶ ναυτικῆς ὑποθήκης. Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω συνεννοήσεων θάσιμοι δικαιολογοῦνται ἐλπίδες, διτὸς εἰς τὸ ἀμέσως προσεγές μέλλον ἀρκεταὶ νέαι παραγγελίαι Ἐλληνικῶν φορτηγῶν θὰ δοῦνον εἰς τὰ Ἀγγλικά ναυπηγεῖα.

Συνειράσθη ἐπίσης ὁ κ. Ὑφυπουργός μετὰ τῶν διαφειριστῶν τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν δργανῶσεων τοῦ Λονδίνου, οἵτινες ἀναλαμένουν τὴν κάλυψιν τῶν μικροκινδύνων τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ. Κατηρτίσθη σχέδιον, διὰ τοῦ δόποιου θὰ ἐπιδιωχθῇ ὁ περιορισμὸς τῶν φευδασθενῶν καὶ ἡ μείωσις ἐπομένως τῶν εἰσφορῶν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰ Clive. "Ηδη ἰκανοποιητικὴ διαπιστοῦται ἡ περιστολὴ τῶν ἀσθεσιῶν, ἐλπίζεται δέ, κατόπιν τῶν νομοθετικῶν μέτρων ποὺ θὰ ληφθοῦν, νά ἐκλεψη παντελῶς ἡ φευδασθένεια ἀπὸ τὰ πληρώματά μας.

### Τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόβλημα

Ἐκ παραλλήλου, παρὰ τὰς μετὰ τῶν "Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ἐπισήμων συναντήσεις του, εἰς τέσσαρας πολύωρους συνεδρίασεις τῆς «Greek Committee» συνεζήτησεν ὁ κ. Τζίφος μὲ τοὺς "Ἑλληνας ἐφοπλιστάς τὰ θέματα τοῦ ἐρωτηματολογίου. "Ο χῶρος τῶν στηλῶν αὐτῶν δὲν μᾶς ἐπιτρέπει μακράν τῶν λεπτομερειῶν τῶν διεξαγθεισῶν συζητήσεων ἀναγραφήν. Θά περιορισθῶμεν εἰς τὰ κυριώτερα τῶν θεμάτων.

Συνεζήτηθη κατὰ πρῶτον τὸ ἀσφαλιστικόν. Τὸ πρόθλημα τῆς ἀσφαλιστικῆς χειραφετήσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς ἔξυψωσεως τῆς πότεως αὐτῆς εἰς τὴν διεθνῆ ἀγοράν ἐμελετήθη ἐπισταμέ-

νως ἀπὸ δλας αὐτοῦ τὰς πλευράς. Ἡ κούσθησαν καὶ διὰ μακρῶν συνεζήτηθησαν αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἀντιλήψεις, ἀπεφασίσθη δὲ τέλος ἡ ἰδρυσις τοῦ Ἑλληνικοῦ θαλασσοσαφαλιστικοῦ ὄργανου. Θὰ συσταθῇ οὕτος ὑπὸ μορφῆς ιδιωτικῆς ἐταιρίας (Private Limited Company) μὲ ἔγκεκριμένα πρὸς τὸ παρόν κεφάλαια £ 100 χιλιάδων. "Ηδη τὰ ἐν Λονδίνῳ Ἑλληνικά ναυτικά Γραφεῖα ἐδήλωσαν συμμετοχὴν διὰ τὸ ποσὸν τῶν 25 χιλιάδων λιρῶν περίπου.

Γεγονός πλέον κατόπιν τῶν ληφθεῖσῶν ἀποφάσεων δέον νά θεωρηθῇ ἡ σύστασις τῆς Θαλασσοσαφαλιστικοῦ ὄργανου. Εἰδίκοι περὶ τὰ ἀσφαλιστικά νομικοῖς ἀνέλαβον ἡδη τὴν σύνταξιν τοῦ καταστατικοῦ τῆς Ἐταιρίας, ήτις θὰ λάθῃ τὴν προσωνυμίαν «The Triton Insurance Co Ltd». Θὰ ἐδρεύῃ εἰς τὸ Λονδίνον καὶ θὰ λειτουργῇ θάσει τῶν Ἀγγλικῶν νόμων, ἀνεξάρτητος κάθε Κρατικῆς ἐντεύθεν παρεμβάσεως. "Ισως μετὰ τὴν σύστασιν τῆς νά ἐπιδιωχθῇ ἡ συμμετοχὴ εἰς αὐτὴν καὶ ὡρισμένων ξένων μεσιτῶν ἀσφαλιστῶν, ἀσχολουμένων ἡδη μὲ τὰς ἀσφαλίσεις τῆς Ναυτιλίας μας καὶ νά ἐκδοθοῦν νέαι μετοχαὶ μέχρι συμπληρώσεως τοῦ κεφαλαίου τῶν £ 100.000. "Ἡ Ἑλληνικὴ θαλασσοσαφαλεία εἰς ἔκαστον εονετηργοῦ μας σκάφους θὰ ἀναλαμβάνῃ κατ' ἀρχὰς μικρόν τι ποσοστὸν τῶν καταπομένων κινδύνων καὶ τοῦτο μόνον διὰ νά ἐλέγχῃ στατιστικῶν τὰ ἀποτέλεσματα τοῦ Ἑλληνικοῦ κινδύνου. Πλὴν δημως θὰ προσφέρεται ἀντασφαλιστικῶς καὶ ὅχι συνασφαλιστικῶς νά καλύπτῃ μὲ εύθυνὸν ἀσφαλιστρὸν τοὺς κινδύνους εἰποτὶ φορτηρῶν μεταφερομένων διῆληνικῶν σκαφῶν. Διὰ τὴν τόνων αἰκριδίων τῆς ἐμπιστοσύνης πρὸς τὴν σημαίαν μας θὰ παρεμβαίνῃ ἡ Ἑλληνικὴ θαλασσοσαφαλεία ἐκεὶ δόπου ἀμφισβολίαις γεννῶνται διὰ τὸ ἀσφαλές τοῦ καλυπτομένου Ἐλληνικοῦ κινδύνου ἐπὶ φορτίων.

### Τὰ Διοικητικὰ ζῆτηματα

Μετὰ τὸ ἀσφαλιστικὸν αἱ συζητήσεις μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς μας περιεστράφησαν εἰς τὰ ἐσωτερικὰ ζῆτηματα τοῦ φορτηγοῦ πλοίου.

Διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν γνωστῶν ἐπιθαρύνσεων τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ ἀπεφασίσθη νά ἐπιδιωχθῇ συντόνως, θάσει τῶν φορτηγῶν καὶ διοικητικῶν μέτρων ποὺ ἐμελετήθησαν ἡδη, ὁ περιορισμὸς τῶν φευδασθενῶν καὶ τῶν ἔξδων των παλιννοστήσεως ἀφ' ἐνός, ἀφ' ἐπέρου δὲ διὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἐσωτερικοῦ κανονισμοῦ τῶν πλοίων, ή ἀπόδοσις εἰς τὸν Πλοιάρχον ἀπάσης τῆς διοικητικῆς ἔξουσίας, ή ἀποκατάστασις διμαλοῦ ρυθμοῦ εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας. Προέχουσα θὰ είνει ἡ ἱεραρχικὴ θέσις τοῦ Πλοιάρχου. Δι' αὐτοῦ καὶ ἔξ αὐτοῦ θὰ ἐκπορεύωνται δλαι αἱ δικαιοδοσίαι.

Διὰ τὴν τροφοδοσίαν ἀπεφασίσθη ἡ κατάρτισις εἰδικοῦ ἐδεσματολογίου, ποσοτικοῦ καὶ ποιοτικοῦ. Ἐπιτροπὴ ἔξ εἰδικῶν πρωσῶν, τῇ συμμετοχῇ ιατρῶν τοῦ B. N. θὰ ἐπεξεργασθῇ τὸν κανονισμὸν τροφοδοσίας, θάσει τῶν νεωτέρων περὶ ὑγιεινῆς ἀντιλήψεων. Θὰ προβλεφθῇ ἐπίσης ὁ ἐφοδιασμὸς διὰ ψυγείων καὶ διυλιστρίων δλῶν τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, καθὼς καὶ ἡ παροχὴ τροφῆς διαφόρου διὰ τὰ θερμά καὶ ψυχρά κλίματα.

Διὰ τὴν καλήν τῶν φορτίων μεταχείρισιν, διὰ τὴν περιστολὴν τῆς συχνότητος τῶν ζημιῶν, διὰ τὴν τόνων τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν φορτωτῶν καὶ ἀσφαλιστῶν πρὸς τὸν Ελληνικὸν πλοίον, ὁ κ. Τζίφος, καθ' ὑπόδειξιν καὶ τῶν "Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν, πρόκειται δραστικὰ νά λάθῃ μέτρα. Ὁ Πλοιάρχος θὰ καταστῇ ἀπολύτως ὑπεύθυνος τῆς καλῆς μεταφορᾶς καὶ τῆς ἀπροσκόπου περαιώσεως τοῦ ταξιδίου. Κατὰ τὸ σύστημα τῆς Salvage Association, δλοι οἱ Ἐλληνες Πλοιάρχοι εἰδικὸν θὰ ἔχουν μητρὸν παρὰ τῷ Ὅφυπουργείῳ τῆς Ναυτιλίας. Σειρά καὶ καθ' ὑποτροπὴν ἀδικαιολογήτων ζημιῶν εἰς τὰ φορτία καὶ τὸ σκάφος θὰ ἐπισύρουν κυρώσεις θαρυτάτας, ἀκόμη καὶ ἀφάρεσιν τοῦ διπλῶματος. Ἡ σημερινὴ κατάστασις τῆς ἀσφαλίσεως θὰ ἐκλείψῃ. Δὲν θὰ ἐπιτραπῇ τοῦ λοιποῦ εἰς Πλοιάρχον φωραθέντα ἐπανειλημμένων νά γίνεται πρόδενος ζημιῶν, πολλάκις ἔξ ἀνικανότητος ή καὶ ἐλλείψεως πρωτοβουλίων, νά ἐπαναλάβῃ τὴν κακὴν διὰ τὸ καλὸν σύνομα τῆς Ναυτιλίας δρᾶσιν του. Πέραν τῶν ἔναντι τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν ύποχρεώσεων οἱ Πλοιάρχοι θὰ ἐπωμούσησιν δλοκλήρου τὰς εὐθύνας τοῦ ταξιδίου καὶ θὰ λογοδοτοῦν ἐπ' αὐτῶν πρὸς τὴν συσταθησομένην ἐπιτροπὴν τῶν ναυτικῶν ἀτυχημάτων.

Ἄλλα τὰ θέματα τοῦ πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς ἐρωτηματολογίου τοῦ κ. Ὅφυπουργοῦ θάσαν πολλά. Μακρότατα διεκήθησαν ἐπὶ δλῶν συζητήσεις καὶ ἀποφάσεις ἐλήφθησαν ἐπὶ πλείστων δσων ἔξ αὐτῶν.

Ο νόμος λ.χ. περὶ συμπλοιοκτησίας καὶ ναυτικῶν ἐταιριῶν σκοπίμον ἐκρίθη νά ύποστῃ τὰς ἔκ τῶν πραγμάτων ύπαγορευομένας τροποποιήσεις. Θὰ ἐπιδιωχθῇ κυρίως ή προστασία τῆς μειοψηφίας καὶ θὰ διευκολυνθῇ ή σύστασις συνεταιρισμῶν συγκεντρωτικῶν τῆς πλοιοκτησίας. Παρὰ τῶν ἐν Λονδίνῳ ἐφοπλιστῶν ύπεδειχθῇ ἡ ἀνάγκη νά μελετηθῇ τὸ Ἑλληνικὸν σύστημα τῆς διακρίσεως τῶν

### SANDELL BROTHERS LTD.

79, HIGH STREET, SOUTHAMPTON

Steamship Agents and Chartered Shipbrokers

Phone 5871.      Telegrams: "SANDELL,, (at all times)  
Codes: Boe, New Boe, & Scott's IOth.

**LIVERPOOL**

**REA LIMITED.**

Stevedores of Cargo—of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

άνωνύμων έταιριδών εις ιδιωτικού και δημοσίου ένδιαφέροντος (private και public).

Τέλος διά την τεχνικήν κατάρτισιν δηξελομηχανικῶν, κατά πρότασιν τοῦ κ. Τζίφου, δ. κ. N. Ρεθύμνης ἐδέχθη ὅπως προσλάθῃ ἐπὶ τοῦ «Κάσσος» ἀριθμὸν τίνο δοκίμων μηχανικῶν διά τάς μηχανάς ἑσωτερικῆς καύσεως. Αὐτοὶ θὰ ἀποτελέσουν τὸ φυτώριον τῆς ἀναπτύξεως τοῦ κλάδου τούτου τῶν ναυτομηχανικῶν, τῶν ὁποίων καθ' ὅλας τὰς προσβλέψεις θὰ ἔχῃ ἀνάγκην εἰς τὸ μέλλον ἡ ἀνασυγκρούμενη Ναυτιλία μας. "Ἐναὶ ἀκόμη θέμα τοῦ ἑρωτηματολογίου, ὅπερ προώρισται μελλοντικῶν ἡ ἀπασχολήση τὸν ἑφοπλισμὸν ὑπῆρχεν ἡ σύστασις ἀλληλασφαλιστικοῦ δργανισμοῦ διά τὴν κάλυψιν τῶν ἐπὶ σκαφῶν κινδύνων πολέμου. 'Ο κ. B. Μαυρολέων ὑπέβαλε πρὸς τὴν "Ἐνωσιν τῶν Λοιδίων" Ἐφοπλιστῶν σχέδιον καταρτισθὲν παρὰ τῶν κ. κ. T. R. Miller & Sons, ὅπερ ἐκρίθη πραγματοποιήσιμον. 'Απεφασίσθη ἡ περαιτέρω μελέτη τοῦ ζητήματος, ἵνα ὁριστικαὶ ληφθοῦν ἐπ' αὐτοῦ ἀποφάσεις.

— «Ἐπιστρέψω ἀπὸ τὸ Λοιδίον — μᾶς ἔδηλωσεν ὁ κ. Τζίφος τερπιτζῶν τὴν μακρὰν συνομιλίαν τοῦ — μὲ τονιμένην τὴν ἐμπιστοσύνην μου διὰ τὸ ἐμποροναυτικὸν μέλλον τῆς Ἐλλάδος. "Ἡ ἐπιχειρηματικότης τοῦ "Ἐλληνος" εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα εἰναι ἀπαραμίλος. Θὰ τὴν ὑποδογήθησμεν, θὰ τὴν στηρίξωμεν. Πάσοι πρὸς τοῦτο θὰ καταβληθῇ προσπάθεια. Τὰ γενικῶτερα συμφέροντα τοῦ Τόπου ὑπαγορεύουν τὴν ἀνάγκην τῆς ἴσχυρᾶς ἐμποροναυτικῆς μας συγχροτήσεως.

«Εἰς τὸ Σίτι τῆς Ἀγγλικῆς Μητροπόλεως καὶ κατόπιν εἰς τὸ Κάρδιφ, ὅπου ἐπεσκέψθην δεκάδαν περίπου ναυλοχούμνων ἐκεῖ Ἐλληνικῶν φορτηγῶν, ἐγγύρισα πληρέστερον τὸν παλιὸν τῆς Ναυτιλίας μας. Τὰ ζητήματά της, αἱ ἀνάγκαι τῆς ἀπετέλεσην τὴν κυρίαν μου ἀπασχόλησαν. Πρέπει δῆμος νὰ ἀναγγωρισθῇ, ὅτι προθύμους συνεργάτας εὔρον τοὺς ἐν Λοιδίῳ ἐφοπλιστάς μας. Μὲ ὑπεδογήθησαν εἰς τὸ ἔργον μου μὲ ἀντικειμενικότητα ἀγιτάλγησεν ἀξίαν ἀδιαιτέρως γὰ τοισθῇ.

»Βασίμως ἐλπίζω — κατέληξεν ὁ κ. Γρυπουργὸς — διὰ καλυτέρας ήμέρας θὰ ἴδῃ ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία. Κάθε αἰσιοδοξίᾳ δικαιολογεῖται. "Εχει περιεχόμενον ἀξιοζήλευτον ἡ ναυτιλιακὴ μας ὑπόστασις. Ἀκμαίας διιθέτει δυνάμεις, αἴτινες εἰμι πεπεισμένος θὰ κατισχύσουν τῶν δυσχερειῶν τοῦ παρόντος. Τὸ μέλλον ἐμφανίζεται αἰσιώτερον».

## Τὸ δεκαενδήμερον

### Ἡ ύπερωκεάνιος γραμμὴ μας

Τὸ δεύτερον ταξίδιον τῆς «Νέας Ἐλλάδος» ικανοποιητικά, ὡς φαίνεται, θ' ἀποδώσῃ ἀποτελέσματα. "Ἀπὸ τοῦ Πλαισιόντινην, τὴν Σύριαν, τὴν Αἴγυπτον καὶ τὴν Ἐλλάδα παρέλασε διὰ Νέαν Υόρκην υπερπετακούσιος ἐπιθάτας, ἐκεῖθεν δὲ ἐπιστρέφει μὲ τριακούσιος δέκα πέντε. Τὸ ύπερωκεάνιον μας προσήγγισε καὶ εἰς τὴν Λισσαδῶνα, ὅπου ἀρίστην ἐνεποίησεν ἐντύπωσιν, ἐλπίζεται δὲ νὰ συγκεντρώσῃ ἐκεῖθεν ἐπιθατικὴν τίνα κίνησιν ἐνισχυτικὴν τῆς ἀποδοτικῆς ἐκμετάλλευσεως τοῦ.

Ἡ κίνησις θεωρίας τῆς 'Εκθέσεως Νέας Υόρκης δικαιολογεῖ τὴν πεποιθήσιν, διὰ τὰ ἀμέσως ἐπόμενα ταξίδια τῆς «Νέας Ἐλλάδος» θὰ είνει καρποφόρα. Διότι δῆμος ἡ "Ἐκθεσίς" δὲν πρόκειται νὰ κρατήσῃ τὰς πύλας τῆς ἐπ' ἀπειρον ἀνοικτάς, δὲν ἡμιπρεὶ τὶς νὰ συναγάγῃ θετικά συμπεράσματα περὶ τῆς δριστικῆς ἀποδοσεως τῆς γραμμῆς μὲ δάσιν τὰ σημειρινὰ δεδομένα. 'Ο ἀριθμὸς τῶν ἐπισκεπτῶν τῆς 'Ἐκθέσεως θὰ θανάξῃ ἀπὸ ταξίδιον εἰς ταξίδιον μειούμενος καὶ ἡ κίνησις εἰς ἐπιθάτας τοῦ ύπερωκεάνιου μας θὰ περιορισθῇ εἰς τὴν συνήθη τῶν παλιννοστούντων δημογενῶν καὶ τῶν περιγγητῶν.

Εἰς τὴν ύποστήριξιν ἀκριθῶς — τὴν μὴ τιθεμένην ἐν ἀμφιθόλωτοῦ δημογενοῦς στοιχείου καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ πρὸς τὴν Ἐλλά-

δα περιηγητικοῦ ρεύματος ἐξ, 'Ηνωμένων Πολιτειῶν στηρίζονται καὶ αἱ καλαὶ προθέψεις περὶ τῆς μελοντικῆς ἐργασίας τοῦ ύπερωκεάνιου μας. Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν δημος ἀμφοτέρων τῶν περιπτώσεων ὥρισμέναι ὑφίστανται προϋποθέσεις. Θά ἐπρεπεν ἀφ' ἐνὸς νὰ καλλιεργηθῇ δι' ἐτατικῆς καὶ καταλλήλου προπαγάνδας ή ἰδέα τοῦ κατευθείαν πρὸς τὴν Ἐλλάδα ταξίδιον τῶν Ἀμερικανῶν, ἀφ' ἐτέρου δὲ νὰ ἐπιτευχθῇ ἡ συγκέντρωσις ἀπάσης τῆς ταξίδιωτικῆς κινήσεως τῶν ἐν Ἀμερικῇ δημογενῶν μας εἰς τὸ Ἐλληνικὸν ύπερωκεάνιον.

Εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας θὰ ἀναζητηθῇ κυρίως ἡ Θάσιος, δο πυρὴν τῆς ἐργασίας τῆς ύπερατλαντικῆς γραμμῆς μας. 'Εκεὶ ἐνυπάρχουν ὄλαι αἱ δυνατότητες ἐπιτυχίας, δεδομένου ὅτι παρθένον εἰναι ἀκόμη τὸ ἔδαφος τοῦ πρὸς τὴν Ἐλλάδα τουρισμοῦ καὶ ἀπεριπλοθεῖς εἰναι οἱ εκεῖ ἐγκατεστημένοι "Ἐλληνες. Εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας πρέπει νὰ στρέψῃ τὴν προσοχήν της καὶ τὰς ἐντατικάς ἐνεργειας τῆς ἡ ἀνάδοχος τῆς συμβάσεως διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς γραμμῆς ἐτατικία. 'Ἐργασία διαφημιστική εύρυτατης ἐκτάσεως προπατεῖται, πρέπει δὲ νὰ ἔξευρεθῇ καὶ τὸ κατάλληλον πρόσωπον ποῦ θὰ τὴν κατευθύνῃ. Θά είναι δαπανηρός ἡ προσπάθεια, ἐπιθετική μένη δημος. 'Απόδοσιν υπέρ τῆς γραμμῆς ἀναμφισθήτητον θὰ ἔχῃ.

"Οσον ἀφορᾶ τὴν ἐντεῦθεν κίνησιν δέν ἡμπορεῖ λόγῳ τῶν κρατούντων περιορισμῶν εἰς τὴν μετανάστευσιν νὰ είναι σημαντική. "Ισως ἀν προσδοθῇ κάποιος εύρυτερος διασταλκανικός χαρακτήρεις τῆς ύπερωκεάνιον γραμμῆς μας, ἀν συγκεντρωθῇ κατὰ μέγιστον ποσοστὸν δι' οἰκονομικῶν συνδυασμῶν ἡ πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικήν ἐπιθατική κίνησις τῶν φίλων γειτονικῶν μας χωρῶν, νὰ ἐμφανίσῃ ἐνδιαφέρουσαν δημοσήποτε ἐργασίαν καὶ ἡ εκ Πειραιῶς ἀναχώρησις τῆς «Νέας Ἐλλάδος». Φαίνεται ἀκόμη, ὅτι καὶ Παλαιστίνη θὰ ἐπιφυλάξῃ μίαν καλήν ἐργασίαν 'Ἐθραίων ἐπιθατῶν διὰ τὸ 'Ἐλληνικὸν ύπερωκεάνιον.

"Ολαι ἐπομένων αἱ πιθανότητες διὰ τὴν προώθησιν καὶ μετά τὴν ἐκθεσίαν τῆς Νέας Υόρκης τῆς ἐπιθατικῆς κινήσεως τῆς γραμμῆς ὑφίστανται. Βασίμως ἐλπίζομεν, ὅτι ἡ ύπὸ τόσον αἰσιούς οἰωνούς καὶ χάρις εἰς τὴν ἀμέριστον τοῦ Κράτους ύποστηριξιν ἀνασυστήσεια πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικήν ἐπικοινωνία μας θὰ ἀναπτυχθῇ καὶ θὰ ἀποδῷσῃ. Θὰ χρειασθῇ θέσαια συστατική πρὸς πᾶσαν πλευράν καὶ ἐπίμονος προσπάθεια, κήτις πιστεύομεν, ὅτι θὰ κατατθῇ. "Ηδη πληροφορούμεθα εὐχαρίστως, ὅτι κατὰ τὴν ἐτησίαν ἐπιθεώρησιν τῆς «Νέας Ἐλλάδος» εύρυτατα διαρρυθμίσεις θέλουν λάθει χώρων εἰς τὰς ὑδραυλικάς ἐγκαταστάσεις τοῦ σκάφους, ὥρισμέναι δὲ θὰ ἐκτελεσθῶν μετασκευαὶ ἐκ τῆς πείρας τῶν ταξίδιων ύπαγορευθεῖσαι.

### Συμπληροῦται τὸ δίκτυον τῶν γραμμῶν

Μετά μῆνα περίπου ἡ «Κορινθία», τὸ νέον ἐπιθατηγόν σκάφος τῆς «Ἐλληνικῆς Ἐταιρίας Μεσογειακῶν Γραμμῶν», θὰ είναι ἔτοιμον πρὸς ύπερρεούσαν. "Ἐπὶ μῆνας τώρα ριζικᾶς ύπεστη μετασκευάς ἐν Πειραιεῖ. 'Ανενέωθη ἡ κλάσις του παρὰ τῷ «Λόύδος», διερρυθμίσθη πλέον ἀνετα καὶ διηγυρήθη δη δευτέρα του θέσιος, τρίτη θέσιος μετά κλινῶν κατεσκευάσθη, τέλος δὲ μετετράπησαν οἱ λέθητες αὐτοῦ ἵνα καταναλίσκουν πετρέλαιον.

"Ἡ ἐπιθατηγός ναυτιλία μας ἀπέκτησεν ἐναὶ σκάφος, ικανὸν εὐπροσώπως νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν συγκοινωνιακάς τῆς χώρας ἀνάγκας. Θὰ δρομολογηθῇ εἰς τὴν γραμμὴν Αἴγυπτου — Πειραιῶς — Μασσαλίας, δο πώς είναι θέσαιον, θὰ συγκεντρώσῃ ικανοποιητικὴν ἐργασίαν, λόγω τῶν ἀφθόνων παρεχομένων εἰς τὸν ἐπιθατηγόν ἀνέσεων καὶ τῆς χωρητικότητος τοῦ σκάφους.

Διὰ τοῦ δρομολογίου τῆς «Κορινθίας» διολοκήρουται σχεδὸν τὸ δίκτυον τῶν Μεσογειακῶν μας γραμμῶν. "Ἄν σύν τῷ χρόνῳ τὸ ἔργον τῆς Κ. Δ. Α. Σ. ἀποθῇ καρποφόρον καὶ ἐπιτευχθῇ ἡ ἐκτέλεσις μιᾶς τακτικῆς μικτῆς γραμμῆς πρὸς τὴν Κωνσταντινούπολιν καὶ τὴν Κωνσταντζαν, πρέπει δημοσήποτε νὰ είμεθα εὐχαριστημένοι ἀπὸ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ ἔργου τῆς ἐπιθατηγοῦ ναυτιλίας μας. Σύν τῷ χρόνῳ ἐφόσον αἱ Μεσογειακαὶ γραμμαὶ ηθελον σταθεροποιηθῇ, θὰ ἀνανεώσωμεν καὶ τὸ δι' αὐτὰς πλωτὸν υλικόν.

Μὲ τὴν ἀρωγὴν τοῦ Κράτους, τὸ δόπιον πρέπει νὰ δημολογηθῇ ὅτι, παρ' ὅλας τὰς ἀλλας ἀμεσωτέρας ἀνάγκας του, ἀρωγὸν προήλθεν εἰς τὴν προστήριξιν τῆς ἐξυπηρετησίας δι' ἐτατικῶν πλοίων τῶν πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν μεταφορικῶν μας ἀναγκῶν, ἐλπίζεται μετά τινα ἔτη καὶ νεοναυπήγητα ἀκόμη σκάφη νὰ θῶμεν δρομο-

## Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,, (HELLENIC LINES LIMITED)

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἐλλάδος  
δι' AMBOYRION—POTTERDAM—AMBVERSAN καὶ τάναπαλιν.

'Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά δι' Ἀγγλίαν, Σκανδιναվίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου, Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθεταν φορτωτικῶν.

· Απευθυντέον: Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Εταιρίας

Μέγαρον Βάττη ΠΕΙΡΑΙΑ Τηλ. 44.005

Καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ελληνικούς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρίας

λογούμενα εἰς τάς πλέον προσδοφόρους γραμμάς ως λ. χ. τῆς Αιγύπτου.

Θά παρεῖλε καὶ τονίσωμεν καὶ πάλιν ιδιαιτέρως ποία ἡ πλουτοπαραγωγική σημασία διὰ τὸν τόπον μας ἀπὸ τὰς γραμμάς τοῦ ἔξωτερικοῦ. Αἱ στήλαι αὐταὶ ἐπανειλημένως εἰς τὸ παρελθόν, ἀγῶνα πραγματικὸν διεξάγουσα διὰ τὴν πόκνωσιν τοῦ δικτύου τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν καὶ διὰ τὴν ἐπανασύστασιν τῆς ὑπερωκεανίου, κατέδειξαν δι' ἀριθμῶν τὴν ἔξοχως πολύτιμον συμβολὴν τῆς εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀπασχολουμένης ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας μας διὰ τὴν τόνωσιν τοῦ συναλλαγματικοῦ μας ἀποθέματος, διὰ τὴν διεύρυνσιν τῶν ἐμποροθιμηχανικῶν μας σχέσεων πρὸς τὰς γειτονικάς χώρας καὶ διὰ τὴν ἔκυπρητοις τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως τῶν λιμένων Πειραιῶς καὶ Θεσσαλονίκης.

### Η σιταγορά καὶ τὰ «τράμπις»

Εἰς τὴν παγκόσμιον ναυλαγράφων πτωχῇ ὑπῆρξεν ἡ ἔργασία κατὰ τὰς τελευταίας ἔθδομάδας καὶ ίδιᾳ ἀπὸ τῆς 19ῆς μέχρι 28ῆς Ιουλίου. Ἀποδίδεται τοῦτο κυρίως εἰς τὴν συνεχιζόμενην ὑποχώρησιν τῶν τιμῶν τοῦ σίτου, αἱ δόποις κατῆλθον εἰς τὰ 3) 7½ κατὰ Ἀγγλικὸν ἐκατόλιτρον καὶ ἔφθασαν οὕτως εἰς τὰ ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἔχοντα νὰ σημειωθῶν κατώτατα ἐπίπεδα. Ἡ σπουδαιότερα αἵτια τὴν ὑποχώρησιν τῶν τιμῶν προέρχεται ἀπὸ τὰ διαθέσιμα πρὸς ἔξαγωγὴν σημαντικά περισσεύματα τῶν Ἕν. Πολιτειῶν καὶ τοῦ Καναδᾶ. Τοῦτο ἀυτὸ δύναται ἐπίσης νὰ λεχθῇ διὰ τὴν Ἀργεντινὴν καὶ τὴν Αὐστραλίαν. Λι δύο αὖται χώραι διαθέτουν ὅμοι ἔξαγωγικά περισσεύματα ἀνερχόμενα εἰς 19½ περίπου ἐκατομύρια κουδώτερες σίτου, ἥτοι κατά 10 περίπου ἐκατομύρια ἐπὶ πλέον τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ παρελθόντος ἔτους. Προβλέπεται ἔξι ἄλλου, ὅτι τόσον αἱ Ἕναμέναι Πολιτεῖαι, ὅσον καὶ ὁ Καναδᾶς, θὰ ἔχουν ἐφέτος ἀσυνήθως πλουσίαν ἐσοδείαν σίτου καὶ λοιπῶν δημητριακῶν καὶ ὅτι πλεισται ἐκ τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν ἀναμένουν καὶ αὐτάι συμφώνας πρὸς τὰς μέχρι τοῦδε ἐκτιμήσεις των — καλάς ἐσοδείας γεννημάτων. Αὐτὸν δέν ἀποθάνει ὅτι σημαντικαὶ διαθέσιμοι ποσότητες παραμένουν εἰσέτι ἀπώλητοι καὶ ὅτι αἱ ἔξαγωγοι δημητριακοὺς καρποὺς χώραι τοῦ Νοτίου ἡμισφαιρίου καταβάλλουν κάθε δυνατήν προστάθειαν διὰ τὴν τοποθέτησιν τῶν ἀστεμέτων των. Δικαιολογημένη ἔν τούτοις εἰνε καὶ ἡ ἐπιφυλακτικὴ τῶν ἀγοραστῶν οἵτινες πρὸ τῶν μεγάλων διαθεσίμων ἀστεμέτων, οὐδεμίαν ἀνάγκην σπουδῆς αἰσθάνονται διὰ τὴν κάλωψιν τῶν ἀναγκῶν των. Ὑπολογίζεται, πάντως, ὅτι, ὑπὸ τὰς παρούσας χαμηλάς τιμάς, αἱ κυβερνήσεις τῶν σπουδαιοτέρων ἔξαγωγικῶν χωρῶν θὰ ἔλθουν ἀργά ἢ γρήγορα εἰς θοιβθείαν τῆς παραγωγῆς των, διὰ τὰς προστάθεισιν ἀπὸ περαιτέρων ζημιάς.

Ἡ κατάστασις, πράγματι, εἰς τὰς ἔξαγωγικάς τοῦ σίτου χώρας ἀπέβη τόσον κρίσιμος, ὥστε ἐκλήθη ἐν Λονδίνῳ συνέδριον τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν, μὲ τὸν σκοπὸν νὰ προπαρασκευάσῃ τὴν σύγκλησιν παγκοσμίου διασκέψεως τοῦ σίτου, μὲ θέμα τὴν καθέρωσιν ἀποτελεσματικοῦ ἐλέγχου ἐπὶ τῆς παραγωγῆς. Πρὸ τῆς κρίσιμου ταύτης θέσεως καὶ τῆς γενικῆς πολιτικῆς ἀνεβαίσθητος, δὲν εἰνε καθόλου περίεργον, ὅτι οἱ φορτωταὶ ἀδρανοῦν πρὸς τὸ παρόν, οὐδεμίαν ἐκδηλωνούντες διάθεσιν διὰ φορτώσεις εἰς εὔρειαν κλίμακα. Καὶ αὐταὶ ἀκόμη αἱ ἀστραλίας φορτώσεις πρὸς τὴν Ἀπωλ. Ἀνατολήν διεκόπασαν καὶ καμία εἰσέτι δὲν ὑφίσταται πιθανότης προσεχοῦς ἢ ἀπώτερας οὐδιώδους μεταβολῆς. Δὲν πρέπει ἐπίσης ν' ἀναμένεται σημαντικὴ ζήτησις καὶ ἀπὸ τὴν Εὐρώπην, λόγω τῶν προβλέψεων ἱκανοποιητικῆς ἐσοδείας. Ἐπειδὴ δέν ἡ ναυτιλία τῶν «τράμπις» ἔδειξε κυρίως τὴν ἀπασχόλησιν τῆς ἀπὸ τὴν ἔκαστοτε ἔκτασιν τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν γεννημάτων, αἱ προβλέψεις ἀξιολόγους θελτιώσεως τῆς ἔργασίας τῆς οὐδόλως μέχρι τῆς στιγμῆς φαίνονται νὰ εἰνε εύνοικαι.

### ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAM

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

Telegrams: «DIOSKUROI»  
Telephones: 56615-15166-11442  
Waterclerk 44858

20, Willemskade  
ROTTERDAM

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

Telegrams: «ERGON»  
Telephones: 11442-15166-56615  
Waterclerk 44858

20, Willemskade  
ROTTERDAM

**Ned. Expeditie en Controlebedrijf**  
**Expediteurs en Controleurs**

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

20, Willemskade  
ROTTERDAM

## ‘Η Ναυτιλία μας πρὸ καὶ μετὰ τὴν 4ην Αύγουστου

### Μία χαρακτηριστική σύγκρισις

1935

1939

ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ: Τὸ αἰώνιον πρόβλημα τῆς κοινωνικῆς διαταραχῆς, τῶν ἀπεργῶν καὶ τὸ θέμα τῆς ἀδιαλείπτου Κρατικῆς ἀπωλήσεως.

ΤΟ ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΟΝ εἴνετον ἐπὶ τέλους τὴν ἐνδεδειγμένην λύσιν του. Συνεστήθη ἡ Κ. Δ. Α. Σ. Ρυθμός ἀποκατεστάθη εἰς τὰς θαλασσίας συγγονινών μας. Ἐτέθησαν αἱ βάσεις τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ.

ΥΠΕΡΩΚΕΑΝΙΟΣ: Χάρις εἰς τὴν ἀπόδημα τῶν Κυβερνήσεων τοῦ παρελθόντος ἡ μοναδικὴ γραμμὴ μας, ὁ συνεκτικὸς κρίσιος μὲ τὸν Ἑλληνισμὸν τῆς Ἀμερικῆς εἰδεπότι. Τὸ Κράτος ἡγόνησε εἰδὲν ἐπιληρούμενον διαγαπά πόθον τον. Διακόποι περίπου ναυτεργάτας εἰσένησαν μόνιμον ἔργασίαν. Η Ἐθνικὴ Ἀπομονία πειλήθη. Τὸ «Βύρων» καὶ τὸ «Πατρὶς ΙΙ», τὰ μόνα ἐπιβατηγά σκάφη μας, ἀξιαὶ τοῦ προσιδίου, ἐπαλήθησαν, ἔτοντάδες ναυτικῶν μας εὑρέθησαν ἄναπτύσσεται.

ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑ: Στάσεις, ἀπεργίαι, ἐπεμβάσεις ξένων ἀστυνομικῶν ἀρχῶν ἐπὶ τῶν φορτηγῶν μας. Ἡ ἐμπιστοσύνη τῶν φορτωτῶν διὰ τὴν ἀσφαλή μεταφοράν τῶν φορτίων ἡρχισε πλονιζόμενη. Τὰ πηγόματα τοῦ κομμονισμοῦ καὶ τῆς ἀσυνδοσίας ἐπετέλουν τὸ καταστρεπτικὸν τὸν ἔργον. Ἡ ἀνάρχια ἐπερχόται ἐπὶ τῶν πλοίων. Αἱ φενδασθενείς πλεξεῖσαν τὰ «Clubs» εἰς τὴν ψυχωσιν τῶν ἀσφαλίστρων. Οὐλίγον ἀκόμη καὶ «σοβιέτε» ἐπὶ τῶν πλοίων θά ἐγκαθιδύνοτο.

Καμία, οὐδὲ ἡ πλέον σκιώδην μέμνηνα διὰ τὰ μεγάλα ναυτιλιακὰ προβλήματα. Ὑποσχέσεις πλοίων τοῦ φορτηγοῦ πλοίου θὰ πρέψουν σημαντικὴ τῶν ἐπιβαρύνσεων τοῦ φορτηγοῦ πλοίου θὰ πρέψῃ. Ἡ πάστις τῆς σημαντικῆς ἐνηψυχούται. Τοιάκοντα καὶ πλέον νεοναυτήγια σκάφη θὰ συγκαταλέγῃ η Ναυτιλία μας μετὰ ἐξάμηνον εἰς τὴν δύναμιν της.

“Οταν εἰς τὰς μακρυνάς θαλάσσασα εἰς τὰ ἀκρότατα σημεῖα τῆς ‘Υδρογείου, ὅπου θὰ ταξιδεύων τὰ ὠκεανοπόρα φορτηγά μας, ἀνατείλῃ ἡ 4η Αύγουστου χαρμόδουνοι συριγμοί θὰ τὴν ζητήματα τῆς τό ἐν μετά τὸ ἄλλο λαμβάνουν τὴν ἐμπρέπονταν λύσιν των, ἀπὸ τὴν διοικούνταν ἐλάφρωνις πλεξεῖσαν ψηφιδώματα. Ὑποσχέσεις πλοίων τοῦ φορτηγοῦ πλοίου θὰ πρέψουν σημαντικὴ τῶν ἐπιβαρύνσεων τοῦ φορτηγοῦ πλοίου θὰ πρέψῃ. Ἡ πάστις τῆς σημαντικῆς ἐνηψυχούται. Τοιάκοντα καὶ πλέον νεοναυτήγια σκάφη θὰ συγκαταλέγῃ η Ναυτιλία μας μετὰ ἐξάμηνον εἰς τὴν δύναμιν της.

“Οταν εἰς τὰς μακρυνάς θαλάσσασα εἰς τὰ ἀκρότατα σημεῖα τῆς ‘Υδρογείου, ὅπου θὰ ταξιδεύων τὰ ὠκεανοπόρα φορτηγά μας, ἀνατείλῃ ἡ 4η Αύγουστου χαρμόδουνοι συριγμοί θὰ τὴν ζητήματα τῆς τό ἐν μετά τὸ ἄλλο λαμβάνουν τὴν ἐμπρέπονταν λύσιν των, ἀπὸ τὴν διοικούνταν ἐλάφρωνις πλεξεῖσαν ψηφιδώματα. Ὑποσχέσεις πλοίων τοῦ φορτηγοῦ πλοίου θὰ πρέψουν σημαντικὴ τῶν ἐπιβαρύνσεων τοῦ φορτηγοῦ πλοίου θὰ πρέψῃ. Ἡ πάστις τῆς σημαντικῆς ἐνηψυχούται. Τοιάκοντα καὶ πλέον νεοναυτήγια σκάφη θὰ συγκαταλέγῃ η Ναυτιλία μας μετὰ ἐξάμηνον εἰς τὴν δύναμιν της.

**JOHS FRITZEN & SOHN**

VORM

**W. KUNSTMANN**  
STETTIN AND SWINEMÜNDE  
ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩΝ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ-Swinemünde

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

«Fritzen, Stettin»  
«Fritzen, Swinemünde»

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:  
Stettin 244 84/85 —

AT EMDEN: JOHS FRITZEN & SOHN  
VORM  
LEXZAU, SCHARBAU & CO.

