

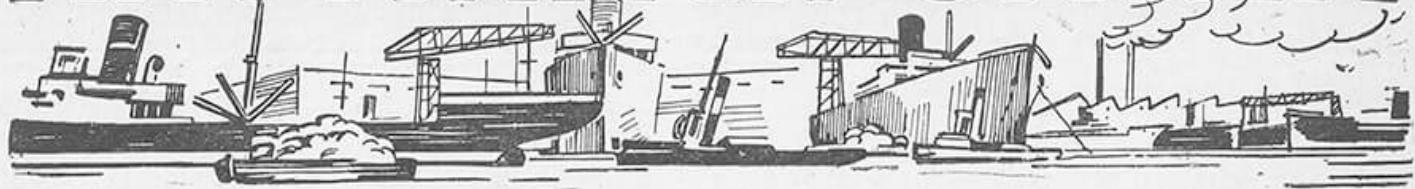
NAYTIKA XRONIKA



15η Φεβρουαρίου 1940

Αρ. Φύλλου 220

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ι'. ΑΡΙΘ. 220

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1940

Τὸ δεκαωνδήμερον

Τὸ υπουργικὸν ταξίδιον

Ο κ. Τζίφος ἐπέστρεψε πρὸ τὸν ἡμερῶν ἀπὸ τὸ εἰς Λογδίνον ταξίδιόν του. Μετέθη ἐκεῖ ἵνα ἐπὶ τόπου πληρέστερον ἐνημερωθῇ ἐπὶ τῶν τρεχόντων ζητημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, διὰ νὰ ἀκούσῃ τὰς γνώμας τῶν ἐφοπλιστικῶν παραγότων, διὰ νὰ προσαρμόσῃ τὰς Κρατικὰς κατευθύνσεις πρὸς τὴν ἐκ τοῦ πολέμου δημιουργηθεῖσαν κατάστασιν εἰς τὴν Ναυτιλίαν, διὰ νὰ ὑποδοθῇσῃ τέλος μὲ τὸ κύρος του καὶ τὸ ἀδιάπτωτον ὑπὲρ τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἐνδιαφέροντος τοῦ τὰς ἐφοπλιστικὰς προσπαθείας.

Ἡ διήγημερος εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Μητρόπολιν παραμονὴ τοῦ κ. Υφυπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας πλέον ἡ καρποφόρος ἀπέβη. Πλεῖστα ὅσα ζητήματα διηγείθησαν, παρεσχέθη δὲ πάλιν ἡ εὐκαιρία εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς μας νὰ ἐκτιμήσουν τὴν πολύτιμον, ἀλλὰ καὶ ἀκριδοδικαίαν παρέμβασιν τοῦ κ. Τζίφου πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῶν γενικωτέρων ἐμποροναυτικῶν μας συμφερόντων.

Παρέλκει, πρὸς τὸ παρὸν τούλαχιστον, νὰ ἀσχοληθῶμεν λεπτομερέστερον ἐπὶ τῶν συζητήθητων θεμάτων καὶ τῶν ἀποφάσεων ποὺ ἐλήφθησαν. Τὸ γεγονὸς πάντως, εἶναι, διὰ πολλὰ τὰ καλὰ ἐπετεύχθησαν διὰ τὴν ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν. Ο κ. Τζίφος ἐπέδειξε ὅλην αὐτοῦ τὴν ἀγαθήν θέλησιν, ὅπως παράσχῃ ἀμέριστον τὴν ἀρωγήν του διὰ τὴν προσγωγήν τῶν τε διοικητικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν γενικωτέρων — τοῦ παρόντος καὶ τοῦ ἀποτέρου μέλλοντος — προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ πρόθυμος δὲ ἐξ ἄλλου καὶ εἰλικρινῆς τῶν ἐφοπλιστῶν συνεργασία ἐπέφερε τὴν πλήρη ἐναρμόνισιν τῶν ἐκατέρωθεν ἀπόφεων.