KΩΔΙΚΕΣ

Scott's 1906, 1885  
Watkins and Appendix,  
Seedienst, Boe, The New Boe

Swinemünde 2036

## NOMIKA ZHTHMATA

### 'Η άποζημίωσις τοῦ πληρώματος κατὰ τὴν πώλησιν τοῦ πλοίου

#### ΤΟῦ κ. Λ. ΔΕΛΗΔΗΜΗΤΡΗ

Ποία ἡ ύποχρέωσις τοῦ πλοιοκτήτου πρὸς ἀποζημίωσιν τοῦ ἀπολυμένου πληρώματος ἔνεκεν πωλήσεως τοῦ πλοίου εἰς ἀλλοδαπούς; Ἀποχολήθησαν πολλάκις ἐπὶ τοῦ θέματος αὐτοῦ τὰ δικαστήρια μας, ἀντιφατικάς δημως ἔξεδωκαν ἀποφάσεις. Αἱ προξενικαὶ ἀρχαὶ εἰς διαφόρους ἔνους λιμένας ὡς καὶ αἱ λιμενικαὶ τοιαῦται, οὐ μὴν ἀλλὰ καὶ τὸ ἀρμόδιον Ὑφυπουργεῖον πλειστάκις εὑρέθησαν πρὸ διλήμματος, ἵνα ἀποφαθῶν σαφῶς καὶ κατηγορηματικῶς ποιᾶι αἱ ύποχρέωσεις τῶν πλοιοκτητῶν ἐν τῇ συγκεκριμένῃ ταύτῃ περιπτώσει.

Εἶναι ἀλληλές, ὅτι ὁ Ἐμπορικὸς Νόμος οὐδόλως ποιεῖ ρητὴν μείσαν, πλὴν, πάτες οἱ ἔνδιαφέρομενοι ἐπειράθησαν νὰ θεμελιώσουν τὰς ἀξίωσεις τῶν ἀναλόγων τῶν συμφερόντων των, οἱ μὲν εἰς τὸ δῆμον 348, οἱ δὲ εἰς τὸ δῆμον 361 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου. Καὶ τοῦτο διότι τὸ μὲν δῆμον 348 ὅριζε ὅτι «Ἐάν δὲ πλοῦς διεκόπη ἔξι αἰτίας τοῦ πλοιοκτήτου, τοῦ πλοιάρχου ἢ τοῦ ναυλωτοῦ.... οἱ ἀπολυμένοι ναυταὶ λαμβάνουσιν, ἐάν η διακοπὴ ἐπῆλθε πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου ἐκ τῆς ἀφετηρίας του, ἐνός μηνὸς μισθόν, μετά δὲ τὴν ἔναρξην τούτου δικαιοῦνται τὸν συμφωνηθέντα μισθὸν μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἀπολύσεως των καὶ ἐπὶ πλέον λόγω ἀποζημίωσεως τὸ ἡμίσιο τῶν μισθῶν των διὰ τὸ ὑπόλοιπον τῆς ὑποθετικῆς διαρκείας τοῦ πλοῦ, τὸν διότον προετίθετο νὰ ἐκτελέσῃ τὸ πλοίον».

Τὸ δὲ δῆμον 361 ἀναφέρει ρητῶς ὅτι: «Ο πλοιαρχὸς δύναται πάντοτε νὰ ἀπολύσῃ τὸν ναύτην πρὸ τῆς ἡμέρας τῆς μισθώσεως χωρὶς νὰ ὑποχρεούται νὰ ἀποδεῖξῃ, ὅτι ὁ ναύτης ἔγενετο ὑπατιος.... πταίσματος.....» πλὴν ἐν περιπτώσει, καθ' ἣν ὁ πλοιαρχὸς ἀπολύσῃ τὸν ναύτην ἄνευ δεδικαιολογημένης αἰτίας, ἐκτὸς τῆς πληρωμῆς τῶν μισθῶν του μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς ἀπολύσεως, δικαιοῦνται οὗτοι ἐπὶ πλέον τὴν ἔξην ἀποζημίωσιν, κατὰ διάκρισιν χρόνου, λιμένος ναυτολογίας καὶ λιμένος ἀπολύσεως του ἡτοι:

α') 'Ἐάν η ἀπόλυσί του λάθη χώραν ἐν τῷ λιμένι ἔναυτολογήθη καὶ πρὸ τοῦ ἀπόπλου τοῦ πλοίου η ἀποζημίωσις αὐτοῦ εἶναι ἴση μὲν ἐνός μηνὸς μισθόν.

β') 'Ἐάν η ἀπόλυσί του λάθη χώραν ἐν τῷ λιμένι ἔναυτον Κράτους διάφορον τοῦ τῆς ναυτολογήσεως του, η ἀποζημίωσις του εἶναι ἴση μὲ τὸν μισθὸν τεσσαράκοντα ἡμερῶν.

γ') 'Ἐάν η ἀπόλυσί της ἀπῆλθεν εἰς ἄλλα παράλια τῆς Εὐρώπης η εἰς παράλια τῆς Ἀσίας η τῆς Ἀφρικῆς, θρεχόμενα ὑπὸ τῆς Μεσογείου, τοῦ Εὐξείνου, τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ η τῆς Ἐρυθρᾶς, η ἀποζημίωσις εἶναι ἴση μὲ τὸν μισθὸν δύο μηνῶν. Καὶ

δ') 'Ἐάν η ἀπόλυσί του ναύτου λάθη χώραν εἰς οἰονδήποτε ἄλλον λιμένα ἐκτὸς τῶν ὅνων περιοριστικῶν ἀναφερομένων, δικαιοῦνται ἀποζημίωσεως τεσσάρων μηνῶν.

Ἐκ τῆς παραθολῆς τῶν δύο ὡς ἄνω ἀρθρῶν ἀντιλαμβάνεται πᾶς τις τὴν διαφορὰν ἀποζημίωσεως καὶ ἔντεῦθεν τὸ δεδικαιολογημένον τῆς σοσθαρᾶς καὶ ὥσαικῆς διαμφισθήσεως μεταξὺ τῶν διδιταμένων μερῶν περὶ τοῦ ἐφαρμοστέου ἐκ τῶν δύο ὄνων ἀρθρῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου, ἀτινα ἐν τῇ γενικῇ αὐτῶν ἔννοιᾳ διαλαμβάνουν σαφῶς ἀπόλυσιν τοῦ ναύτου καὶ περίπτωσιν ἀποζημίωσεως.

Οὕτω λόγω τῆς οὐσιώδους ὡς πρὸς τὴν ἀποζημίωσιν διαφορᾶς, ὑπεστρίχθη, ὅτι καὶ ἡ πώλησις τοῦ πλοίου καὶ η ἐκ ταύτης ἀπόλυσις τοῦ πληρώματος ἀποτελεῖ ἀπόλυσιν «ἄνευ δεδικαιολογημένης αἰτίας» καὶ συνεπῶς δὲ ναύτης δικαιοῦνται τῆς ἐκ τοῦ ἀρθρου 361 ἀποζημίωσεως κατὰ τὰς διακρίσεις τούτου καὶ οὐχὶ τῆς τοῦ 348 τοιούτου.

Τὴν τοιαύτην ἐκδοχὴν ἡσπάσθησαν ἀτυχῶς, δλῶς ἐσφαλμένως πλεῖσται ἀποφάσεις τῶν δικαστηρίων ίδια Προεδρικῶν καὶ ἔντεῦθεν τὸ δημιουργηθὲν χάσμα μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων μερῶν, τὸ ψυστάμενον καὶ μέχρι σήμερον, καθόσον ὑπῆρχαν καὶ οἱ ὑποστηρικταὶ τῆς ἀπιθέτου ἐκδοχῆς, ἣν ἀπεδέχθησαν ίδιως προσφάτως ἀλλαὶ ἀποφάσεις ἀντιφατικαὶ, αἰτίνες ἐσκέφθησαν ὅτι η ἔκουσία πώλησις τοῦ πλοίου δὲν ἀποτελεῖ ἀδικαιολόγητον ἀπόλυσιν τοῦ πληρώματος.

Οἱ λόγοι, οἵτινες συνηγοροῦν ὑπὲρ τῆς δευτέρας ἐκδοχῆς καὶ ἔντεῦθεν μὴ ἐφαρμογῆς τοῦ δῆμου 361 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου εἶναι οἱ κάτωθι:

Α') Διότι τὸ δῆμον 361 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου ἔθεστο ὑπὸ τοῦ Νομοθέτου, ἵνα διέπῃ ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον τὰς σχέσεις τοῦ πλοιάρχου, ὡς κυβερνήτου τοῦ πλοίου, καὶ τοῦ πληρώματος. Τοῦτο ἐσκέφθη ὅ νομοθέτης πρὸς παρεμπόδισιν τῶν αὐθαιρεσιῶν τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος κατὰ τοῦ πλοιάρχου καὶ δὴ εἰς στιγμάς κρισίμους πρὸς σωτήριαν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου. «Ἐνεκεν τοῦ λόγου τούτου ἔδθη παρ' αὐτοῦ τῷ πλοιάρχῳ ἀπόλυτον καὶ ἀποκλειστικὸν δικαίωμα, δικαίωμα δύναται τις εἰπεῖν δικτατορικὸν, δημοσίας ὁπως ἀποκλειστικὸν δικαίωμα τοῦ πλοιάρχου, καὶ αὐτὴ ταύτη τῆς συναντέσεως τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ ἔστω καὶ ὃν οὔτος εύρισκεται ἐν τῷ αὐτῷ τόπῳ, οἰνοδήποτε στιγμήν ὅπου λόγω τοῦ πληρώματος καὶ εἰς οἰανδήποτε στιγμήν ὅπου λόγω τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ πλοιάρχου τοῦ πλοίου δύναται οὗτος νὰ ἀντικαταστήσῃ.

Τὸ τοιοῦτο δικαίωμα καὶ ἡ ἀπόλυτος αὐτὴ ἔξουσία παρεσχέθη τῷ πλοιάρχῳ διὰ τὴν διατήρησιν τῆς πειθαρχίας τοῦ πληρώματος ἐν τῷ πλοίῳ, διὰ τὴν ἀκριβῆ τήρησιν καὶ ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων τοῦ πληρώματος ἐν αὐτῷ, διὰ τὴν ἀσφάλειαν αὐτῆς ταύτης τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, διὰ τὴν παγίωσιν τῆς ἐμπιστούσης τῶν ναυλωτῶν, διὰ τὸν σεβασμὸν, τὸν διότον ὄφελον τὸ πλήρωμα εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοιού, διὰ τὸ συμφέρον ἐν γένει τῆς Ναυτιλίας καὶ τέλος διὰ τὴν ἀξιοπρέπειαν καὶ τὸ γόνητρον αὐτῆς ταύτης τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας. Ἐκ τῶν ἐνδιεικτικῶν καὶ κυρίως μηνιονευμένων τούτων λόγων συνάγεται σαφῶς καὶ ἀνενδοιαστώς, ὅτι ὁ Νομοθέτης ήθελησε τὴν ἐν τῷ πλοίῳ διαθισθεῖσαν οἰκογένειαν, ἢτοι τὸ πλήρωμα, ήθικήν, τιμίαν, ἐργατικήν καὶ πειθαρχημένην.

Κατ' ἀκολουθίαν, ἔαν τις τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ὑποπέσῃ εἰς θαρρὸν πταῖσμα ἢ ἐκ χαρακτήρος ἔχει τοιαῦτα ἐλαττώματα, ἀτινα εἰνε ἀδύνατον νὰ ἀποτραποῦν διὰ τῶν νουθεσιῶν τοῦ πλοιάρχου, καὶ τοιαῦτα, ὅστε νὰ δύνανται νὰ συνεπιφέρουν τὸν κλονισμὸν τῆς πειθαρχίας εἰς τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα, ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη καὶ μόνον δὲ πλοιάρχος ἀπαλλάσσεται οἰασθῆται ἀποζημίωσεως, ὡς συντρέχοντος δικαιολογημένου λόγου ἀπολύσεως. Εἰρήσθω δῆμας ἐν παρόδῳ ὅτι, καὶ κατὰ τὴν περιπτώσειν ταύτην τὸ ζῆτημα εἰνε πραγματικόν, χρήζει δὲ ἀποδείξεως. Διὰ δὲ τὸ δικαιολογημένον καὶ ἐξ εὐλόγου καὶ δικαιοίας αἰτίας, ἡ ἀδικαιολόγητον τῆς ἀπολύσεως τοῦ ναύτου, ἐπαφίεται πάντοτε η σοθαρότης τῶν λόγων ἢ τὸν ἐλαττώματος τοῦ ναύτου εἰς τὴν ἀνεξέλεγκτον κρίσιν τοῦ Δικαστηρίου. Τοιούτους λόγους δύναμαι νὰ ἀναφέρω ἐνδιεικτικῶν τούς ἔξης: α') δι' ἀποδείγμην ἀνικανότητα τοῦ ναύτου περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν καθηκόντων του ἢ δι' ὀλιγωρίαν ἢ ἀμέλειαν περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς ὑπηρεσίας του, β') διὰ τὸ μέθυσον τοῦ χαρακτήρος του, γ') διὰ τὸ φίλερη τούτου ἢ δι' ὑπηρλίαν αὐτοῦ, δ') διὰ παρακίνησιν τοῦ ἄλλου πληρώματος εἰς πράξεις ἀντιθετικούς πρὸς τὸν Νόμον καὶ τὰ κρατοῦντα ἐν τοῖς πλοιοῖς θήμη καὶ θέμα, ε') δι' ἔλλειψιν πειθαρχίας καὶ σεβασμοῦ πρὸς τὸ πρόσωπον τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοιού, στ') δι' ἀρνησιν ἐκτελέσεως ὑπηρεσίας καὶ τέλος ζ') δι' οἰασθῆται ἐν γένει ἐτέραν πρᾶξιν αὐτοῦ ἀδιόμεμπτον καὶ ἀνήθικον.

Ἐξ ἀντιθέτου ὁ Νομοθέτης πρὸς περιορισμὸν τῶν τυχὸν αὐθαιρεσιῶν ἢ καταχρήσεως τῆς ἔξουσίας τοῦ πλοιάρχου ἔθεστο πάντας ἐν τῷ δῆμῳ 361 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου διοικούμενας κυρώσεις ἀποζημίωσεως κατὰ τὰς δι' αὐτοῦ διακρίσεις ἐν περιπτώσει, καθ' ἣν δὲν συντρέχει σοθαρά καὶ δικαιολογημένη αἰτία ἀπολύσεως τοῦ ναύτου.

Β') Διότι κατὰ τὸ γράμμα τοῦ Νόμου καὶ τὸ πνεῦμα τοῦ Νομοθέτου ἡ ἀδικαιολόγητη αἰτία ἀπολύσεως τοῦ ναύτου ἀναφέρεται πάντοτε ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὸ πρόσωπον αὐτοῦ τοῦ ναύτου καὶ οὐδέποτε εἰς τὸ πλοιάρχου ἢ πλοιοκτήτου, τούτοτε τὴν αἰτίαν τῆς ἀπολύσεως του νὰ προκαλῇ, οὕτως εἰπεῖν, αὐτὸς οὗτος ὁ ναύτης, δοτὶς λόγω σοθαροῦ παραπτώματος παρέχει τὸ δικαίωμα τῆς δικαιολογημένης ἀπολύσεως τοῦ πλοιού τοῦ πλοιάρχου διανεύσεις ἀποζημίωσεως, τὸν πρόσωπον τοῦ ναύτου κατατάλει τὸ δικαίωμα τοῦ πλοιάρχου νὰ προσθῇ εἰς τὴν ἀδικαιολόγητον ἀπόλυσιν, ἀνευ τῆς νομίμου ὡς ἄνω ἀποζημίωσεως του.

#### Ἐφαρμογὴ τοῦ δῆμου 348 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου

Εἶναι ἀληθές, ὅτι καὶ τὸ δῆμον τοῦτο, ὡς καὶ τὸ δῆμον 361 τοῦ Ἐμπορικοῦ Νόμου οὐδόλως ἀναφέρει ρητῶς τὴν πειθαρχίαν πωλήσεως τοῦ πλοιού εἰς ἀλλοδαπούς καὶ τὴν ἐκ ταύτης ἀλ-

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Steamship Agents

D. J. PAPADIMITRIOU

(Directors D. J. PAPADIMITRIOU-JOHN D. PAPADIMITRIOU)

PORT-SAID

Brokers for Chartering

Established 1892

SUEZ

Teleg: DIORYX

Telephone: 2174

Forwarding Agents







'Αργεντίνη

Τὸ ἔξαμπνον τοῦ Πλέιτ

Η ναυτιλιακή κίνησης τῶν λιμένων τῆς Αργεντινῆς πατά τὸ α' διημέρου τοῦ τρέχους. Έποιησε 1355 σκάφη συνολικής χωρητικότητος 5.016 238 τόννων νέτ και ἡτο μεγαλύτερα τῆς ἀντιστοίχου περιουσινῆς πατά 184 πλοῖα και 539.511 τόννων νέτ. Τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ταύτην κίνησιν πατέχει, ὡς πάντοτε, ἡ Βρετανικὴ σημαία μὲ 571 πλοῖα, 1.613.402 τόννων νέτ και μὲ αὐξησιν ἔναντι τοῦ α' διημέρου π. δ. πατά 34 πλοῖα και 69.945 τ. νέτ. Αντέροι ήλθεν ἡ Γερμανικὴ σημαία μὲ 98 σκάφη, 473.946 τόννων, ἀλλὰ μὲ μείωσην, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου περιουσινοῦ ἔξαρμάνου, πατά 51 πλοῖα και 134.051 τ. νέτ, τοίτη δὲ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία (ἐνῷ πέρισσοι ἡτο ἐδόμη) μὲ 138 σκάφη, 387.302 τόννων και μὲ αὐξησιν πατά 63 πλοῖα και 182.273 τ. νέτ. Η Ἱταλικὴ σημαία ἤλθε τετάρτη μὲ 49 σκάφη, 330.827 τόννων και μὲ αὐξησιν πατά 6 πλοῖα και 20.564 τ. νέτ. Αἱ νήσοιται σημαία παρουσίασαν ἀσύμμαντους αὐξεμείσεσι, πλὴν τῆς Ισπανικῆς, ἡ ὥποια ἐσημειώθη μὲ 17 σκάφη, 50.476 τ. νέτ, ἔναντι πατέντων τοῦ α' διημέρου π. δ. Έποιησε.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐξ Ἀργεινής φροτώσεις γεννημάτων ἀνήλθον αὗται κατά τὸ ὑπό ἀνάσκοπον ἔξαμηνον εἰς 5.186.552 τόννους, ἔναντι 3.009.664 τ. τοῦ α' βιβλίου π. ἡ. κατενέμοντο δὲ κατ' εἶδος, ως ἐξῆς:

	α' Σύνοντος 1939	α' Σύμπλοκον 1938
Σίτος .....	2.343.410	τ. ξέναντι 1.281.925 τ.
Αραβόσιτος .....	1.624.048	» » 540.798 »
Λινόσπορος .....	799.308	» » 698.472 »
Βρώμη .....	165.236	» » 283.280 »
Σίκαλις .....	70.575	» » 2.156 »
Κριθή .....	183.975	» » 200.033 »
		2.000.000

Ιταλία

'Η ἀλιευτικὴ βιομηχανία

Από τὰ συγκεντρωθέντα μέχρι τοῦδε στατιστικά δεδομένα προκύπτει ότι κατά τὴν διενεργηθείσαν απογραφὴν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1937 ἡ ἀλευτικὴ διοικησία τῆς Ἰταλίας διέθετε 34.548 σκάφη, ἐκ τῶν ὅποιων 105 ἦσαν ἀτμοσίνητα, 126 βενζινοκίνητα, 108 ιστιοφόρα μετά κινητήρος, 992 ιστιοφόρα μετά βοηθητικού κινητήρος, 1328 ιστιοφόρα καὶ 31.879 ἀδάτια σλ. Εἰς τὴν ἀλείαν ἀπασχολοῦνται 79.574 ἄτομα, ἐκ τῶν ὅποιων 27.300 ἦσαν ἄνδρες καταστρώματος καὶ προσωπικού μηχανῆς, 27.300 μόνιμοι ἄλλεις, 16.590 προσωρινοί ἄλλεις καὶ 8939 ἦσαν μέλη τῆς οἰκογενείας ἀλείων καὶ εἰονᾶστον ἐπικουροιῶν.

— Είς μίαν ἔχθεσιν ἀποβλήθεισαν τελευταῖς ἀναφέρονται αἱ ὄ-  
πηροσία, τὰς δούις παρέσχον τὰ ἀλευτικὰ κατά τὴν κατάληψιν τῆς  
Ἀλβανίας. Μετέσχον τῆς ἐκστρατείας ἑκατὸν μονάδες τῆς πρώτης Ι-  
ταλικῆς ναυτικῆς μοίρας, μεταξὺ τῶν δούιν καὶ 33 πετρελαιοκίνητα ἀ-  
λευτικά. Καθ' ὃν χρόνον τὰ πολεμικὰ σκάφη ἔζετέλουν στρατιωτικῆς  
φύσεως ἐπιχειρήσεις καὶ ἐνεργείας, τὰ ἀλιευτικὰ κατέληνσαν εἰς τὰς  
ὑπὸ τῶν πολεμιζόν προηγουμένων καταληφθείσας βάσεις καὶ μετέσχον  
εἰς ἐνδρείαν κλίμακα καὶ μετ' ἐπιτυχίας εἰς τὰς πρότις ἀποβάσεις τῶν  
στρατιωτικῶν.

## Μεγ. Βρεταννία

Αι πρὸς τὴν γαυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Τὴν 19ην Ιουνίου διεξήχθη εἰς τὴν Βούλην τῶν Κοινοτήτων ἡ εἰς δευτέραν ἀνάγνωσιν συζήτησις καὶ ψήφισις τοῦ νομοσχεδίου περὶ παροχῆς τῆς κρατικῆς βοηθείας εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν καὶ τὴν ναυπηγίαν διοικουμανίαν. Ὁ μῶλως σχετικῶς ὁ ἐπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου ζ. «Ολιβέρος Στάνλεϋ» ἐτόνισεν, ὅτι τὸ νομοσχέδιον ἐστηρίζει ἐπὶ τὸν ίδιον γραμματικόν, ὅπως καὶ τὸ τοῦ 1934, μὲ τὴν διαφοράν, ὅτι ἐνῷ εἰς τὸ παλαιὸν νομοσχέδιον ἐτίθετο μόνον ἡγέτημα οἰκονομικῆς πορὸς τὴν ναυτιλίαν ἀφωγῆσι, εἰς τὸ νέον ἀντιμετωπίζεται τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα τῆς γόρας ὑπὸ τὸ πρόσιμα ἀπειγούμενον ἐθνικῆς ἀνάγκης. Δὲν πρόκειται — ἐτόνισεν δ. ζ. Στάνλεϋ — νὰ ισχυροποιηθῇ ἡ ναυτικὴ βιομηχανία διὰ τὴν περιόδου τῆς εἰσήγησης, ἀλλὰ διότι ἀποτελεῖ αὕτη ἡ συτικὴ ἀνάγκη εἰς τὴν περίστωσιν πολεμίου.

Σήμερον ή 'Αγγλική ναυτιλία, προσέθηκεν ό.χ. Στάνλεϋ, αντιμετωπίζει σοβαρωτάτας δυσχερείας, λαμβανομένου δ' ύπ' όψιν, ότι από τού παγκοσμίου πολέμου και έντευθεν ή 'Ιαπωνία έτριπλασίας τήν χωροποκτητή της, ή 'Ιταλία σχεδὸν τήν έτριπλασίας και δ' εμπορικός στόλος της Γερμανίας, ώστις μὲ τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου ήτο ανέπαυστος, ανέκτησεν ήδη τὴν προπολεμική τού θέσιν, καθηκόν έχει και ή 'Αγγλική κυβερνησία νῦ ένισχυσή τὴν ναυτικήν της βιομηχανίαν, ἔναντι τῶν ἐπιχορηγούμενόν και ἀνταγωνιζομένον αὐτῆς ξένων ναυτιλιῶν. Τὸ νομοσχέδιον στοιχεῖται ἐπὶ τῶν γνωστῶν ἐφοπλιστικῶν αἰτημάτων και περιέχει πέντε

συγκεκριμένα κεφάλαια, άναφερόμενα εἰς τὴν ἐνίσχεσιν τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας.

Διὰ τὴν κατηγορίαν τῶν «τράμπτε», ἀντὶ τῶν 2 ἑκατομμυρίων λιρῶν, τοῦ 1934, θὰ φθάσουν αἱ νέαι ἐπιχορηγήσεις εἰς 2.7 % ἑκατομμύρια λιρῶν. Ἡ αὐξῆσης αὕτη δικαιολογεῖται ἀπὸ τὰς ἐπάκτους δαπάνας, αἵτινες ἐπεβλήθησαν εἰς τὴν βιομηχανίαν ἀπὸ τὸν 1934 καὶ ἔντευθεν. Ἐξόδη, ὅπει  
ἡ κυριεύουσα ἀφορή ἔπειτε νὰ δοθῇ διὰ μακράν περίοδον, ὥστε ἡ ναυτικὴ βιομηχανία νὰ ἔχεινη τὰς δυνατότητας διὰ τὴν ἀναδιοργάνωσιν αὐτῆς καὶ τὴν ἔξαρσίαν εὐνότερας καὶ πλέον στενήσις συνεργασίας μεταξὺ τῶν ἐποπλιστῶν της. Περαιτέρω ὁ κ. Στάλενεψ καθώφισε τὰς προσέσεις, ὅποιας δὲ τὰς ὀποίας θὰ παρέχονται ἡ ἐπιχορηγήσεις καὶ ἐτόπος τὴν ἀνάγκην, διότι εἰς ἔκστος ἐποπλιστής συνεργάζεται μετά τῶν συναδέλφων του, διὰ νὰ δραγμωθῇ ἡ ναυτιλία ἐπὶ ὑγιῶν βιασεων, ἄλλα καὶ διὰ νὰ καταστοῦν αὐτοὶ οὗτοὶ οἱ ἐποπλισταὶ ίκανοι, εἰς τὸ τέλος τῆς περιόδου τῶν ἐπιχορηγήσεων, νὰ διατηρησούν τὰς ἐπιχειρήσεις των στηγίζομενοι ἐπὶ τούτῳ τῶν ιδίων των δύναμεων. Βεβαίως, κάθε «σχέδιον» διεθνοῦς συνεργασίας δὲν πρέπει νὰ ἐφαρμοσθῇ ἀναλόγως τῆς Βρετανίκης ναυτιλίας. Οφειλούν καὶ αἱ ναυτιλίαι τῶν ἄλλων χωρῶν νὰ ἐπεβληθοῦν εἰς θυσίας, διότι καὶ ἡ Ἀγγλικὴ Κανένα, συνεπώς, «σχέδιον» διεθνοῦς συνεργασίας η διεθνοποίησεως τῆς ναυτιλίας δὲν θὰ ἐπεβληθῇ εἰς τηνάκην βιομηχανίαν τῆς Μεγάλης Βρετανίας εἰς βάρος τῶν αἰτιερῶν της.

«Ανεφόδηθ ούτι συνεχείαί ὁ π. Στάνλεϊ εἰς τὸ δεύτερον μέρος τοῦ νομοσχεδίου, τὸ σχετικὸν μὲ τὴν παροχὴν ναυπηγικῶν δανείων. Οὐ παλαιότερος νόμος τοῦ 1934 ἐβασίζετο ἐπὶ «οχεδίου διαλύσεων - ναυπηγίσεων», ἐνώπιον τοῦ παρόν νομοσχεδίου τίθεται ἡ θάσις τῶν ναυπηγίων ἀνεψιδεύτηκες διαλύσεος. Αἱ συνθῆκαι σύμφερον εἶνε ἐντελῆς διάφοροι. «Ἐχοντεῖς ὑπὲρ» ὅπουν - ἐξηκολούθησεν ὁ «Ἄγγελος ὑπουροῦς - τὴν πιθανήν ἔθνικην ἀνάγκην, εἴμενα ἐποχεσμένοι νὰ κατέχουμε ἀνά πάσαν στιγμὴν τὸν ἀνόστατον δυνατὸν ὄγκον χωρητικότητος. Ἐν τῷ μεταξύ, ἀπὸ τῆς 28ης Μαρτίου αἱ παραγγελίαι φορτηγῶν «τράμπες καὶ «ελάνερες» θὰ δικαιοῦνται τῆς παροχῆς μαζιδοποθέσμων πιστώσεων. «Οσον ἀφορᾶ τὸν τόκον τῶν δανείων τούτων, θὰ ὁρίζεται οὗτος ἀπὸ τὸ Θησαυροφυλάκιον, ἀναλόγως τῶν ἴνσταμένων συνθηκῶν κατὰ τὸν χρόνον τῆς συνάφειας των.

Τό τοίτον μέρος τοῦ νομοσχεδίου ἀναφέρεται εἰς τὰς ἀμοιβάς διὰ τὰς ναυπηγήσεις. Ή ναυπηγικὴ βιομηχανία — ἐτόνισεν ὁ κ. Στάνλεν — ελέγχει ἑποτῆς τελευταίως σοβαρωτάτην ἔκπτωσιν, τῆς όποιας τὰ ἀποτελέσματα θὰ ἴσσαν θύλαξε, διὰ τὴν οὐσονομίαν τῆς κώρων, ἀν δὲν ἐλλάσθαντο μέτρα ἀναχαίτιεών της. Πρὸς διατήρησιν ἀριθμούς τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας εἰς Ικανοποιητόν ἐπίπεδον παραγωγῆς καὶ πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ἀνεργίας, ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἀπεφάσισε τὴν παραγὴν εἰδίκων ἀμοιβῶν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν ἄμεσον παρ' αὐτῶν παραγγελίαν σκαφῶν. Ἐπὶ πέντε ἔτη θύν καταβάλλονται πρὸς τὸν σκαφὸν ἀπό των 500.000 λιρῶν ἑπτούσιον εἰς εἰδίκας ἀμοιβαῖς νέον κατασεύνων. Ἐν τῷ μεταξὺ ἀπὸ τῆς 28ης Μαρτίου, ὅτε τὸ πρῶτον ἀνηγγέλθησαν οἱ κυβερνητικαὶ ἀποφάσεις, μέχρι σήμερον, ἐποποθετήθησαν παραγγελίαι διὰ 37 φορτηγὰ γραμμῆς 210.000 τόννων γκρός καὶ δ' 110 «τράμτες» 495.000 τόννων γκρός. Διαπραγματεύσεις ἀφ' ἑτέρου διεξάγονται διὰ μᾶλις 300.000 τόννων γκρός «τράμτες» σκαφῶν, εἰς τρόπον ὃστε ἀποτελεσμα τῆς κρατικῆς διὰ τὰς ναυπηγήσεις ἀφογῆς θὰ είνει ἡ παροχὴ ἔργωνσαίς εἰς τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν διὰ σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.000.000 τόννων γκρός.

Ανερέθουσα ήταν συνεχείς δόξα. Στάνλεϊ είς τὴν θέσιν τῶν φορτηγῶν γραμμῆς, ήτης ὑπῆρξε πατέρα τὴν τελευταίαν διετίαν ἐντελῶς διάφορος ἔκεινης τῶν «τράμπτες». Ή κατηγορία τῶν «τράμπτες» ὑπέφερε, λόγῳ τοῦ γενικοῦ περιορισμοῦ τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, ἐνδο διάφορα ήσαν τὰ ἀποτελέσματα διὰ τὰ φορτηγά «ελάνερζ». Έταιρία τινὲς τακτικῶν γραμμῶν ἐπέτυχον νὰ διατήρησον καὶ ἐπεκτείνουν τὰς ὑπηρεσίας των, ἐνῷ ἄλλα τὰς διετήρησαν μετά κάποιον. Προσεκμένουν περὶ τῶν «ελάνερζων» μιᾶς διοικήσεων ἐντοπίζονται εἰς δύσμενους περιπτώσεις. «Ἄλλαι μὲν γραμμαὶ δὲν ἀντιμετωπίζουν συναγωνισμὸν ἐν τῷ συνόλῳ των καὶ ἄλλαι ἀντιμετωπίζουν συναγωνισμὸν πλοίοιν μὴ ἐπιχορηγούμενον, πρὸς τὰ δύοντα

**C. K. HANSEN**

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

# CODENHAGEN

Telegr. Adr.: HANSEN

είναι ίκανα ν' αντιπαραταχθούν έπιτυχως. 'Υπάρχουν δύο — έτοιςιν δ' ο. Στάνλεϋ — και μερικά γραμμάτια αιτίνες αντιμετωπίζουν τὸν ἐν τοῦ κρατικοῦ προστατευτικοῦ προεργάμενον συναγωνισμὸν καὶ αἱ όποιαι, μὴ δυνάμεναι ν' αντιδράσουν κατ' αὐτὸν, θὰ ὑπερεούντο νάποντο η βράδιον ν' ἀποχωρήσουν. 'Αρχιθέως τὸ νέον νομοσχέδιον προβλέπει, προεργάμενον περὶ τῶν «λάΐνερξ», τὴν σύστασιν «Ἐπιτροπῆς ἀμύνης», ήτις καὶ θὰ ἔξεταξι τὴν περιπτωσιν ἐνισχύσεως ἐκάπτης γραμμάτις.

Διὰ νὰ τοχὴ τῆς κυβερνητικῆς ἀφορῆς μία τακτικὴ γραμμὴ θ' ἀπαιτήται ν' ἀποδεῖξῃ, διὰ αντιμετωπίζει αὐτὴ τὸν ὁδὸν δὲν συναγωνισμὸν ἀπὸ μέρους ξένων ναυτιλῶν, ὅπερ νὰ τελῇ ἐν κινδύνῳ προσωπικῆς ἀναστολῆς η διοικητικῆς διακοπῆς ἀνεν τῆς κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως. Αναλόγως τῶν ἐκάπτωτο περιστάσεων, η ἀφορὴ τοῦ «Board of Trade» θὰ ἔχῃ τὸν καραπτῆρα ἐπιχορηγήσεως η δανεικὴ η παροχὴς ἐγγυήσεως. Τὸ σύνολον τοῦ προβλεπούντον ποσοῦ διὰ τὰς τακτικὰς γραμμὰς ἀνέρχεται εἰς 10 ἑκατομμύρια λιρῶν, η δὲ πρώτη περίοδος προστασίας αὐτῶν διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων θὰ είναι διετής. 'Ισοις, ἔξειρολούθησεν ο. Stanley, νὰ δικαιολογηται η κρατικὴ ἀφορὴ καὶ εἰς διοικητικὰς γραμμάτις, ἔστοι καὶ μὴ ὑφισταμένας τὸν ξενικὸν ανταγωνισμὸν. Εἰς ἐκάπτην, πάντως, περιπτωσιν η Βουλὴ θὰ ἔχῃ δῆλη τὴν εὐχέρειαν νὰ κοίνη ἄν μια ἐπιχορηγήσεις ἐδόθη ὁδῶν καὶ ἴπτησεν ἀποτελεσματική.

'Ποσολήθη περιπτέρῳ ο. Stanley ἐπὶ τοῦ κεφαλαίου τοῦ νομοσχέδιου τοῦ ἀνατερούμενον εἰς τὸν ἐπεργατικὸν στόλον. Εἰς ἀριθμὸς σκαφῶν — εἴτε — προσεργόθη εἰς τὸ «Board of Trade», μέσον τῆς συνταθείσης «Ἐπιτροπῆς Ἀποφορῆς», μερικά δύος ηδὲ αὐτῶν ἀπεργίσθησαν, οὐς ἀκατάλληλα. Συγκεκριμένως, προτιμῶντα τὰ μετρίον μεγέθους «τράμπτες» καὶ «λάΐνερξ» φροτηγά, οὐχὶ δὲ καὶ τὰ μικρά.

Μετὰ τὴν ἀνιστέρω ἀπονομήν την ἐπιχορηγήσεων ἐπικολούθησεν η ἐπὶ τοῦ νομοσχέδιου συζήτησις, εἰς τὴν ὥποιαν ἔλαβον μέρος ἀφοτεοι δυνατεῖται. Ο. Stanley ἀπογνώσειν, εἰς σχετικὴν ἐπερώτησιν, διὰ η κυβερνητικοῖς δὲν ἔλαβεν εἰσέτον τὴν ἐξουσιοδότησιν τοῦ Σώματος, διὰ δὲν χρηματοποιῆσαι τὸν οὕτον δημιουργητικόμενον ἐφεδρούντον στόλον διὰ τὴν εἰσαγωγὴν τροφίμων καὶ πρώτων ἄλλων εἰς τὴν χώραν, ἐν περιπτώσει πολεμικῆς ἀνάγκης. Πάντως — εἴπεν — ενθὺς ὡς ηθελε προκύψει τοιωτή τις ἀνάγκη, θὰ κληθῇ η Βουλὴ, νὰ παράσῃ τὴν ἐξουσιοδότησιν της.

#### Τὸ περιεχόμενον τοῦ νομοσχέδιου

Αἱ κυριώτεραι διατάξεις τοῦ ἐν λόγῳ νομοσχέδιου δύνανται νὰ συνοψισθῶνται εἰς τὴν ἀπόλουθον ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας κρατικὴν πρόνοιαν: 'Ἐπιχορηγήσεις (ἀμοιβαῖς ναυπιλοίαις) πρὸς τὰ 'Αγγλικά «τράμπτες» ἐκ 2.750.000 λιρῶν ἐτησίως καὶ διὰ μίαν πενταετίαν, ἀρχομένην ἀπὸ Ιην 'Ιανουαρίου 1940. 'Ἐπιχορηγήσεις 10 ἑκατ. λιρῶν ἵπο μορφὴν εὐθυνῶν δανείων διὰ τὴν ναυπηγήσιν φροτηγῶν σκαφῶν. 'Ἐπιδόματα 2.5 ἑκατ. λιρῶν διὰ κρατικὴν συμμετοχὴν εἰς τὸ κόστος τῆς ναυπηγήσεως φροτηγῶν πλοίων. Καὶ 10 ἑκατ. λιρῶν δὲ' ἐπιχορηγήσεις πρὸς τὰς τακτικὰς 'Αγγλικὰς γραμμάτις, αἵτινες θὰ ἀντιμετωπίζουν τὸν συναγωνισμὸν διαφόρων ἐπιχορηγημένοντον ξένων πλοίων. Διὰ τοῦ αὐτοῦ νομοσχέδιου ἐπικυρώνεται τὸ τεθὲν ηδὴ ἀπὸ τίνων ἔλδομάδων εἰς ἐφαρμογὴν ὑπὸ τοῦ «Board of Trade» «σχέδιον ἀγορᾶς 'Αγγλικῶν σκαφῶν, δημιουργίαν καὶ τίποιν πρὸς δημιουργίαν ἐφεδρούντον κυβερνητικοῦ ἐπιοργοῦ στόλον, μὲ προβλεπούμενην διετάνην 2.1 ἑκατομμαρίων λιρῶν. 'Ἐν σύνολῳ καὶ ἐντὸς μίας πενταετίας τεσσαράκοντα περίπου ἑκατομμύρια λιρῶν θέλουν διατεθῆν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας παρὰ τοῦ Κρατικοῦ Θησαυροφυλακίου.

Η πρὸς τὰ «τράμπτες» ἐπιχορηγήσεις θὰ ποιεῖται κατὰ κλίμακια ἀνάλογα πρὸς τὸν ἔτιστον μέσον ὅρον τοῦ τιμαρίου τῶν ναύλων, θὰ πληρώνεται δὲ κατὰ «τόννον καὶ ἡμέραν» ταξιδίου, κατόπιν γνωμοδοτήσεως τῆς προβλεπούμενης ὑπὸ τοῦ νομοσχέδιου «Ἐπιτροπῆς Ἐπιχορηγήσεως τῆς ναυτιλίας τῶν «τράμπτες». 'Η ἐπιχορηγήσις αὕτη θὰ πάρῃ καταβάλλομένη, διὰ τὸ τιμαρίου τῶν ναύλων φθάσῃ τὰ 105 ο. καὶ ἄνω, μὲ δάσιν 100 διὰ τὸ 1929. Λι' εἰδικῶν τίνων διατάξεων λαμβάνεται πρόνοια, οὐς πρὸς τὰς καταβλητέας ἐπιχορηγήσεις δι' ἔνα τῆς ἐκτάπτωτος πτοιχῶν ναύλων,

η δι' ἔνα τῆς, διεργατικῶν ναυτιλιακῆς εὐημερίας. Αἱ πληρωμαὶ τῶν ἐνδιαιτημένων αὐτῶν περιοδῶν χαλαρώσεως τῆς ναυλαγορᾶς θὰ ἐπολογίζονται καθ' ἔξαμηνίαν.

'Η πρόβλεψις περὶ τὴν ναυπηγικῶν δανείων εἰς τὰ παραγγελθέντα σκάφη μετά τὴν 28ην Μαρτίου έ. ξ. ἀφ' ης δηλαδὴν ἡμέρας ἐγένοντο αἱ σχετικαὶ ἀνακοινώσεις πρὸς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ὑπὸ τοῦ 'Υπονομού τοῦ «Board of Trade» κ. Stanley, καθὼς καὶ διὰ πρόκειται νὰ ἀρχίσουν ναυπηγούμενα ἐντὸς διετίας ἀπὸ τῆς ἰσχύος τοῦ νόμου.

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν, τὴν συνοδεύονταν τὸ νομοσχέδιον κατὰ τὴν ἐν τῇ Βουλῇ καταθείσιν τοῦ, διδούνται ἀναλυτικά ἐρμηνεία διορθώσεων τῶν τὸν ἐπέρι τῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας κυβερνητικῶν μέτρων ἀφορῆς, καθὼς καὶ ἐπὶ τοῦ «σχέδιον» τῆς ἐφεδρικῆς κυριαρχίας ἐπεξηγεῖται δὲ διὰ αἱ κυβερνητικαὶ αὐταὶ ἀπόντεις, ποὺν η ἀποκριταλλοθεόντων εἰς νομοσχέδιον ἐτέθησαν ὑπὸ ὅψιν τῶν ἐνδιαιτημένων παραγόντων, ητοι τὸν ἐφοπλιστῶν, ναυτηρῶν, ἀξιοματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων.

#### Αἱ ἐπιχορηγήσεις τῶν «τράμπτες»

Τὸ «σχέδιον» ἐπιχορηγήσεως τῶν «τράμπτες» θὰ τεθῇ ἐν ἐφαρμογῇ, ώς γράμμοιν ἀνωτέρῳ, τὴν Ιην 'Ιανουαρίου 1940, προβλέπει δὲ συνολικὴν διετάνην 13.7 ½ ἐκατομμυρίων λιρῶν, ητοι 2.7 ½ ἐκατ. λιρῶν ἐπηρίσιων, ἐπὶ μίαν πενταετίαν. Τὸ πραγματικῶς διατεθημένον κατ' ἔντος ποσὸν θὰ ἔχαρταιται ἀπὸ τὴν διακύμανσιν τοῦ ἐπηρίσιου μέσου δροῦ τῶν ναύλων. Τὸ ποσὸν αὐτὸν, οὐς ἀναφέρεται εἰς τὰς οἰκείας παραγόφαρους, «δὲν δέναται νὰ ὑπερβῇ τὸ ἐπηρίσιον δροῦ τῶν 2.750.000 λιρῶν, μετ' ἀφαίρεσιν τῶν δακαρίων περὶ τοῦ ἐφαρμογήν τοῦ σχέδιον». Πρὸς καθορίσμαντον αὐτον, δι' οἰονδήποτε τῶν ἐπιχορηγήσεως, τὸ «Board of Trade» θὰ ἔσχαριθωνται εἰς τὸ τέλος ἐγάστου ἔτους τὸ μέσον ἐπίπεδον τῶν τιμῶν τῶν ναύλων, μὲ δάσιν 100 διὰ τὸν ναυλοτιμάριθμον τοῦ ἔτους 1929. Τὸ καταβλέπονταν πάντως ποσὸν δὲν θὰ δύναται νὰ ἐπερθείνῃ συνολικῶς δι' ἔκστοτον, τὴν ἀκούσιων κλίμακα:

#### ΤΙΜΑΡΙΘΜΟΣ ΝΑΥΛΩΝ

	Καταβλ. ποσὸν
Άνω 104, ἀλλὰ κάτω 105 ο.)	(βάσις 100 τοῦ 1929) Α. στ. 275.000
Άνω 102, ἀλλὰ κάτω 104 ο.)	> > > > 825.000
Άνω 100, ἀλλὰ κάτω 102 ο.)	> > > > > 1.375.000
Άνω 98, ἀλλὰ κάτω 100 ο.)	> > > > > 1.925.000
Άνω 96, ἀλλὰ κάτω 98 ο.)	> > > > > 2.475.000
Άνω 94, ἀλλὰ κάτω 96 ο.)	> > > > > 2.750.000
Κάτω τῶν 95 ο.)	> > > > > 2.750.000

"Αν — κατὰ τὴν γνώμην τοῦ «Board of Trade» — ο μέσος δροῦ τοῦ ναυλοτιμάριθμον ἐνός ἔτους τῶν ἐπιχορηγήσεων ηθελεν ὑπερβῇ τὴν αναλογίαν 120 ο.), ἔναντι τῆς βάσεως 100 τοῦ 1929, τότε πρὸς καθορίσμαντον τοῦ ποσοῦ τῶν ἐπιχορηγήσεων κατὰ τὸ ἀμέσως ἐπόμενον ἔτος, θὰ αὐξάνεται ο μέσος δροῦ τοῦ ναυλοτιμάριθμον τοῦ ἔτους τούτου κατὰ τόσους ἀπεραίς μονάδας, ούας ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ προηγούμενον ἔτους ὑπερέβαινε τὴν αναλογίαν 120 ο.). Τὰ κλίματα μονάδων δὲν θὰ λαμβάνονται ὑπὸ ὅψιν. 'Αφ' ἐτέρον, ἀν ο ναυλοτιμάριθμος ἐνός ἔτους πραμείνει κάτω τῶν 85 ο.), τότε ο καθορίσμας τοῦ ποσοῦ τῆς καταβλητέας ἐπιχορηγήσεως κατὰ τὸ ἀμέσως ἐπόμενον ἔτος θὰ γίνεται μὲ μείωσιν τοῦ ναυλοτιμάριθμον τοῦ ιδίου ἔτους κατὰ τόσους ἀκεραίας μονάδας — ἀγνοούμενον τῶν κλασμάτων — ούας θιστέρησε τῶν 85 ο.) ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ προηγούμενον ἔτους. 'Αποτέλεσμα τῶν διαρρυθμίσεων τούτων είνε δι, ἀν ο ἐπηρίσιος ναυλοτιμάριθμος ὑπερβαίνει τὰ 95 ο.) τοῦ μέσου δροῦ τοῦ 1929 κατὰ πλείστας τῆς μιᾶς μονάδας, η ἐπιχορηγήσεις, συμφόνως πρὸς δρομικήν κλίμακα, θὰ κατέρχεται κάτιο τοῦ συνόλου τῶν 2.7 ½ ἐκατομμυρίων λιρῶν. Συμφώνως πρὸς τὴν ιδίαν κλίμακα, θὰ πάρῃ καταβαλλομένη η ἐπιχορηγήσεις, ούας ο ἐπηρίσιος ναυλοτιμάριθμος φθάνει η ὑπερβαίνει τὰ 105 ο).

"Η διαδέσμος ἐπιχορηγήσεως ἐκάπτωτον ἔτους θὰ κατανέμεται μεταξὺ διαφόρων τῶν ταξιδίων, ἀτίνα πληροῦν τοὺς δροῦς τοῦ νομοσχέδιου, κατ' αναλογίαν τοῦ παραδεδεγμένου ἀφιλμού «τόννον καὶ ἡμέραν» κατὰ τὰ

# 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



Trade Mark

ζίδιον. Οι «τόννοι» — ήμέραις διὰ τὰ μικρά φορτηγά πλοιά (τὰ κάτω τῶν 3500 τ. γκρός θὰ διακανονίζονται κατά τιμούτον τρόπον, ώστε τὰ πλοιά ταῦτα, νά λαμβάνουν μεγαλύτερα ἀναλογίαν ἐπιχοργήσεως. Αἱ καταβολαὶ θὰ γίνονται καθ' ἔξαιρην. Αἱ ὑποβαλλόμεναι αἰτήσεις συμμετοχῆς εἰς τὰς ἐπιχοργήσεις πρέπει νά ἐκπληροῦν δώρους, διὰ νά ἔξασφαλτεται η δέουσα προσήλωσις τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν ἀνάγκην τῆς μεταξὺν αὐτῶν συνεργασίας.

### Προϋπόθεσις, η συνεργασία

Αναφορικῶς μὲ τὴν συνεργασίαν ἐπὶ τῶν ναῦλων, τονίζεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ νομοσχεδίου, ὅτι η Ἀγγλικὴ κυβέρνησις, διὰ τὸ πρότον καθιερώθησαν τὸ 1935 ἡ ἐπιχοργήσεις, ἔθεσε μερικοὺς ὄποις τοὺς περιορισμούς, κυριότερος τῶν ὅποιων θὰ ἡ ἀριτούρεα δργάνωσις τῆς φορτηγῆς ναυτιλίας. Ἡ ἀρχὴ τῆς τοιαύτης δργάνωσις καὶ συνεργασίας εἰς ἓνα κλάδον τῆς ναυτιλίας ἔξιστεικῶς ἐνέπλη καὶ ὑποκείμενον εἰς τὸν ἐλεύθερον συναγωνισμόν, ἀπέτελε ἓνα τολμηρὸν δῆμα, διπερ ὅμως ἐπαρκῶς ἐδοκιμάσθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἀκριβῶς η Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἀπέδεχτη τὴν ἀπονταν τὸν ἐφοπλιστῶν, ὅπως η δργάνωσις καὶ η συνεργασία προέλθη ἐπὶ τῆς πρωτονόλιας αὐτῷ τοῦτον τὸν κλάδον, οὐα ἔργωσθη ἐλλαστικότερον καὶ παταστὴ οὕτω δυνατή η διόρθωσις ἐνδεχομένου μειονεκτημάτων τῆς.

Τονίζεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν, ὅτι τὸ οὔστημα συνεργασίας ἐπὶ τῶν ναῦλων, διπερ ἐφαρμόζεται ἀπὸ τοῦ 1935, ἀπότελε τὴν ὠφελούμετρά του ὅχι μόνον διὰ τὴν Βρεταννικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ διὰ διόλογον τὴν ναυτικὴν διοικησίαν. Τὸ οὔστημα αὐτὸν διετηρήθη καὶ μετὰ τὴν διακοπὴν τῶν ἐπιχοργήσεων, ἥτοι κατὰ τὰ ἔτη 1938 καὶ 1939. Τὰ «σχέδια» κατοπτάτων ὁρίσαν τὸν τιμῶν τῶν ναῦλων, ὡς ταῦτα λειτουργοῦν, προσέφερον τὴν βάσιν περιφέρειο ἔξελλεσίας τῆς συνεργασίας, τὴν ὅποιαν ἐπιδιώκει ἡ κυβέρνησις ὡς ἓνα ἀναγκαῖον ὅρον καθὲ ἀρωγῆς πρὸς τὸν ἐφοπλιστὰς τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Ή περι, ἄλλως τε, η κυθῆσις αὐτὸν τὸν μέρον τοῦδε ἐφαρμόγει τῆς συνεργασίας, δύναται νὰ παράσῃ εἰς τὴν διοικησίαν τῶν μέσω περιφέρειον δελτιώσεων τῶν «σχεδίων». Οἱ ἐφοπλισταὶ, συμφωνοῦντες μὲ τὴν ἀποφασίαν ταῦτην, δέλονται διατηρήσει τὴν συνεργασίαν, ὑποκειμένην, πάντως, εἰς οἰστημότοπον ἀπὸ καυρῷ εἰς καυρὸν τροποποιησεις, γενούμενας δεκτᾶς ἀπὸ τὴν διοικησίαν καὶ ἀπὸ τὸ «Board of Trade». Τὸ ηδη ἕντεσταμένον «σχέδιον» συνεργασίας ἀποτελεῖ μίαν διεθνῆ συμφωνίαν μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν ἑκείνων τῶν χωρῶν, ποὺ κατέχουν μεγάλην χωρητικότητα «τρόπως» σκαφῶν, ἀν δὲ η συμφωνία αὕτη δὲν ἀνενεύστη κανονικῶς, θὰ ἔλληγεν η ισχὺς τῆς εἰς τὸ τέλος τοῦ τρέχοντος ἔτους.

Οἱ Βρεταννοὶ πλοιοπτῆται φορτηγῶν — τονίζεται ἐν συνεχείᾳ η εἰσηγητικὴ ἔκθεσις — θέλουν ἀνάλαβει τὴν πρωτοβουλίαν διὰ τὴν ἐπίτελην νέας συμφωνίας, ὑποκειμένης εἰς ὡρισμένας τροποποιήσεις καὶ μελλούσης νὰ διατηρήθῃ καθ' ὅλην τὴν χρονικὴν διάρκειαν τῶν ἐπιχοργήσεων. Εἰς ἣν περιπτώσιν δὲν ἥθελε κατορθωθῆ ἡ ἀνανέωσις τῆς συμφωνίας, θὰ ἔπειρεν οἱ Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταὶ νὰ ἔξενθουν ἔτερον οὔστημα συνεργασίας, μὲ τὴν πρωτόθεσιν πάντοτε ἐπαρχοῦς ἕποστηρίξεως καὶ ἀπὸ μέρους ἴκανον ἀριθμοῦ ἔξιν τοῦ πλοιοπτηδόν. Ή Ἀγγλικὴ Κυβέρνησις, ἐπομένως, ἀποβλέπει σταθερῶς εἰς τὴν παράτασιν τῆς συνεργασίας ἐπὶ διεθνοῦς βάσεως, μὲ τὴν παρατήρησιν ὅτι, εἰς περίπτωσιν ἀποτυχίας, η οὕτω δημιουργηθησομένη κατάστασις θ' ἀπέτελε τὸ ἀντικείμενον εἰδίκης μελέτης διὰ τὴν προσάσπισιν τῶν Βρεταννικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων.

Οἱ άριστοι την προσάσπισιν ὁριζούμενης κατανομῆς τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος, ἀναφέρεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν, ὅτι η «Διοικητικὴ» Ἐπιτροπὴ τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας, ἐν συνεννοήσει μετὰ τοῦ συνόλου τῆς διοικησίας, θέλει μελετήσει τὸ πρόβλημα προσαρμογῆς τοῦ πληθωρικοῦ τοννᾶς ἐπὶ διεθνοῦς βάσεως, εἰς τρόπον ὥστε νὰ ἐπι-

τευχῇ ἡ διατήρησις ἵκανοποιητικοῦ ἐπιπέδου ναῦλων διὰ τῆς ἐφαρμογῆς πρωτικῶν μέτρων, τὸν νομοσχέντων τὴν διεθνῆ συμφωνίαν. Ρητή, πάντως, πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν προϋπόθεσις τίθεται, ὅτι οἰστημότοπον μέτρων ἡθελεῖ προκριθῆ, δὲν θὰ ἀπέβανεν εἰς δύος τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας κατὰ βαθμὸν μείζονα, ἔναντι τὸν ἔνεον ναυτιλίων.

Ἐν συνεχείᾳ τῆς ἀνωτέρου πρὸς συνεργασίαν προϋποθέσεως, η ἐπὶ τῶν ἐπιχοργήσεων γνωμοδοτικὴ ἐπιτροπὴ θὰ λαμβάνῃ ὅπερ καὶ τὰς κατωτέρῳ ἐποχεώσεις τῶν ἐπιχοργήσεων μέτρων: 1) Δέον νὰ χρησιμοποιοῦνται Ἀγγλικὰ πληρώματα, διατίθεσην διαθέσιμα τοιαῦτα. Η «Ἐπιτροπὴ» θὰ προσειμένη προκειμένη, κατὰ τὴν κρίσιν της, εἰς τὴν θεσπισμὸν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως ταύτης, καθορίζουσα καὶ διὰ τὰς ἔνεον κανονισμῶν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως ταύτης, καθορίζουσα καὶ διὰ τὰς ἔνεον κανονισμῶν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς διατάξεως ταύτης. 2) «Ἀπασιαὶ αἱ συνδιοικητικαὶ συμβάσεις τοῦ «Εθνικοῦ Ναυτικοῦ Συμβούλου» πρέπει νὰ τηρηθοῦν, δοάσις ἐπιβάλλεται ἡ ἐφαρμογὴ των. 3) Μισθολόγια οὐχὶ τηρηθοῦν τὸν ἔχαστοτε ισχύντων, πρέπει νὰ καταβάλλονται κατὰ τὰ ταξίδια εἰς τὸν ἔχαστοτε ισχύντων, πρέπει νὰ καταβάλλονται κατὰ τὰ ταξίδια εἰς τὸν ἔχαστοτε ισχύντων, πρέπει νὰ καταβάλλονται διάφορα μισθολόγια. Καὶ 4) Δέον νὰ τηρηθοῦται αὐτῆς τῆς διατάξεως ταύτης τὸν «σχέδιον» κατοπτάτων δρυίδων ναῦλων καὶ αἱ ἔκαστοτε ἐπὶ αὐτῶν ἀποφάσεις τῆς «Διοικητικῆς» Επιτροπῆς τὸν «τρόπως».

### Η ἀράγη διὰ τὰς ναυπηγήσεις

Η κυβερνητικὴ ἔνισχυσις τῶν νέων ναυπηγήσεων ἐκδηλώνεται ὑπὸ διττὴν μορφὴν, ἥτοι διὰ τῆς παροχῆς ναυπηγικῶν δανείων καὶ τῆς καθεργώσεως ναυπηγικῶν ἐπιδομάτων. Διὰ τὰ ναυπηγικά δάνεια προβλέπεται πίστωσις 10 ἔκαστομηρῶν λιόνων, παρεχομένη εἰς σκάρη φορτηγῆς παραγγελθέντα μετὰ τὴν 28ην Μαρτίου ἐ. ἔ. η μέλλοντα ν' ἀρχίσουσαν ναυπηγούμενα ἐντὸς διετίας ἀπὸ τὴς ίσχυός του νομοσχεδίου. Ή ἔχονται παροχῆς τῶν πρωτηγῶν δανείων θὰ διενεργήται παρὰ μικτῆς γνωμοδοτικῆς ἐπιτροπῆς, ητοις καὶ διὰ μελετήση τὸ ὅλον ζήτημα τῆς μελλοντικῆς διασφαλίσεως κανονικοῦ ουθμοῦ εἰς τὰς πρὸς ναυπηγήσην σκαφῶν νέας παραγγελίας.

Εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν ἔναντι ναυπηγών δανείων. Θά διδούνται ταῦτα μὲ τόκον δριζόμενον ὑπὸ τοῦ Θησαυροφυλακίου καὶ ἀνάλογως τῶν πρωτοτυφών δανείων εἰς τὴν κομισταρικὴν συνθηκῶν, θὰ διασφαλίζονται δὲ μὲ πρότην ὑποθήκην ἐπὶ τῶν κανονιγῶν πλοίων η μὲ ἀντίστοιχον ἔξασφαλίσιν. Μέχρις ἔξοφλησεως ἔκάστου δανείου, πρέπει τὸ ἔντυπόθερον πλόιον νὰ τηρηθαί προτεριωτικῶς ἡσφαλίσιμόν δ' ὅλους τοὺς κινδύνους, ὡς οὐτοὶ συνήθως κατέντονται. Ή ἔχόλησις θὰ γίνεται ἐντὸς διετίας πάντα τὴς ίσχυός του νομοσχεδίου. Ή ἔχονται διὰ τῶν διατηρήσεων ταῦτα τὸν πρωτηγούν δανείων, θὰ διενεργήται παρὰ μικτῆς γνωμοδοτικῆς ἐπιτροπῆς, ητοις καὶ διὰ μελετήση τὸ ὅλον ζήτημα τῆς μελλοντικῆς διασφαλίσεως κανονικοῦ ουθμοῦ εἰς τὰς πρὸς ναυπηγήσην σκαφῶν παραγγελίας.

Ἐξ αὐτοῦ ποσὸν 2½ ἔκαστομηρῶν λιόνων προβλέπεται δι' ἐπιδόματος κρατικῆς συμμετοχῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν παραγγελθέντων μετὰ τὴν 28ην Μαρτίου ἐ. ἔ. Πέντε χριστιανικά τοιαῦτα ἐπιδόματα θὰ καταβληθοῦν διὰ πλοίου, μήτινα διὰ τὴν διεθνῆ προστήρατον δανείου, διὰ τὸν πρωτηγό της σκάρης παραγγελθέντης νὰ μὴ προσήγεται τὸν πρωτηγό της σκάρης παραγγελθέντης, τὰ δὲ ναυτηγούντων ἐποχεώσεις εἰς λιμένας τοῦ Ηγαρένου Βασιλείου καὶ δὲν δύνανται νὰ πωληθοῦν εἰς τὴν ἀλλοδαπήνη η νὰ ἐποθηκευθοῦν εἰς ἄλλοδαπήνης. Δὲν ἐπιτέρεται πέπισης η μεταβίβασις τοῦ δανείου ἀνενέψεως τοῦ «Board of Trade».

Ἐξ αὐτοῦ ποσὸν 2½ ἔκαστομηρῶν λιόνων προβλέπεται δι' ἐπιδόματος κρατικῆς συμμετοχῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν παραγγελθέντων μετὰ τὴν 28ην Μαρτίου ἐ. ἔ. Πέντε χριστιανικά τοιαῦτα ἐπιδόματα θὰ καταβληθοῦν διὰ πλοίου, μήτινα διὰ τὴν διεθνῆ προστήρατον δανείου, διὰ τὸν πρωτηγό της σκάρης παραγγελθέντης, τὰ δὲ ναυτηγούντων ἐποχεώσεις εἰς λιμένας τοῦ Ηγαρένου Βασιλείου καὶ δὲν δύνανται νὰ πωληθοῦν εἰς τὴν ἀλλοδαπήνη η νὰ ἐποθηκευθοῦν εἰς ἄλλοδαπήνης. Δὲν ἐπιτέρεται πέπισης η μεταβίβασις τοῦ δανείου ἀνενέψεως τοῦ «Board of Trade».

Ἐξ αὐτοῦ ποσὸν 2½ ἔκαστομηρῶν λιόνων προβλέπεται δι' ἐπιδόματος κρατικῆς συμμετοχῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν παραγγελθέντων μετὰ τὴν 28ην Μαρτίου ἐ. ἔ. Πέντε χριστιανικά τοιαῦτα ἐπιδόματα θὰ καταβληθοῦν διὰ πλοίου, μήτινα διὰ τὴν διεθνῆ προστήρατον δανείου, διὰ τὸν πρωτηγό της σκάρης παραγγελθέντης, τὰ δὲ ναυτηγούντων ἐποχεώσεις εἰς λιμένας τοῦ Ηγαρένου Βασιλείου καὶ δὲν δύνανται νὰ πωληθοῦν εἰς τὴν ἀλλοδαπήνη η νὰ ἐποθηκευθοῦν εἰς ἄλλοδαπήνης. Δὲν ἐπιτέρεται πέπισης η μεταβίβασις τοῦ δανείου ἀνενέψεως τοῦ «Board of Trade».

Ἐξ αὐτοῦ ποσὸν 2½ ἔκαστομηρῶν λιόνων προβλέπεται δι' ἐπιδόματος κρατικῆς συμμετοχῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν παραγγελθέντων μετὰ τὴν 28ην Μαρτίου ἐ. ἔ. Πέντε χριστιανικά τοιαῦτα ἐπιδόματα θὰ καταβληθοῦν διὰ πλοίου, μήτινα διὰ τὴν διεθνῆ προστήρατον δανείου, διὰ τὸν πρωτηγό της σκάρης παραγγελθέντης, τὰ δὲ ναυτηγούντων ἐποχεώσεις εἰς λιμένας τοῦ Ηγαρένου Βασιλείου καὶ δὲν δύνανται νὰ πωληθοῦν εἰς τὴν ἀλλοδαπήνη η νὰ ἐποθηκευθοῦν εἰς ἄλλοδαπήνης. Δὲν ἐπιτέρεται πέπισης η μεταβίβασις τοῦ δανείου ἀνενέψεως τοῦ «Board of Trade».

Ἐξ αὐτοῦ ποσὸν 2½ ἔκαστομηρῶν λιόνων προβλέπεται δι' ἐπιδόματος κρατικῆς συμμετοχῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν παραγγελθέντων μετὰ τὴν 28ην Μαρτίου ἐ. ἔ. Πέντε χριστιανικά τοιαῦτα ἐπιδόματα θὰ καταβληθοῦν διὰ πλοίου, μήτινα διὰ τὴν διεθνῆ προστήρατον δανείου, διὰ τὸν πρωτηγό της σκάρης παραγγελθέντης, τὰ δὲ ναυτηγούντων ἐποχεώσεις εἰς λιμένας τοῦ Ηγαρένου Βασιλείου καὶ δὲν δύνανται νὰ πωληθοῦν εἰς τὴν ἀλλοδαπήνη η νὰ ἐποθηκευθοῦν εἰς ἄλλοδαπήνης. Δὲν ἐπιτέρεται πέπισης η μεταβίβασις τοῦ δανείου ἀνενέψεως τοῦ «Board of Trade».

Ἐξ αὐτοῦ ποσὸν 2½ ἔκαστομηρῶν λιόνων προβλέπεται δι' ἐπιδόματος κρατικῆς συμμετοχῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν παραγγελθέντων μετὰ τὴν 28ην Μαρτίου ἐ. ἔ. Πέντε χριστιανικά τοιαῦτα ἐπιδόματα θὰ καταβληθοῦν διὰ πλοίου, μήτινα διὰ τὴν διεθνῆ προστήρατον δανείου, διὰ τὸν πρωτηγό της σκάρης παραγγελθέντης, τὰ δὲ ναυτηγούντων ἐποχεώσεις εἰς λιμένας τοῦ Ηγαρένου Βασιλείου καὶ δὲν δύνανται νὰ πωληθοῦν εἰς τὴν ἀλλοδαπήνη η νὰ ἐποθηκευθοῦν εἰς ἄλλοδαπήνης. Δὲν ἐπιτέρεται πέπισης η μεταβίβασις τοῦ δανείου ἀνενέψεως τοῦ «Board of Trade».

Ἐξ αὐτοῦ ποσὸν 2½ ἔκαστομηρῶν λιόνων προβλέπεται δι' ἐπιδόματος κρατικῆς συμμετοχῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν παραγγελθέντων μετὰ τὴν 28ην Μαρτίου ἐ. ἔ. Πέντε χριστιανικά τοιαῦτα ἐπιδόματα θὰ καταβληθοῦν διὰ πλοίου, μήτινα διὰ τὴν διεθνῆ προστήρατον δανείου, διὰ τὸν πρωτηγό της σκάρης παραγγελθέντης, τὰ δὲ ναυτηγούντων ἐποχεώσεις εἰς λιμένας τοῦ Ηγαρένου Βασιλείου καὶ δὲν δύνανται νὰ πωληθοῦν εἰς τὴν ἀλλοδαπήνη η νὰ ἐποθηκευθοῦν εἰς ἄλλοδαπήνης. Δὲν ἐπιτέρεται πέπισης η μεταβίβασις τοῦ δανείου ἀνενέψεως τοῦ «Board of Trade».

Ἐξ αὐτοῦ ποσὸν 2½ ἔκαστομηρῶν λιόνων προβλέπεται δι' ἐπιδόματος κρατικῆς συμμετοχῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν παραγγελθέντων μετὰ τὴν 28ην Μαρτίου ἐ. ἔ. Πέντε χριστιανικά τοιαῦτα ἐπιδόματα θὰ καταβληθοῦν διὰ πλοίου, μήτινα διὰ τὴν διεθνῆ προστήρατον δανείου, διὰ τὸν πρωτηγό της σκάρης παραγγελθέντης, τὰ δὲ ναυτηγούντων ἐποχεώσεις εἰς λιμένας τοῦ Ηγαρένου Βασιλείου καὶ δὲν δύνανται νὰ πωληθοῦν εἰς τὴν ἀλλοδαπήνη η νὰ ἐποθηκευθοῦν εἰς ἄλλοδαπήνης. Δὲν ἐπιτέρεται πέπισης η μεταβίβασις τοῦ δανείου ἀνενέψεως τοῦ «Board of Trade».

Ἐξ αὐτοῦ ποσὸν 2½ ἔκαστομηρῶν λιόνων προβλέπεται δι' ἐπιδόματος κρατικῆς συμμετοχῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν παραγγελθέντων μετὰ τὴν 28ην Μαρτίου ἐ. ἔ. Πέντε χριστιανικά τοιαῦτα ἐπιδόματα θὰ καταβληθοῦν διὰ πλοίου, μήτινα διὰ τὴν διεθνῆ προστήρατον δανείου, διὰ τὸν πρωτηγό της σκάρης παραγγελθέντης, τὰ δὲ ναυτηγούντων ἐποχεώσεις εἰς λιμένας τοῦ Ηγαρένου Βασιλείου καὶ δὲν δύνανται νὰ πωληθοῦν εἰς τὴν ἀλλοδαπήνη η νὰ ἐποθηκευθοῦν εἰς ἄλλοδαπήνης. Δὲν ἐπιτέρεται πέπισης η μεταβίβασις τοῦ δανείου ἀνενέψεως τοῦ «Board of Trade».

Ἐξ αὐτοῦ ποσὸν 2½ ἔκαστομηρῶν λιόνων προβλέπεται δι' ἐπιδόματος κρατικῆς συμμετοχῆς ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, τῶν παραγγελθέντων μετὰ τὴν 28ην Μαρτίου ἐ. ἔ. Πέντε



κατά 214.654 τ. γκρός, ή Έλληνική κατά 108.603 τ. και ή Ισπανική κατά 45.032 τ. γκρός. Ο κατωτέρῳ πίναξ δεικνύει την έπαρχουσαν χωρητικότητα κατά τα έτη 1914 και 1939 και την μεταξύ αυτών διαφοράν εἰς τόννους γκρός και άναλογίαν τοις οι:

	1914	1939	Διαφορά μεταξύ 1939—14
ΧΩΡΑΙ	T. γκρός	T. γκρός	"Αναλ. οι)
M. Βρετ.	— Ιορδαν. 20.523.706	21.001.925	+ 478.219 + 2.3
Δανία	770.430	1.174.944	+ 404.514 + 52.5
Γαλλία	1.922.286	2.933.933	+ 1.011.647 + 52.6
Γερμανία	5.134.720	4.482.662	— 652.058 — 12.7
Έλλας	820.861	1.780.666	+ 959.805 + 116.9
Όλλανδια	1.471.710	2.969.578	+ 1.497.868 + 101.8
Ιταλία	1.430.475	3.424.804	+ 1.994.329 + 139.4
Ιαπωνία	1.708.386	5.629.845	+ 3.921.459 + 229.5
Νορβηγία	1.957.353	4.833.813	+ 2.876.460 + 147.—
Ισπανία	883.926	902.251	+ 18.325 + 2.1
Σουηδία	1.015.364	1.577.120	+ 561.756 + 55.3
Ήν. Πολ. (θαλάσ.)	2.026.908	8.909.892	+ 6.882.984 + 339.6
Ήν. Πολ. (λιμνών)	2.260.441	2.451.641	+ 191.200 + 8.5
Λοιπά Χώρα	3.477.311	6.436.358	+ 2.959.047 + 85.1

Σύνολον: ..... 45.403.877 68.509.432 +23.105.555 + 50.0

Προσέπτει έκ τού πίνακος τούντον, ότι άπο τού Ιουνίου 1914 μέχει τού Ιουνίου 1939, ή καθαρά αύξησην της παγκοσμίου χωρητικότητος εἰς σύγχρονη άποκίνητα και δηξελούντα έφθασεν εἰς 23.105.555 τ. γκρός, ήτοι κατά 50.9 οι), έναντι τού τοννάς τού 1914 και με αύξησην εἰς άριθμόν πλοίων κατά 5.319. Πλὴν της Μεγάλης Βρετανίας, ήτις έμφανει μίαν αύξησην 478.219 τ. γκρός, ήτοι μόλις 2.3 οι) ώς πρὸς την χωρητικότητα και μείωσην κατά 1146 σκάφη, διὰ σχέδιον αἱ ἄλλαι χώραι παρονταίνουν αύξησην της χωρητικότητας τον κατά την τελευταίαν 25ετίαν, Ούτως, αἱ Ήνωμένα Πολιτείαι παρονταίνουν εἰς τὰ πλοία φαλάσσης αύξησην κατά 6.882.984 τόννων γκρός, ή Ιαπωνία κατά 3.921.459 τόννων, ή Νορβηγία κατά 2.876.460 τ., ή Ιταλία 1.994.329 τ. ή Όλλανδια 1.497.868 τ., ή Γαλλία 1.011.647 τ. και ή Έλλας κατά 959.805 τόννων γκρός. Η μόνη μείωσις άναφέρεται εἰς τὴν περιπτώσιν τῆς Γερμανίας, τῆς όποιας ή χωρητικότης ἐμειώθη ἔναντι τοῦ 1914 κατά 369 σκάφη καὶ 652.058 τόννων γκρός. Η παρούσα ἐκαντονταία ἔξ αἱλλον έμφανει μίαν σημαντικὴν και ἀνεν προηγουμένην ἀνάπτυξην τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Ούτω, τὸ 1901 τὸ παγκόσμιον τοννάς ἀνήρχετο εἰς 24.009.000 τόννων γκρός και τὸ 1939 ἐφθασε διὰ τε τῆς ἀποκίνητον και δηξελούντοντον χωρητικότητα εἰς 68.509.432 τόννων γκρός. Ο κατωτέρῳ πίναξ δεικνύει τὰς ἀνάλογιας εἰς ἀτμόπλοια και δηξελούντα σκάφη τῶν κυριότερων ναυτιλιῶν κατά τὰ έτη 1901, 1914 και 1939, έναντι τοῦ κατά τὰ ίδια έτη παγκοσμίου τοννάς:

ΧΩΡΑΙ	1901	1914	1939	ΧΩΡΑΙ	1901	1914	1939
M. Br.—Ιορδαν.	50.2	41.6	26.1	Γερμανία	10.1	11.3	6.5
Ήνωμ. Πολιτ.	4.2	4.5	13.—	Ιταλία	2.7	3.1	5.—
Ιαπωνία	2.2	3.8	8.2	Γαλλία	4.4	4.2	4.3
Νορβηγία	3.4	4.3	7.1	Όλλανδία	2.1	3.2	4.3

Μόνον δηλαδή ή Γαλλική χωρητικότης ὑπέστη ἐλαφράν τινα μείωσιν ἀπὸ τοῦ 1901 μέχρι τοῦ 1914, ἐνῷ δὲ τοῦ 1914 μέχρι τοῦ 1939 αἱ μόναι μείωσεις άναφέρονται εἰς τὴν χωρητικότητα τῆς Μεγάλης Βρετανίας και τῆς Γερμανίας.

### Μεγέθη και ἡλικία

Μία σημαντικὴ ἀφ' ἑτέρον αύξησης ἔλαβε χώραν κατά τὰ τελευταία έτη εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀτμοπλοίων και δηξελούντων, μεγέθους 4.000 τόννων γκρός και ἀνω. Ο ἀριθμὸς αὐτῶν ἀνήρχετο τὸ 1914 εἰς 3608 και ἥδη ἐφθασεν εἰς 6589, ἐκ τῶν όποιων τὰ 576 ἔσαν 10.000 τόννων και ἀνω, συμπεριλαμβανομένων και 82 σκαφῶν, ἀνω τὸν 20.000 τ. γκρός ἔκαστον. Εκ τῶν 576 σκαφῶν τὰ 258 ἔσαν Ἀγγλικά. Πλέον τοῦ ἡμίσεος τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν περιλαμβανομένων εἰς τὸν νέον τόμον τοῦ «Λόδι'ς Ρέτζιστερ» σκαφῶν ἀνήκουν εἰς τὸ μέγεθος τῶν 1000 τόννων γκρός και κάτω. Δηξελόπλοια τῶν 4000 τ. γκρός και ἀνω ὑπάρχουν σῆμερον 1848, ἐκ τῶν όποιων 453 εἶναι 8000 ἐως 10.000 τ. και 233 εἶναι μεγαλύτερα τῶν 10.000 τόννων γκρός ἔκαστον.

Οσον ἀφορᾷ τὴν ποιοτικὴν σύνθεσιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας 3658 σκάφη εἶναι ἡλικίας μικρότερας τῶν 5 ἑτοῖν και καλύπτουν τὰ 15.5 οι) τοῦ παγκοσμίου τοννάς. Σάλφη ἡλικίας 25 ἑτοῖν και ἀνω ὑπάρχουν 9944, μὲν σόνον όρον χωρητικότητος 1420 τόννων γκρός — έναντι μέσου όρου 2903 τ. γκρός διὰ την ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἑτοῖν —, πρᾶγμα ὅπερ ἀποδεικνύει τὴν ἐπελθόσαν αύξησην εἰς τὴν μέγεθος τῶν πλοίων. Η Ἀγγλικὴ χωρητικότητα εἰς σκάφη ἡλικίας κάτω τῶν 5 ἑτοῖν καλύπτει τὰ 21.1 οι) τοῦ ἡλικής δυνάμεως τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας. Τὸ ἀντίστοιχον ποσότον διὰ τὰς λοιπὰς χώρας εἶναι 27.5 διὰ την Ιαπωνίαν, 25.7 διὰ την Νορβηγίαν, 22.5 διὰ την Όλλανδίαν, 19.9 διὰ την Γερμανίαν, 16.7 διὰ την Δανίαν, 15 διὰ

την Σουηδίαν και 13.2 οι) διὰ την Γαλλίαν. Διὰ τὰς Ήνωμένας Πολιτείας φθάνει μόλις τὰ 6 οι), διὰ την Έλλαδα 5.8, την Ισπανίαν 2.1, την δὲ Ιταλίαν και τὸν Καναδάν 1.7 οι). Οσον ἀφορᾷ εἰδίκως τὴν Βρετανίαν ναυτιλίαν τὰ 76.9 οι) τῆς χωρητικότητος τῆς ἀναφέρονται εἰς τὸ πλοία κάτω τῶν 20 ἑτοῖν και τὰ 55.9 οι) εἰς τὰ πλοία κάτω τῶν 15 ἑτοῖν, ἐνῷ τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά διὰ τὰς λοιπὰς ὁμοῦ ναυτιλίας εἶναι 58.3 και 35.9 οι). Τὸ μέγεθος τῶν 4000 ἐως 6000 τόννων ἀντιπροσωπεύει εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα 18.084.659 τ. γκρός, ητοι τὰ 26.4 οι), ἐνῷ τὰ ἀνω τῶν 15.000 τ. γκρός σκάφη καλύπτουν μίαν ἀνάλογίαν 5.9 οι).

### Τύποι μηχανῶν

Ως πρὸς τὸν τύπον τῶν πρωτητήρων μηχανῶν παρέλκει νὰ σημειωθῇ ή τεραστίᾳ κατά τὰ τελευταῖα ἀνάπτυξης τῶν ἀτμοστροβούλων και τῶν μηχανῶν ἑστερικῆς καύσεως. Ήδη 1964 σκάφη, 12.617.958 τόννων γκρός, εἶναι ἐφεδριασμένα μὲ ἀτμοστροβούλους η συνδυασμὸν ἀτμοστροβούλων και παλινδρομικῶν μηχανῶν κατὰ τὸ 755.1 σκάφη (συμπεριλαμβανομένου και τὸν μὲ βοηθητικὸν πρόσωπον πλοίουν), χωρητικότητος 16.918.687 τόννων γκρός, χρησιμοποιοῦν διὰ τὴν πρόσωσιν τῶν μηχανῶν ἑστερικῆς καύσεως, ἔναντι ἀντίστοιχων ἀριθμοῦ τοῦ 1914 εἰς 730.000 τ. γκρός διὰ τὴν δευτέραν.

Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀναστόπησην διοδεκάπτην, ἐνῷ ἐμφανίζεται αὔξησης κατὰ 1.686.000 τόννων γκρός εἰς τὰ δηξελόπλοια και 288.000 τόννων γκρός εἰς τὰ ἐφεδριασμένα μὲ ἀτμοστροβούλους, ἀντιθέτως εἰς τὰ ἀτμοστροβούλων και παλινδρομικῶν μηχανῶν κατὰ τὸ 521.000 τόννων γκρός. Ήδη τοῦ Ιουνίου 1925 η αὔξησης τοῦ δηξελούντοντον τοννάς ἀνήλθεν εἰς 14.205.000 τόννων γκρός.

Οσον ἀφορᾷ τὰ δεξαμενόπλοια, ἐκ τῶν ἑπαρχόντων 11.436.880 τόννων γκρός (ἐξαιρούμενων τῶν κάτω 1000 τόννων γκρός), τὰ 5.421, 337 τ. γκρός ἀναφέρονται εἰς ἀποκίνητα και τὰ ὑπόλοιπα 6.015.543 τ. γκρός εἰς δηξελούντηντα. Η Νορβηγία κατέχει δηξελούντηντα σκάφη καλύπτοντα ἀναλογίαν 62.2 οι) τῆς χωρητικότητος της, η Δανία 52.2, η Σουηδία 46.6, η Όλλανδια 45.4 και η Μεγάλη Βρετανία 25.6, ἐνῷ η Γαλλία, ο Καναδάς, αἱ Ήνωμέναι Πολιτείαι και η Έλλας κατέχουν τὰ μικρότερα ποσοστά, ητοι κατὰ σειρά 14.8, 11.2, 6.7 και 1.1 οι).

Ἐξ ἄλλου 671 σκάφη ἐκ τῶν ἀναφερομένων εἰς τὸν τόμον τοῦ «Λόδι'ς Ρέτζιστερ», μὲ συνολικοῦ χωρητικότητα 2.890.376 τ. γκρός, εἶναι ἐφεδριασμένα μὲ ἀτμοστροβούλους ἐν συνδυασμῷ μὲ παλινδρομικῶν μηχανῶν και 118 σκάφη, 685.500 τόννων γκρός, μὲ ἡλεκτρικὴν πρόσωσιν. Τέ-

## ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ HEMPEL'S-MARINE-PAINTS Καὶ χρησιμοποιήσατε τα ΚΑΤΑΤΟΣΥΣΤΗΜΑ HEMPEL

Θέλετε ἔξασφαλίση οἰκονομικωτάτην  
συντήρησην τῶν πλοίων σας και  
ώραιοτάτην ἐμφάνισιν αὐτῶν.

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

### ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

Usines George Levis S.A. Vilvorde (near Antwerp) Belgium.

Wood Hempel Ltd, London, England.

Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

### ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

1) Captain N. B. Metaxas, 61, St Mary Axe, London, England.

2) «Intercontinental», Πειραιεύς, Αθήνα, Θνίζη.  
Τηλέφωνα ΠΕΙΡΑΙΩΣ: 44038-43023

ΑΠΟΘΗΚΑΙ χρωμάτων Hempel εἰς 57 διαφόρους λιμένας, συμπεριλαμβανομένου και τοῦ Πειραιῶς  
ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον και χρήμα  
χρησιμοποιοῦντες

### HEMPEL'S - MARINE -PAINTS

TRADE

MARK



VINKE & CO  
AGENTS FOR REGULAR LINES  
SHIP OWNERS - SHIPBROKERS  
ROTTERDAM  
Teleg. Address : VINKECO  
AMSTERDAM

ANTWERP

λος, έντι 29.763 άτμοκινήτων και δηξελοκινήτων πλοίων (100 τόννων γκρός και άνω έωστον) 3858 είνε διπλέλικα και 100 τριπλέλικα ή τετραπλέλικα.