Ἀγωμαλίας πολλὰς ἀντιμετώπισε καὶ τὸ Ἐλληνικὸν πλοίον κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ πολέμου. Χάρις δημοσίεις τοῦ καθερηγικοῦ ἐγδιαφέροντος καὶ τὴν ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Υφυπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας δεξιῶν διαχείρισιν τῶν ἀναφυέντων ζητημάτων, πλεῖστα ὅσα ἐξ αὐτῶν εἴρον τὴν προσφοράτεραν λύσιν. Τώρα αἱ ἀγωμαλίαι τείνουν διλοχερῶς νὰ ἔξαλειψθοῦν. Δραστηρία ὑπῆρξεν ἡ Κρατικὴ πρὸς τοῦ παρέμβασις. Τὸ ταξίδιον τοῦ κ. Τζίφου θὰ ἐπιφέρῃ τὸ τέρμα τῶν προσπαθειῶν, δημοσίεις τῆς Ναυτιλίας μας ἀπερίσπαστος χωρῆση εἰς τὸ ἔσχως διὰ τὸν τόπον μας πλουτοπαραγωγικόν της ἔργου.

* * *

Χαρακτηριστικὸν τοῦ ὑγιοῦς πνεύματος συνεργασίας, ὅπερ ἐπρύτανε κατὰ τὰς διεσχιθείσας ἐν Λονδίνῳ συζητήσεις μεταξὺ τοῦ κ. Υφυπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν ἐκεῖ ἐφοπλιστῶν μας, εἰνε τὸ κατωτέρω δημοσιεύμενον ἔγγραφον τῆς «Greek Shipping Cooperation Committee», διὰ τοῦ ὅποιον διεβιθάσθησαν αἱ ἐφοπλιστικαὶ ἀντιλήφεις ἐπὶ τῶν τεθέντων παρὰ τοῦ κ. Τζίφου ἐρωτήματων.

Ἄξιότιμε κ. Υπουργέ,

Λαμβάνομεν τὴν τιμὴν νὰ σᾶς ὑποβάλωμεν σειρὰν συντόμων ὑπομνημάτων, εἰς ἣ δίδεται ἀπάντησις, εἰς ὃσα ἐρωτήματα εἴχατε τὴν καλώσονταν νὰ μᾶς θέσετε καὶ νὰ ζητήσετε τὴν γνώμην τῆς ἡμετέρας Ἐπιτροπῆς.

Ἄλλ' εἰς τὸ σημεῖον αὐτό, θὰ ἡτονούμεν παράλειψης ἢ δὲν ὑπεργομαζοῦμεν, διὰ ἡ τελικὴ μορφὴ τῶν ὑποβαλλόμενῶν ὑπομνημάτων, φέρει ἐκδήλως τὴν Υμετέραν προσωπικότητος, — χάρις εἰς τὰς πολυτιμῶν παρατηρήσεων ἐπὶ τῶν ζητημάτων τῆς ἀμυδιότητός σας — ὅσον καὶ τῶν ἡμετέρων ἐπαρδούσων, οἵτινες μετέσχον εἰς τὰς σχετικὰς συζητήσεις.

Πιστεύομεν, διὰ ἡ προσπάθεια, ἡτος κατεβλήθη διὰ μίαν σύνθεσιν ἐναρμονίσεως τῶν Κρατικῶν, ἐφοπλιστικῶν καὶ ἐργατικῶν συμφερόν-

των θὰ ἐκτιμηθῇ δεόντως παρὰ τὸ σεβαστοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυβερνήσεως. "Οτι ἀπὸ κοινῷ ἡθελήσαμεν, νομίζομεν, διὰ συνίστατο εἰς τὴν ἐξεύρεσιν ἐκλόγους μορφῆς εἰς τὴν παρεμβατικὴν δρᾶσιν πρὸς τὸ κοινὸν συμφέρον.