### Η καύσιμος υλη

"Οσον άφορά τὴν καύσιμον ὥλην, 4202 πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 20.575.676 τόννων γκρός, δύναται νὰ καταναλωσουν διὰ τὴν πρώτων τὸν γαλάνθρακα ή πετρέλαιον. Η ἔξιλης, δὲ πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν κανδίμον ὥλης, κατὰ τὴν τελευταῖαν πενταετίαν, ἐν συγχρόει και πρὸς τὸ 1914 δείνωνται εἰς ποσοστά τοῖς οἱ ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα:

ΚΛΑΣΙΜΟΣ ΥΛΗ	Ἐπὶ τῆς παγκ. χωρητικότητος
Γαλάνθρακ	1914 1935 1936 1937 1938 1939
Πετρέλαιον εἰς λέβητας	88.84 50.15 49.10 47.89 46.54 44.67
Πετρέλ. διὰ μηχαν. έσωτ. κανό.	2.65 30.65 30.38 29.84 29.57 29.63
Τσιουφόρα κλπ.	0.45 17.42 18.89 20.74 22.45 24.36
	8.06 1.78 1.63 1.53 1.44 1.34

100.—100.—100.—100.—100.—100.—

'Αποδεικνύεται ἐκ τοῦ πίνακος τούτου, διὰ τὰ 50 οἱ τὸν παγκοσμίου τοννᾶς ἔξαρτοντα εἰσέπει αἷδο τὸν γαλάνθρακα, ἔναντι 89 οἱ τὸν 1914. Η χρησιμοποίησιν γαλάνθρακα χωρητικότητος τὸ 1914 ἀνήρχετο εἰς 43.860.000 τ. γκρός, ἐνῷ ἡδη είνε μικρότερα κατὰ 13 ἑκατομμύρια τόννων γκρός, ἤτοι κατὰ ποσοστὸν 31.15 οἱ.

### Οι τύποι τῶν πλοίων

"Ως πρὸς τοὺς τύπους τῶν πλοίων, ἀναφέρεται εἰς τὰς στατιστικὰς τὸ «Λόνδ'» Ρέτζιστερ, ὅτι ἐπάρχουν σήμερον 1731 δεξαμενόπλοια (τὸν 1000 τ. γκρός και ἀνω έωστον), συνολικῆς χωρητικότητος 11.436.880 τόννων γκρός. Εξ αὐτῶν 435 σάρη, 2.919.566 τόννων ἀνίκην εἰς τὸν Μεγάλην Βρετανίαν, 421 τ. γκρός 2.800.780 εἰς τὰς Ἰννομένας Πολιτείας και 272 σκάφη 2.117.381 τόννων γκρός εἰς τὴν Νορβηγίαν. Υπάρχουν ἀσόμι δεξαμενόπλοια (κάτω τὸν 1000 τ.) συνολικῆς χωρητικότητος 148.669 τ. γκρός, ἀλευτικὰ και φαλανοθηρικὰ 1.185.116 τ. γκρός, σημαντικά και ναυαγοσωστικά 434.429 τ., «φέρον - μπότες» 250.827 τ., πλοῖα τηλεγραφικῶν καλωδίων 66.023 τ., ποταμόπλοια και βοηθητικά πλοῖα λιμένων 527.599 τόννων γκρός.

"Επομένως, σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 14.050.000 τόννων γκρός δὲν ἀπασχολοῦνται εἰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν και φορτίων. "Αν τὰ σκάφη ταῦτα ἀμφεβοῦν ἐκ τοῦ συνόλου τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, καθὼς ἐπίσης τὰ πλοῖα λιμένων τῆς Βρο. Αμερικῆς, τὰ ἔνδινα και συνδέοντας κατασκευῆς σκάφη, τὰ κάτω τὸν 4000 τόννων γκρός και τὰ ἡλικίας μείζονος τῶν 25 ἑτοῖ, ἄτινα δὲν θεωροῦνται πλέον ιανάν πρὸς περιπέτειαν ἐπικερδῆ ἔξιμετάλλευσιν — ἔξαρτες πλοίων τινῶν ναυτηγηθέντων τὸ 1914 και διατηρούντων εἰσέπει ὑψηλὴν ταχύτητα —, προκύπτει ὅτι ἐναπομένουν σκάφη 30.430.510 τόννων γκρός, ἵναν διὰ τὴν διαπόδημενην ἐπιβατῶν και τὴν μεταφορὰν φορτίων. Τὰ ἵκανα ταῦτα ὀπενοπόρα σκάφη κατανέμονται, κατὰ τὸν κύριον αὐτῶν ὅγκον, εἰς τὰς κατωτέρω ναυτικὰς κώρας:

Παγκόσμιος χωρητικ.	Ἴκανά ὀπενοπόρα	εἰς ἄπι και διπλ.	
εἰς ἄπι και διπλ.	ἄπι και διπλ.		
ΧΩΡΑΙ	T. γκρός Ποσ. οἱ	T. γκρός Ποσ. οἱ	
Αγγλ. — Ιολανδία	17.891.134	26.11	10.739.378 35.29
Ην. Πολιτεία	11.490.177	16.77	4.551.619 14.96
Ιαπωνία	5.629.845	8.22	2.868.079 9.43
Γερμανία	4.482.662	6.54	2.497.202 8.21
Ιταλία	3.424.804	5.—	1.756.764 5.77
Ολλανδία	2.969.578	4.33	1.668.787 5.48
Γαλλία	2.933.933	4.28	1.439.954 4.73
Νορβηγία	4.833.813	7.06	1.290.042 4.24
Λοιπά χώραι	14.853.486	21.69	3.618.685 11.89
Σύνολον:	68.509.432	100.—	30.430.510 100.—

\* Αποδεικνύεται ἐκ τοῦ ἀνωτέρῳ πίνακος η ὑψηλὴ δυναμικότητος τοῦ

"Αγγλικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, διστις, ἐνῷ περιλαμβάνει τὰ 2.11 οἱ τῆς παγκοσμίου ἀτμοκινήτους και δηξελοκινήτους κωρητικότητος, κατέχει ἐν τούτοις τὸ 35.29 οἱ τὸν συνολικῶν ἐν τῷ κόσμῳ ὑπάρχοντος καταλλήλου ὀπενοπόρων τοννᾶς, προσεμένου διὰ μεταφορᾶς ἐπιβατῶν και φορτίων. Η διαφορὰ τῆς Γερμανίας μεταξὺ τοῦ συνόλου τῆς κωρητικότητος της και τῆς καταλλήλου τοιωτῆς διὰ ὑπερποντίους μεταφορᾶς είναι μόνον 1.67 οἱ, τῆς Ιαπωνίας 1.21, τῆς Ολλανδίας 1.15, τῆς Ιταλίας 0.77, τῆς Γαλλίας 0.45, ἐνῷ τῆς Νορβηγίας και τῶν Ἰννομένων Πολιτειῶν — λόγῳ ἀκριβῶς τοῦ παρ'

### Αι διακυμάνσεις τῆς χωρητικότητος

Κατὰ τὸ 1905 η μὲν ἀτμοκινήτους χωρητικότητος ἀνήρχετο εἰς 29.963.000 τόννων γκρός και ἡ ιστιοφόρος εἰς 6.464.000 τόννων. "Εποτε, η ἀτμοκινήτους και δηξελοκινήτους χωρητικότητος η ίδιη κατὰ 38½ ἑκατομμύρια τόννων γκρός, δὲ ιστιοφόρος ἐμειώθη κατὰ 5 ½ διὰ ἐπατομμύρια τόννων. Έξαρθρωμένων τῆς σημαντικῆς αὐθίσεως τῆς ναυτιλίας τῶν Ἰννομένων Πολιτειῶν κατὰ τὴν περιόδον 1916—22 και τῆς μειώσεως τῆς Γερμανίας χωρητικότητος κατὰ τὴν ἔτη 1914—20 — περιπτώσεις ἀναγόμεναι εἰς τὴν πολεμικὴν περιπέτειαν — είναι χαρακτηριστικαὶ αἱ σημειωθεῖσαι σημαντικώταται αὐθίσεις, ἔναντι τοῦ 1905, εἰς τὰς ναυτιλίας τῶν κάτων κωρῶν: Τὰ πλοῖα θαλάσσης τῶν Ἰννομένων Πολιτειῶν ἐμφανίζονται κατὰ 6.7 φοράς περισσότερα, τῆς Ιαπωνίας κατὰ 6.5, τῆς Ελλάδος κατὰ 5.1, τῆς Ιταλίας κατὰ 4.6, τῆς Νορβηγίας κατὰ 4.5 και τῆς Ολλανδίας ἐπίσης κατὰ 4.5 φοράς.

### Ναυάγια και διαλύσεις

Οι στατιστικοὶ πίνακες τοῦ «Λόνδ'» Ρέτζιστερ, σχετικῶς μὲ τὰς ἀπολείας πλοίων καθ' ἔκστον ἔτος, αναφέρουν, ὅτι τὸ μέσον ἐτήσιον ποσοστὸν ἀνήλθε διὰ τὰ ἀτμόπλοια και δηξελόπλοια κατὰ τὴν πενταετίαν 1934—38 εἰς 0.56 οἱ ἐπὶ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἐνῷ κατὰ τὴν πενταετίαν 1909—13 είχε φθάσει εἰς 1.17 οἱ. Πέφαν τὸν δελτιώσεων πον ἐφημόρισθησαν πρὸς διασφάλισην τῆς ναυσιπλοΐας, δέον ν' ἀποδοθῇ περιφοριδικῶν τῶν ἀπόλειων και εἰς τὸν μεγάλον ὅγκον τῆς παροπλιδείσης κατὰ τὴν τελευταῖαν πενταετίαν χωρητικότητος.

"Οσον ἀφορά τὰς διαλύσεις, η περίοδος 1905—14 ἐμφανίζει ἐλάχιστον δριμῶν ἐτήσιων διαλύσεων 87.737 τόννων και ἀνώτατον 251.900 τ. γκρός. Κατὰ τὴν περίοδον 1915—20 δὲν διελέθησαν πλοῖα, λόγῳ τῶν πολεμικῶν ἀναγκῶν, δὲ ἐπὶ τῆς μέσους ὅρος τῶν διαλύσεων μόλις ἀνήλθεν εἰς 10.000 τ. γκρός. "Ολοὶ διάφοροι ἐμφανίζεται η κατάστασις διὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον. Τὸ 1921 διελέθησαν σκάφη 77.500 τόννων, τὸ 1921 σκάφη 315.000 τόννων, τὸ 1923 σκάφη 963.000 τ. γκρός, ἀπὸ δὲ τὸν 1930 μέχρι τὸν 1933 αἱ διαλύσεις ἔβαινεν τὴν ἀνοικαν, διὰ νὰ ὑπερβούν τὸ 1933 τὰ 2.000.000 τόννων γκρός. "Εποτε βαίνουν και πάλι μειώνενται. Τὸ 1937 διελέθησαν σκάφη 587.823 τόννων και τὸ 1938 σκάφη 580.923 τόννων γκρός. 'Ο τελευταῖος αὐτὸς ἀριθμὸς — ἔξαρσει τοῦ 1927 — ἀπέτελε τὸ κατώτατον δριμὸν ἐτήσιον διαλύσεων ἀπὸ τοῦ 1922 και ἐντεῦθεν.

"Η κατὰ τὴν τελευταῖαν δεκαετίαν διαλύθεισα χωρητικότητος ἔφθασεν εἰς 11.624.000 τόννων γκρός, ἀντιποσεπεντέσια σένα ἐτήσιον μέσον δρον 1.8 οἱ ἐπὶ τῆς ιδιοτατῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. 'Εάν συνυπολογισθοῦν και αἱ ἀπόλειαι ἐξ κινδύνων θαλάσσης (3.651.000 τ. γκρός) τότε ὁ ἐτήσιος μέσος ὅρος διαγραφῶν τῆς δεκαετίας ἀναδιδάχεται εἰς 2.4 οἱ ἐπὶ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος.

### Τὸ β'. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Αἱ δημοσιευθεῖσαι πρὸς ἡμέραν εἰς τὸν Ἀγγλικὸν ναυτικὸν τέλον στατιστικαὶ τοῦ «Λόνδ'» Ρέτζιστερ περὶ τῆς πορείας τῶν παγκοσμίου ναυτηγήσεων κατὰ τὸ β' τομήμαν τοῦ τρέχ. ἔτους ἀναφέουν, διὰ τὸν 30ην Ιουνίου ἐτέλουν ἐπὸ κατασκευὴν εἰς τὸ Ἀγγλικό και Ιολανδικό

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΟΥ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

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



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

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

ναυτηγεία ατμοκίνητα και δηξελοκίνητα σκάφη συνολικής χωρητικότητος 791.455 τόννων γκρός, άντιποσοπεύοντα τά 27.7 ο) της παγκοσμίου έργασίας και έμφανθηντα αύξησην μέν κατά 194.552 τ. γκρός, έναντι τού α' 3ημένου έ. ξ., έποχών σημειώνοντα 245.618 τ. γκρός, έναντι τού αντιστοίχου 6' 3ημένου του 1938. Εις τάς ίπολίτους χώρας — έξαιρεσι της Σοβιετικής Ρωσίας και της Ισπανίας, διά τάς ναυτηγήσεις τῶν ίδιων δὲν έπηχουν αδεντικά πληροφορία — κατεσκευάζοντο τήν 30ήν Τούνιον άτμοπλους και δηξελόπλους συνολικής χωρητικότητος 2.067.837 τόννων γκρός, καλύπτοντα τά 72.3 ο) τῶν παγκοσμίων κατασκευῶν και παραστάντα μείσιν 38.927 τ. γκρός έναντι τοῦ α' τομήνον έ. ξτους. Η έργασία αὕτη κατενέμετο υψών εἰς τὰς άπολονθους χώρας: Εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας ήνων παγκοσμίου σκάφη 391.824 τόννων γκρός, εἰς τὴν Γερμανίαν 347.832 τ. γκρός, εἰς τὴν Ιαπωνίαν 308.849 τόννων, εἰς τὴν Ιταλίαν 224.616 τ., εἰς τὴν Όλλανδίαν 223.381 τ., εἰς τὴν Σουηδίαν 160.620 τ. και εἰς τὴν Δανίαν 122.440 τόννων γκρός.

Τοιουτόποτις τὸ γενικὸν σύνολον τῶν παγκοσμίων ναυτικῶν κατασκευῶν κατά τὴν 30ήν Τούνιον έ. ξ. περιελάμβανε σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 2.859.292 τόννων γκρός, μὲ αὔξησην κατά 155.625 τ. γκρός, έναντι τοῦ α' τομήνον, ὅτι δὲ τὸ άνωτάτον σημειωθὲν ώριον ἀπό τοῦ Μαρτίου 1938. Έξ τῶν ἐν 'Αγγλίᾳ και Ίσλανδίᾳ ναυτηγήσεων, σκάφη 108.000 τ. γκρός (ητοι τὰ 13.7 ο) τῆς ἐν 'Αγγλίᾳ και Ίσλανδίᾳ έργασίας) προσωρίζοντο δι' ἀλλοδαποὺς ἐφοπλιστὰς ἡ πρὸς πόλησιν. Εξ αὐτῶν 1 μόνον φορτηγὸν 5400 τ. γκρός ταυτοσεμάζετο διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, δεδομένον, ὅτι ἀρκετά ἄλλα δοθεῖσαν Ἐλληνικαὶ παραγγελίαι δὲν ἥρχισαν εἰσέτι ἔκτελονται. Έξ τῶν ναυτηγήσεων εἰς τὰς λοιπὰς χώρας, σκάφη 536.000 τ. γκρός (ητοι τὰ 25.9 ο) τῆς ἐν τῷ ἔπειροφ έργασίας) προσωρίζοντο δι' ἐφοπλιστὰς ἑτέρων χωρῶν ἀπό ἔξεινας, εἰς τὰς ίδιας χώρας εἰναντιηγόντα. Έξ τῆς χωρητικότητος των της, σκάφη 171.113 τόννων γκρός προσωρίζοντο διὰ Νορβηγίους ἐφοπλιστάς, ἔτερα 92.748 τόννων δι' "Αγγλικῶν και δύο μεγάλα δηξελοκίνητα δεξαμενόλια (ἐν 15.500 τ. d. w. και ἔτερον 17.500 τ. d. w.) ναυτηγούμενα εἰς Σουηδίαν, προσωρίζονται διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν τοῦ 'Αριστ. Ωνάσον. Τὸ πρῶτον ἐξ αὐτῶν καθελκύεται τὰς πρώτας ίμερας τοῦ Λύγοντος ἐν τῶν ναυπηγείον τοῦ Γιοταβέρχεν.

Διαρκοῦντος τοῦ ἐπό μασούποτον 6' τομήνον ἥρχισεν ἐν 'Αγγλίᾳ και Ίσλανδίᾳ νέα έργασία διὰ σκάφη 402.080 τόννων γκρός, μὲ σηματικὴν, έναντι τοῦ προηγούμενου τομήνον, αὔξησην κατά 330.924 τόννων γκρός, εἰς δὲ τὰς λοιπὰς χώρας διὰ σκάφη 480.728 τ. γκρός, μὲ μείσιν 176.117 τόννων. Καθελκύσθησαν ἐξ ἄλλου ἐν 'Αγγλίᾳ και Ίσλανδίᾳ σκάφη 137.552 τόννων γκρός, μὲ μείσιν 20.234 τ. γκρός, έναντι τοῦ α' τομήνον, εἰς δὲ τὰς λοιπὰς χώρας σκάφη 441.436 τόννων γκρός, μὲ μείσιν κατά 120.947 τ. γκρός, ὡς δεινώνει ὁ κατωτέρῳ πίνακας:

'Αγγλία — Ίσλανδία		Λοιπαὶ Χώραι	
B' 3ημένον	A' 3ημένον	B' 3ημένον	A' 3ημένον
Ναυτηγήσεις 791.455 τ.	+194.552	2.067.837 τ.	- 38.927
Δι' ἀλλοδαποὺς 108.000 »	-	536.000 »	+ 5.692
Νέα έργασία 402.080 »	+330.924	480.728 »	-176.117
Καθελκύσθεις 137.552 »	- 20.234	411.436 »	-120.947

Τὰ ἐπό κατασκευήν ἀνά τὸν Κόσμον ἀτμοκίνητα και δηξελοκίνητα δεξαμενόλια (1000 τόννων γκρός και ἀνω ἔκαστον) ἀνήρχοντο τὴν 30ήν Τούνιον εἰς 71 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 634.665 τ. γκρός, ητοι εἰς 11 ἀτμοκίνητα, 99.448 τ. και εἰς 60 δηξελοκίνητα, 535.217 τόννων γκρός. Έξ αὐτῶν 13 σκάφη, 125.448 τόννων κατεσκευάζοντο εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας, 13 τ. γκρός 120.500 εἰς τὴν Σουηδίαν, 11 τόννων 96.210 εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν και Ίσλανδίαν, 8 τόννων 70.862 εἰς τὴν Γερμανίαν, 7 τόννων 61.775 εἰς τὴν Ιταλίαν και 6 τόννων γκρός 50.750 εἰς τὴν Όλλανδίαν.

Ως πρὸς τὰ μεγάλη, ὁ ἐπό κατασκευήν παγκόσμιος χωρητικότης περιλαμβάνει 14 ἀτμόπλους και 32 δηξελόπλους τῶν 8000 ἕως 10.000 τόννων γκρός ἔκαστον, 13 ἀτμόπλους και 43 δηξελόπλους τῶν 10.000 ἕως 20.000 τόννων γκρός, 2 ἀτμόπλους και 2 δηξελόπλους τῶν 20.000 ἕως 30.000 τ. γκρός και 3 ἀτμόπλους ἄνω τῶν 30.000 τόννων γκρός ἔκαστον. "Οσον ἀμορφαὶ τὰ σαντήματα πρώσωσεως, σκάφη 357.000 τόννων γκρός, τῶν ἐν 'Αγγλίᾳ και Ίσλανδίᾳ ναυτηγούμενον, ἀνερχόντο εἰς δηξελοκίνητα, ἐνῷ εἰς τὰς λοιπὰς ίδιας χώρας τὰ ἐπό ναυτηγήσιν δηξελοκίνητα πλοία (1.266.712 τ. γκρός) ἀπερέβαντον τὰ ἀτμοκίνητα κατά 477.705 τ. γκρός.

#### Αἱ ἀσφαλίσεις τῶν πολεμικῶν κινδύνων

Τὸ νομοσχέδιον περὶ ἀσφαλίσεως κατά κινδύνων πολέμου κατετέθη πρὸς ίμερῶν ὑπό τοῦ προέδρου τοῦ «Board of Trade» εἰς τὴν Βούλη τῶν Κοινοτήτων. Ἀναφέρεται τοῦτο εἰς τὴν ἀσφαλίσεις σκαφῶν και φροτίων ἐν περιπτώσει πολέμου και παρέχεται εἰς τὸ «Board of Trade» τὸ δικαί

ομα ν' ἀσφαλίζῃ τὰ Βρετανικὰ πλοῖα και τὰ δι' αὐτῶν πεταφερόμενα φροτία «σῶτας λογικαὶ και ἀνάλογοι εὐκολίαι διὰ τὴν τοιαύτην ἀσφάλισιν δὲν θὰ ἴτο δυνατὸν νὰ ἐπιτευχθῶν εἰς τὴν ἐλευθέρων ἀγοράν». Παρέχεται ἐπίσης εἰς τὸ «Board of Trade» τὸ δικαίωμα νὰ καταβάλῃ ἀποζημιώσεις διὰ ἀπολεσθέντα καιτά τὴν πεταφερόμενα φροτία.

Οἱ ἀπατηθησόμενοι προσφέται διὰ τὰς τοιαύτας ἀσφαλίσεις δὲν ἔξενερθον ἀπό τὴν δημιουργίαν διὸ εἰδίζοντες κεφαλαίων, ητοι ἀπό τὸ τερατάλων τῶν θαλασσοσαγαλοτικῶν κινδύνων πολέμου και ἀπό τὸ τερατάλων διὰ τὴν ἀσφάλισιν ἐμπορευμάτων κατά πολεμικῶν κινδύνων. Οἱ ἀσφαλίσοντες πλοία και φροτία θὰ καταβάλλουν μειονένα, ὀπωδήποτε, ἀσφαλίστων.

Τὸ «Board of Trade» ἐξ ἄλλον συνήργη σύμβασιν μὲ διώριμένας 'Αγγλίας ἀλληλασφαλιστικάς ὁργανώσεις, διάσει της ίδιας δὲν ἔξενερθον μέτραν αὐταὶ ν' ἀσφαλίσουν τὰ πλοῖα κατά κινδύνων πολέμου, τὸ δὲ «Board of Trade» 8' ἀνάλαμβανη τὰς ἀντασφαλίσεις τῶν δραγμάτων τούτων, ἐν σχέσει μὲ ἀπατήσεις προσεχούμενας ἀπό κινδύνους ἐχθρικῶν προσθετῶν κατά τὸν οἴντος ἀσφαλίσμενον πλοίον. Αἱ ἐπό τοῦ «Board of Trade» ἀναλαμβανόμενα ἀντασφαλίσεις θὰ καταλύπτουν, ὡς καθορίζεται εἰς τὴν συναθείσαν σύμβασιν, τὰ 80 οἰ τῆς ἀσφαλίσμενης ἀξίας τῶν πλοίων.

#### Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ιουνίου

Ο μέσος ὄρος τοῦ ναυλοτιμαρίθμου τῶν «τρόμπες», ὡς οὗτος καταρτίζεται ὑπό τοῦ «Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου» (μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ 1935) συμπιεσόντος κατά τὸν μήνα Τούνιον αἰσθητὴν ὑποχώρησιν. Κατῆλθε, δηλαδή, εἰς τὸ 121.5, μὲ πτώσιν 6.0 ο) εναντί τοῦ Μάιον έ. ξ. και 1.3 ο) εναντί τοῦ Τούνιον 1938. Αἱ ἐπελθόντα μεταβολαὶ εἰς τοὺς κατ' εἰδός δείκτας τοῦ ναυλοτιμαρίθμου και εἰς τὸ σύνολον αὐτοῦ ἀσφαλίσουν τὰν ναυλοτιμαρίθμουν ἀπό τὸν κατωτέρῳ πίνακα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Μάιον τοῦ έ. ξ. και τὸν τὸν Τούνιον π. ξ.

ΕΙΔΗ ΦΟΡΤΙΩΝ	Ναυλοτιμ. Διαφορά ο) ο) έναντι Ιούνιος 1939	Ναυλοτιμ. Διαφορά ο) ο) έναντι Μαΐου έ. ξ. Τούνιον π.ξ.
Γαλάνθραστες (ά) π κάτω 3000 τ. γκρ.)	115.1	-3.0 +22.6
Γαλάνθραστες (ά) π ἄνω 3000 τ. γκρ.)	100.1	-8.6 -13.
Γεννήματα	126.5	-6.8 -7.6
Συλεία	115.8	+6.2 +3.2
Μεταλλεύματα	133.1	-0.1 +21.3
Αιτάσματα	126.6	-4.8 +32.6
Ζάχαρις	135.1	-12.3 +14.1
Σίδηρος, χάλυψ, παλαιοσίδηρα	148.2	-3.3 +26.0

Σύνολον: ..... 121.5 -6.2 -1.3

Ο κατωτέρῳ πίναξ ἐμφανίζει τὴν πορείαν τοῦ ναυλοτιμαρίθμου κατά τὴν τελευταίαν τριετίαν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς βάσεις 100 τῶν ἐτῶν 1929 και 1935:

	1929 (100)	1935 (100)
"Ετος 1929	100.—	133.5
» 1935	74.9	100.—
» 1936	84.3	112.6
» 1937	131.5	175.6
» 1938	95.—	126.9
Ιανουάριος 1939	90.5	120.8
Φεβρουάριος 1939	91.—	121.5
Μάρτιος 1939	88.—	117.5
Απρίλιος 1939	89.6	119.6
Μάιος 1939	97.1	129.6
Ιούνιος 1939	91.—	125.1

#### Νορβηγία

##### Αἱ δυσχέρειαι τῶν μικρῶν πλοίων

Εἰς ἐγκύρωλιν τῆς «Ἐγκόσεως» τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, οχετικῶς μέ τὰς ἐπιβαρύνσεις τῆς ἔθνας χωρητικότητος, ἐπομπινήσκεται, ὅτι ἀπό τοῦ 1914 και ἐντεῦθεν τὰ Νορβηγικά πλοῖα τοῦ μεγέθους 500 ἕως 2500 τόννων γκρός ἐμπορικῶς ἀπό τὸν μεγέθους 500 ἕως 600. "Υπολογίζεται ὅτι, ἀν ἑπτάροχον τὰ 317 ταῦτα πλοῖα και δὲν εἰχον ἐπτοποιήση ἀπό τὴν δόναμιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς χώρας, ἐξ ἀφορμῆς τῶν κυβερνητικῶν φορολογιῶν και ἀλλον ἐπιβαρύνσεων, εἰς τὰς ίδιας προσετέθη ἀπό τον πόλεις και ἡ νέα σύνθεσις τῶν πληρωμάτων, θὰ ἴτο δυνατόν ν' ἀπαρχοληθοῦν ἐπ' αὐτῶν πεντακοσίων εἰσέτι ναυτικοί, ἐνῷ πολλαὶ ἐκαποτάδες ἐξ τῶν ίδιων θὰ ἔτελον ἐν ἀργίᾳ η δὲν θὰ ήσαν ἀσχιματιοί και δὲν θὰ ήσαν ἀσχιμονέας δυσχερείας — τονίζει η ἐγκύρωλις — κατά τῶν ίδιων ίδιων παλαιεῖς σήμερον η Νορβηγική ναυτιλία

"Ἐν τούτοις και παρὰ τὰς ίδιων ίδιων αὐθανομένας δυσχερείας — τονίζει η ἐγκύρωλις — κατά τῶν ίδιων ίδιων παλαιεῖς σήμερον η Νορβηγική ναυτιλία

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

ATHENS: P.O.Box 290.

SHANGHAI: 55, Yuen Ming Yuen Road

PARIS: 12, Chauveau Lagarde (8e)

LONDON AGENTS:

YANNOULATOS BROS (LONDON) Ltd.

78 Bury Court E.C. 3.

Cables: "Yannoulatos,,—LONDON

πρός άντιμετώπισην τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἐπιχορηγουμένων ξένων πλοίων, αἱ ναυτεργατικαὶ δργανόσεις προσπαθοῦν νά πείσουν τὴν κυβέρνησην τοῦ "Οσλο, δπος προδῆ καὶ εἰς ἄλλας παραχωρήσεις, ὅσον ἀφορᾷ τοὺς Κανονισμοὺς ἐπανδρώσεως.

Κατὰ τὴν διάρκειαν καινοβούλευτικῆς τινος συζητήσεως, Νορβηγὸς διοικητὴς εἶπε τὴν εὐναριὰν νά σκιαγραφήσῃ τὰς σοβαρὰς συνεπείας αἵτινες προήλθον ἀπὸ τὴν παροῦσαν τακτικὴν συνθέσεως τῶν πληροφορῶν. Τοῦ 1914 — εἰπεν δὲ ὁ ὁμιλητὴς — δὲ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Νορβηγίας περιελάμβανε 924 σκάφη τῶν 500 ἔως 2500 γκρός ἔκαστον, εἰς δὲ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1939 ὁ ἀριθμὸς αὐτῶν ἐμειώθη εἰς 607, ἡτοι κάτι πλέον τῶν 2/3 τοῦ προπολεμικοῦ ἐπιτελοῦ. "Ἐνε σκάφος τῶν 6000 τόννων ἔχει κανονικῶς πλήρωμα 30 ἔως 35 ἀνδρῶν, ἐνῷ 6 πλοῖα τῶν 1000 τόννων ἔκαστον θὰ ἐχρείσθη ἐκατὸν ἀνδρᾶς καὶ πολὺ περισσοτέρους ἀξιοματικοὺς ἢ τὸ ἕνα πλοῖον τῶν 6000 τόννων.

"Ἄν τὰ μικρὰ Νορβηγικὰ σκάφη — προσέμθηκεν ὁ ὁμιλητὴς — δὲν εἰχον πέσει θύματα τῶν καινονικῶν πειραματισμῶν, 5000 περὶον ἀνδρῶν καταστρόματος καὶ 630 ἀξιοματικοὶ θὰ ἀπησχολοῦντο ἐπὶ τῶν 317 πλοίων τῶν 500 ἔως 2500 τόννων γκρός, ἡτοι ἐπωλήσθησαν ἡ ὀπωδήσητος διεγράφησαν κατὰ τὴν τελευταῖαν 25ετίαν. Ἐπίσης, 2000 καὶ πλέον ἐργάται ταντηγένειον θὰ εἰχον σήμερον ἐργασίαν εἰς τὰ Νορβηγικὰ ναυτηργεῖα, ἀν ἡ κατηγορία τῶν μικρῶν πλοίων διετήσει τὴν θέσιν της. Εἰς τὰς διατάξεις τῆς ἐπανδρώσεως καὶ εἰς τὴν ἐπιβάρυνσιν τῶν μισθῶν ἀφείλονται αἱ δισχέρειαι τῶν Νορβηγῶν πλοιοστητῶν, ὥστε συναγωνισθοῦν ἐπιτυχῶς τὰς ξένας ναυτιλίας. "Ἐνα Νορβηγικὸν πλοῖον τῶν 1000 τόννων ἔχει διαπάντας κινήσεως 7300 καρωνῶν μητριαίως, ἔναντι 6000 καρωνῶν διὰ παρόμοιον πλοίον Ἰταλικὸν ἡ Γαλλικόν. Τὰ μητριαὶ ἔξοδα Νορβηγικοῦ πλοίου 2000 τόννων ἀνέρχονται εἰς 9500 καρωνῶς, ἔναντι 9250 καρωνῶν ἐνὸς Σουηδικοῦ, 7900 ἐνὸς Γαλλικοῦ, 8000 καρωνῶν ἐνὸς Ἀγγλικοῦ τοῦ ἴδιου μεγέθους. Νορβηγικὸν πλοῖον τῶν 3000 τόννων ἔχει μητριαὶ ἔξοδα ἐξμεταλλεύσεως 12.000 καρωνῶν, ἐνῷ ἴδιον μεγέθους Σουηδικὸν ἔχει δαπάνην 11.000, Ἀγγλικὸν 10.000 καὶ Φινλανδικὸν 8000 καρωνῶν. Ἐπὶ πλέον ἡ κυβέρνησης τοῦ "Οσλο ἐπεβάλλουν τὴν ἔθνικὴν ναυτιλίαν μὲν δισβάστακτον πορόλογιαν.

"Ἐν συμπεράσματι ἐπονίσθη ἡ ἀνάγκη, ὅπος ἡ κυβέρνησης σταθμίσῃ καλῶς τὴν δύσκολον θέσιν τῆς ναυτιλίας ποὺς ἡ ἐνύοησει τὰς νέας ἐργατικὰς ἀπατήσεις καὶ τὰς ἐπικινδύνους διὰ τὴν ναυτιλίαν σοσιαλιστικὰς ἐπιδιώξεις.

## Νοτιοσλαβία

### Τὰ ναυτιλιακὰ πεπραγμένα τοῦ 1938

Ἐπίσημοι στατιστικαὶ, ἀναφέρονται, ὅτι ὁ Νοτιοσλαβίδης ἐμπορικὸς στόλος περιελάμβανεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1938 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 379.942 τόννων γκρός, ἔναντι δυνάμεως 371.471 τ. γκρός, ἡτοι ὑπῆρχεν εἰς τὸ τέλος τοῦ 1937. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῶν λιμένων ἀνήλθεν αὕτη τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 19.8 ἔκαποιμόρια τόννων, ἔναντι 19.4 ἔτος. τόννων τοῦ προηγούμενον ἔτους.

"Ἡ κατὰ τὸ 1938 ἐποχήσιμης τῶν ναύλων ἐπέδρασεν, ὡς ἡτο φυσικὸν καὶ ἐπὶ τῶν ἐργαστῶν τῆς Νοτιοσλαβίκης ναυτιλίας, δεδομένου δὲ ὅτι ὁ κύριος ὄγκος αὕτης ἀπαρτίζεται ἀπὸ «τράμπτες» φορτηγά, ὑπέστη αὕτη σοβαρῶν μειώσιν τῶν ἐσόδων της. Ἡ πλήρης σχεδὸν ἀπαραξία τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἐπερχόσεως καὶ τοὺς ἐποπλισταῖς τῆς γειτονὸς χώρας νὰ στραφῶνται πρὸς ἄλλας κατευθύνσεις διὰ τὴν ἀπαρχήσαντα τῶν σκαφῶν των, ἐνῷ καὶ οἱ πλοιοστητὰς τῶν μικρῶν πλοίων τῶν ἐχόντων ἀφετηρίαν τοὺς ἔθνικοὺς λιμένας, εἰδον καὶ οὗτοι περιοριζομένην τὴν ἔθνικὴν ἐξαγωγικὴν κίνησιν, ἀπαρτιζομένην κυρίως ἀπὸ ἔνδειαν, γεννήματα, τομέντα καὶ μεταλλεύματα. Αἰσθητὴν ἐπίσης μειώσιν ὑπέστησαν καὶ αἱ μέση Θεσσαλονίκης ἐξαγωγαὶ μεταλλεύμάτων.

— Κατ' Ἰούλιον π. ἔ., κατόπιν διαπραγματεύσονται μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατικῶν ὄργανοσεων ἐγένετο ἀπόδεκτὴ σύλλογοι σύμβασις, διὰ τῆς δότοις καθηρωτοῦ καὶ μίας δελτίωσις τοῦ μισθοδοτικοῦ ἐπιπέδου τῶν πληρωμάτων. Τὰ ὄρθρα καὶ αἱ συνθῆκαι ἐργασίας ἐπὶ τῶν πλοίων διεκανονίσθησαν δι' ὅλα τὰ σκάφη καὶ ἐνοπλισθῆσαν, κατὰ τρόπον προέργοντα τὰ συμφέροντα ἀμφοτέρων τῶν συμβαλλομένων.

## Οὐγγαρία

### Ἡ γραμμὴ Δουνάβεως-Ἐγγὺς Ἀνατολῆς

Ἐδημοσιεύθη πρὸ τίνος ἡ τρίτη ἔκθεσις τῶν πεπραγμένων τῆς «Βασιλικῆς Οὐγγρικῆς ἑταρίας», ἡτοι διὰ τεσσάρων εἰδίκοι τύπων καὶ μικροῦ μεγέθους ἡλεκτροσινήτων σκαφῶν ἐξητηρεύεται τακτικὴν γραμμὴν ἐπὶ Βουδαπέστης πρὸς τὴν Ἐγγὺς Ἀνατολὴν, μὲ προσέγγισιν καὶ εἰς Περσίαν καὶ συνδέσει ἀνέν μεταφοράσθων τὴν ποτισμοπλοΐαν εἰς τὸν Δούναβην πρὸς τὴν ναυτοπλοΐαν ἀνοικτῆς θαλάσσης. Ἀναφέρεται εἰς τὴν ἔκθεσιν τὴν τελετήν, ὅτι κατὰ τὸ 1938 αἱ ἐργασίαι τῆς ἑταρίας ἐξηρτολογήσθησαν ἀναπτυσσόμενα εὐνοϊκῶς, παρὸ τὸ γεγονός, διη ἡ κατάστασις εἰς

τὴν Ἐγγὺς Ἀνατολὴν καὶ ἰδίᾳ εἰς τὴν Παλαιστίνην δὲν τὸνόνει τὴν διεύρυνσιν τῶν πρὸς τὰ ἐκεῖ μεταφορῶν. Αἱ πρὸς τὴν Τουρκίαν καὶ Ἀγγλίαν μεταφοραὶ ἡγεῖσθησαν, ἐνῷ τὸνναντίον αἱ πρὸς τὴν Ἐλλάδα εἰχον σχεδὸν ἀναστατῶ ἐπὶ τινὰ πρόσων.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς διὰ Δουνάβεως πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην μεταφοράς, ἡ Ἀγγλοποιος καὶ ἡ Ἐλλάς παρέσχον κατὰ τὸ α' μηνον π. ἔ. τὴν μεγαλύτεραν κίνησιν εἰς τὰ πλοῖα τῆς ἐπανίστασις. Κατὰ τὸ β' μηνον αἱ ἔξι Ἐλλάδος καὶ Τουρκίας πρὸς τὴν Οὐγγρίαν μεταφοραὶ, καθὼς καὶ αἱ διὰ Γιουγκοσλαβίαν, Τσεχοσολοβακίαν καὶ τὴν τελοῦ Αὐστρίαν ἀπετέλεσαν τὸν μεγαλύτερον ὄγκον τῆς ἐπανίστασις κανήσεως, ἐκ τῆς διοίας ἐπεριφορικήθησαν τὰ πλοῖα τῆς ἐπανίστασις γραμμῆς. Μετέφεραν ταῦτα ἐπὶ τὸν λιμένον τῆς ἀφετηρίας τῶν μηχανήματα, μεταλλουργικά προϊόντα, ὥικα διοίδομῶν, σιτηροῖς πλ. ἐνῷ πρὸς τὸν λούναβιν καὶ τὴν Κεντρικὴν Ἐγγύην μετέφεραν ἔηρον καρπούς, τερεβινθέλιαν καὶ ἔλαιον Ἑλλάδος, ἡρία ἐξ Αγγλίαν, καθὼς καὶ προϊόντα τῆς "Απο" Ἀνατολῆς μεταφορούσθεντα ἐπὶ Πλότη Σαΐδ.

Τὰ τέσσαρα ἡλεκτροσινήτα καὶ Οὐγγρικῆς κατασκευῆς σκάφη, ἐπὶ τοῦ εἰδίκοι τύπου τῶν διόπιον ἡσούλημάσιαν τὰ "Ναυτικὰ Χρονικά" εἰς πλανιάτερα τεύχη των, εἶναι τὰ «Budapest», «Szeged», «Duna» καὶ «Tisza». Μετέφεραν ταῦτα ἐπὶ τὸ παρελθόν ἔτος 30.942 τόννων ἐπορευμάτων, ἔναντι 24.000 τόν. τὸ 1937 καὶ διήνυσαν 109.000 τωντικῶν μιλίων, ἔναντι 83.000 τόν προηγούμενον ἔτους. Σημειωτέον, ὅτι ἡ Οὐγγρικὴ αὕτη ἀταίρια συγχάνει ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους ἀρωγῆς.

## Πολωνία

### Παραγγελία φορτηγῶν γραμμῆς

"Η γνωστὴ Πολωνικὴ ἀποιλόποια «Zegluga», τῆς Γδόνιας, παραγίγειε πρὸ τίνος εἰς τὰ Βελγικὰ ναυτηργεῖα «Kōzepián» δύο διεξελογίντα φορτηγά, μέλλοντα νὰ δελτιώσουν τὴν τακτικὴν αὕτης γραμμῆς πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Εἰς τὴν γραμμὴν ταῦτην διαθέτει ἡδη ἡ «Zegluga» τὰ φορτηγά «Lechistan» καὶ «Levant». Ἡ χορηγητότητης τῶν δύο παραγγελθέντων ἀδελφῶν σκαφῶν διείπεται εἰς γύρῳ τῶν 4000 τόννων, ὁ δὲ κυβισμός των ὅ ἀνέρχεται εἰς 270.000 κυβικοὺς πόδας, συμπεριλαμβανομένου καὶ χόρου γραμμῶν 30.000 κ. π. διὰ τὴν μεταφοράν εὐπαθῶν φορτίων. Διὰ τὴν πρόσθιον τὸν θὰ ἐφοδιασθοῦν μὲν μηχανής Ντεζελ, διάνευσις 2800 ἐπτών, αἵτινες θὰ ἐξασφαλίζονται εἰς τὰ σκάφη ταῦτητα 15 μιλίων τὴν ὥραν. Διὰ τὴν ταχείαν φορτοεκφόρτωσιν θὰ διατίθενται 14 ἡλεκτροσινήτα γερανοί. "Οσον ἀφορᾶ τέλος τὰς διαστάσεις των, θὰ ἔχῃ ἔκαστον τὸν δύο τούτων νέων πλοίων μῆκος 104.5 μέτρων, πλάτος 14.7 μ. καὶ βάθος 6.2 μέτρων.

### Δάνεια διὰ νέα σκάφη

"Υπὸ τοῦ Πολωνικοῦ ὑπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καταρτίζεται νομοσχέδιον, διὰ τοῦ διόπιον προβλέπεται ἡ ἐπέκτασις τῶν κατατικῶν πιστώσεων καὶ πρὸς τὴν ναυτηργεῖαν βιομηχανίαν. Πρόσειται περὶ τῆς παροχῆς μαρχοροφθέντων δανείων εἰς τὸν Πολωνὸν ἐφοπλιστᾶς διὰ τὴν πόδαν ἀπὸ τὸν πρόσθιον πάτον δάνειον τὰ σκαφῶν αὐτῶν δάνειον θὰ κατατίθεται εἰς τὰ 60 ο.ο. τοῦ κόπους τοῦ πρόσθιου πάτον δάνειον τὰ 50 ο.ο. ἐὰν ταντηγῆται εἰς τὸ ἔξωτερον. Ἡ αὕτη κλίμαξ θὰ ἐφαρμόζηται προσκειμένου καὶ περὶ ἀγόρων μεταχειρισμένων σκαφῶν ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς, ἐχόντων δύμας ἡλικίας κατεύθεταν τὸν 10 ἐπτών, ἐνῷ διὰ σκάφη παλαιωτῶν ναυτηργεῖος τὸ Κράτος θὰ παρέχῃ πιστώσεις μέχρι 40 ο.ο τῆς αἵστιας των. Τὰ δάνεια ταῦτα θὰ χορηγούνται μὲ τόκον 2 ο.ο καὶ μὲ ἐξόψιην δωδεκατῆ διὰ τὰ καινονοργή πλοῖα τὰ κατασκευαζόμενα εἰς τὴν Πολωνικὴ ναυτηργεῖα, δεκατῆ διὰ τὰ ναυτηργούμενα εἰς τὸ ἔξωτερον ἡ τὰ ἀγοραζόμενα ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς ἡλικίας μέχρι 10 ἐπτῶν καὶ δικτατῆ διὰ τὰ παλαιωτῶν ἡλικίας ἀγοραζόμενα μεταχειρισμένα πλοῖα.

## Ρουμανία

### Ναυτιλία καὶ ἑθνικαὶ μεταφοραὶ

Κατὰ πληροφορίας ἐπὶ Βουκουρεστίου, ὁ ὑφιστάμενος σήμερον Ρουμανὸς στόλος περιλαμβάνει, συμφώνως πρὸς τὴν καταρτοθεῖσαν ἐπίσημην στατιστικήν, 26 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 58.204 τόννων γκρός, στὸν διόπιον τὸ 14 ἀνήκονται εἰς τὴν «Ρουμανικὴ ἀποιλόποιαν» καὶ τὰ ἑπτάτοις εἰς τὰ 14 ἀνήκονται εἰς τὴν τελοῦ Αὐστρίαν. Εἰς τὴν στατιστικὴν ταῦτην δὲν περιλαμβάνονται τὰ ἑπτάτοις κατατηγησέντων ναύλοι της Σουλινάν.

"Αἱ ἔτεροι κατὰ τὸ 1936 τὸ 87 ο.ο. τοῦ πλοίων θαλασσίων καὶ ποταμίων ὁδῶν, εἰς δὲ τὴν σηνιάνην ταῦτην μετέσχον τὰ Ρουμανικά πλοῖα κατὰ ποσοστὸν 8 ο.ο. μόνον. Οἱ κατὰ τὸ αὐτὸν ἔτος καταβληθέντες ναύλοι εἰς ζένα σκάφη ἀνήλθον εἰς 6.900.000 λιρῶν, ἡτοι εἰς 5 δισεκατομμύρια λέπτη.

## THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

(Founded 1866)

COLOMBO - CEYLON

Manager Directors :

H. P. COSMAS  
J. COSMAS

General Wharfingers, Stevedores  
Coal Contractors, Water Suppliers  
Shipping, Clearing & Transport Agents

P.O. Box 178

Cables:  
DESPATCHCO.



κινητικά λόγια νοτάτου άποχαιρετισμού. Στεφάνους έπισης κατέθεσαν και οι πλοίαρχοι κ.κ. Παν. Χαλιζόπουλος τοῦ ἀπό «Κλεάνθη», Α. Μαροφίλιππος τοῦ «Γρανιά», Κ. Αρδανιτίδης τοῦ «Μαρία», Ι. Περιβόλλης τοῦ «Θάλεια». Α. Ρούσσος τοῦ «Ελένη Ρ.», Δ. Λασκαράτος τοῦ «Άλντζ», Π. Γουλανδῆς τοῦ «Ιω. Π. Γουλανδῆς», Λ. Γουλανδῆς τοῦ «Γεώργιος Γ.», Π. Πανάς τοῦ «Βασ. Δεσπούνης», Ν. Αδάμης τοῦ «Σούλιώτης», Β. Κορκόδειλος τοῦ «Μαλιακός» Μιλτ. Λαμπάς τοῦ «Διαμαντής», Κ. Μαρμαρᾶς τοῦ «Ωνάση Πηνελόπη», Τ. Χαροβαλίδης, οι άξιωματικοί καὶ τοῦ πλήρωμα τοῦ «Δημη. Τιγγλέσης», τὸ πλήρωμα τοῦ «Σούλιώτης» κ. ᾧ.

### Τὸ Βαλκανικὸν ναυτιλιακὸν συνέδριον

Τὴν 16ην Τούλιου ἔληξαν αἱ ἐργασίαι τοῦ συνελλόντος εἰς Πειραιᾶ συνεδρίου τῶν ναυτιλιακῶν ὄργανων τῶν Κρατῶν τῆς Βαλκανικῆς Συνεννοήσεως, τὴν ἐσπέραν δὲ τῆς ίδιας ἡμέρας παρετεῖται εἰς τὰς ἀντιπροσωπείας ἀποχαιρετιστήριον γεῦμα εἰς τὸ Σούνιον ἐκ μέρους τῶν Ἐλλήνων ἀντιπροσώπων. Τὰ πορίσματα τῶν διεξαγθεσῶν συζητήσεων ὑπῆρχαν ἀρχετά ἐνδιαφέροντα, θὰ τεθοῦν δὲ ὑπὸ τῆς ἔχοριας τῆς «Ναυτιλιακῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Βαλκανικῆς Συνεννοήσεως», ἥτις θὰ συνέλθῃ εἰς τὰς Ἀθήνας τὴν 16ην Οκτωβρίου. Ἀπεκριναταλλόθησαν ὁρισμένα προτάσεις διὰ τὴν ἔναρμόνιστν τῶν δρομολογίων τῶν Βαλκανικῶν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ συναγωνισμοῦ, καθὼς καὶ διὰ τὸν καταρτισμὸν τῶν συμβατικῶν ναυλολογίων - ἀνάλογως τῶν προσόντων ἐξάστου ἐπιβατηγοῦ πλοίων - ἀπέναντι τῷ ισχύνου κατὰ τὴν χειμερινὴν περίοδον καὶ διλήπησον τὸ 1940. Ἐτέμησαν αἱ βάσεις διὰ τὴν στεγνωμένων συνεργασίαν τῶν συνεχομένων Βαλκανικῶν γραμμῶν πρὸς διευκόλυνσιν τῶν μεταφορῶν, παρομοίᾳ δὲ συνεργασία ἔξησφαλισθῇ καὶ διὰ τὸ ὑπερφερέαν τὸν «Νέα Ελλάς». Πρόσων ἐλλήνων πρὸς ἐνίσχυνσαν καὶ διευκόλυνσιν τῶν τουριστῶν ἀπὸ θαλάσσης ταξίδιων ἀνά τοὺς Βαλκανικοὺς λιμένας, ἐγένετο δὲ ἀποδεκτὴ ἡ καθίσματος τοῦ Ἀγγλικοῦ συστήματος καταπετρήσεως τῶν πλοίων καὶ προεργίθησαν ἡ εἰσπραξῆς τῶν ναύλων εἰς ἐλεύθερον συνάλλαγμα καὶ ἡ κατάργησης τῆς προσενικῆς θεωρήσεως διὰ τὰ ταξίδια τῶν ναυτιλομένων.

### Τὰ ἀνακριτικὰ συμβούλια τοῦ Ε.Ν.

Δ' ἀποφάσεως τοῦ κ. Υφεστούργον τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας τὰ ἀνακριτικὰ συμβούλια τοῦ Ε.Ν. διὰ τὸ δέ διεύθυντος κατηγορίσθησαν ὡς ἔξης:

ΤΟ ΠΡΩΤΟΒΑΘΜΙΟΝ ἐκ τῶν κ. κ. Σ. Κλήρη πλοίαρχον - λιμενικοῦ, προέδρου, Δ. Διούκα ἀντιπλοίαρχον τοῦ Β.Ν., Σεν. Τιγγέδην πλωτάρχον - δικαστοῦ τοῦ Β.Ν., Λ. Λεωνίδη καὶ Α. Μιχαλοπούλου πλοίαρχον τοῦ Ε.Ν., Ίο. Πρόκοπον μηχανικοῦ τοῦ Ε.Ν., Μ. Πετρούλη οἰκονομοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ Ε.Ν. καὶ Άθαν. Παταναστασούλου φαδιστήραφροφτοῦ τοῦ Ε.Ν., μελῶν. Αναπληρωματικά μέλη ὡρισθησαν οἱ κ. κ. Μαγγόπουλος πλοίαρχος - λιμενικός, Λ. Βάτης πλοίαρχος τοῦ Β.Ν., Α. Συνανώτης ὑποπλοίαρχος - δικαστικός τοῦ Β.Ν., Β. Αλεξανδράκης καὶ Γρ. Δημητρίου πλοίαρχοι τοῦ Ε.Ν., Π. Κοπακάκης μηχανικός τοῦ Ε.Ν., Αλέξ. Αγγελόπουλος οἰκονομοῦ ἀξιωματικός τοῦ Ε.Ν. καὶ Κλ. Οικονομόπουλος φαδιστήραφρητής.

ΤΟ ΔΕΥΤΕΡΟΒΑΘΜΙΟΝ ἐκ τῶν κ. κ. Ν. Παπαθεοδόρου πλοίαρχον - λιμενικοῦ, προέδρου, Δ. Διούκα ἀντιπλοίαρχον τοῦ Β.Ν., Σεν. Τιγγέδην πλωτάρχον - δικαστοῦ τοῦ Β.Ν., Λ. Λεωνίδη καὶ Α. Μιχαλοπούλου πλοίαρχον τοῦ Ε.Ν., Ίο. Πατανασιακούλου ἀντιπλοίαρχον - δικαστικοῦ τοῦ Β.Ν., Σ. Παπᾶ καὶ Ν. Ορλήρ πλοίαρχον τοῦ Ε.Ν., Φ. Γιαννίδης μηχανικοῦ τοῦ Ε.Ν., Π. Πνευματικάτου οἰκονομοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ Ε.Ν. καὶ Ι. Ελευθερούλου φαδιτήραφροφτοῦ. Αναπληρωματικά μέλη ὡρισθησαν οἱ κ. κ. Θ. Γοργοφάκης πλοίαρχος - λιμενικός, Π. Λάπτας ἀντιπλοίαρχος τοῦ Β.Ν., Χ. Ρουχωτᾶς ὑποπλοίαρχος - δικαστικός τοῦ Β.Ν., Μ. Βαρδώνος καὶ Δ. Κοννᾶς πλοίαρχοι τοῦ Ε.Ν., Α. Σπίθις μηχανικός τοῦ Ε.Ν., Σ. Σωτηράκης οἰκονομοῦ ἀξιωματικός τοῦ Ε.Ν. καὶ Γ. Νιζάκης φαδιστήραφρητής τοῦ Ε.Ν.

Εἰς τὰς περιπτώσεις παραπομπῆς ἐργάτων θαλάσσης μὲ τὸ ἐρώτημα

τῆς προσωρινῆς στεφήσεως τοῦ διπλώματός του, λόγῳ προσαράφουν ἡ διαφορούς φυσικῆς ἀνικανότητος, μετέχουν τῶν συμβούλιον ἀντιπλοίαρχοι τοῦ Β.Ν. ὡς ἔξης: Τοῦ πρωτοβαθμίου συμβούλιον ἀντιπλοίαρχος - ιατρὸς κ. Αθ. Τούντας ὡς τακτικὸν μέλος, μὲ ἀναπληρωματικὸν τὸν πλωτάρχη - ιατρὸν κ. Κ. Παπαδημητρίου, τοῦ δὲ δευτεροβαθμίου συμβούλιον ὁ ἀντιπλοίαρχος - ιατρὸς κ. Ν. Τζαβάρας ὡς τακτικὸν μέλος, μὲ ἀναπληρωματικὸν τὸν πλωτάρχην - ιατρὸν κ. Ν. Ήλιόπουλον.

Εἰς τὰς περιπτώσεις παραπομπῆς ἐργάτων θαλάσσης μὲ τὸ ἐρώτημα τῆς διαφορικῆς στεφήσεως τοῦ διπλώματός του, λόγῳ ἐπαγγελματικῆς ἀνικανότητος ἡ διοίγησις ἡ ἀδύνατος, κριθέντων ὑπὸ τοῦ δικαστηρίου ὅτι τοῦ «Συμβούλιον τοῦ Ε.Ν.» ὡς διαπραγμέντων ἐν δόλῳ, εἴτε ἐπὶ δίληξης ἀπολέσεις τοῦ πλοίου, συνεπειταὶ πτασματος, ἡ σύνθεσις τῶν συμβούλιον ὡς πρὸς τὸν πρόσδρομον καὶ τὸν λιμενικὸν ἀξιωματικὸν τροποποιεῖται ὡς ἔξης: Πρόθεδρος τοῦ πρωτοβαθμίου ὁρίζεται ὁ μάχιμος πλοίαρχος τοῦ Β.Ν. κ. Π. Παπαγιαννόπουλος, ἀντὶ τοῦ πλοίαρχου - λιμενικοῦ κ. Σ. Κλήρη καὶ ὡς μέλος ὁ ἀντιπλοίαρχος - λιμενικὸς κ. Α. Παπαδόπουλος. Αναπληρωματικοὶ τούτων ὑφίστανται οἱ κ. κ. Κ. Πεζόπουλος μάχιμος πλοίαρχος καὶ Γ. Σκλαῖς ἀντιπλοίαρχος - λιμενικός.

Τὸ δευτεροβαθμίον συμβούλιον ὑφίσταται πρόθεδρος ὁ μάχιμος πλοίαρχος κ. Αθ. Σηρός ἀντὶ τοῦ πλοίαρχου - λιμενικοῦ κ. Ν. Παπαθεοδόρου καὶ ὡς μέλος ὁ πλοίαρχος - λιμενικός κ. Σ. Ζάρος, μὲ ἀναπληρωματικοὺς τοὺς κ. κ. Χασῆν μάχιμον πλοίαρχον καὶ Φρ. Παριανὸν ἀντιπλοίαρχον - λιμενικός.

### Τὸ συνάλλαγμα τῶν ἀπολυομένων

Πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ παραλίους προξενικὰς ἀρχὰς ἐκοινοποιήθη ἐγκύρωλις τοῦ Υφυπουργείου Ναυτιλίας, δι' ἣς καθίσταται γνωστόν, ὅτι ἡ καταχώρισις εἰδίκης ἐγγαφῆς εἰς τὸ ναυτικὸν φύλλαδιον, δεβανούσης, διὰ τὸ ἀπολύμονος ἐργάτης θαλάσσης ἐφωδιάσθη ὑπὸ τοῦ πλοίαρχου διὰ δεβανώσεως περὶ τοῦ κατεχομένου παρ' αὐτὸν συναλλάγματος, θὰ γίνεται μόνον ἐν τῷ ἔξωτεροφθόρῳ ὑπὸ τῶν οἰκείων προξενικῶν ἀρχῶν, ἐφ' ὃν ἐν τῷ ἔξωτεροφθόρῳ μόνον ὑποχρεούντων εἰς τὸν ἔργαφον τῆς συνεργασίας τῶν ἀπολυομένων προξενικῶν ἀρχῶν, ἐφ' ὃν διατίθενται τῆς διεργασίας τούτων τὸν ἀπολυομένων.

### Καθέλκυσις δευτέρου δεξαμενοπλοίου

Ἐντὸς τοῦ α' 15θημέρου τοῦ Αὐγούστου καθελκύνεται ἐκ τῶν Συνιδῶν ναυτιγέων τοῦ Γιοταβέρου τὸ δεύτερον δηξελούκινον τοῦ πληρώματος τῶν μηχανονήτων φροτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν πλόιων, ὀλίκης χωρητικότητος 151 ἕως 500 κόρων. Οφίζεται δι' αὐτῆς, ὅτι τὰ ἄνω σκάφη, ἐφόσον ἐκτείνονται τὰ ταξίδια των ἔπιπλων καὶ ἐφόσον χαρακτηρίζονται, ὡς ἔχοντα κύριον πρωτοτύπον μέσον τὴν μηχανήν, τὰ δὲ ιστίον ὡς μέσον δοηθητικόν, ὑπάκεινται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τῶν προξενικῶν μέσων τηνίσθησαν οἱ πλοίαρχοι, διότι τοῦ πληρώματος διατίθενται τῆς διεργασίας τούτων τὸν ἀπολυομένων.

### Αἱ ἀνθρακεύσεις εἰς Ζογκουλδάκη

Ἐίντος τοῦ α' 15θημέρου τοῦ Αὐγούστου τοῦ Γιοταβέρου τὸ δεύτερον δηξελούκινον τοῦ Α. Αριστ. Όνάση, χωρητικότητος 15.500 τόνων d. w. Εἰς τὸ σκάφος θὰ δοθῇ ὄντα ἀρχίσην ἀπὸ «ΑΡ.». Ως γνωστόν τὸ πώδην δεξαμενόπλοιον ώνομάσθη «ΑΡΙΣΤΟΝ». Πλὴρ τοῦ ὑπὸ καθέλκυσιν, ἔχει παραγγελθῆναι παρὰ τοῦ κ. Ωνάση τὰ αὐτὰ ναυτηρεῖα καὶ τρίτον δεξαμενόπλοιον, 17.500 τόνων d. w., οὗτονος ἡ καθέλκυσις θὰ πραγματωθῇ τὸ προσεχεῖσθαι.

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας εἰχομεν ἀναγράψει, διτὶ ἡ Τονδραὶ Βούλη ἐγήσθησε τὸ ὑποληπθὲν εἰς αὐτὴν νομοσχέδιον περὶ καταργήσεων τῶν ὑγειονομικῶν δικαιωμάτων διὰ τὰ προσεγγίζοντα εἰς τὴν ἀνθρακευτικὴν λεσάνην τοῦ Ζογκουλδάκη σκάφη πρὸς παραλαβὴν εμπλωτῆς. Ο ὅητεσι νόμος ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τῆς 12ης Τούλιου, κα-

# BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

## ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTTOPPING,  
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

**BITULAC LIMITED**

COLLINGWOOD BUILDINGS  
NEWCASTLE - ON - TYNE  
215 DASHWOOD HOUSE

LONDON E.C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

**ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ**

HOLLAND HOUSE, 104, BURY ST., LONDON E.C. 3

TELEPHONE: AVENUE 37.33

τόπων δε και της προ μηνών καταργήσεως τῶν φαριζῶν τελῶν, εἰς οὐδεμίαν ἐφεξῆς θὰ ὑπόκεινται σχετικὴν ἐπιβάρυνσιν τὰ ἀνθρακεύοντα εἰς τὴν περιοχὴν τοῦ Ζογκούνδακος πλοία. Τὸ ἐπωφελὲς τοῦτο διὰ τὴν ναυτιλίαν μέτρον δοφεύεται εἰς ἔνεργειας τῆς Ἑλληνικῆς κυβερνήσεως παρὰ τῇ κυβερνήσει τῆς Ἀγκυρᾶς, γενομένας κατόπιν διαθημάτων τῆς «Ἐνόσεως Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν», ἥτινα και προεκλήθησαν ἐπειδή οὐ πομημάτων και ἔνεργειών του ἐν Κωνσταντινούπολει ναυτικού πράκτορος κ. Σ. Λιτοπούλου.

### ‘Ο ‘Οδηγός Σαπόρτα

Μὲ σημαντικὰς βελτιώσεις εἰς τε τὴν ὥλην και τὴν ἐμφάνισιν ἔξεδοθη ὁ τρίτος τόμος διὰ τὸ έτος 1939-40 τοῦ «Οδηγοῦ τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας».

Ἡ ἐπιμέλεια και τὸ ἀπικοινωμένον τῶν παρεχομένων διὰ τοῦ ὅδηγοῦ Σαπόρτα πληροφοριῶν καθιστοῦν τὸν ἐκδοθέντα τόμον ἀπαράτητον σηματήρωμα τῶν ἐπαγγελματικῶν βιβλίων καὶ ἐφοπλιστικοῦ Γραφείου.

### ‘Εκπαιδευτικὸς πλοῦς

Μὲ τὸ ὑπερφωτεύον «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ» ἀναχωροῦν τὴν δην τῷ μηνὸς δι’ ἐκπαιδευτικὸν πλοῦν μέχρι Νέας Υόρους οἱ μαθηταὶ τῆς «Σχολῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας», τῆς “Υδρας”. Τὸς μαθητὰς θὰ ὄνται συνοδεύοντι ὁ ὑποπλοίαρχος - λιμενικὸς κ. Παπανικολάου ὡς ἐπόπτης τῶν σπουδῶν.

### ‘Ο ραδιοσταθμός Κερκύρας

Δι’ ἔγκυκλιον τοῦ ‘Υφυπουργείου Ναυτιλίας καθίσταται γνωστὸν εἰς τὸν ἔνδιαιρεσομένον, ὅτι ὥρισθη κύμα ἀκροάσεως τοῦ σταθμοῦ ἀσυρμάτων Κερκύρας, πρὸς διεξαγωγὴν ἀνταποκρίσεων μετὰ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, εἰς τὰ δραχέα κύματα τὸ τῶν 36 μέτρων. Μετὰ τὴν ἀποκάταστασιν ἐπαφῆς εἰς τὸ ἀντότερον κύμα και κατόπιν κοινῆς συνεννοήσεως τοῦ σταθμοῦ Κερκύρας και ἐν ἀνταποκρίσει ἀπότον μετὰ τοῦ πλοίου, δύναται νῦν χορηματοποιῆν ὡς κύμα ἐργασίας ἔτερον τοιούτον, περιλαμβανόμενον εἰς τὴν ζώνην τῶν 19 ἔως 54 μέτρων, ἐφόσον ἡ περιπέτεια ἐργασία εἰς τὸ κύμα τῶν 36 μέτρων ἥθελε καταστῆ ἀδύνατος.

### ‘Η υδρευσίς τῶν πλοίων

Πρὸς τὰς τελωνειακὰς και λιμενικὰς ἀρχὰς ἐκοινοποιήθη ἐγκύλιος τοῦ ‘Υφυπουργείου Ναυτιλίας, δι’ ἡς γνωρίζεται, ὅτι τὸ χορηγούμενον πρὸς χρήσιν τῶν πλοίων ὑδρο— πάσιμον και μὴ — θεωρεῖται ὑλικὸν και συνεπειῶς ὑπάγεται, ὡς τοιούτον, εἰς τὴν φορολογίαν τοῦ τέλους 2 ορού τοῦ ἀριθμοῦ 14 τοῦ ‘Αναγ. Νόμου 306) 1936 ‘περὶ προστασίας φυματικῶν, ἀδενοπαθῶν και ἐκ καρδιακῶν νοσημάτων πασχόντων ἐργατῶν θαλάσσης».

### Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Τὸ πωληθὲν εἰς ‘Εσθονούς ἐφοπλιστάς φορτηγὸν «ΤΑΚΗΣ» 1698 τ. γκρός (τοῦ 1904) παραδοθὲν εἰς Κάρδιφ, ὑψωσεν ἐκεῖ τὴν ‘Εσθονικὴν σημαίαν και μετωνόμασθη «ΑΝΝΑ».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Εὐγ. Εὐγενίδη Νορβηγικὸν φορτηγὸν ἐκλάνετος «ST. JOSEPH» 1995 τ. γκρός (τοῦ 1920) παραληφθὲν εἰς τὸ “Οσλό ἐτέμη ὑπὸ τὴν Κνανόλευκον και μετωνόμασθη «ΑΡΓΩ».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Κ. Ἀτυχίδη Δανικὸν ἀπόπλοιον τοῦ «TJALDUR» 584 τ. γκρός (τοῦ 1898), παραληφθὲν εἰς τὴν Κοπεγχάγην και τεθὲν ὑπὸ Παναματικὴν σημαίαν μετωνόμασθη «ΔΩΡΑ». Τὸ σκάφος προσήγγισεν εἰς Ἀμέρισαν, δην παρέλαβε περὶ τοῦ 400 Ίσραηλίτας διὰ Βανκού, ἐκρατήθη δῆμος εἰς Φλωρίνης ὑπὸ τῶν ἐκεῖ λιμενικῶν ἀρχῶν, ὡς ἀκατάληκον διὰ τὸ ἐν λόγῳ ταξίδιον.

— Ἐπίσης τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. N. Μινασούλη μικρὸν Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «BUTE» 939 τ. γκρός (τοῦ 1881), τεθὲν ὑπὸ Παναματικὴν σημαίαν, μετωνόμασθη «PARITA».

— Υπὸ Παναμακήν ἐπίσης σημαίαν ἐτέθη και τὸ μέχρι τοῦδε ὑπὸ

## ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

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

Κατ’ εὐθεῖαν φορτωτικαὶ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ, ΒΟΡΕΙΟΝ και ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ, ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ—ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ.

Γενικοὶ Πράκτορες τῆς  
DEUTSCHE LEVANTE-LINIE

Ταχτικαὶ κατ’ εὐθεῖαν ἀναχωρήσεις δι’ ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ, ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ και ΛΟΝΔΙΝΟΝ.

“ΕΛΛΑΣ,,  
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ—Τηλέφ. 30-153, 30-154  
Ταξίδια-Έκδρομοι-Περιηγήσεις

‘Αγγλικὴν σημαίαν τελούν φορτηγὸν «ΝΟΕΜΙΤΖΟΥΛΙΑ» 2499 τ. γκρός (τοῦ 1935).

— Ο ἀπό ἑτῶν εὐδοκίμων λειτουργῶν ἐν ‘Αιμούρογρῳ, ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «ORIENT HANDELS & FRACHTKONTOR», ναυτικὸς Οἶκος τῶν κ.α. Α. Ξιλᾶ και I. Βαζάζου, προσέλαβεν ἡδη τὴν προσωνυμίαν «ORIENT HANDELS & FRACHTKONTOR, MOSNY & Co, K. G.», κατόπιν τῆς συμμετοχῆς εἰς αὐτὸν και τοῦ Dr. Mosny.

— Ο κ. Η. Ν. Λυκαϊδόπουλος, τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου «LYKIA RDOPULO Co, Ltd», τοῦ Λονδίνου, ἔξειλέγη μέλος τοῦ «Baltie».

— Τὸ φορτηγὸν «ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ» 2486 τ. γκρός (τοῦ 1919), ὅπερ είχε πωληθῆ ἐν δημιοπασίᾳ εἰς ‘Ολλανδὸν ἀντὶ τιμῆς 4800 λιρῶν, ἡγοւμέσθη παρὰ τοῦ κ. Εμί. Βιντάδη ἀντὶ τιμῆς γιγνω τῶν 7.000 λιρῶν και παραληφθὲν εἰς Ρόττερνταμ, ἐτέθη ὑπὸ σημαίαν Παναμᾶ και μετωνόμασθη «ΑΝΝΑ ΜΑΡΚΟΥ».

— Τὸ ἀπότικον «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΥΠΑΙΘΡΟ» 1499 τόν. γκρός (τοῦ 1899), οντινος τὴν πάλησιν ἀνεγέρθαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μαζὶ ἡγοράσθη παρ’ ἀλλοδαποὺς Ἐβραίον ἀντὶ 5.500 λιρῶν και θὰ χρηματοπιθῆ εἰς μεταφορὰς Ἰσραηλίτων φορσφύγων.

— Παρὰ τοῦ ὑποπλοίου τοῦ φορτηγοῦ «ΝΗΡΕΥΣ» κ. Μ. Παπαγγελῆ ὑπεβλήθη εἰς τὴν Ἑλληνικὴν Προξενικὴν ἀρχὴν τοῦ Λίβερπουλ, μήνυσις κατὰ τοῦ α’ μηχανικοῦ τοῦ σκάφους κ. Τρ. Νικολαΐδη ἐπ’ ἀδικῷ ἐπιθέσει και ἔχεισθαι κατὰ τὴν ἐπέλεσι τοῦ καθηκοντός του. Επ’ τῆς ἐποθέσεως ταῦτης θὰ διεξαχθοῦν ἐν ‘Αθήναις διοικητικαὶ ἀναρρίσεις.

— Τὸ δηξελοκίνητον «ΚΑΣΟΣ» εἰδοποίησε τὴν 16ην Ιουλίου διὰ τοῦ ἀσφράτου τοῦ ὅλα τὰ πλοῖα και τοὺς παραπτίους Ἀγγλικοὺς σηματοφορούοις σταθμούς, ὅτι εἰς πλάτος 49—34 B. και μήκος 3 — 11 Δ. συνήτησεν ἐνθρόνῳ κοντιζὸν σηματήρα, φέροντα τὸν ἀριθμὸν 5 και καὶ παρασύμενον. Ότι ἐν λόγῳ σκάφος ἔχει σερδεύεν Νο 2 τοῦ 1938, ἐπωλήθη ἀπέτελει κίνδυνον διὰ τὴν ναυσιπλοίαν.

— Τὸ πολλήπεν πρὸ παροῦ εἰς Ιάπωνας ἐφοπλιστάς και παραδοθὲν εἰς Κόμπε φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΚΥΝΘΟΣ» 5188 τ. γκρός (τοῦ 1918) γιγνωσκεται ιαπωνικὴν σημαίαν και μετωνόμασθη «ΜΟΜΟΥΥΑΜΑ ΜΑΡΥ».

— Εἰς τὸ Σιένταμ εἶς ἀλλον παρεδόθη εἰς τοὺς Γερμανοὺς ἀγοραστάς τοῦ φορτηγοῦ «ΟΡΟΣ ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ» 5896 τ. γκρός (τοῦ 1917) και τεθεὶς ὑπὸ τὴν Γερμανικὴν σημαίαν μετωνόμασθη «GLORIA». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔχει σερδεύεν Νο 2 τοῦ 1938, ἐπωλήθη ἀντὶ 32.250 λιρῶν και είχεν ἀγορασθῆ παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθύμνη και Κουλουκούντη μετ’ ἀλλον οὐρού τοιούν ἀδελφῶν πρὸς αὐτὸν Γαλλικῶν σκαφῶν, τὸν Μάιον τοῦ 1934, ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 24.000 λιρῶν.

— Τὸ πολλήπεν ἐπίσης φορτηγὸν «ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (ex «Νίκ. Πίπτας») 1864 τ. γκρός (τοῦ 1912) παραδοθὲν εἰς τὴν Γδύνιαν και ἴνφρσαν τὴν Πολωνικὴν σημαίαν, μετωνόμασθη «KROMAN».

— Τὸ φορτηγὸν «ΕΛΕΝΗ T.» (ex «Πλαταϊά») 3039 τ. γκρός (τοῦ 1897), ὅπερ ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς διαλυτάς, κατέλευσε τὴν 29ην Ιουλίου εἰς τὴν Σαδόναν και παρεδόθη εἰς τοὺς ἀγοραστάς τον.

— Η τιμὴ πολλήσεως τὸ φορτηγὸν «ΤΡΙΤΩΝ» εἰς Ιταλούς ἐφοπλι-

## “ΑΔΡΙΑΤΙΚΗ,, ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΑΤΜΟΠΛΟΤΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΕΝΕΤΙΑ



Ταχεῖαι γραμμαὶ ‘Αδριατικῆς και Τυρρηνικῆς δι’ Ελλάδα, Τουρκίαν, Βουλγαρίαν, Ρουμανίαν, Ιταλικὰς Νήσους τοῦ Αιγαίου, Αἴγυπτον, Συρίαν και Μασσαλίαν διὰ πολυτελῶν πετρελαιοκινήτων πλοίων παρέχοντα εἰς τοὺς ταξιδιώτας πάσαν ἀνεοιν και ἔξασφαλίζοντα εἰς αὐτοὺς ἀσφάλειαν και ταχύτητα ταξιδίου.

Διὰ πάσαν πληροφορίαν ἀπευθυντέον εἰς τὸν Πράκτορας κ.α. ΑΔΕΛΦΟΥΣ ΣΠΕΡΚΟ  
έν ΠΕΙΡΑΙΕΙ  
‘Ακτή Τζελέπη  
Τηλ. 44.027—44.163  
και εἰς δλα τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων ‘Αθηνῶν και Πειραιῶς.

στάς πρός περιφέρω όχηματάλλευσιν είναι ή τών 20.750 λιρών. Τότε ένα λόγο σκάφος είναι 4211 τ. γκρός, 7580 τ. φορτίου, με ξηροφόρον βάθισμα 23.6 ποδών, κατεύθυνση το 1914 και διήλθε σερβένο Νο 2 (β' σειρά) το 1936. Τόν Μάιον τού 1919 είχε πολημή άντι 150.500 λιρών και τόν Μάρτιον τού 1920 άντι 218.500 λιρών.

— Διεγάφατε έν τών νηολογίων Πειραιώς τό πολημήν είς άλλοδαπούς μικρὸν ἀτμόπλοιον «ΜΑΡΜΑΡΑΣ» 389 τ. γκρός (τού 1890).

— Τό ἀτμοκίνητον ἀλευτερίαν «ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ» 309 τ. γκρός, ἐπωλήθη ἀπό τήν κ. Μαρίαν σύζυγον Γ. Καλογεράκου είς τών κ. Παν. Σ. Σταυρούλιαν ἀντι 2.846.000 δραχμῶν.

— Τό φορτηγόν «ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» 1383 τ. γκρός (τού 1903) ἐπωλήθη ἀπό τήν κ. Π. Β. Δευτεραίον είς τών κ. Όρεστην Σωτηριάδην και Σία ἀντι 5.800 λιρών.

— Ἐπίσης τό φορτηγόν «ΜΑΡΙΑ» 1216 τ. γκρός (τού 1900) ἐπωλήθη παρὰ τών κ. κ. Περορῇ και Τσατσαρώνη είς τήν κ. Γ. Παπαγαννάκην ἀντι 3.700 λιρών.

— Τό φορτηγόν «ΔΗΜ. ΘΕΡΜΙΩΤΗΣ» 4271 τ. γκρός (τού 1906) με σερβένη λῆξαν, ἐπωλήθη παρὰ τήν κ. Αλκ. Μ. Τατάκην εἰς άλλοδαπούς ἀγόραστάς ἀντι 11.500 λιρών και θά παραδοθῇ εἰς Βενετίαν. Ό κ. Τατάκης θ' ἀντικαταστήσῃ ἐν καιρῷ τό πολημήν σκάφος του δι' ἔτερον νευτέρας ήλικίας.

## Ναυτικαὶ Δίκαι

— Ή ἀποζημίωσις διὰ τήν αἰχμαλωσίαν τοῦ «Ἐλληνικοῦ Βουνοῦ».

Ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων καὶ εἰς σειράν συνεδριάσεων ἔξειδικαθη πρὸς ὑμερόν ἡ ὑπόθεσις τοῦ «Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ἐλληνικὸ Βούνο» (ex «Ἄγγελος Λ.»), οὗτον ὁ πλοιοκτήτης κ. Θ. Παπαδημητρίου εἶχεν ἔγινει ἀγωγὴν κατά τῶν ἐνδιαφερομένων ἀσφαλιστῶν, ἀπατῶν παρ' ἀτῶν ὁ ἀποζημιωθῆν διὰ τήν ἐκ κινδύνων πολέμου ἀπώλειαν τοῦ σκάφους του. Ως γνωστόν, τό ημέρην φορτηγοῦ είχε συλληφθῆ καὶ κατασχεθῆ παρὰ τῶν Ισπανῶν ἐθνικιστῶν τήν 19ην Μαΐου τού 1938. Εἰς τήν ἀγωγὴν του ὁ ἐνάγων πλοιοκτήτης ἀπεδείκνυεν, διὰ διὰ θυλασσασφαλιστικοῦ συμβολαίου ὑπὸ ἡμερομηνίαν 3ης Ἰουνίου 1938 καὶ ἐπ' ὄντατην τῶν κ. κ. P. Wigham Richardson & Co, Ltd, προσυπογεγραμμένου δὲ ὑπὸ τῶν ἐναγομένων ἀσφαλιστῶν, ὃτο ἡσφαλισμένος διὰ τό ἀτμόπλοιον του «Ἐλληνικὸ Βούνο» κατὰ κινδύνων πολέμου, διὰ ποσὸν 15.000 λιρῶν (σκάφος καὶ μηχαναῖ), καθὼς καὶ διὰ 3.500 λιρῶν τοῦ ναῦλου — ἡ ἡσησφαλισμένου διὰ ναυλοσυμφώνου ναῦλου καὶ προσβλεπομένου ναῦλου — διὰ διάστημα τριῶν ἡμερολογιακῶν μηνῶν, ἀρχόμενον ἀπό τήν 2ας μ. μ. ὥρας τῆς 30ης Ἀπριλίου 1938 καὶ λῆγον τῆς 2αν μ. μ. ὥραν τῆς 30ης Ἰουλίου.

Τό ἀσφαλιστήριον συμβόλων καθώριζε μεταξὺ ἀλλον καὶ τά κάτωθι:

«Ἡ παρούσα ἀσφάλεια θὰ καλύπτῃ τοῦ σκάφους μερισμένους διὰ

» τοῦ ἀκόλουθον ὅρου κινδύνους, βάσει τῶν ναυτικῶν ἀσφαλιστηρίων με τέ Ἀγγλικούς ὅρους: 'Ηγγημένον ἐλεύθερον αἰχμαλωσίας, συλληψεως, κρατήσεως, παρεμποδίσεως ἢ κατακρατήσεως καὶ τῶν ἐξ τούτων συνεπειῶν ἡ ἀποτέλεσμα πρὸς ταῦτα. 'Επίσης, ἐλεύθερον τῶν συνεπειῶν ἐχθροφράξιῶν ἡ ἐμπολέμου ἐνέργειων, εἴτε θάνατος πολέμου, εἴτε μη, ἐμφύλιον πολέμου, ἐπαναστάσεως, στάσεως, συναγερμοῦ ἡ ἐμφύλιον διαμάχης ἡ προσωπούσθηση ἐκ τῶν αἰτίων τούτων. Οἱ ὅροι ἡ καὶ αἱ συμφωνίαι τῶν 'Institute Time Clauses' ὑπὸ τὸν τίτλον Hull & freight θεωροῦνται ὡς ἀποτελούσαν μέρος τοῦ παρόντος ἀσφαλιστηρίου, εἴτε φόρον ἐφαρμόζονται καὶ δὲν ἔχονται εἰς σύγκρουσιν πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ὅρου τούτου ἡ καὶ τῶν ὅρων τοῦ παρόντος ἀσφαλιστηρίου.

» Θά κατέπιπτη ἐπίσης ἡ παρούσα ἀσφάλεια πᾶσαν ἀπώλειαν ἡ ζημιάν ἀναφερομένην εἰς τὰ ἡσφαλισμένα ἀντιτείμενα, προερχομένην ἡ ἐχθροφράξιων, πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων, ἐμφύλιον πολέμου, ἐπαναστάσεως, στάσεως, συναγερμοῦ ἡ ἐμφύλιον διαμάχης ἡ προσωπούσθηση τῶν αἰτίων τούτων. Οἱ ὅροι ἡ καὶ αἱ συμφωνίαι τῶν 'Institute Time Clauses' ὑπὸ τὸν τίτλον Hull & freight θεωροῦνται ὡς ἀποτελούσαν μέρος τοῦ παρόντος ἀσφαλιστηρίου, εἴτε φόρον ἐφαρμόζονται καὶ δὲν ἔχονται εἰς σύγκρουσιν πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ ὅρου τούτου ἡ καὶ τῶν ὅρων τοῦ παρόντος ἀσφαλιστηρίου.