Εἰδικώτερον δὲ ὅσον ἀφορᾷ τὸν νόμον, τοὺς ρυθμίζοντας τὰ ζητήματα τῶν πολεμικῶν ἐπιδομάτων — καὶ ἐπὶ τῶν ὅποιον δὲν σᾶς υποβάλλομεν οὐδὲν σημείωμα — σᾶς γνωρίζομεν διὰ ἐν τῷ συνόλῳ τῶν εἰναις ιανοποιητικοῖ καὶ σᾶς ἐκφράζομεν προσωπικῶς τὰς εὐχαριστίας καὶ τὰ συγχαρητήρια μας, ὅσον καὶ πρὸς τοὺς συνεργάτας ἡμῶν, οἱ ὅποιοι ἐπὸ τὴν κατεύθυνσιν σας εἰργάθησαν πρὸς τούτο. "Οπως δημοσίευσετε κ. ὑπουργέ, καύλετον ἀπὸ μῆτρας, κριτήμον τῆς ἡξίας τῶν μνημῶν, δὲν εἰν τόσον ἡ νομοτεχνία τῶν ἀριστητῶν, ὅσον τὸ πνεῦμα καὶ ὁ τρόπος τῆς ἐφαρμογῆς τῶν. Ἄλλα θέλομεν διὰ τοῦτο εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν δὲν θὰ ὑστερήσουν ποσῶς.

Παρακαλοῦντες διὰ τοῦτο τὰς εὐχαριστίας μας καὶ τὴν ἐκφρασίν τῆς ἔξαιρετικῆς πρὸς 'Υμᾶς ἐκτιμήσεως, διατελοῦμεν μετὰ πάσης τιμῆς,

Ο Πρόεδρος
Π. ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ

Πρὸ τοῦ διλήμματος

Εἰς ἐπίπεδα ἀπίστεύωτας ύψηλά ἔφθασαν αἱ τιμαὶ τῶν ὑπὸ οὐδετέρων σημαίαν πλοίων. Παρεμποδίζεται θεβαίως ἡ εὐρυτέρα διενέργεια ἀγοραπαλησίων, λόγῳ τῶν παρ' ὅλων τῶν Κρατῶν ἐπιθληθέντων περιορισμῶν διὰ τὴν ἐκποίησιν τῶν ἔθνων τῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούν, εἰνε δημοσίας ἀρκετά χαρακτηριστικόν, διὰ ὅγαροσται πολλοὶ ὑπάρχουν διατεθειμένοι νὰ συζητήσουν τὰς κρατούσας τιμάς, η προσφορά δὲ τούναντίον σκαφῶν δὲν θαίνει παραλλήλως πρὸς τὴν ζήτησιν.

Ἡ ἀνώμαλος περίοδος ποὺ διερχόμεθα φυσικὸν ἦτο ν' ἀναπτύξῃ καὶ πάλιν τὰς κερδοσκοπικὰς τάσεις εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν, τὴν ἀμεσώτατα ὑφισταμένην τὰς ἐκ τοῦ πολέμου συνεπείας. "Ενας ἔκαστος ἐφοπλιστής, ἀναλόγως τῆς καθόλου ἐπιχειρηματικῆς του νοοτροπίας, προεξοφλῶν τὴν μακράν ή τὴν θραχεῖαν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ἐπιζητεῖ νὰ ἐπωθηθῇ τῶν περιστάσεων. Οι μὲν ἐπιδώκουν νὰ πλωήσουν εἰς ἔξαρτεικῶν τιμῶν, ἀκατάληλον ὅπωδηπότε πολλά τὰ την ἀπέλιπε ποτέ. Ποσάκις οἱ τολμηροὶ δὲν ἀπεκόμισαν κέρδη πολλά, ἐπωφεληθέντες τῶν συχνῶν μεταπτώσεων τῆς ναυλαγράς, ἀλλὰ καὶ ποσάκις δὲν παρέστημεν μάρτυρες καταστροφῶν ἀπὸ τὴν ἀλόγιστον ἐπιχειρηματικότητα παραπλεύσιων τινῶν;