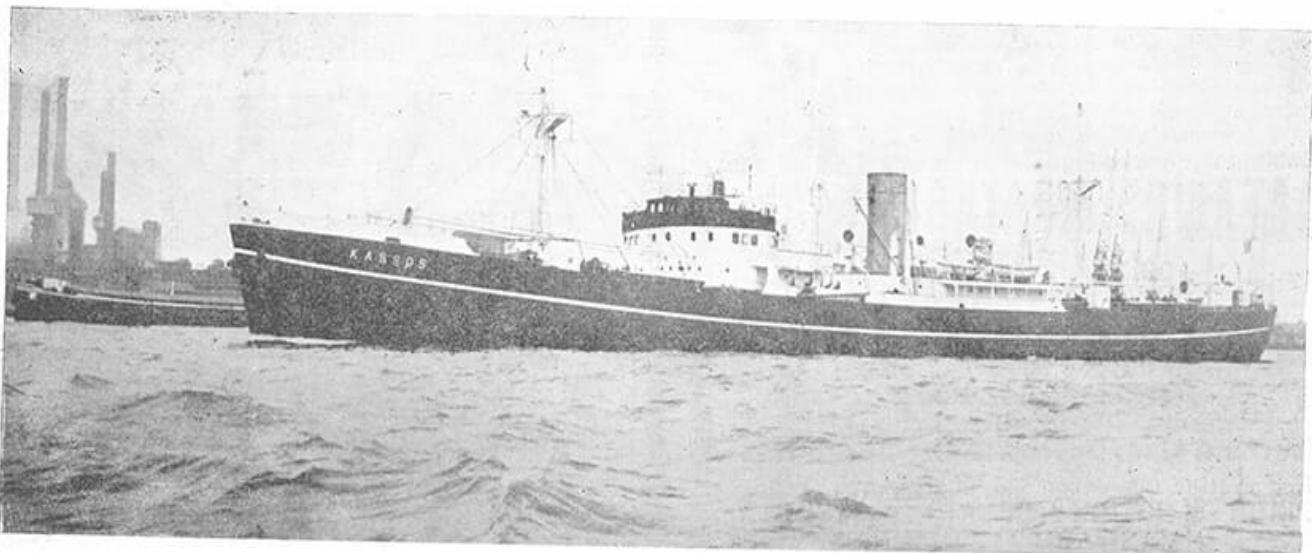
Τό πέμπτον ἄρθρον τῶν 'Institute Time Clauses — freight' ζημιές, διὰ «εἰς περιπτώσιν ὀλικῆς ἀπώλειας ἡ κατά τεκμήριον τοιανῆς τοῦ πλοίου, τὸ διὰ τοῦ παρόντος ἀσφαλιστηρίου καταυτόμενον

πετρού τοῦ 12ην Μαΐου, τὸ «Ἐλληνικὸ Βούνο» ἀπέπλευσεν ἡ Ὀδησσοῦ μὲ φορτηγῶν ἀποκινήτων καὶ ἀνταλλακτικῶν διὰ τό 'Ορού, τήν δὲ 19ην τοῦ ἰδίου μηνὸς καὶ περὶ ὥραν 6.35', ἐνῷ εὑρίστετο μεταξὺ 'Ἐλλάδος καὶ Σικελίας, ἔλαβε σῆμα τοῦ 'Ισπανικοῦ καταδρομικοῦ 'Κανάριον' νὰ σταματήσῃ. Εἰς ἀξιωματικὸς καὶ δέκα 'Ισπανοὶ ναῦται ἀνήλθον ἐπὶ τοῦ πλοίου, κατέσχον τά ἔγγραφα, ἡχοῦστενούσαν τὸν ἀσφαλιστικὸν καὶ διέταξαν τὸν πλοίουχον ν' ἀπολούθῃσῃ τὴν πορείαν τοῦ πλοημακοῦ. Περὶ τὸ μεσονύκτιον ἔθμασε καὶ ἔτερον πολεμικὸν τῆς ἐθνικιστικῆς παρατάξεως, τὸ «Mar Cantabrico», δόποτε δὲ 'Ἐλλην πλοίαρχος ἔλαβε διαταγὴν ν' ἀπολούθῃσῃ τὸ δεύτερον τοῦτο σκάφος. 'Ἐν συνεχείᾳ δὲ 'Ἐλλην πλοίαρχος ἔξηναγκάσθη ν' ἀπαλεῖνη τὰς ζωγραφισμένας ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ σκάφους 'Ἐλληνικῆς σημαίας καὶ ν' ἀντικαταστήσῃ τὸ σύνομα τοῦ πλοίου διὰ τῆς λέξεως «Mar».

Τό φορτηγόν ὕδηγήθη εἰς Πάλμας τῆς Μαγιόρκας, δύον καὶ κατεσχέθη τήν 11ην Ἰουνίου ὑπὸ τῶν ἐπει ἀρχῶν, ἀντικατασταθείσον τῆς 'Ἐλληνικῆς σημαίας διὰ τῆς Ισπανικῆς, ἐνῷ ὁ πλοίαρχος καὶ τὸ πλοίον ἐπεβιβάσθησαν τοῦ φορτηγοῦ 'Βιργίνια Σ., διὰ τοῦ ὅποιου καὶ ἐπέστρεψαν εἰς 'Ἐλλάδα.

Οἱ ἐναγόμενοι ἀσφαλισταὶ εἶχον ἐνεργήσει, διὰ τῆς διπλωματῆς δόδου, διῶς ἐπιτύχουν τήν ἀπελευθέρωσιν τοῦ πλοίου, χωρὶς δύως καὶ νά το πατορθώσουν. Οἱ ἐνάγοντες πλοιοκτήται εἴτε ἄλλον ἐπέδοκαν τήν 16ην Ἰουνίου π. ἔ. δήλωσαν ἐγκαταλείψεως τοῦ πλοίου των καὶ τοῦ ναυπριάτην τοῦ πλοίου διὰ τῆς λέξεως «Mar».

## FIRST MOTOR CARGO SHIP FOR THE GREEK MERCANTILE MARINE



9.500 TONS

"KASSOS,"

2.900 H.P.

OWNERS-KASSOS STEAM NAVIGATION Co. Ltd. SYRA.

W<sup>M</sup>  
DOXFORD & SONS LTD.  
SHIPBUILDERS

SUNDERLAND  
ENGINEERS

λον. 'Υπό τάς συνθήκας αύτάς τὸ σκάφος κατέστη μία πραγματικὴ ἡδιὰ ναυλοσυμφέρων ἡ προσδοκώμενον. κατά τεκμηρίου ὅλη ἀπώλεια, τὸ δὲ ἡσφαλισμένον ποσὸν τῶν 18.500 λιρῶν κατέστη πληρωτέον εἰς τοὺς ἐνάγοντας, μετὰ τοῦ ἀναλογοῦντος τόπου ἐκ λιρῶν 93.15.0.

Οἱ ἐναγόμενοι ἐξ ἄλλον ισχυροίσθησαν, ὅτι δὲν ἔπηρον ἀπώλεια τοῦ πλοίου ἡ τοῦ ναυλῶν τοῦ ἐκ τῶν καλυπτομένων κινδύνου. Πάντως ἑγένετο δεκτὴ ἡ στέρησις τῆς κατοχῆς τοῦ ἀπὸ τοὺς ἰδιοκτήτας τοῦ, ἡμιφι-  
οβητή ὅμος τὸ ἀπίθανον τῆς ἀπόδοσέως τοῦ, μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι ὁ ἐκ 3045 λιρῶν ναῦλος τοῦ σκάφους εἶχε καταβλῆσθαι ἐξ ὀλολήρου εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἐν Λονδίνῳ τῷ 21ην Μαΐου 1938. Η ἀσφάλισις ἦτο κατὰ «ἄγνωστας» προϋπειθέτο δὲ νομιζών ἡ πλήρης ἀπόδειξης τῆς περιπτώσεως αἰχμαλωσίας, πρᾶγμα ὅπερ δὲν ἐγένετο. Τὸ πλοῖον μετέφερε φορτίον διὰ τὴν ἐμπόλεμον Ισπανίαν, ἐταξίδευε μὲν ἀντικανονικὰ ναυτιλιακοὶ ἔγγραφα καὶ δὲν ἔπηρεν ἐπ' ἀντίγραφον τοῦ σχετικοῦ μὲ τὸ ταξίδιον ναυλοσυμφέρων, μολονότι ἀνεψέρετο εἰς τὰς φορτωτικὰς ὁς τροποποιηθὲν, κατόπιν συμφωνίας, δι' Οράν.

Αἱ ἡμερομηνία τοῦ ναυλοσυμφέρων καὶ τῆς προαναφερθείσης διὰ συμφωνίας τροποποιήσεως δι' Οράν είχον ἀφεθῆ εἰς λευκόν. Αἱ φορτωτικαὶ είχον ὑπογραφή εἰς 'Οδόσσον μὲ χρονολόγιαν 11ης Μαΐου 1939 καὶ μὲ λευκὸν τὸν λιμένα ἐξφοτόσεως, είχον δὲ μεταγενεστέως συμ-  
πληρωθῆν κειρογράφως δι' Οράν. Ισχυροίσθησαν ἐν συνεχείᾳ οἱ ἐναγόμενοι, ὅτι δὲν είχε προκύψει οἰαδήποτε ζημία, καλυπτομένη ἐκ τῶν ἡ-  
σφαλισμένων κινδύνων, ἀλλ' ὅτι ἡ σύλληψη καὶ κατάσχεσις ἦτο ἀπόρ-  
οις τῆς ἐσκεμμένης κακῆς συμπειροφόρας τῶν ἡσφαλισμένων πλοιοκτη-  
τῶν. Ἐπέτρεψαν οὗτοι ἡ προεξάλεσαν τὴν συνέχειαν τοῦ ταξίδιον τοῦ  
πλοίου τοῦ ἐξ Λαζαρενέλιον πρὸς Οράν, καθ' ἣν στιγμὴν ἀπὸ οἱ  
ἴδιοι καὶ ὁ ἐν Πειραιᾷ πράττος τῶν ἐγνόθιαν καλῶς, ὅτι τὸ σκάφος  
διέτρεψε τὸν κινδύνον νὰ συλληφθῇ ἀπὸ τὰ ἑθνικὰ Ισπανικὰ πολεμικά.

Παρέλειψαν οἱ πλοιοκτῆται νὰ προσθῇσαν εἰς τὸν ἐνέργειαν, διὰ νὰ ἐμποδίσουν τὸ πλοῖον τῶν, διὼς συνεχίσῃ τὸ ταξίδιον τοῦ καὶ προλάβουν οὕτω τὴν διὰ τῆς συλλήψεως καὶ κατασχ-  
εσιος ἀπότελειαν τοῦ. 'Υπῆρχεν ἔνα καδιοτήλεγράφημα ὑπὸ ἡμερομηνίαν  
17 Μαΐου 1938, διὰ τοῦ ὅποιον διετάσσετο ὁ Πλοίαρχος γ' ἀναφερῇ ἄνεν  
χρονοτριβῆς τὸ στύγμα τοῦ καὶ ἔτερον τὴν 19ην Μαΐου διὰ τοῦ ὅποιον διε-  
τάσσετο γ' ἀναρρόση πρώμαν καὶ κατενθυμηθῇ εἰς Πειραιᾶ, ἀναφέρον  
συγχρόνως καὶ τὸ στίγμα τοῦ. Πράγματι, ὁ πλοίαρχος ἀπότητον εἶς ἐξῆς:  
«Ἐπιστρέψω εἰς Πειραιᾶ. Στίγμα: Πλάτος 35—51° B. — μῆκος 17—51  
A.». Τουστοτρόπως, τὸ Ισπανικὸν καταδυούμενον «Κανάριοις ἔλαβε γνῶ-  
σιν τῆς ἀρχιβούς τοῦ πλοίου θέσεως καὶ ἡδυνήθη νὰ τὸ καταδίωξῃ καὶ τὸ  
συντάλλη ἐντὸς ἐπτὰ ώρῶν.

Οἱ συνήγοροι τῶν πλοιοκτητῶν ἐξ ἄλλον ἀντέταξαν, ὅτι ἡ ἀπάτησις προήρχετο ἐπὶ τῇ βάσει ἀσφαλιστηρίου συμβολίουν κατὰ κινδύνων πολέ-  
μου καὶ ὅτι συνεπῶς ἔπειτε οἱ πλοιοκτῆται γ' ἀπόζημωθοῖν. Τὸ σκάφος — εἰπε — μετέφερε φορτίον ἀπὸ ἔνα οὐδέτερον λιμένα εἰς ἔτερον καὶ ἡ-  
μαλωτισθῇ, καθ' ὃν χρόνον ἔξετέλει τὸ τοιοῦτον ταξίδιον.

Ἐλήμονθή είτα ἡ κατάθεσις τοῦ πλοιάρχου κ. Ιω. Τραϊκοβίτης καὶ ἔλη-  
ξεν ἡ ποιήτη ἡμέρα τῆς ἐκδικάσεως.

Κατὰ τὰς ἐπομένας συνεδριάσεις ἡ ὑπεράσπισις, συνεχίζουσα τὴν  
ὑπὲρ τῶν ἐναγόμενών ἐπιχειρηματολογίαν της, ἀνεφέρθη εἰς τὸν ναῦλον  
καὶ τὴν ἐπ' ἀντὸν ἀσφάλειαν. Υπεστηρίχθη, ὅτι ἡ ἡσφάλεια — κατὰ τὸ  
σχετικὸν συμβόλιον — ἦτο διὰ ναῦλον καὶ διὰ ναυλοσυμφέρων καὶ ἡσφα-  
λισμένων ναῦλον ἡ καὶ διὰ προσδοκώμενον ναῦλον. Οἱ ἀσφαλισταὶ ἐπε-  
θύμουν νὰ βεβαιωθῇ ἀπὸ τὸ Δικαστήριον, ἀν ἡ ἀνωτέρῳ διατύπωσις ἐσή-  
μανεν, ὅτι ἔπειτε νὰ ὑπάρχῃ ναῦλος ἐν κινδύνῳ, δεδομένον, ὅτι ἡ ἡσφά-  
λεια δὲν ἔτοι μητέ τὰς αἰτιολογίας κερδῶν, ἀλλὰ διὰ ναῦλον ἐξησφαλισμένον

τὸν ναυλοσυμφέρων ἡ προσδοκώμενον.

GODDARD (διαιστῆς): 'Εξαρτάται τοῦτο ἀπὸ τὴν φασεολογίαν τοῦ ἀσφαλιστηρίου καὶ τὴν ἀκοιδήλωσην ἡ ἐργασία.

R. ASKE (συνήγορος ἀσφαλιστῶν): Δὲν νομίζω, ἐν προκειμένῳ, ὅτι  
νέφισταται σχετικὴ νομολογία διναμένη νὰ βοηθήσῃ τὸ Δικαστήριον.

GODDARD: 'Αναλογίζομαι, ποιὰ θὰ ἔτοι ἡ σύνειση τῶν ἀσφαλιστῶν, ἢν εἰς ἐφοπλιστής ισχυρίζετο, ὅτι θὰ ἡδύνατο νὰ ἐκμεταλλευθῇ τὸ πλοῖον τοῦ κατὰ τὰ πέντε ἐπόμενα ἔτη.

ASKE: 'Εκ τοῦτης ὅμερος, αἱ φράσεις τοῦ ἀσφαλιστηρίου εἰναι σα-  
φεις καὶ τὸ ποσὸν τῶν 3500 λιρῶν θὰ ἔπειτε νὰ καταβληθῇ εἰς τὸ ἀπέ-  
ριον. 'Εν τούτοις, θὰ ἔπειτε νὰ ἐμηνύεται ἐν συνδικαλισμῷ πρὸς τὸν πα-  
σιγνώστων κανόνας τοὺς διέποντας τὰ ἀσφαλιστηρία συμβόλια.

SELLERS (συνήγορος τῶν πλοιοκτητῶν): 'Απὸ τὴν ἐπισταμένην μελέτην τοῦ ἐπιμάχου ὅρων προστέπτει, ὅτι ἡ ἡσφαλισμένη ἡ ἀπώλεια ἐ-  
νός μη καθιωρισμένου εἰσπαρατέον ποσοῦ ναῦλον.

### Ἡ ἀπόφασις

'Ο Δικαστής λόρδος Goddard ἐξέδιδων τὴν ἀπόφασιν τοῦ ἐτόνισεν εἰς τὸ σκεπτικὸν ἀτῆς, ὅτι προσωπῶς οἱ φορτωτικαὶ είχονται καὶ ἡ κενέργησης τῆς Μα-  
δρίτης είχον ἀνησυχήσει διὰ τὸ ἀσφαλές τοῦ πλοίου καὶ τὸ φορτίον τοῦ  
κατὰ τὸ ημέρην ταξίδιον, διότι ἐγνώριζαν τὴν παρονταίαν ἐθνικιστικῶν πολε-  
μιῶν εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς Δυτικῆς Μεσογείου. Διεβιβάσθησαν πράγματι δια-  
ταγαγή, ὅπως τὸ πλοῖον ἐπιστρέψῃ εἰς Πειραιᾶ, καθ' ὃν χρόνον εὑρίσκετο  
εἰς ἀπόστασην 160 μιλῶν ἀνατολικῶν τῆς Μάλτας. 'Ο πλοίαρχος συνε-  
μορφώθη πρὸς τὰς διαταγαγής, ἀλλ' οὐλίας ὥρας ἤρας ἤραδύτερον ἐνεργάσθη τὸ Ισπανικὸν πολεμικόν.

Αἱ ἐπὶ τοῦ πλοίου φορτωτικαὶ — ἐξηκολούθησεν ὁ λόρδος Goddard —  
ἀπεδίνουν, ὅτι τὰ ἐμπορεύματα προσωρίζονται διὰ τὴν ἐρυθράν Ισπανικήν  
κινέργησην καὶ ὅτι ἀνήκουν εἰς μίαν κατηγορίαν συνεργούμενην ὡς λαθρευ-  
πόριον, ἐφόσον ἀπεστέλλοντο εἰς ἐμπόλεμον κώρων. Τρία ήσαν τὰ κωρί-  
ώτερα ἐπιχειρήματα τῶν ἐναγόμενών: Πρώτον, ὅτι ἡ ἀπώλεια τοῦ πλοίου  
προεκλήθη ἀπὸ ἐσκεμμένον σφάλμα τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἐπέμειναν  
νὰ συνεχίσθη τὸ ταξίδιον, ἐνῷ είχον λάβει γνῶσιν τῶν κινδύνων συλλή-  
ψεως καὶ κατασχέσεως. 'Δεύτερα — είπεν ὁ Δικαστής — εἶπεν ὁ δικαστής — γ' ἀπόφα-  
νθη, ὅτι ἐφίσταται ἐσκεμμένον ὡς οὐδενόποτε ἄλλου χαρακτήρος σφάλμα.  
Τὸ πλοῖον ἔξετέλει τὸ ἐπό τοῦ ναυλοσυμφέρων τοῦ προβλεπόμενον ταξί-  
διον, οἱ δὲ πλοιοκτηταὶ δὲν είχον καμίαν ὑποχρέωσιν νὰ προσθῇσαν πα-  
ρέχεισιν. 'Εξ ἄλλου ἡ μόνη θετική προειδοποίησις, τὴν ὅποιαν είχον  
πλοιοκτηταὶ ἡ πᾶς τις ἄλλος, ἀνεψέρετο εἰς τὸ διτείστετον τὸ δυνατότερον τοῦ  
δυνατότερον.

Ἐδέν προσήρχεται τὸ Δικαστήριον καμία ἀπόδειξης περὶ κρατούντων  
φόβων, ὅτι ἡ δυνατὸν νὰ ἐνεδρεύουν ἀνατολικῶν τῆς Μάλτας ἐπαναστα-  
τικῶν Ισπανικῶν πολεμικῶν. Καὶ ἀλλά ὅμως ὑπάρχει πότερον καὶ τὸν πολεμι-  
κόν προτιμούμενόν ναῦλον ταξίδιον, ἀλλὰ καὶ μόνον διότι ὑπῆρχε κινδύνος  
αἰχμαλωσίας τοῦ πλοίου. Αἱ τόνοι καὶ πολέμων αἴρονται εἰς πολέμουν  
καὶ πολέμουν αἴρονται εἰς πολέμουν. Ταξίδιον, οἱ δὲ πλοιοκτηταὶ δὲν είπεισαν εἰς πα-  
ρέχεισιν. Εἰς ἄλλους ἡ μόνη θετική προειδοποίησις, τὴν ὅποιαν είχον  
πλοιοκτηταὶ ἡ πᾶς τις ἄλλος, ἀνεψέρετο εἰς τὸ διτείστετον τὸ δυνατότερον τοῦ  
δυνατότερον.

Συνεχίζειν ὁ λόρδος Goddard ἀνεψέρετο εἰς τὸ δεύτερον ἐπιχείρημα,  
ὅτι τὰ ναυτιλιακὰ ἔγγραφα τοῦ πλοίου δὲν ἔσαν καλῶς συντελεψημένα  
καὶ ὅτι συνεπῶς τὸν ἀπόστελλεται ἔνα σκάφος, ἡσφαλισμένον κατὰ πο-  
λεμικῶν κινδύνων, εἰς ταξίδιον μὲ τοιαύτη ἔγγραφα, ἐνείχε τὸ γεγονός  
τοῦτο τὸν χαρακτήρον προκλήσεως εἰς καταδίκην. Δέν ὑπῆρχε ἀπόδειξης  
— είπεν ὁ Δικαστής — ὅτι τὸ σκάφος ἦτο ἐκ τῶν προτέρων καταδικασμέ-  
νον εἰς σύλληψην καὶ κατάσχεσιν, τὸ διτείστετον τὸ δυνατότερον τοῦ  
δυνατότερον ἐπιχειρήματος τοῦ πλοίου. Ταξίδιον, οἱ δὲ ἔφερεν ἀντικανονικὰ ἔγγραφα  
δὲν ἀπετέλει ἐν προκειμένῳ ἐπαρκῆ δικαιολογίαν. Πράγματι, δέν ἔφερε

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

τὸ φροτηγὸν πλήρῃ ἔγγραφα, ἡνήκθη δ' εἰς τὸ πέλαγος χωρὶς ὁ πλοίαρχος νά ἔχῃ, δι' εὐνοήτους λόγους, ὑπὸ τὴν κατοχήν του τὸ ναυλοσύμφωνον. Εἶχε τοῦτο κλεισθῆ εἰς τὸ Λονδρὸν καὶ ὅταν τὸ πλοῖον ἀπέτιλενσεν ἐξ Ὁδοσσοῦ διὰ τὸν προσφισμὸν του, δὲν εἰλεγεν ἀπό τῷ βάθει τὸ ναυλοσύμφωνον εἰς τὸ Πειραιᾶ. Τὸ πλοίορχος ἐφοδιάσθη, συνεπειὰ τούτου, μὲ ἐπιστολὴν, δι' ἣς τῷ ἀπεδεικνύετο, ὃς προσφισμὸς του, ἡ Μασσαλία ἐνῷ ἀφ', ἔτερον αἱ φροτιτικαὶ ἀνέγραφον λιμένα ἐπιφοτιώσεις τὸ Ὁράν. Εἶχε λεγθῆ ἀπόμη, ὅτι ὅλα τὰ κενῦ τοῦ ναυλοσύμφωνον είχον συπληρωθῆ διὰ γραφομηχανῆς καὶ ὅτι τὸ ἔγγραφον τοῦτο ἔπειτα νῦν θεωρηθῆ ἀντικανονικόν, ἐπειδὸν ἡ λέξις «Ὀράν» εἶχε γραφῆ διὰ μελάνης. Πάντως ἀπεδεικνύετο ὁ προσφισμὸς τῶν ἐμπορευμάτων (διὰ τόπος δηλαδὴ μεταφορῆς διὰ τὴν ἐργαθῶν Ἰσπανικὴν κυβερνήσιν), δὲν ἀνερέθετο ὅμιλος καμμία περίπτωσις ἀποδεικνύουσα ποιὰ ἔπειτα νῦν ἥσαν τὰ κομισταὶ ἔγγραφα καὶ δὲν ὑπίστατο καμμία νομολογία προβλέπουσα, ὅτι τὸ ναυλοσύμφωνον ἔδει νὰ κομιζῆται, ἐν κωρῷ πολέμου, ὑπὸ τοῦ πλοίου. Κατὰ τὴν γνώμην συνέπλως τοῦ δικαστοῦ δὲν ἦπιζε τούτο βάσις, ὅπει τὸν εἰσιταθῆση καὶ τὸ δευτερον τοῦτο ἐπιχείρημα.

Όμιλων είτε έπι τοῦ τρίτου ἐπιχειρήματος ἀναφορικῶν μὲ τὸν ναῦλον, ἐτόνισεν ὁ λόρδος Goddard, διτὶ τοῦτο ἔνεγέν ώριμένας δυσκολίας. Τὸ ἀσφαλτῆσμα ἀνέγειρεν, διτὶ ἡ ἀσφάλεια ἦτο διὰ 18.500 λίρας, ἢτοι 20.000 διὰ τὸ σκάφος καὶ τὰς μηχανάς τοι καὶ 3.500 διὰ τὸν ναῦλον τὸν ἥ καὶ διὰ γαλασσωμάφωνον συμπειθωμένον ναῦλον ἥ καὶ προσδοκώμενον τοιοῦτον. Ή φάσις «προσδοκώμενος ναῦλος» ἀποτελεῖ νέαν ἔντελως διατύπωσιν, διτὶ δὲν είχε προβλῆμη ποτὲ ἄλλοτε. Ό πλοίασδος είχεν ἐπίσης ἐγείρεις ἀπάτησιν, δυνάμει τοῦ 500 ὅρου τῶν *Institute Time Clauses*, ἔνοτος ὃς ἔξεις.

«Είς τε φερίπτωσιν δύλικῆς ἀπώλείας τοῦ πλοίου, πραγματικῆς ή κατά τεκμήριον, τὸ δυνάμει τοῦ παρόντος συμβολάϊον ἀσφαλιζόμενον ποσόν θὰ καταβάλλεται εἰς τὸ ἀκέδαιον....».

Πλὴν τὸν ναυάρον δώματα διὰ τὸ ταξίδιον, κατὰ τὸ όπιστον συνελήφθη καὶ κατεσχέθη τὸ σκάφος, ήτο τοῦτο ναυλωμένον ἐν συνεχείᾳ, δυνάμει ναυλοσυγκόνων καὶ δι' ἔτερον ταξίδιον, μὲ προσδοκώμενον ἐξ αὐτοῦ ναῦλον 2842 λιόνων. Ὕγειρος ὅθεν τὸ ζήτημα, ἂν θύ απέτημιντο διὰ 2842 λιόνων ἢ διὰ τὰς ἐν τῷ ἀσφαλιστηρίῳ του μηνυμονευμένας 3500 λιόνων. «Πρόσκειται καθάρως περὶ ζητήματος ἐρώπινεις — εἴπεν ὁ λόρδος Goddard — καὶ φρονῶ, ὅτι είνει δύσκολον ν' ἀχθῇ κανεὶς εἰς τὸ συμπτέρασμα, ὅτι δὲν δικαιοῦται ὁ ἔναγων ν' ἀποζημιωθῇ μὲ τὸ ποσὸν 3500 λιόνων, καθόδους μάλιστα φητῆς ὑπὸ τοῦ ἀσφαλιστηρίου ὡφεῖτο η εἰς ἀκέραιον καταβολὴν τοῦ ποσοῦ τούτου, ἐν περιπτώσει ὀλίγης ἀπώλειας τοῦ πλοίου. Νοῦμεν ὅτι ποτέπει νῦν ἐσαρισμόθην οἱ σαφεῖς ὅσοι τοῦ ἀσφαλιστηρίου.

Κατά τον λόρδον Διαστήν, ο έναγών πλοιοκτήτης έσκεφθη: "Δύναμις και ν' ἀποκομίσω κέρδος καὶ θέλω νὰ ἔξασφαλισθῶ, καθ' ἣν περίπτωσιν συλληφθῇ τὸ πλοῖον μου, διαρχούντης τῆς ισχύος τοῦ ἀσφαλιστηρίου του, οὗτοι θὰ ἀπόζημισθῶ μὲ τόσον ποσόν, ὃσον τούλαχιστον προβλέπεται νὰ εἰσπράξω κατὰ τὸ ἐν λόγῳ διάστημα. "Έχω ἐν προκειμένῳ τὴν γνώμην—έπειμενεν δὲ λόρδος Goddard — ὅτι τὸ ποσὸν τῆς τοιωτῆς ἀπόζημισεως ελεῖν κατθωρισμένον εἰς 3500 λιρῶν καὶ νομίζω, ὅτι δικαίως ἀποφαίνομαι ὑπέρ τῆς καταβολῆς των εἰς τὸν ἐνάγοντα διὰ τὴν καλλυψην τῆς ἐκ τοῦ ναιῶν ἀπατήσεως του.

Ἐξεδόθη δὲν ἀπόφασις ὑπέρ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ κατελογίσθησαν τὰ δικαιτικά ἔξοδα εἰς βάρος τῶν ἐναγουμένων ἀσφαλιστῶν.

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

## ΕΔΡΑ ΕΝ ΤΕΙΠΑΙΕΙ

Έγκριθείς διὰ τῆς ύπ' ἀριθ. 52405 ἀποφάσεως 'Υψη πουργείου Εργασίας καὶ τῆς ύπ' ἀριθ. 16560 τοῦ 'Υπουργείου Εθνικῆς Οἰκονομίας στηριζομένης 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 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

**ΚΛΑΣΙΣ Α: ΑΣΦΕΝΕΙΑ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ & ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ**

Διὰ πληροφορίας καὶ ἔγγραφάς ἀπευθυτέον εἰς τοὺς Γεν. Πράκτουρας:

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

Τρλ: Αιεύθυνσις: "ΦΙΛΙΣΣΙΑ..

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8. ΠΤΕΙΡΑΙΑ

θελήσουν νά έπωφεληθούν της ενκαιρίας διά την παρ' αυτῶν πρόσκτησιν χωρητικότητος. Κατά τὰς δύο τελευταῖς ἑβδομάδας τοῦ Ιουλίου ἐνδιαφέρονται συνεκέντρωσαν τὰ μικρὰ πλοῖα, τὰ χρησιμοποιούμενα ίδια εἰς μεταφοράς Ἐβραίων, ἐπληρώθησαν δὲ δι' αὐτά τιμᾶ ικανοποιητικά. "Οσον ἀφορᾷ τοὺς Ἐλλήνας πλοιοκτήτας, ἡγούμενοι εἰς τὴν οἰκείαν την πλήρη μας, ητού ἔνα Νορθγικὸν φορτηγὸν «λάινερ», ἕνα Νορθγικὸν δεξεμενόπλοιον καὶ ἔνα μικρὸν Ἀγγλικὸν φορτηγόν. Εξηκολούθησαν ἄφ' ἑτέρων αἱ ἀγοραπολησίαι μεταξὺ Ελλήνων, δύο δὲ μικρὰ φορτηγὰ ἥλλαζαν ιδιοκτήτας, ἐνῷ ἔνα τρίτον, τὸ φορτηγόν «Δημ. Γ. Θερμώτης» ἐπωλήθη εἰς ἀλλοδαπούς. Αἱ κυριώτεραι ποώσεις τοῦ 150θμερούν ήσαν αἱ ἀκόλουθοι:

«CELTIC STAR» Ἀγγλικὸν πλοῖον - φυγεῖον, μὲ δύο καταστρώματα καὶ «awning - deck», 5575 τόννων γκρός, 6985 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1938 καὶ ἔμφορτον βάθισμα 27.1/4 ποδῶν, καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρόσθιν τον πετρέλαιον, ἐπωλήθη εἰς τὴν Ἀγγλικὴν κυβέρνησην διὰ τὸν ἐφεδρικὸν ἐμπορικὸν στόλον, ἀντὶ 50.000 λιρῶν.

«MANCHESTER PRODUCER» Ἀγγλικὸν πλοῖον - φυγεῖον, μὲ δύο καταστρώματα καὶ «awning - deck», 5106 τ. γκρός, 8820 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βάθισμα 27 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1916, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1937, ἡγούμενη διὰ τὸν Ἀγγλικὸν ἐφεδρικὸν ἐμπορικὸν στόλον ἀντὶ 50.000 λιρῶν.

«PENTRIDGE HILL» Ἀγγλικόν, μὲ δύο καταστρώματα, 5119 τ. γκρός, 8000 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βάθισμα 24.1 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1917, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1938, ἡγούμενη διὰ τὸν Ἀγγλικὸν ἐφεδρικὸν στόλον ἀντὶ 26.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν σκάφος είχε πωληθῆ τὸν Ιούνιον τοῦ 1936 ἀντὶ τιμῆς 16.750 λιρῶν.

«REDSTONE» Ἀγγλικόν, στάντα «C.», μὲ ἓν κατάστρωμα, 3110 τόννων γκρός, 5100 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βάθισμα 21.9 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1935, ἐπωλήθη εἰς τὴν Ἀγγλικὴν κυβέρνησην διὰ τὸν ἐφεδρικὸν στόλον, ἀντὶ τιμῆς 22.500 λιρῶν καὶ μὲ παραδόσιν ἀφοῦ διέλθει σερβέν.

«SUTHERLAND» Ἀγγλικόν, μὲ ἓν κατάστρωμα καὶ «awning - deck», 5083 τ. γκρός, 9050 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βάθισμα 25 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1938, ἐπωλήθη ἀντὶ 110.000 λιρῶν.

### Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Σημαντικὴ ὑπῆρξεν ἡ κατὰ τὸ α' 6ηνην τοῦ ξ. παρατηρηθεῖσα ἀξίης τῶν διαλύσεων. Ἐπολίθισσαν σκάφη 189.592 τ. γκρός, ἔναντι 147.061 τ. γκρός τοῦ ἀντίστοιχου 6 μήνων π.ξ., ἐνῷ καὶ αἱ τιμαὶ γενικῶς ἑβελιώθησαν, ίδια δὲ κατὰ τὸ δ' 3ηνην. Οὕτω, τὸ Γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον «Omphale» (μὲ ζημίας) ἐπωλήθη τὸν Ἰαύλιον ἀντὶ 301, ἐνῷ τὸ Νορθγικὸν φαλανοθηρικὸν «Labor» ἐπωλήθη τὸν Ιούνιον πρὸς 44) 7. Μικτὰ σκάφη ἐκτείνουσαν τὸν Ιούνιον ἀντὶ 41) 6 ἕως 46), — ἐπιβατηγά δὲ ὑπεροκεάνια ἐπωλήθησαν κατὰ Μάϊον πρὸς 57) 2 ἔναντι 45) 3 τοῦ Νοεμβρίου π.ξ. Περὶ τὰ τέλη Ιουλίου περιστέρω βελτίστους ἐσημειώθη διὰ τῆς πωλήσεως εἰς Ἀγγλίαν διαλυτὰς τὸν ὑπεροκεάνιον «Dunluce Castle» 8131 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἀντὶ 23.600 λιρῶν, ἣτο πρὸς 58) — κατὰ τὸν γκρός. «Ετερα σκάφη πωληθέντα κατὰ τὸ δ' 150θμερον τοῦ Ιουλίου, ἀντὶ ὅμως μὴ γνωσθείσης τιμῆς, ἵσαν μικρὰ τινα ἀλιευτικὰ καὶ ἀκτοπλοΐα, ἐν οἷς τὸ Εσθονικὸν «Hilda» 1140 τ. γκρός (τοῦ 1901) καὶ τὸ Ισπανικὸν «Esesla» 2184 τ. γκρός (τοῦ 1888). Ἐπωλήθη ἐξ ἄλλου εἰς Ιταλίαν διαλυτὰς τὸ Ιταλικὸν πλοῖον - φυγεῖον «Capo Nord» 6096 τ. γκρός (τοῦ 1904).

### Άτυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ πλοῖα

τΘΕΟΔΩΡΟΣ Τ.»: Εξ Ἰανδίου δι' Ἀγγλίαν μὲ φορτίου μεταλλευμάτων ἐπόδισεν εἰς Ἀδεν μὲ εἰσροήν ὑδάτων εἰς τὰ κύτη τον ἐξ διαρρόων σημείων. Τὸ σκάφος ἐπειθεωρήθη καὶ ὑπεδειχθησαν προσωριναὶ ἐπισκευασίαι διεργημένων ἑλασμάτων τῶν ὑφάλων τον, κάπωις τῶν κυτῶν No 1, 3 καὶ 4. Αἱ ζημίας προήλθον ἐν τῆς τρικύτης, τὸν ὅποιαν συνήγειτο τὸ πλοῖον εἰς τὸν Ἰανδίου ὥκεανόν. Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἐπισκευῶν διετάχθη τιμητικὴ ἐξεργάτωσις, πράγματι δὲ ἐξεργοτόθησαν εἰς φορτηγίδας 1200 τ. μεταλλευμάτων. (Ιουλ. 12)

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (ναυαγοσωστικόν): Παραμένει εἰσέτι προσηργαμένον εἰς Λευκενύ, αἱ δὲ ἐργασίαι διανοίξεως αὐλακοῦ ἐπὶ τοῦ σκαληροῦ βυθοῦ, πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἀνέλκυσεως συνεχίζονται. (Ιουλ. 13)

«ΑΓΙΟΙ ΒΙΚΤΩΡΕΣ»: Κατὰ τὴν τελευταίαν διέλευσιν τοῦ ξ. Αγίου Βικεντίου συνεχούσθη ἐντὸς τοῦ λιμένος μὲ τὸ ἐκτελοῦν ἐπίσης ἐ-

λιγμὸς Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «PENGREP». Ἀμφότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν ἑλαφρὰς ζημίας, ἀλλ' ἐπιθεωρηθέντα, ἔλαβον πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. (Ιουλ. 13)

«ΕΥΗΝΟΣ»: Καθ' ὃν χρόνον ἐξειρόθων εἰς Μασσαλίαν φορτίον ἀνθρακίτων Ἰνδοκίνας, ἀνεψιέγησαν δέσμαι τινές φωτοβολίδων μεταφερόμεναι πρὸς ἐναποθήκευσιν εἰς τὰ διαιρεόματα ὑλικῶν μεταφέρονται πλοίον τοῦ πλοίου. Η ἀνάφλεξις ἐγένετο εἰς τὸ κατάστρωμα, παρὰ τὴν γέφυραν, ἐπικολούθησε δὲ πιοτριά προσαλέπασαν ζημίας τινάς. Τὸ πλοῖον ἐπιθεωρηθέν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας διὰ Σέτταν, ὅπου καὶ ἐπλευσε πρὸς συμπλήρωσιν τῆς ἐκφορτώσεως τον. Μετά τὸ πέρας αὐτῆς θὰ ἐπελέσῃ τὰς ἐπιβαλλομένας ἐπισκευασίας. (Ιουλ. 13—15)

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» (δεξαιενόπλοιον): Εξ Ἀμβέρσης διὰ Ρόττερνταν ἡγυινοδόλησεν εἰς τὰ ἀνοικτά τοῦ Φλόρινγκ μὲ ζημίας εἰς τὸν ἄσονα. Μετά προσωρινάς ἐπισκευασίας τὸ πλοῖον κατηγόρησεν τον γενικότερον πολιτισμόν τον. (Ιουλ. 19—22)

«ΛΚΡΟΠΟΛΙΣ»: Εξ Πειραιῶς διὰ Θεσσαλονίκην προσήρχεται τὸν νύκτα τῆς 19ης Ιουλίου εἰς τὰ ἀβάθη τῆς θέσεως Μπούρτι, 8 μίλια νοτίως τῆς Χαλκίδος. Τὸ πλοῖον δὲν ἡδυνήθη ν' ἀνελκυσθῇ μόνον του, δι' ὃ καὶ ἐπεγράφη συμβόλαιον τύπου «Λόῳδ» μὲ τὸ σπεῖστα εἰς βούθειαν ναυαγοσωστικὸν «Μαριγώ Μάτσα». Οἱ διὰ Βόλον καὶ Θεσσαλίην ἐπιβάται παρείηθησαν παρ' ἑτέρων σκαφῶν, τὸ δὲ φορτίον του ἐκ 228 τ. γενινῶν εἰδῶν μετεφορώθη ἐπὶ τοῦ ἀπ' αὐτοῦ «Ελένη». Μετά τετράμερον τὸ σκάφος ἀνενεύθη καὶ ἐπλευσεν εἰς Πειραιᾶ πρὸς δεξαιενίσμον. Ζημία τῶν ὑφάλων τοῦ δὲν παρετηρήθησαν. (Ιουλ. 19—23)

«ΑΝΝΑ»: Αποπλέοντας ἐπὶ Γάνδης κενὸν διὰ Τερνέους συνεργούσθη μὲ τὸ Βελγικὸν δηζελόπλοιον «MARIE — FLORE», διπερ ἀνεζώρει διὰ Νούπροτ. Τὸ Ελληνικὸν ὑπέστη ἑλαφράς ζημίας εἰς ἔλασματα τινα ἀνωθεὶς τῆς ἴσιλου γραμμῆς, καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ Βελγικόν. Αμφότερα ἐξηκολούθησαν τὸν πλοῦν των. (Ιουλ. 20)

«ΜΕΡΟΠΗ»: Παρὰ τὸ Μπλάγκονελ τοῦ Ταμεσεως συνεκρούσθη ἑλαφρῶς μὲ τὸ Αγγλικὸν ἀπ' αὐτοῦ «BEAVERDALE», διπερ κατηγόρησεν τον λόνδινον μὲ γενικὸν φορτίον. Μικράς τινας ζημίας ὑπέστη μόνον τὸ Αγγλικόν πλοῖον. (Ιουλ. 21)

«ΑΙΔΑΗ»: Ελασμένον εἰς Μόδι συγερζούσθη μὲ τὸ Αγγλικόν ἀπόπλοιον «HOLMPARK». Αμφότερα ὑπέστησαν εἰς Μόδι συγερζούσθη μὲ τὸ Αγγλικόν ζημίας. (Ιουλ. 22)

«ΕΒΗ ΑΙΒΑΝΟΥ»: Προερχόμενον ἐπὶ Πόρτλαντ (Ορεγκον) κατέλευσεν εἰς Λονδίνον μὲ ἑλαφρὰς ζημίας ἀνωθεὶς τῆς ἴσιλου γραμμῆς, ὕστινας ὑπέστησεν εἰς τὸ Γκούνγκον ἐκ συγκρούσεως μὲ ἄγνωστον πλοῖον, διπερ ὑποτίθεται ὅτι ἡτο τὸ ἀτμοκίνητον ἀλευτικόν «BAY FISHER». (Ιουλ. 24)

«ΖΗΝΟΒΙΑ»: Προσήγγισεν εἰς Πειραιᾶ πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν εἰς τὴν ἀντίλιαν κυκλοφορίας. Αζολούσθως ἐπιθεωρηθέν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίους συνειδίους τὸ ταξίδιόν του. (Ιουλ. 20)

«ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ»: Αποπλέοντας ἐπὶ Ράρα διὰ τὰς νήσους Πάφα προσήρχεται 4 μίλια μακρὰ τοῦ φάρου Μανδιή καὶ ἐχήτησε βοήθειαν, διότι ἡ θέσις τοῦ πλοίου ἐκρίθη ὡς ἐπικίνδυνος. Κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς προσαράξεως εὑρίσκοντα ἐπὶ τῆς γεφύρας τοῦ σκάφους δύο πλοηγοί. Ναυαγοσωστικὸν ἀπεστάλη ἐπὶ τόπου, εἰς δὲ τὰς Λονδίνειος ἀντασφαλεῖας ἀνεγράφη τὸ πλοῖον μὲ 20 ο) γκνίσας. (Ιουλ. 27—28)

«ΑΙΓΑΙΟ»: Εξ Βραΐλας μὲ φορτίον ξυλείας ἐφθασεν εἰς Μάρσαλα, ἀφοῦ διῆλθε μέσον ἐνὸς πεδίου ἀλιείας τόννων καὶ προεκάλεσε ζημίας εἰς τὰ δίκτια Ιταλῶν τινῶν ἀλέων. Οἱ ὑποστάντες τὴν ζημίαν τῶν δικτύων καὶ τῆς πιθανῆς ἀπολύτειας ζηνῶν ἐξήτησαν τὴν κατάθεσιν ἐγγυήσεως διὰ ποσού 600.000 λιρετῶν καὶ προεκάλεσαν συντηρητικὴν κατάσχεσιν τοῦ πλοίου. (Ιουλ. 28)

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ Δ. ΘΕΡΜΙΩΤΗ»: Διερχόμενον τὴν διώρυγα Κιέλου ἐπί Ρίου Ιανείου μὲ φορτίον μεταλλεύματος διὰ Δάντσιγκ προσέρχουσεν ἐπὶ τίνος ἀντικειμένου, εἰς διὰ προεκάλεσε ζημίας 1500 χρονῶν μάρκων. (Ιουλ. 28)

**MARMARAS  
WHOLESALE PRODUCE DEALER'S SHIPPING AGENTS**

**ΙΑΚ. ΜΑΡΜΑΡΑΣ  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ-ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ**

BALTIMORE M.D.

Phone: University, 8679

1531 Carswell Str.

## SEVEN SEAS MARINE TRADING COMPANY LTD., 84, LEADENHALL ST., LONDON E.C. 3.

Directors: J. D. Rossolymos, E. B. Bevan, S. Lister

Buyers and Deliverers of Vessels and Floating Craft, suppliers of all types of Machinery and Marine Equipment. Surveys conducted at all parts of the World at lowest cost.

Experts in Ship Construction (Steam or Diesel) and Fuel and Speed Economy Improvements.

Prompt and diligent attention to all enquiries.

Mortgages satisfactorily arranged.

Telegrams: SEVSEATRAD, LONDON  
Phones: Avenue 3834.

Codes: Boe, Lombard, Bentley's, Scott's.

# ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ, ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23ΗΝ ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



**Η έταιρία είδικεύεται εἰς άσφαλίσεις έλληνικῶν πλοίων**

ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ: **Α. ΛΟΥΖΗΣ - Ι. Κ. ΚΑΡΡΑΣ**

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

ΤΗΛΩΝΙΑ: **ASFALIA - LONDON**

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



«ΑΡΧΩΝ» ἐξ Κύθνου 1900 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δούναβιν 3) — φίο, βάσιν ἔνα λιμένα, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΜΑΚΗΣ» ἐξ Πειραιῶς 5500 — 5800 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 8) 6, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΝΙΚ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Καβάλας 350 τ. καντών (εἰς δέματα) διὰ Θεσσαλονίκην 150 δρχ. φίο, ἐλεύθερον παντὸς φόρου, καντσέλλο 3 Λύγούστον.

«ΤΑΣΙΑ» ἐξ Ἀλεξανδρείας 5000 τ. ἀλατος διὰ Βηρυττὸν 4) — φίο, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΓΑΝΑ-Ι-ΣΣ» ἐξ Θεσσαλονίκης 2300 τ. μεταλλευμάτων διὰ Τύνιδα 5) 9 φίο, καντσέλλον 8 Αὔγουστον.

«ΒΑΣ. Α. ΠΟΛΕΜΗΣ» ἐξ Μπόνας 5700 τ. μεταλλευμάτων διὰ Γλασκώδην 8) 6, ἄ. φ.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ» ἀπὸ Τραγάνα 7000 — 7700 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 8) 6, καντσέλλον 31 Τούλιον.

«ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ἀπὸ Λά Γκονιέτ 7200 τ. μεταλλευμάτων διὰ Βόρειαντον 8) 6, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΑΝΘΙΠΠΗ Ν. ΜΙΧΑΛΛΟΥ» ἐξ Θεσσαλονίκης 5300 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἀμέρισαν 7) 3, φίο, ἄ. φ.

«ΙΙΙΝΕΛΑΟΠΗ» (σημαία Παναμᾶ) ἐξ Χονέλβας 8500 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἀμέρισαν — Γάνδην 11) — φόρτωσις 5—15 Λύγούστον.

«ΚΩΣΤΗ» ἐξ Μπόνας 6800 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντοντζη ή Γδύνιαν 7) 4 ½, ὅμιλον Στέττιν 7) 1/2, ἄμεσος φόρτωσις.

«ΑΝΝΑ ΜΑΡΚΟΥ» ἐξ «ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ» (σημαία Παναμᾶ) ἐξ Τύνιδος 3400 — 3800 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἀμστερνταμ, Πέρνις, Κατέλλε 11) —, ἔνα λιμένα βάσιν, ἔτι δύο λιμένες 11) 6, φόρτωσις 5—20 Λύγούστον.

«ΜΑΡΠΗΣΣΑ» ἐξ Χονέλβας 7800—8200 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἀμέρισαν ή Γάνδην 9) 10 ½, φόρτωσις 12—25 Λύγούστον.

«ΑΣΤΕΡΙΑ» ἀπὸ Στρατῶν 6000 μεταλλευμάτων δι' Ἀμστερνταμ 7) 9, φόρτωσις 5—20 Αὔγουστον.

### —ἘΞ Ἰνδίων — Ἀπω Ἀνατολῆς

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» ἀπὸ Σαΐγκον 6400 τ. φρέζης δι' Ιοπανίαν σελ. 27) 1 ½ ἔνα λιμένα βάσιν, μὲ 1) — ἔξτρα δι' ἔκαστον πρόσθετον λιμένα ἐκφορτώσεως μέχρι τεσσάρων τοιούτων, φόρτωσις 31 Τούλιον.

«ΟΡΟΣ ΟΘΡΥΨ» (σημαία Παναμᾶ) ἐξ Βομβάνης — Μορμονγκάο 8000 τ. λιναροστόρου καὶ φυσικών διὰ Λονδίνον, Χούλι, Λήθ 23) 6, ἔνα λιμένα ἐκφορτώσεως, φόρτωσις 20—30 Λύγούστον.

### —ἘΚ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«ΓΕΩΓΙΟΣ ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ» ἐξ Βοστώνης — Τζάκσονβιλ 6500 — 7000 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀγγλίαν 18) — ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ἔτι δύο λιμένες φορτώσεως 18) 6 βάσιν, φόρτωσιν Αὔγουστον — Σεπτέμβριον.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ» ἐξ Νόρδερν φέντζ 6700—7200 τ. παλαιοσιδήρων διὰ Γδύνιαν 20) 6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15 Λύγούστον — 10 Σεπτέμβριον.

«ΡΟΚΟΣ» ἀπὸ Βαμπάνα 10.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 6) 1 ½, ὅμιλον "Ειδεν 6) 6, φόρτωσις 18—30 Λύγούστον.

«ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ» ἐξ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ιαπωνίαν δολ. 4.15 φίο, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΕΑΡΗΣ» ἐξ Νέας Υόρκης καὶ Νόρφολ 7000 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀγγλίαν 18) —, ἔτι δύο λιμένες φορτώσεως 18) 6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, μὲ διψήφιον Δάντοντζη — Γδύνιαν, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΠΑΝ. Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» ἐξ Νόρφολ 7000 τ. παλαιοσιδήρων δι' Βλαστόνικην 8) 6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, διψήφιον Δάντοντζη — Γδύνιαν 18) —, ἔτι δύο λιμένες φορτώσεως 18) 6, φόρτωσις 5—28 Λύγούστον.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» ἀπὸ Μάρμπλαντος καὶ Σάν Ζουν 6000—6400 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀγγλίαν 22) —, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Τούλιον — Αὔγουστον.

«ΜΑΡΑΘΩΝ» ἐξ Βορείου Ειρηνικοῦ 9500 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ιαπωνίαν δολ. 4.15 φίο, φόρτωσις Τούλιον — Αὔγουστον.

«ΝΕΜΕΑ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 7350 τ. d. w. (400.000 κ. π.) γεννήματα καὶ γενικά δι' ωριμόνευς λιμένας Ἀγγλίας 24) 3 φίο, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΒΟΡΙΣ» ἐξ Ρίου Ιανείδον 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντονιγκ — Γδύνιαν 14) 6 φίο, καντσέλλον 19 Λύγούστον.

«ΝΕΜΕΑ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 7350 τ. d. w. (400.000 κ. π.) γεννήματα καὶ γενικά δι' ωριμόνευς λιμένας Ἀγγλίας 24) 3 φίο, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΠΑΝΑΜΑ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας Ήνωμ. Πολιτείων) 7200 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀγγλίαν 20) 6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, διψήφιον Δάντοντζη 21) — βάσιν, φόρτωσις 20—31 Λύγούστον.

«ΤΟΝΙΣ ΧΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Μορμανσού 5000 τ. ἀπατή διὰ Γδύνιαν 7) 9 φίο, καντσέλλον 31 Λύγούστον.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 9100 τ. d. w. (490.000 κ. π.) γεννήματα καὶ γενικά δι' Ἀγγλίαν 25) 9 φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον — Ουτόβριον.

«ΝΗ-Ι-ΟΝ» ἐξ Νόρδερν φέντζ 7000—7700 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀγγλίαν 18) —, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, διψήφιον Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας Ήνωμ. Πολιτείων σελ. 20) 6, μὲ 6 πέννας ἔξτρα ἐὰν ἀπὸ δύο λιμένες φορτώσεως, φόρτωσις 10—31 Λύγούστον.

«ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 8000 τ. d. w. γεννήματαν καὶ γενικά εἶδη διὰ Λονδίνον 25) — φίο, φόρτωσις 1—25 Σεπτέμβριον.

«ΜΙΧΑΛΗΣ» (ex «Κάσος») ἐξ Δυτικῆς Αἰγαίου 7500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Γδύνιαν 15) —, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΠΗΓΑΣΟΣ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 7800 τ. d. w. (430.000 κ. π.) γεννήματα καὶ γενικά εἶδη διὰ Λονδίνον 25) — φίο, φόρτωσις 25 Σεπτέμβριον — 20 Οκτωβρίου.

«ΕΒΗ ΑΙΒΑΝΟΥ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 8600 τ. d. w. (490.000 κ. π.) γεννήματα καὶ γενικά εἶδη διὰ Λονδίνον 25) — φίο, φόρτωσις 20 Σεπτέμβριον — 10 Οκτωβρίου.

«ΔΣΠΑΣΙΛΑ» ἐξ Νέας Υόρκης — Τσάφλεστων 6800 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀγγλίαν 18) —, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ἔτι ἀπὸ δύο λιμένες φορτώσεως 18) 6 βάσιν, φόρτωσις 5—25 Σεπτέμβριον.

«ΚΩΝΣΤ. ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ Ήνωμ. Πολιτείων (λιμένας Ατλαντικοῦ) 8500 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀγγλίαν 18) —, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ἔτι ἀπὸ δύο λιμένες φορτώσεως 18) 6 βάσιν, φόρτωσις 1—25 Σεπτέμβριον.

«ΟΛΓΑ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Ήνωμ. Πολιτείων (λιμένας Ατλαντικοῦ) 7500 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀγγλίαν 18) —, ἔτι ἀπὸ δύο λιμένες φορτώσεως 18) 6, διψήφιον Κόλπου (λιμένας Ήνωμ. Πολιτείων σελ. 20) 6 βάσιν, φόρτωσις 4—11 Λύγούστον.

«ΕΠΑΜ. Κ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Νόρδερν φέντζ 7400 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀγγλίαν 18) —, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, ἔτι ἀπὸ δύο λιμένες φορτώσεως 18) 6, φόρτωσις 10—31 Αὔγουστον.

«ΛΑΚΩΝΙΚΟΣ» ἐξ Ρίου Ιανείδον 5800 τ. μεταλλευμάτων ἐκ Δάντονιγκ — Γδύνιαν 14) 9, μὲ 1) 6 φόρτωσιν, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 10—30 Αὔγουστον.

«ΖΑΝΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Νόρδερν φέντζ 7500 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀγγλίαν 18) —, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσιν ἀπὸ δύο λιμένες 18) 6, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ» ἀπὸ Σαν Ντιέγκο — Βαγκούδερο φέντζ 8500 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ιαπωνίαν δολ. 4 φίο, φόρτωσις 1—15 Λύγούστον.

«ΛΥΡΑΣ» ἐξ Πέτελ 7800 — 8500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 10) 6, ὅμιλον "Εμδεν 11) —, μὲ 1000 τ. φόρτωσιν 1) 6 καὶ 2500 τ. ἐκφόρτωσιν 1) 3, φόρτωσις 5—20 Αὔγουστον.

«ΚΥΡΙΑΚΟΥΑ» ἐξ Μορμανσού 6300 τ. ἀπατή διὰ Ρόττερνταμ 7) —, Γάνδηρη ή Αμέρισαν 7) 3, ἔτι Ριένη 7) 6, διψήφιον διὰ Γδύνιαν 8) —, φόρτωσις 7 — 20 Αὔγουστον.

«ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐξ Μορμανσού 3500 τ. ἀπατή διὰ Βλαστόνικην 8) 3, φόρτωσις 25—28 Αὔγουστον.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ» ἐξ Πέτελ 9800 — 10.000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντονιγκ 11) — φίο, φόρτωσις 10—30 Αὔγουστον.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 9500 τ. γεννήματα καὶ γενικά δι' ωριμόνευς λιμένας Ἀγγλίας 24) 3 φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΑΝΤ. ΧΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Πέτελ 8500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 10) 6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, φόρτωσις 15—30 Σεπτέμβριον.

«ΦΛΩΡΑ» ἐξ Αρχαγγέλου 1800 φάδομις ζυλείας δι' Ἀγγλίαν 48) — κατὰ φάδομις, φόρτωσις 5 — 15 Αὔγουστον.

«ΩΝΑΣΗ ΣΩΚΡΑΤΗΣ» (σημαία Παναμᾶ) διὰ Κόλπου Μεξικοῦ λιμένας Ήνωμ. Πολιτείων 7500 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀγγλίαν 20) 6 βάσιν, φόρτωσις 20 Αὔγουστον — 5 Σεπτέμβριον.

«ΣΟΥΛΑΙΩΤΗΣ» διὰ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας Ήνωμ. Πολιτείων) 7800 τ. παλαιοσιδήρων 20) 6, φόρτωσις 25 Αὔγουστον — 10 Σεπτέμβριοι.

«ΚΑΙΤΗ ΧΑΝΑΡΗ» διὰ Μορμανσού 5000 τ. ἀπατή διὰ Γδύνιαν 7) 3 φίο, φόρτωσις 20—31 Αὔγουστον.

«ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΛΟΣ» διὰ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας Ήνωμ. Πολιτείων) 7200 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ἀγγλίαν 20) 6, ἐλεύθερον ἐκφορτωτικῶν, διψήφιον Δάντοντζη 21) — βάσιν, φόρτωσις 20—31 Αὔγουστον.

«ΤΟΝΙΣ ΧΑΝΑΡΗΣ» διὰ Μορμανσού 5000 τ. ἀπατή διὰ Γδύνιαν 7) 9 φίο, καντσέλλον 31 Αὔγουστον.

«ΟΡΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» διὰ Βρεταννικῆς Κολομβίας 9100 τ. d. w. (490.000 κ. π.) γεννήματα καὶ γενικά δι' Ἀγγλίαν 25) 9 φίο, φόρτωσις Σεπτέμβριον — Ουτόβριον.

—Τάξιμ Τσάρτερς

«ΟΡΟΣ ΗΕΡΑ» 8200 τ. d. w., τάξιμ - τσάρτερος διὰ ταξίδιον ἐπιστροφῆς ἐκ Νοτίου Αμερικῆς εἰς Εὐρώπην σελ. 3) 10 ½, παραλαβὴ 10—20 Αὔγουστον εἰς Ρίου Ιανείδον, παράδοσις εἰς Ἀγγλίαν — Κόντινγεν.

—Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΠΑΝΑΜΑ» ἀπὸ Cadishead καὶ "Αμστερνταμ 6000 τ. κρεοζότ δι' Ήνωμένος Πολιτείας, μὲ ὄψην Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας Ήνωμ. Πολιτείων) 7. στ. 2050 κατ' ἀποκοπήν, φόρτωσις Αὔγουστον.

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

Telegrams: ERGON

Telephones: 48722—46225

4 Raadhuisstraat

AMSTERDAM C.

**Εξεδόθη**

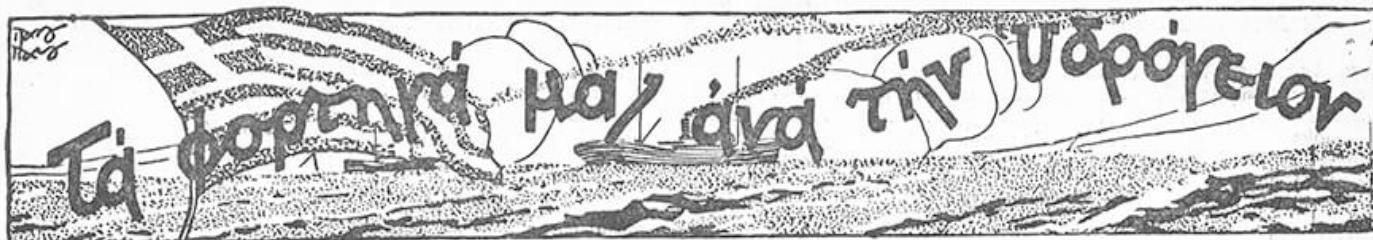
ΤΡΙΤΗ ΕΚΔΟΣΙΣ  
(1939-40)

ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

ὑπό Μ. Σαπόρτα

Διὰ παραγγελίας καὶ δημοσιεύσεις εἰς τὸν Όδηγὸν ἀποτανθῆτε εἰς τὰ Γραφεῖα  
ΟΔΗΓΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ  
12, Όδός Κομνηνῶν, Τ.Θ. 82,  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Αγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	εἰς Θεσσαλονίκην 1 'Ιουν.
"Αγιος Γεώργιος	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀνεχ. Νάρδις 14 'Ιουν.. διὰ Σιδνεϋ (N.S.)
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπονόύλου	12	3283	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Μαΐου
"Αγιος Γεώργιος IV	Ζωγραφιά Νικολάου κλπ.	38	4847	ἀνεχ. Χούλι 21 'Ιουν.. διὰ Νέαν 'Υδροζην
"Αγία Βαρθαρά	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	ἔφθ. Κύπρον 16 'Ιουν..
"Αγία Ειρήνη	'Ηλια Πατέρα	09	4330	ἀνεχ. "Αλεξάνδρειαν 21 'Ιουν.. διὰ Θεσσαλονίκην
"Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3808	ἔφθ. Ροζάριο 17 'Ιουν.. καὶ Σάντα Φὲ 25
"Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	ἀνεχ. Χούλι 20 'Ιουν.. διὰ Μπ. "Αὔρες
"Αγίοι Βίκτωρες	νιῶν Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέριον 18 'Ιουν..
"Αγίος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	ἔφθ. Ρίο Γρανάτης 12 'Ιουν.. καὶ Σάντος 23
"Αγίος Νικόλαος	Ενάγ. Νομικοῦ	99	1106	ἀνεχ. Πέρδη Νέτε Μπούν 25 'Ιουν.. διὰ Σφάλξ
"Αγίος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρα	15	3687	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 14 'Ιουν.. διὰ Πέπελ., ἔφθ. 28
"Αγίος Σπυρίδων	Γεώργ. Δ. Χαλκιά	05	3338	διῆλθ. Γιβραλτάρ 14 'Ιουν.. διὰ Ντέριντζε
"Αγκυρα	έτ. «Ελληνικὴ» Α.Ε.	23	2447	ἀνεχ. 'Αμβέρσαν 20 'Ιουν.. διὰ Πάτρας, ἔφθ. 31
"Άδαμαντιος	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	15	4277	ἀνεχ. Καλκούταν 11 'Ιουν.. διὰ Χόγκ Κόγκ
"Άδαμας	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	18	4144	ἔφθ. Ρόττερνταμ 28 'Ιουν..
"Άδαμαστος		19	7466	ἔφθ. Ροζάριο 16 'Ιουν..
"Άδαμη Γεωργαντῆς	ἀδελ. Γεωργαντῆ	16	3443	ἀνεχ. Μπούζι 20 'Ιουν.. Γιβραλτάρ 23 διὰ Γλασούδην
"Άδαμη Ι. Πειθῆς	ἀδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4557	ἀνεχ. Δάντσιγκ 16 'Ιουν.. Οζάν 23 διὰ Σπαλάτο
"Άδελφότης	Μιχ. Καρρᾶ	17	5838	ἀνεχ. Κολούμβια 1 'Ιουν.. διὰ Συγκάρη
"Άδελφοι Χανδρῆ	Ίω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	διῆλθ. Κολόμπιτο 11 'Ιουν.. δι' Ελλάδα
"Άθηνα Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	36	4824	ἀνεχ. Κολούμπια Ρίβερ 21 'Ιουν.. διὰ Μάντζεστερ
"Άθηναι	«Ελληνικὴ» Α. Ε.	10	2897	ἀργεῖ Περαιᾶ ἀπὸ 2 'Απριλ.
Αίας	ἀδ. Πατέρα	15	4729	ἔφθ. Κολούμπια Ρίβερ 23 'Ιουν..
Αίγαι	Γ. καὶ Α. Φόκια καὶ Σία	96	1406	διῆλθε Κονιό πολὺν 12 'Ιουν.. διὰ Μάρσαλα, ἔφθ. 22
Αίγαιον	Έτ. «Άλγιαν» Α.Ε.	19	5285	διῆλθεν "Άδει 21 'Ιουν.. διὰ Μασσαλίαν
Αίγεις	Πατέρα	20	4538	ἔφθ. Γιοζούάραν 13 'Ιουν.. καὶ Οζάκα 24
Αίκατερίνη	ἀδ. Γεωργαντῆ	13	4929	ἀνεχ. Μπ. "Αἴρες 25 'Ιουν.. δι' Αγ. Βιζέντιουν
Αίκατερίνη Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	2560	ἔφθ. Νοβορούσικην 26 'Ιουν..
Αίκατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	17	5933	ἀνεχ. Λός "Αντζέλες 14 'Ιουν.. διὰ Γιοζούάραν
Αίνος	έτ. «Ζέψφορος» Α. Ε.	10	3554	διῆλθεν "Άδει 21 'Ιουν.. δι' Ελλάδα
"Αίς Γιώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Σμύρνην 13 'Ιουν.. καὶ Πειραιᾶ 24
"Άλεξάνδρα	Κ. Καρρᾶ καὶ Υιοῦ	13	4355	ἀνεχ. Χουέλιαν 23 'Ιουν.. διὰ Ρόττερνταμ
"Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταχμντζῆ	06	4343	ἔφθ. Σαγγάν 23 'Ιουν..
Αλιάκμων	«Θεοφανώ» Α. Ε.	13	4521	ἀνεχ. Περναπλένον 11 'Ιουν.. Κριστούπαλ 25 διὰ Ηερού
"Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	ἀνεχ. Σμύρνην 17 'Ιουν.. δι' Ελλάδα
"Άλφειδς	«Θεοφανώ» Α.Ε.	20	5116	ἔφθ. Ζογκούλας 8 'Ιουν..
"Αναστασία	Π. Πρωτοπαπᾶ	05	2983	ἔφθ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν..
"Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	εἰς Ρουέν ἀπὸ 29 'Ιουν..
"Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	ἔφθ. "Αμβέρσαν 12 'Ιουν.. καὶ Κάρδιφ 25
"Άννα	Ν. Λευκιαδοπούλου	19	5173	ἔφθ. Ρόττερνταμ 20 'Ιουν.. καὶ Σιένταμ 25
"Άννα Σ.	Στεφανοπούλου-'Ανδρονίκου	03	2759	διῆλθεν "Οράν 10 'Ιουν.. διὰ Μερσίναν
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	διῆλθε Νταζάρ 24 'Ιουν.. διὰ Στάβαγκερ
"Άννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἀνεχ. Νιούπορος 28 'Ιουν.. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
"Άννα Μαζαράκη	ἀδ. Μαζαράκη	13	5411	ἀνεχ. Κάρδιφ 14 'Ιουν.. διὰ Ρίον 'Ιανέριον
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	ἀνεχ. Μόζι ἀπὸ 20 'Ιουν.. διὰ Βέρα Κρούς
"Άννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	06	2728	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 'Ιουν..
"Άνθηπτή Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἔφθ. Σύρον 16 'Ιουν..
"Άννίτσα	Ίω. Λιθανοῦ	18	4324	ἔφθ. Λονδίνον 27 'Ιουν..
"Αντίκλεια	Α. Ντάβαρη ΙΙ. Τζανετάτου	92	951	εἰς Ισθμίαν ἀπὸ 25 Μαΐου
"Αντώνης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	15	3729	ἀνεχ. Κέμι 11 'Ιουν.. διὰ Κάρδιφ, ἔφθ. 20
"Αντώνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 'Ιαν. 1938
"Αντώνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	ἔφθ. Βόρκιγκτεν 10 'Ιουν..
"Αντώνιος Χανδρῆς	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5866	ἔφθ. Νταζάρ 16 'Ιουν.. καὶ Πέπελ 28
"Άνω Βαθύ	Ι. Δ. Τσούνια	32	1524	εἰς πλόας ἐν Κίνη
"Άξιδς	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5289	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 'Ιουν.. διὰ Πέπελ.
"Άργολικός	Μαρῆ Έμπειρικού	21	4786	ἔφθ. Πενάγκ 22 'Ιουν..
Άργω	Ενεγ. Εύγενιδη	20	1995	εἰς "Οσλο 27 'Ιουν..
"Άρης	Μ. Ξυλᾶ	14	4810	ἔφθ. Βαλτιμόρην 26 'Ιουν..
"Άρκαδία	«Ατλαντῖς» Α.Ε....	66—21	853	εἰς πλόας Κονσταντζῆς — Ελλάδος
"Άρμαθια	ἀδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	ἔφθ. Γένοβαν 12 'Ιουν..
"Άρτεμις Πήγητα	ἀδ. Πήγητα	06	1433	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 28 'Ιουν..
"Άρχαγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	ἔφθ. Κόπρον 17 'Ιουν..
"Άρχων	Ρωμ. Γιαδικάρογλου	21	1364	διῆλθε Κονιό πολὺν 20 'Ιουν.. διὰ Λεμησούν
"Άστημία Μπάσκα	Π. Μπάκη	95	1344	ἔφθ. Σμύρνην 26 'Ιουν..
"Άσπασια	Ι. Γαλάζη	14	4211	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 18 'Ιουν.. δι' Ιψουΐτς
"Άσπασια Νομικοῦ	«Θηραϊκὴ» Α. Ε.	38	4857	ἀνεχ. Αλεξάνδρειαν 23 'Ιουν.. Σουέζ 25 δι' Ινδίας
"Άστερία	Ι. Α. Ταχμντζῆ	04	3313	ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 21 'Ιουν.. καὶ ἀνεχ. 26 δι' Ελλάδα
"Άστηρ	Θερ. Σταφνλόπατη	96	1350	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Ιουν..
"Άτλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε....	19	5446	ἀνεχ. "Εμδεν 11 'Ιουν.. Γιβραλτάρ 19 διὰ Θεσσαλονίκην
"Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπερθόλ» Α.Ε....	09	4009	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Φεβρ.
Άύρα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652	ἔφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 17 'Ιουν..
"Άφροδεσσα	Άδ. Κιοτάτα	05	2529	ἔφθ. Κέπρον 17 'Ιουν..
Βαθύ της Σάμου	νιῶν Δ. Ηγγλέση	12	1556	ἔφθ. Τουλόνη 27 'Ιουν..
Βαλεντίνη	Ίω. Σκαρλατίδη	09	4713	εἰς πλόας ἐν τῇ "Απο Ανατολῆ
Βαρθάρα	Άδ. Ζωϊόπούλου	10	1354	ἔφθ. Τύνιδα 18 'Ιουν.. καὶ Πειραιᾶ 29

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Δεσπούνης . . . . .	Παν. και Βασ. Πανᾶ . . . . .	12	3299	άνεγ. Σαβόναν 24 'Ιουλ. διὰ Μπόναν έφθ. Σαβόναν 23 'Ιουλ. και Μπόναν 27 έφθ. 'Αμβούργον 26 'Ιουλ.
Βασ. Α. Πολέμης . . . . .	'Ιω. Γρούμα . . . . .	07	3429	άνεγ. Γένοβαν 22 'Ιουλ. διὰ Στρατώνι άργει Πειραιᾶς ἀπὸ 21 Μαΐου ΕΠΩΛΗΘΗ έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 17 'Ιουλ.
Βέλγιον . . . . .	«Ελληνική» Α. Ε . . . . .	19	2844	άνεγ. Μπόναν 25 'Ιουλ. διὰ Κονσταντζαν άργει Σύρουν ἀπὸ 22 'Ιουν. 1938 διῆλθε Μαδέρας 10 'Ιουλ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Βικτωρία . . . . .	Ν. 'Απόδιακον—Χ. Πατέρα . . . . .	14	4202	έφθ. Χονήλ 19 'Ιουλ. εἰς Καμάσι απὸ 23 'Ιουν.
Βιντσέταια . . . . .	'Αντ. Παπαδάκη . . . . .	11	1787	έφθ. Μοντεβίδεο 27 'Ιουλ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ . . . . .	ἀδ. Γουλανδρῆ . . . . .	19	3598	άνεγ. Χούντισβαλ 24 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ άνεγ. Μπόναν 27 'Ιουλ. διὰ Πλέιτ
Βιργινία . . . . .	'Αντ. Παπαδάκη . . . . .	17	2313	έφθ. Γόρτενταμ 27 'Ιουλ. διὰ Πλέιτ έφθ. Γρίνιαν 21 'Ιουλ.
Βιργινία Σ . . . . .	Z. Σαμοθράκη . . . . .	05	3885	άνεγ. Μαριούπολην 24 'Ιουλ., Κων.) πολὶν 29 διὰ Βοστώνην άνεγ. Μοντεβίδεο 14 'Ιουλ. διὰ Νταζάρ έφθ. 'Αμβέρσαν 14 'Ιουλ.
Βόρις . . . . .	έτ. «Βλάσσος» . . . . .	17	5166	διῆλθεν Αγ. Βιζέντιον 10 'Ιουλ. διὰ Μπάχιαν Μπλάγκαν διῆλθε Κων.) πολὶν 22 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρων έφθ. Καλαί 20 'Ιουλ. και ἀνεγ. 27 διὰ Κάρδιφ άνεγ. Αγκόνα 11 'Ιουλ. διὰ Σφάξ εφθ. 19 διῆλθε Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ. δι' "Αλαμπτοργκ έφθ. Κέπρον 27 'Ιουλ.
Γ. Σ. Λιθανδρ . . . . .	«Λιθανδρ» Α. Ε . . . . .	37	4835	,
Γαλαξίας . . . . .	«Γαλαξίας» Α. Ε . . . . .	18	4393	έφθ. Θεσσαλονίκην 25 'Ιουλ..
Γαρουφαλιά . . . . .	Σπυρ. Λαμποῦ . . . . .	14	4708	άνεγ. Πόρτο Τάλμποτ 14 'Ιουλ. δι' 'Ελενσίνα, έφθ. 27 άργει Πειραιᾶς ἀπὸ 25 Δεκ. 1937
Γεράσιμος Βεργωτῆς . . . . .	P. και Π. Βεργωτῆ . . . . .	20	6343	έφθ. Γενόβαν 21 'Ιουλ.
Γερμανία . . . . .	έτ. «Ελληνική» Α. Ε . . . . .	09	1977	άνεγ. Κον.) πολὶν 27 'Ιουλ. διὰ Σμύρνην άνεγ. Χούντισβαλ 24 'Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ άνεγ. Κόνιαν 27 'Ιουλ. διὰ Πλέιτ
Γεώργιος . . . . .	N. Λαγούτη . . . . .	10	2216	έφθ. Γόρτενταμ 27 'Ιουλ. διὰ Πλέιτ έφθ. Γρίνιαν 21 'Ιουλ.
Γεώργιος Γ . . . . .	Δ. Δάμπαστ . . . . .	18	4289	άνεγ. Μαριούπολην 24 'Ιουλ., Κων.) πολὶν 29 διὰ Βοστώνην άνεγ. Μοντεβίδεο 14 'Ιουλ. διὰ Νταζάρ έφθ. 'Αμβέρσαν 14 'Ιουλ.
Γεώργιος Π . . . . .	Θ. 'Επιφανειάδη . . . . .	03	4052	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 10 'Ιουλ. διὰ Μπάχιαν Μπλάγκαν διῆλθε Κων.) πολὶν 22 'Ιουλ. διὰ Βαλτιμόρων έφθ. Καλαί 20 'Ιουλ. και ἀνεγ. 27 διὰ Κάρδιφ άνεγ. Αγκόνα 11 'Ιουλ. διὰ Σφάξ εφθ. 19 διῆλθε Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ. δι' "Αλαμπτοργκ έφθ. Κέπρον 27 'Ιουλ.
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς . . . . .	ἀδ. Γουλανδρῆ . . . . .	13	4345	,
Γεώργιος Κυριακίδης . . . . .	N. Γ. Κυριακίδη . . . . .	11	4201	,
Γεώργ. M. Λιθανδρ . . . . .	«Λιθανδρ» Α. Ε . . . . .	38	5482	,
Γεώργ. M. 'Εμπειρίκος . . . . .	Σ. Γ. 'Εμπειρίκου . . . . .	21	5728	,
Γεώργιος Ποταμίανος . . . . .	«Ηπειρωτική, Α. Ε» . . . . .	13	4044	,
Γιάννης . . . . .	Γ. 'Ανδρέου ελλ. . . . .	05	4391	,
Γιανν. Γούναρης . . . . .	Γ. Ζ. Γούναρη . . . . .	01	2238	,
Γρανικός . . . . .	«Γρανικός» Α. Ε . . . . .	16	3689	,
Γρηγόριος Κ. II . . . . .	Π. Καλλιμανοπούλου . . . . .	19	2546	,
Δαμασκηνή . . . . .	Παν. 'Αγγελάτου . . . . .	03	1196	έφθ. Θεσσαλονίκην 25 'Ιουλ..
Δάναπτρις . . . . .	ἀδελφ. Συνοδινοῦ . . . . .	14	2113	άνεγ. Πόρτο Τάλμποτ 14 'Ιουλ. δι' 'Ελενσίνα, έφθ. 27 άργει Πειραιᾶς ἀπὸ 25 Δεκ. 1937
Δάρμας . . . . .	Δδ. Πήττα . . . . .	83	1595	έφθ. Γενόβαν 21 'Ιουλ.
Δάφνη . . . . .	N. Λυκιαρδοπούλου . . . . .	18	3798	άνεγ. Νόρντεγαζα 8 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 18 δι' 'Αλεξάνδρειαν έφθ. Πειραιᾶς 24 'Ιουλ.
Δελφίν . . . . .	Δῶ και 'Ανδρεάδη . . . . .	06	3816	έφθ. Γένοβαν 21 'Ιουλ.
Δέσποινα . . . . .	έτ. Μιχαλινοῦ . . . . .	06	3016	άνεγ. Νόρντεγαζα 8 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 18 δι' 'Αλεξάνδρειαν έφθ. Πειραιᾶς 24 'Ιουλ.
Δημ. Γ. Θερμιώτης . . . . .	A. Μ. Τατάκη . . . . .	06	4271	άνεγ. Μπάρρου 15 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 21 διὰ Βενετίαν άνεγ. Μπ. "Αὔρες 27 'Ιουν. δι' "Εσμπέρεργκ
Δημ. Ιγγλέσης . . . . .	νίων Δ. 'Ιγγλέση . . . . .	18	5275	έφθ. 'Αγκόνα 10 'Ιουλ. και Σούσας 14 άνεγ. Βαγκούδερο 25 'Ιουλ. διὰ Λονδίνου
Δημ. Νομικός . . . . .	Λουκᾶ Νομικοῦ . . . . .	03	1171	διῆλθε Φάλμουθ 25 'Ιουλ. διὰ Λίβερπολού διῆλθε Σάιντ Τόμας 23 'Ιουλ. διὰ Λονδίνον
Δημ. Χανδρῆς . . . . .	'Ιω. Χανδρῆ . . . . .	10	4643	άνεγ. Μπ. "Αὔρες 12 'Ιουλ. δι' "Αγ. Βιζέντιον άνεγ. Δάντσιγκ 13 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 24 δι' 'Αλεξάνδρειαν έφθ. Ροζάριο 14 'Ιουλ.
Διαμαντής . . . . .	Διαμ. Πατέρα . . . . .	17	4990	,
Διον. Σταθάτος . . . . .	έτ. Δ. Α. Σταθάτου . . . . .	19	5168	,
Δίρφος . . . . .	ἀδ. Πατέρα . . . . .	17	4240	,
Διώνης . . . . .	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη . . . . .	06	4181	,
Δωρίς . . . . .	'Ηλ. Χατζηλία . . . . .	17	4604	,
"Εθη Λιθανοῦ . . . . .	N. Λιθανοῦ . . . . .	37	4839	έφθ. Λονδίνον 23 'Ιουλ..
"Εθρος . . . . .	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ . . . . .	18	5283	άνεγ. Νεκτόσεα 24 'Ιουλ. διὰ Καλλάο
Ειρήνη Κυριακίδου . . . . .	N. Γ. Κυριακίδη . . . . .	22	3781	άνεγ. Νιούπορτ 30 'Ιουν. διὰ Ροζάριο
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου . . . . .	Στ. 'Εμπειρίκου . . . . .	27	4164	έφθ. Ροζάριο 8 'Ιουλ..
Έκατονταρχος Δρακούλης . . . . .	Γεωργ. N. Δρακούλη . . . . .	18	5329	διῆλθε Φερν. Νορδόγα 17 'Ιουλ. διὰ Πούντα 'Αρένας έφθ. Μπλάτρο 27 'Ιουλ..
Έλενα P. . . . .	A. Ρούσου . . . . .	17	4576	έφθ. Μπούνενς "Αὔρες ρόδος 20 'Ιουλ..
Έλένη . . . . .	Α. Καλλινίκου . . . . .	18	5655	έφθ. Βακαλάτσον 24 'Ιουλ..
Έλένη Κουλουκουντῆ . . . . .	ἀδελφ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	έφθ. Γιορχάμαν 12 'Ιουλ..
Έλένη Σταθάτου . . . . .	έτ. Δ. Δ. Σταθάτου . . . . .	19	5625	άργει Πειραιᾶς ἀπὸ 23 Μαΐου
Έλιζα . . . . .	'Αντ. Παπαδάκη . . . . .	19	1986	άνεγ. Σόντερλαντ 22 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν άργει Πειραιᾶς ἀπὸ 25 Ιουν. 1938
Έλισάβετ . . . . .	ἀδ. Μαζαράκη . . . . .	22	3553	άνεγ. Σάνταγκόν 26 'Ιουλ.. διὰ Χογκαΐη
Έλλενιν Πίονερ . . . . .	ἀδ. Γιαννούλατου . . . . .	24	3549	άνεγ. Σαντακάν 10 'Ιουλ.. διὰ Χόγκ Κόγκ
Έλλενικ Σίτυ . . . . .	ἀδ. Γιαννούλατου . . . . .	17	2486	άνεγ. Αμβούργον 26 'Ιουλ.. διὰ Χογκαΐη
Έλλενικ Τρέιντερ . . . . .	ἀδ. Γιαννούλατου . . . . .	07	2052	άνεγ. Σαντακάν 10 'Ιουλ.. διὰ Χόγκ Κόγκ
Έλλας . . . . .	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. . . . .	16	2081	άνεγ. 'Αμβούργον 26 'Ιουλ.. δι' 'Αλεξάνδρειαν άργει Πειραιᾶς ἀπὸ 15 'Ιουν.
Έλλη . . . . .	ἀδ. Γιαννούλατου . . . . .	90	1198	έφθ. Πόρτο Αλμέρον 20 'Ιουλ.. (δι' 'Αγγλαν)
Έλλην . . . . .	έτ. Σ. Γ. 'Εμπειρίκος» . . . . .	38	4974	άργει Πειραιᾶς ἀπὸ 13 Ιαν. 1938
Έλληνικό . . . . .	Θ. Παπαδημητρίου . . . . .	04	3059	άνεγ. Σάντα Φέ 7 'Ιουλ. διὰ Νταζάρ
Έλπις . . . . .	I. N. Γουλανδρῆ . . . . .	12	3651	διῆλθεν Οίζάν 23 'Ιουλ.. διὰ Φεκάμπιτ
Έλπις . . . . .	A. Πρίντεζη . . . . .	19	1492	έφθ. Φιλαδέλφειαν 25 'Ιουλ..
Έμμυ . . . . .	'Ανδρ. Βεργωτῆ . . . . .	14	3895	έφθ. Βίγκο 14 'Ιουλ..
Έπαμ. K. Εμπειρίκος . . . . .	υῶν Έπ. 'Εμπειρίκου . . . . .	27	4385	εἰς πλάνας ἐν τῇ "Αγορά Ανατολῆς
Έρατω . . . . .	I. Σκαρλατίδη . . . . .	18	5904	άνεγ. Κάρδιφ 13 'Ιουλ.. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον
Έδανθιά . . . . .	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ . . . . .	15	3551	διῆλθε Μοντεβίδεο 8 'Ιουλ.. διὰ Νταζάρ
Έδοβοκός . . . . .	Μαρῆ 'Εμπειρίκου . . . . .	22	4792	έφθ. Γενόβαν 22 'Ιουλ.. και ἀνεγ. 25 διὰ Σφάξ
Έδυγενα Καμπάνη . . . . .	Γ. N. 'Εμπειρίκου . . . . .	98	3470	άνεγ. Μπάρρου 29 'Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο έφθ. Γάρδστον 14 'Ιουλ.. και Κάρδιφ 24
Έγγ. Σ. Εμπειρίκου . . . . .	Στ. 'Εμπειρίκου . . . . .	20	4882	άνεγ. Σάντα Φέ 8 'Ιουλ.. διὰ Μπέιρα
Έγγενα Λιθανοῦ . . . . .	εθοφανῶν Α. Ε . . . . .	36	4839	έφθ. Κύνον 19 'Ιουλ.. (διὰ Δούναβιν)
Έγγενα Χανδρῆ . . . . .	'Ιω. Χανδρῆ . . . . .	20	5317	άνεγ. Σέτταν 21 'Ιουν.. Γιβραλτάρ 25 διὰ Πέπελ
Έδοξια . . . . .	'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου . . . . .	03	2018	διῆλθε Ηράκλειον 27 'Ιουλ.. δι' 'Αλεξάνδρειαν έφθ. Ρίον Ιανέριον 24 'Ιουλ..
Έδηνος . . . . .	«Λιθανδρ» Α. Ε . . . . .	19	5627	άνεγ. Σάντα Φέ 8 'Ιουλ.. διὰ Φάλμουθ
Έδθαλία . . . . .	ἀδ. Γουλανδρῆ . . . . .	18	3553	,
Έδθαλία Μαρῆ . . . . .	N. Μαρῆ . . . . .	19	4196	,
Έπλοια . . . . .	Γιώργη Λαμποῦ . . . . .	11	3862	,
Ζάννες Γούναρης . . . . .	ἀδελφοί Γούναρη . . . . .	07	4407	έφθ. Λός "Αντζελες 26 'Ιουλ..
Ζαννής Λ. Καμπάνης . . . . .	κληρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5317	έφθ. Μπ. "Αὔρες ρόδος 18 'Ιουλ..
Ζερμαίν . . . . .	Στυλ. Καστάνου . . . . .	11	5217	διῆλθε Γιβραλτάρ 13 'Ιουλ.. διὰ Βενετίαν, έφθ. 22
Ζεύς . . . . .	'Ηλ. Χατζηλία . . . . .	20	4279	άνεγ. Κάρδιφ 19 'Ιουλ.. διὰ Μπ. "Αὔρες
Ζέφυρος . . . . .	έτ. «Ζέφυρος» Α. E . . . . .	09	4796	έφθ. Κέρονταν 6 'Ιουλ.. και Βόλον 22
Ζηνοβία . . . . .	«Μιχαλινοῦ» . . . . .	06	2947	άνεγ. Αμβέρσαν 23 'Ιουλ.. δι' Οράν
Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	ἀδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	άνεγ. Αμβέρσαν 23 'Ιουλ.. διὰ Λός "Αντζελες
Ηρων . . . . .	Δημ. Ν. Κουφός . . . . .	06	1516	έφθ. Βράνταν 14 'Ιουλ..

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Θάλεια	Ηλία Σινᾶ	17	5875	διηγέρθην "Αγ. Βικέντιον 24 'Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	έφθ. Ζογκούλας 4 'Ιουλ.
Θεδόλ 2	Θωμᾶς Ν. Επιφανειάδη	10	657	άρχιμε Έλενσίνα από 18 'Ιουλ. 1938
Θεμώνη	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	38	5717	διηγέρθη Λός "Αντζέλες 3 'Ιουλ. διά Γιοζοζάμαν
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς και Σία	17	1054	έφθ. Πύλον 7 'Ιουλ.
Θεόδωρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	5709	έφθ. Πειραιᾶ 16 'Ιουλ.
Θεόδωρος Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	έφθ. "Άδεν 10 'Ιουλ. Σημία
Θεομήτωρ	νιών Σπάρου Πολέμη	10	4427	διηγέρθη Ντακάρ 18 'Ιουλ. διά Βενετίαν
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου — Σ. Μενδρινού	11	3726	διηγέρθη Φερνάντο Νορδόνγα 26 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
Θεοφανός Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	έφθ. Ρονέν 13 'Ιουλ. καί Κάρδιφ 24
Θερμαϊκός	Μαρῆ Έμπειρίκου	23	4518	έφθ. Πόλη Σατδ 23 'Ιουλ.
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	άνεγ. Ροζάριο 14 'Ιουλ., Κέτη Φοίο 22 δι' Αγγλίαν
Θέτις Α	Γ. Άνδρεάδου	10	4111	έφθ. Πειραιᾶ 17 'Ιουλ.
Θηρασία Νομικοῦ	Εναγγ. Νομικοῦ	88	1356	άνεγ. Πειραιᾶ 29 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	άρχει Πειραιᾶ από 21 'Ιουν.
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	έφθ. Μ. Αύρες 25 'Ιουλ..
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	έφθ. Αμβέρσαν 10 'Ιουλ. καί "Εμδεν 19
'Ιάκωβος	Γ. Άγγελίδη	01	2107	έφθ. Θεσσαλονίκην 13 'Ιουλ.
'Ιγόρ	Α. Αναστασίου	07	2693	έφθ. Στέτιν 23 'Ιουλ.
'Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	άνεγ. Ονύμαρας 15 'Ιουλ., Λάνδσεντ 25 δι' Αλεξάνδρειαν
'Ικάριον	«Αλγαίδην» Α.Ε.	12	4013	άνεγ. Γέδνιας 3 'Ιουλ. διά Μπουένος Αργεζ
'Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	15	4724	διηγέρθη Σαμπλάγκ 12 'Ιουλ. διά Τοσούγιάμα
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	άρχει Σύνον από 18 'Ιουν.
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Θεσσαλονίκην 19 'Ιουλ. καί Πειραιᾶ 22
'Ιωάννης	Δ. Δάμπταση	09	3667	διηγέρθη Ντακάρ 28 'Ιουλ. διά Πλέμανθ
'Ιω. Καρρᾶς	Παν. Καρδᾶ	17	3527	έφθ. Λίβερπουλ 14 'Ιουλ. καί άνεγ. 18 διά Ν. Υόρκην
'Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Έμπειρίκου	24	3734	έφθ. Ροζάριο 1 'Ιουλ.
'Ιω. Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	640	έφθ. Θήραν 21 'Ιουλ.
'Ιω. Γ. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	διηγέρθη Ντακάρ 21 'Ιουλ. δι' Ιρλανδίαν
'Ιω. Φαφαλίδης	Α. Φαφαλίου	19	5670	άνεγ. Αμβέρσαν 8 'Ιουλ., Ντακάρ 26 διά Πέπελ
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	άνεγ. Κάρδιφ 5 'Ιουλ. διά Μ. Αύρες
'Ιω. Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	20	6094	διηγέρθη Κολόμπο 24 'Ιουλ. διά Σαΐγκον
Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	άνεγ. Αμβέρσαν 20 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 26 δι' Ανατολήν
Καίτη Χανδρῆ	Ι. Δ. Χανδρῆ	18	3061	άνεγ. Μπόναν 19 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 23 διά Στέτιν
Καθαρίωτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	άνεγ. Σουάνς 15 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν, έφθ. 24
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	άρχει Πειραιᾶ από 26 Μαρτ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	έφθ. Πάτρας 17 'Ιουλ. καί Τραγάνα 29
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου και Σία	18	5152	έφθ. Ρίον Ιανέριον 16 'Ιουλ.
Καλυψώ Βεργωτῆ	«Επτάνησος» Α. Ε.	18	5686	άνεγ. Ρίον Ιανέριον 19 'Ιουλ. διά Δάντιγκ
Καπετάν Στρατῆς	Ξενίδης — Κουμιώτης και Σία	06	3574	άνεγ. Δάντιγκ 12 'Ιουλ. δι' Αλεξάνδρειαν
Καραβάδος	Γ. Σταματέλατου	13	2325	εἰς πλάς εν Κίνα
Καρρᾶς	Κ. Καρδᾶ και Υιού	18	5234	έφθ. Σάνη Νιζολάς 2 'Ιουλ.
Κασσάνδρα Λουλούδη	άδ. Γουλανδρῆ	19	5106	έφθ. Νεκοτούεα 14 'Ιουλ.
Κάσος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	39	5235	άνεγ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέριον
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	άνεγ. Ντόρμπλαν 27 'Ιουλ. διά Αούντεριτς Μπαίν
Κάτε	N. Αιγαιαδοπούλου	18	5197	έφθ. Αμβέρσαν 21 'Ιουλ.
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	87	2495	«Πίνδος» Α.Ε.
Κατηγκώ Χατζηπατέρα	νιών Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεγ. Ρόττερνταμ 27 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
Κέπι Κόρσο	'Αθ. Κονλόντρος και Κ. Ξένου	05	3890	έφθ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ. διά Ρίον Ιανέριον
Κεραμίδης	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	17	5085	άνεγ. Ντόρμπλαν 27 'Ιουλ. διά Αούντεριτς Μπαίν
Κεχρέα	Θ. Επιφανειάδη	12	1968	έφθ. Αμβέρσαν 21 'Ιουλ.
Κλεάνθης	«Πίνδος» Α.Ε.	11	4153	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον από 13 'Ιουν.
Κολυγής	άδ. Συνδινού	09	2219	άνεγ. Ρόττερνταμ 15 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 31
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	έφθ. Σάνη Νιζολάς 6 'Ιουλ.
Κονίστρα	Θωμᾶς Επιφανειάδη	07	3530	έφθ. Πειραιᾶ 26 'Ιουλ.
Κορινθιακός	Μαρῆ Έμπειρίκου	10	3562	άρχει Βραΐλαν από 15 Μαΐου
Κόρθιον	άδ. Σύμπουρα	09	2116	άνεγ. Φετιγκέ 22 'Ιουλ. δι' Ααλβίν
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	εἰς Μπάχιαν Μπλάγχαν από 18 'Ιουν.
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Επ. Έμπειρίκου	25	3598	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον από 25 'Ιουν.
Κύθηρα	Πολυν. Κατράκη	02	1070	έφθ. Πειραιᾶ 22 'Ιουλ.
Κύμα	I. Χαδύλη — M. Σιτινᾶ	12	3994	έφθ. Σάντος 19 'Ιουλ.
Κύμα	'Απ. Ηεζᾶ	11	3959	έφθ. Πειραιᾶ 13 'Ιουλ. καί Ιτέαν 17
Κυρά - Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	έφθ. Μάλταν 17 'Ιουλ.
Κυριακούλλα	A. και Δ. Λαμπού	18	4340	άνεγ. Μονημανσ 14 'Ιουλ. διά Γάνδην, έφθ. 23
Κωνοταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	άνεγ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ. διά Πειραιᾶ
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	διηγέρθη Περναπούζο 20 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοί K. Χατζηπατέρα	13	5962	διηγέρθη Ντακάρ 27 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Κωστής	Μουσουρά και Βενιεράκη	19	5438	διηγέρθη Σουέζ 25 'Ιουλ. διά Γαλλίαν
Κωστή	I. Δ. Χανδρῆ	05	3933	έφθ. Γένοβαν 9 'Ιουλ. καί Μπόναν 27
Λακωνικός	Μαρῆ Έμπειρίκου	14	3803	έφθ. Ρίον Ιανέριον 9 'Ιουλ.
Λειθαδώ	Γ. Μ. Σταματέλατου	03	1765	εἰς πλάς εν Κίνα
Λένα	'Ιω. Μυλωνᾶ	14	1735	άρχει Βαρζελώνη από 20 Μαρτ.
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Λ. Τεργιάζου	11	4479	διηγέρθη Μαερίκον 22 'Ιουλ. διά Ντόρμπλαν
Λέρος	Δ. Μοσζονᾶ — I. Φασόλη..	99	846	έφθ. Γαλάται 14 'Ιουλ.
Λέσσος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	άρχει Πειραιᾶ πλέον τοῦ έτους
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	έφθ. Ροζάριο 25 'Ιουλ.
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	έφθ. Λίβερπουλ 16 'Ιουλ. καί Κάρδιφ 26
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χλ.ρησ. Α. Καμπάνη	17	4274	άνεγ. Σάντος 25 'Ιουλ. διά Σάνη Νιζολάς
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	άνεγ. Σουάνς 13 'Ιουλ. διά Σφάξ, έφθ. 24
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιών Δ. Κονδύλη	12	3923	διηγέρθη Περναπούζο 18 'Ιουλ. διά Φρένι Μπέντος
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	έφθ. Μόζι 14 'Ιουλ.
Λύρας	P. και M. Αύρα	18	5685	άνεγ. Χούλι 20 'Ιουλ., Μαδέρας 27 διά Σίέρρα Λεόνε
Μαίανδρος	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	19	4581	άνεγ. Γέδνιαν 14 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 24 δι' Αλεξάνδρειαν
Μαίηντ δφ Σάμος	νιοί P. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	έφθ. Καβάλλαν 12 'Ιουλ. καί Σήνον 25

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	έφθ. Πειραιά 20 Ιουλ.
Μαίρη Λιθανού	έτ. ἀδελφῶν Λιθανοῦ	38	4771	έφθ. Σάνη Λορέντζο 14 Ιουλ.
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	άνεγ. Ρόττερνταμ 15 Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 31
Μάκης	Ε. Κ. Βλασποτούλου	06	3546	άνεγ. Τάνη 14 Ιουλ., Γιβραλτάρ 22 διὰ Πειραιᾶ
Μαλιακός	Μαρη̄ Έμπειρικού	12	3903	έφθ. Λίμερις 24 Ιουλ.
Μανιούλα	νῖοι Γεωργ. Καραβία	20	1965	έπόδισε Κάρδιφ ἀπὸ 25 Ιουν. (διὰ Μέμελ)
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	διῆλθε Τενερίφαν 26 Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
Μαραθών	Α. Λούζη κλπ.	19	7926	άνεγ. Γιανδάτα 5 Ιουλ. διὰ Βαγκούνερο
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη καὶ Σοφιανοῦ	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ. 1938
Μαργαρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5401	έφθ. Ντάρμπαν 2 Ιουλ.
Μαρή Χανδρῆ	Βιομ. — 'Εφ. «Χανδρῆς»	18	5840	άνεγ. Νέαν Καλληδονίαν 22 Ιουλ. διὰ Κόντιννετ
Μαρία	Σ. Περῆ — Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Μαρτ. ΕΠΩΛΗΘΗ
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	έφθ. Ρίον Ιανείρου 21 Ιουλ.
Μαρία Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	99	1165	έφθ. Επινύμε 13 Ιουλ. καὶ Σούσακ 19
Μαρία Σταθάτου	Γ. Ν. Σταθάτου	22	6303	άνεγ. Βοστώνη 17 Ιουλ. δι' Αγγλίαν
Μαριέτ Νομικοῦ	Έμμ. Καραβία	19	5241	διῆλθε Ντακάρ 9 Ιουλ. διὰ Γκιζόν, έφθ. 20
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	έφθ. Βορμάνη 21 Ιουλ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	διῆλθε Κιέλον 26 Ιουλ. διὰ Δάντσιγκ
Μάριος	Μιχ. Καραγεώργη	06	602	έφθ. Βάρναν 22 Ιουλ.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	άνεγ. Ρόττερνταμ 12 Ιουλ., Μαρέρας 19 διὰ Ρίον Ιανείρου
Μαρουσιώ Λογοθέτη	ἀδελ. Γουλανδρῆ	13	4669	έφθ. 'Ειδονιάσιφ 12 Ιουλ. καὶ Μπάρρου 22
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθιον	19	5476	έφθ. Χουέλβαν 4 Ιουλ. καὶ Υμούντεν 22
Μάστερ-Ηλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	διῆλθε Κριστομπαλ. 20 Ιουλ. διὰ Βαγκούνερο
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Αύγουστου 1938
Μεμάς	'Ανδρ. Βεργωτῆ	00	4359	έφθ. Κοζλόν 5 Ιουλ.
Μεμάς	Μαρ. Κουρούκλη	12	1735	έφθ. Γαλάται 16 Ιουλ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Αίγανον 22 Ιουλ.
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	άνεγ. Μπάρρου 26 Ιουλ. διὰ Ρίον Ιανείρου
Μεσσαριά Νομικοῦ	έτ. «Π. Νομικοῦ» Α.Ε.	95	985	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 19 Ιουλ. καὶ Χανιά 27
Μικδάς	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Ιουν.
Μίνος Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Ροζάριο 21 Ιουλ.
Μιχαήλ Λιθανός	«Θεοφανώ» Α.Ε.	38	4774	διῆλθε Κολόμπο 26 Ιουλ. δι' Ενρώπην
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικού	18	5202	άνεγ. Μπάρρου 7 Ιουλ. διὰ Μοντεβίδεο
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	έφθ. Σαυσθάμπτον 25 Ιουλ.
Μιχάλης	Α. Φασή	19	4680	έφθ. Μασσαλίαν 12 Ιουλ. καὶ Χούέλβαν 27
Μιχαήλος	άδ. Συνλ.	08	3742	έφθ. Βρέμην 26 Ιουλ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	έφθ. Βαλένθιαν 19 Ιουλ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	άνεγ. Μπουένος "Αὔρες 24 Ιουλ. διὰ Ντακάρ
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλλε»	89	2239	έφθ. Πειραιᾶ 28 Ιουν.
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	έφθ. Βραΐλαν 7 Ιουλ.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	έφθ. Μπάγιαν Μπλάγιαν 26 Ιουλ.
Νέα 'Ελλάς	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	φυάνει Πειραιᾶ 2 Αύγ.
Νέλλυ	έτ. «Ωκεανώς» Α.Ε.	13	4826	άνεγ. Μπ. "Αύρες 21 Ιουλ. διὰ Φάλμουθ
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	έφθ. Σαγαλάν 27 Ιουλ.
Νέστος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5764	διῆλθε Σάνα Τόμας 19 Ιουλ. δι' Αξόρας
Νήσιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	έφθ. "Εμδεν 23 Ιουλ.
Νηρεύς	Ηλ. Χατζηλία	37	5205	έφθ. Γλασούδην 16 Ιουλ. καὶ Μπάρρου 20
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Ιουλ. δι' Αμβούργον, έφθ. 25
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	άνεγ. Μπόναν 22 Ιουλ., Γιβραλτάρ 24 διὰ Βόρκιγκτον
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικύρου	19	5175	άνεγ. Σημάξ 22 Ιουλ. δι' Βλαάρντιγκεν
Νίκ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	έφθ. Λονδίνον 22 Ιουλ. καὶ άνεγ. 27 διὰ Χάτλεπον
Νικόλαος Δ. Λ.	Ν. Ανυαδοπούλου	39	5486	διῆλθε Φάλμουθ 25 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	άνεγ. Σαβάναν 9 Ιουλ. δι' Αγγλίαν
Νικόλαος Μ. Έμπειρικος	Κουλούνθον — Έμπειρικού	19	5295	έφθ. Πειραιᾶ 24 Ιουλ.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Χούλλ. 21 Ιουλ.
Νικ. Πάγκος	Μιχ. Πάγκου	12	4499	άνεγ. Νόντρεγκαμ 26 Ιουλ. διὰ Κων(πολίν)
Νικόλαος Φιλίνης	Μική Φιλίνη	04	3111	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 24 Ιουλ. διὰ Ρούεν
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	άνεγ. Σαϊγκόν 20 Ιουλ., Βαταβίαν 26 διὰ Ρεοννίδον
Νικόλαος "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	άνεγ. Σαϊγκόν 20 Ιουλ., Βαταβίαν 26 διὰ Ρεοννίδον
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	άνεγ. Ρόττερνταμ 8 Ιουλ. διὰ Βόρ. Αμερικήν
Νικολάου Βιργίνιας	Γ. Νικολάου	20	8868	άνεγ. Λός "Αντζέλες 21 Ιουλ. διὰ Βαγκούνερο
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	διῆλθε Λόδης 22 Ιουλ. διὰ Χούλλ.
Νικολάου Ζωγραφά	Γ. Νικολάου	13	7156	διῆλθε Κριστοπούλ. 16 Ιουλ. διὰ Λόδης "Αντζέλες
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	Γ. Νικολάου	27	5525	ἀργεῖ Κονσταντζαν ἀπὸ 25 Ιουν.
Νικολάου Όυρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	διῆλθε Κριστοπούλ. 23 Ιουλ. διὰ Λονδίνον
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	έφθ. Λονδίνον 15 Ιουλ. καὶ Χούλλ. 23
Νύμφη	Ν. Ανυαδοπούλου	21	4504	έφθ. Μίδδλεσμπρο 23 Ιουλ.
Όδυσσεας	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	διῆλθε Γιβραλτάρ 13 Ιουλ. διὰ Σούσακ
"Ολγα" Επ. Έμπειρικού	νίδν. 'Επ. Έμπειρικού	22	4677	έφθ. Σίενταμ 18 Ιουλ.
'Ολλανδία	«Ελληνική, Α.Ε.»	11	1759	άνεγ. Χανιά 25 Ιουλ. δι' Αμβούργον
'Ολυμπος	Κουλούνθον — Έμπειρικού	18	5249	άνεγ. Κάρδιφ 28 Ιουν. διὰ Μοντεβίδεο
'Ομόνοια	Ξενιού — Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	έφθ. Σέριφον 12 Ιουλ.
"Ορος" Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	13	3578	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 13 Ιουλ. καὶ Σημάξ 25
"Ορος" Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4233	διῆλθε Ντακάρ 22 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
"Ορος" Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	16	5647	εἰς πλάσιον την Απωλ. Ανατολ.Η
"Ορος" Ελικών	«Τρόμπ. Σο»	18	5525	έφθ. Μπουένος "Αύρες 9 Ιουλ.
"Ορος" Ιδη	«Ατλαντικός» Α.Ε. κλπ.	38	4202	έφθ. "Αγ. Φραγκίσκον 22 Ιουλ.
"Ορος" Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	14	4191	έφθ. Ροζάριο 18 Ιουλ.
"Ορος" Κάσιον	«Τρόμπ. Σο»	18	7914	ἀργεῖ Κάρελοτς ἀπὸ 7 Απριλ. 1938
"Ορος" Κιθαιρών	«Ατλαντικός» Α.Ε.	12	3876	έφθ. Ρόττερνταμ 11 Ιουλ. καὶ "Εμδεν 21
"Ορος" Λυκαβήττος	Γ. Γεωργιλῆ καὶ Σία	07	3556	άνεγ. Ροζάριο 24 Ιουλ. διὰ Ντακάρ
"Ορος" Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	19	5403	άνεγ. Σημάξ 13 Ιουλ. δι' Ιψουτίς, έφθ. 26
"Ορος" Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	6692	διῆλθε Ροζάριο 23 Ιουλ.
"Ορος" Πάρνης	έτ. «Θησευς» Α.Ε.	17	4871	άνεγ. Σαβάνναν 15 Ιουλ., Κριστοπούλ. 23 δι' Οξάκαν
"Ορος" Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	18	5208	έφθ. Ρίον Ιανείρου 25 Ιουλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Τόν. νωπ. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. Ε. ....	17 5655	έφθ. Λονδίνον 17 Ιουν. και ἀνεγ. 22 διά Κέϋ Ονέστ
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	20 5729	έφθ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 23 Ιουν.
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	10 3986	διηγήθε Πιβραλτάρ 21 Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. ....	19 5182	έφθ. Πάρα 23 Ιουν. και ἀνεγ. 24 διά νήσους Πάρα
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε. ....	20 6696	ἀνεγ. Σαγκάνη 14 Ιουν. διά Βαγκούβερ
"Ορος Ύμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	21 6388	ἀνεγ. Γλασκώβη 15 Ιουν. διά Νέαν 'Υδρωην
"Ορος Χελμός	«Ατλαντικός» Α.Ε. ....	23 6481	διηγήθε Βαταβίαν 22 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη .....	13 4979	ἀνεγ. Δάντσιγκ 14 Ιουν. δι' Ήν. Πόλιτείας
Παγασητικός	Μαροή Έμπειρίου .....	14 3942	ἀνεγ. Μτ. "Άρρες 8 Ιουν. δι' Ενδώπην
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός .....	20 2171	διηγήθε Πιβραλτάρ 13 Ιουν. διά Βόλον
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου .....	20 5187	ἀνεγ. Βοστόνην 21 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Παναγής	Ι. Δ. Τσούνια .....	94 2744	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Παναγιώτης	Εδαγγ. Νομικοῦ .....	01 3575	έφθ. Θεος Βίκην 15 Ιουν.
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	Ίω. Βασιλείουν και Σία .....	12 5839	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 22 Ιουν. διά Νόρφολκ
Πανάχραντος	Β. και Ι. Κουτσούνου .....	15 4661	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 21 Ιουν. διά Ρίον Ιανέριον
Παντελής	Κ. Λαμπού και Ι. Ποντικοῦ	11 3845	έφθ. Βόργιγκτων 21 Ιουν.
Παντάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. ....	12 4981	ἀνεγ. Κάρδιφ 17 Ιουν. διά Μπ. "Άρρες
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωγιλή .....	10 3748	ἀνεγ. Αμέρεσαν 14 Ιουν. διά Ροζάριο
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτην .....	06 3435	έφθ. Οδύσσας 18 Ιουν. (δι' Αλεξανδρειαν)
Παρθενών	άδ. Πειθή .....	08 3189	ἀνεγ. Δάντσιγκ 15 Ιουν. διά Μάλταν
Πεληνάιον	Κ. Κυτσάκη .....	07 4291	ἀνεγ. Δάντσιγκ 20 Ιουν. Νίτον 25 διά Πειραιᾶ
Περράκης Λ. Καμπάνης .....	κληρ. Λ. Καμπάνη .....	10 3584	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Περσέν	Α. Ανδρεάτου .....	18 5172	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Ιουν.
Πεταλοί	Μαροή Έμπειρίου .....	17 6565	έφθ. Αμέρεσαν 20 Ιουν.
Πετρόβιλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόδλ» .....	03 4634	έφθ. Μίδδλεσμπρο 27 Ιουν.
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. και Ε. Νομικοῦ .....	14 7020	ἀργει. Σίενταν από 26 Ιουν.
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	23 4693	έφθ. Πειραιᾶ 9 Ιουν.
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη .....	20 4399	διηγήθε Περνικούπιον 19 Ιουν. δι' Αγ. Βιζέντιον
Πήλευς	Ε. Χατζήλη .....	28 4695	έφθ. Μπάρον 23 Ιουν.
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α. Ε. ....	08 4360	έφθ. Αμέρεσαν 20 Ιουν.
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου .....	04 2709	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Πλειάδες	άδελφ. Πρωΐου .....	18 4620	διηγήθε Σάιν Μιζέζ 10 Ιουν. διά Κούβαν
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοκασσᾶ .....	09 1457	ἀνεγ. Τένιδα 20 Ιουν., Γιβραλτάρ 25 διά Σέτονταλ
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούνη .....	14 4077	ἀνεγ. Κάρδιφ 11 Ιουν. διά Καλάμας, έφθ. 25
Πότη	Μιχ. Βερνίκουν .....	96 1594	ἀνεγ. Στρατών 13 Ιουν., Γιβραλτάρ 23 διά Λονδίνον
Πότη Σ.	Υιοι Γ. Σιγάλα .....	03 2083	ἀνεγ. Ούνιρας 10 Ιουν., Γιβραλτάρ 25 δι' Αλεξανδρειαν
Ποσειδών	άδ. Πήγτα .....	09 3840	έφθ. Αγ. Μαρίναν 10 Ιουν. (διά Λονδίνον)
Ρήνος	Λεων. Έμπειρίου .....	19 4649	έφθ. Αμέρεσαν από 29 Ιουν.
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε. ....	18 6429	ἀνεγ. Ρίον Ιανέριον 10 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Ρόκος Βεργωτῆς	«Επτάνηος» Α. Ε. ....	19 5637	διηγήθε Χολτενάν 26 Ιουν. διά Δάντσιγκ
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη .....	99 1044	ἀνεγ. Πειραιᾶ 17 Ιουν. δι' Εέβοϊκόν
Σαλαμινία	Κ. Πετρούτη — Γ. Τάνες	01 3634	έφθ. Πότη 17 Ιουν.
Σαντορίνη	Α. Γ. Χάλαρη .....	84 708	έφθ. Βόλον 20 Ιουν.
Σαρωνικός	Μαροή Έμπειρίου .....	12 3548	έφθ. Πότη Σαΐδ 24 Ιουν..
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη .....	17 2290	ἀνεγ. Πότη Ντέ Μπούκ 21 Ιουν. διά Κάλλιαρι
Σούζυ	Μποδ. Αθανασιάδη .....	07 950	άργει "Αρζες από 14 Απριλ.
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε. ....	17 4300	έφθ. Μάντζεστερ 26 Ιουν.
Σουσάννα	Ν. Παπαδάτου-Α. Τσαβδίην	04 932	έφθ. Βάροναν 21 Ιουν.
Σπάρτη	Γ. Μ. Σταματελάτου .....	22 1202	χαρτεῖται Φορμόζαν από 8 Φεβρ. 1938
Σπύρος	«Αλγάδον» Α. Ε. ....	18 6629	έφθ. Μτ. "Άρρες 28 Ιουν.
Σταμ. Γ. Έμπειρικός	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρίου» .....	36 3931	έφθ. Μπ. "Άρρες 19 Ιουν.
Στάμος	Δ. Φαφαλοῦ .....	14 3801	εἰς "Αμστερνταμ από 19 Ιουν.
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε. ....	25 4853	έφθ. Ροζάριο 23 Ιουν.
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου .....	12 5528	διηγήθε Φεργάντο Νορδόνα 19 Ιουν. διά Μοντεβίδεο
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε. ....	19 5250	έφθ. Μόζι 11 Ιουν.
Στυλιανή	άδ. Πήγτα — Κ. Σχυριδάνου	96 3256	άργει Πειραιᾶ από 8 Ιουν. 1938
Στυλιανός Χανδρῆς	Ίω. Δ. Χανδρῆ .....	19 6059	διηγήθε Σαμπάγκ 28 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
Τάναις	άδελφ. Συνοδινοῦ .....	07 1545	άργει Πειραιᾶ από 17 Ιουν.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμπού .....	13 4221	έφθ. Ροζάριο 23 Ιουν.
Τασία	Καδ. Σιγάλα .....	04 3034	ἀνεγ. Γδύνιαν 11 Ιουν., Γιβραλτάρ 24 δι' Αλεξανδρειαν
Τάσις	«Μυρτώον» Α. Ε. ....	13 4706	ἀνεγ. Ταμπάζο 14 Ιουν. δι' Ενδώπην
Ταύγετος	Κουλούνθρου — Έμπειρίου	18 5687	ἀνεγ. Μπάρον 13 Ιουν. διά Μπονένος "Άρρες
Τέτη	νιοί Γ. Σιγάλα .....	03 2747	ἀνεγ. Γιάρδοστον 20 Ιουν. διά Δάντσιγκ, έφθ. 26
Τέτη Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ .....	02 1882	ἀνεγ. Σουάνς 11 Ιουν. διά Πειραιᾶ, έφθ. 24
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούνη .....	11 3658	ἀνεγ. Ούνόρας 8 Ιουν., Όραν 23 δι' Αλεξανδρειαν
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α. Ε. ....	09 1911	διηγήθε Πιβραλτάρ 25 Ιουν. δι' Αμβούργον
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσον .....	14 4211	έφθ. Μάντζεστερ 13 Ιουν. ΕΠΩΛΗΘΗ ΙΤΑΛΟΥΣ
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ .....	04 3163	έφθ. Αρχάγγελον 10 Ιουν.
Υδραίτος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02 4476	έφθ. Πειραιᾶ 28 Ιουν.
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου .....	22 2038	ἀνεγ. Πότη Τάλμποτ 25 Ιουν. διά Πειραιᾶ
"Υπαντις	άδ. Συνοδινοῦ .....	09 1459	ἀνεγ. Θήραν 20 Ιουν., Γιβραλτάρ 29 διά Νάντην
Φανερωμένη	Λ. Βλαχάκη .....	08 3404	έφθ. Σάντα Φέ 24 Ιουν.
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ .....	04 2980	διηγήθε Πειραιᾶ 17 Ιουν. δι' Ολλανδίαν
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ .....	21 2012	έφθ. Πότη Μπούκ 21 Ιουν.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ .....	18 6701	έφθ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 17 Ιουν.
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη .....	07 4043	έφθ. Πειραιᾶ 30 Ιουν.
Χαδιώτης	έε. «Κάσος» Α. Ε. ....	29 4386	έφθ. Δουβλίνον 22 Ιουν.
Χέλατρος	έτ. «Κάσος» Α. Ε. ....	14 3489	ἀνεγ. Σάντος 14 Ιουν. διά Μπάρματντος
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε. ....	39 5650	διηγήθε Κρίστομπαλ 11 Ιουν. διά Βαγκούβερ
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου .....	28 4641	έφθ. Ρίον Ιανέριον 24 Ιουν.
Χρήστος Μαρκέτος	«Μαρκέτος» Α. Ε. ....	19 5209	διηγήθε Πιβραλτάρ 7 Ιουν. διά Βαλτιμόρων
"Ωκεανία	Μ. Καρβάλη .....	07 4843	διηγήθε Μαδέρας 8 Ιουν. διά Ρίον Ιανέριον
"Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη .....	09 4798	ἀνεγ. Ρίον Ιανέριον 13 Ιουν. διά Στέττιν
"Ωρωπός	Μαροή Έμπειρίου .....	13 4474	ἀνεγ. Σουάνς 26 Ιουν. διά Χάιφαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αλκυών (Παναμ.)	'Ιο. Η. Γουλανδρή	17	3530	έφθ. Σάντα Φέ 5 Ιουλ.
'Αλμπα (Παναμ.)	έτ. «'Αλμπα»	08	3444	έφθ. Μπάρρο 21 Ιουλ.
'Αιμαρύλλις (Παναμ.)	«Αιμαρύλλις» Α. E.	18	4328	έφθ. Σίενταμ 17 Ιουλ. και Κάρδιφ 24
'Ανδρέας (Παναμ.)	I. A. Κορηά	17	4933	έφθ. Μπονένος "Αὔρες 29 Ιουλ.
'Αννα Μάρκου (Παναμ.)	E. Βεντιάδη ο.λ.π.	19	2486	άνεγ. Ρότερνταμ 19 Ιουλ., Γιβραλτάρ 26 διά Τένιδα
'Αουρόρα (Παναμ.)	έτ. «Πέρση»	13	4584	διηλ. Σαμπάγκ 22 Ιουλ. διά Μόζι
'Ασίμη (Παναμ.)	Έμη. Καραβία	05	722	άργει Πειραιᾶ από 13 Ιουν.
Βάρκο (Παναμ.)	Άγγειρον — Απέργη	96	1437	έφθ. Βάργκαν 21 Ιουλ.
Γιολάντα (Παναμ.) T.	έτ. «Πρωμέρα» Παναμᾶ	13	4680	έφθ. Λονδίνον 10 Ιουλ.
Δώρα (Παναμ.)	K. Ατυχίδη	98	584	εις Φλώσιγκ 19 Ιουλ. (διά Παλαιστίνη)
'Ερμῆς ('Αγγλ.)	έτ. «Ερμῆς»	16	6987	διηλ.θε Λάδσεντ 2 Ιουλ. διά Μπονένος "Αὔρες
'Ιλλενάς (Παναμ.)	έτ. «Κολόν»	19	5355	έφθ. Ρίον Ιανέζον 17 Ιουλ.
Κάρμαρ (Παναμ.)	A. E. «Κάρμαρ»	19	5226	διηλ.θε Δ.γ. Βιζέντιον 19 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Κλαίρη (Παναμ.) T.	έτ. «Πρωμέρα» Παναμᾶ	16	5845	έφθ. Τάιν 21 Ιουλ.
Κουλέμπρα (Παναμ.)	έτ. «Πορτομπέλλο»	19	5260	διηλ.θε Μαδέρας 14 Ιουλ. διά Ρίον Ιανέζον
Λιεζέλ (Παναμ.)	έτ. «Λιεζέλ»	01	1072	εις Χάιφαν από 1 Ιουν.
Λούντα (Παναμ.) T.	έτ. «Ατλαντικά»	16	5505	έφθ. Χούστον 20 Ιουλ.
Μαρία (Παναμ.)	έτ. «Πρωμέρα» Παναμᾶ	28	4919	έφθ. Λιβερπούλ 27 Ιουλ.
Μαρτής ('Αγγλ.)	G. M. Κουλουκούντη	94	2483	έφθ. Αλεξάνδρειαν 22 Ιουλ.
Μπόνα (Γαλλ.)	Σ. Φαρούκ	98	3462	άργει Ρούνεν από 2 Ιουν.
Μυριάμ (Παναμ. Τάνκερ)	«Ιστημένας Α. E.	21	7012	άνεγ. Χούστον 25 Ιουλ. διά Τυρκαν
Νόρα (Παν.)	A. Π. 'Αναστασάτου	06	1781	άργει Πειραιᾶ από 8 Φεβρ. 1938
"Ορος" Οθυρς (Παν.)	M. Μάρκου	19	4817	έφθ. Βασσόδαν 17 Ιουλ.
Ούρανία (Παναμ.)	έτ. «Παναμᾶ»	02	1953	εις Κοσσείη 25 Ιουλ.
Πάναμ (Παν.-τάνκερ)	«Ιστημένας Α. E.	25	7277	άργει Σίενταμ από 2 Ιουν.
Παρίτα (Παναμ.)	N. Μινακούη	81	939	διηλ.θε Κονγούλιν 15 Ιουλ. δι' Λιγαίον
Πηνελόπη (Παναμ.)	έτ. «Πόλαρ»	19	4787	έφθ. Σαντάντερ 15 Ιουλ.
Ρίο Γκράντε (Παναμ.)	έτ. «Παναμέζα»	19	5696	έφθ. Πειραιᾶ 25 Ιουλ.
Ρονίν (Παναμ.)	M. Βασιλειάδη	19	5704	διηλ.θε Σαμπάγκ 13 Ιουλ. διά Ρούνεν
Σαντάριο (Παναμ.)	N. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεγ. Ροζάνο 8 Ιουλ. διά Ντακάρ
Σίγκνετ (Παναμ.)	'Ιο. Η. Γουλανδρή	17	3531	έφθ. Ροζάνο 26 Ιουλ.
Τούριρα (Παναμ.)	έτ. «Τούριρα»	12	4393	διηλ.θε Ντακάρ 26 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
Φαίαξ (Παναμ.)	έτ. «Πόλαρ»	15	7188	διηλ.θε Λός "Αντζελες 22 Ιουλ. διά Κόμπε
Φλόριντα (Παναμ.)	'Ιο. Λεντάκη ο.λ.π.	03	1435	άργει Πειραιᾶ από 5 Ιουλ.
Φροσούλια (Παναμ.)	'Ιο. E. Βαρδαβά	03	1282	εις Αιγαίνων πέλαγος 20 Ιουλ.
Χάϊφα Τρέιντερ (Παλαιστ.)	Βασ. I. Σαπούδαρου	03	3075	άνεγ. Μπόνναν 19 Ιουλ., Γιβραλτάρ 23 δι' Αγγλίαν
'Ωνάση Πηνελόπη (Παναμ.)	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5731	διηλ.θε Μαδέρας 22 Ιουλ. δι' Ειδονυμάνθ
'Ωνάση Σωκράτης (Παναμ.)	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5404	έφθ. Λονδίνον 24 Ιουλ. και Χούλι 27
Leo ('Αγγλ.)	Λουλούδη — Ρούσσουν	08	1127	εις Χούλι 29 Ιουλ. επάλ παραλαβήν
San José, (Νορθ.)	Ένγ. Εύγενιδη	20	1995	"Ιδε «ΑΡΓΩ» σημαία 'Ελληνική
Solna (Νορθ.)	"Ελληνες άγοφασται	18	5550	έφθ. Σάρπιλουποργκ 19 Ιουλ.

## PIETER SCHOEN & ZOON, LTD.

ZAANDAM, Holland.

Οίκος ιδρυθεὶς τῷ 1722.

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

Προμηθευταὶ τοῦ Οἰλλανδικοῦ Βασιλικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ καὶ πολλῶν ξένων ναυτικῶν ἔταιριῶν.

ΑΠΕΥΘΥΝΩΘΕ ΤΑΙΝΙΑΣ & ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ ΣΥΜΒΟΛΑΙΩΝ

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ, ΚΕΡΚΥΡΑ  
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

Ασφάλειαι-Διακανονισμοὶ-Προμήθειαι  
Lloyd's Agents  
Γαιάνθρακες-Άνθρακιτης-Κώκ

Τηλ. Διεύθ. ΒΟΥΔΛΕΥ-Κέρκυρα  
WOODLEY—Corfu  
Τηλέφωνον: 2-93 & 4-72

Codes: Scott's 1906 (10th)  
Bentley's - Watkins  
ABC.5 & 6, Marconi

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE

Α)Π "ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ,,

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ·ΤΟΝΝΩΝ 9.500

Τελείως άνακαινισθὲν μὲ σημαντικωτάτας βελτιώσεις ἀναχωρεῖ διὰ:

ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ Παρασκευὴν 11 Αύγ. ὥρα 12 μεσημ.  
ΒΗΡΥΤΤΟΝ, ΧΑΪΦΑΝ, ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ Σάββατον 5 Αύγ. ὥρα 12 μεσημ.

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

## "WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telegraph: 21853 (3 lines)

After Hours: 21851

Teleg. DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

## R. HOOD HAGGIE & SON LTD.

NEWCASTLE-ON-TYNE

ΜΑΝΙΛΑΣ

ΣΧΟΙΝΙΑ

ΣΥΡΜΑΤΙΝΑ

ΔΙΑ ΚΑΘΕ ΧΡΗΣΗΝ

"TITAN,, BRAND

ΣΧΟΙΝΙΟΝ ΜΑΝΙΛΑ ΑΔΙΑΒΡΟΧΟΝ

Ιδιαιτέρως συνιστώμενον διὰ ρυμουλκήσεις

καὶ προσδέσεις

Υποκαταστήματα εἰς όλους τοὺς Αγγλικοὺς λιμένας.

Τηλεγραφήματα: HAGGIE

PIRAEUS: PIRAEUS SUPPLY Co., 14a, Skouze, St.

MARSEILLE: A. MORFONIOS, 22c, Saint-Saens.