Ποῦ, μεταξὺ τῶν δύο ἀντιλήψεων, ὑφίσταται ἡ δρῆτη τῶν πραγμάτων ἀντιληφτικές, θά ἡτο ἀνέφικον νὰ καθορίσῃ τις. "Η τύχη παντως, εἰς τὴν θαλασσινήν ιδίᾳ ἐπιχείρησιν, δχι μικρὸν διαρματίζει τολμόν. 'Απεδείχθη πράγματι διὰ εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ μάλιστα τῶν «τράμπς», ὁ καλῶς ἐννοούμενος τυχοδιώκτισμός δὲν ἀπέλιπε ποτέ. Ποσάκις οἱ τολμηροὶ δὲν ἀπεκόμισαν κέρδη πολλά, ἐπωφεληθέντες τῶν συχνῶν μεταπτώσεων τῆς ναυλαγράς, καὶ ποσάκις δὲν πλωήσουν εἰς ἔξαρτεικῶν τιμῶν, ἀπό τὴν ἀλόγιστον ἐπιχειρηματικότητα παραπλεύσιων τινῶν;

Διὰ τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν κατά μέγιστον ποσοστὸν κατέχουσαν σκάφη παλαιάς ναυπηγήσεως, τίθεται, ἀρκετά δύσκολον πρὸς ἀπίλυσιν, τὸ διλήμμα: Νὰ ἐπιδιώξουν τώρα οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς την ἐκποίησιν τῆς παρηλίκου χωρητικότητος, διευκολύνομενον παντοιοτόπως εἰς τὴν προσπάθειαν τῶν ταύτην, ή ἐπωφελεστέρον θά ἡτο νὰ διατηρηθῶν τὰ σκάφη, τὰ οἰσαδήποτε ἔστω ἡλικίας, μέχρι πέρατος τοῦ πολέμου, ἔξαρκουμένων τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως κέρδη, τὰ ὅποια πάντως προβλέπονται μεγάλα;

"Ἐπιχειρήματα ἰσχυρὰ προβάλλονται πρὸς ὑποστήριξιν καὶ τῶν δύο ἀπόψεων. Πλειστοὶ δοσοὶ μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν πιστεύουν, διὰ τοῦτο, ἐπιδιώξεις τῶν κατεβλήθησαν τῆς ημέτερης Κρατικής Ναυτιλίας καὶ τῶν ἐκεῖ ἐφοπλιστικῶν μεταπλεύσιων προσωρισμένα θῶσαν πρὸς διάλυσιν. Τὴν ἀξιοποίησιν αὐτῆν, διωδήποτε πρόσδικαιον, πρέπει νὰ θετικοποιήσωμεν, νὰ ρευστοποιήσωμεν, νὰ σχηματίσωμεν κεφάλαια ἀποθεματικά, χρήσιμα διὰ τὴν μεταπλεύσιν ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ.

Πότε καὶ πῶς θὰ πωληθοῦν τὰ παλαιά μας σκάφη, εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ἐναπόκειται νὰ κρίνουν. Θά ἔπειπεν δημοσίας νὰ διευκολυνθοῦν οὗτοι, ν' ἀπαλλαγοῦν κάθε περιοριστικού μέτρου διὰ

νά δυνηθοῦν εἰς τὴν κατάλληλον στιγμήν μὲν ἐλευθέρας τὰς χεῖρας νά τὰ προσφέρουν πρὸς πώλησιν. Αὐτά διὰ τὴν πρώτην ἀποψίν.

"Υποστηρίζεται τούναντίον παρ' ἄλλων — εἰς τὸ περιθώριον δύμως τῆς Ναυτιλίας μας εἶνε νά κρατήσῃ καὶ τὴν πλέον παρήλικον χωρητικότητα, νά ἐπιδιώῃ δὲ τὴν ἐντατικὴν ἐκμετάλλευσίν της. 'Ο πόλεμος — λέγοντος — καὶ ἀνά κόδυν δὲν θά είναι πολυετοῦς διαρκείας, δὲν προβλέπεται νά τερματισθῇ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους. 'Ενας χρόνος ἀπόδοτικῆς ἐργασίας καὶ τοῦ πλέον ἀντιοκονομικοῦ σκάφους εἶναι ίκανός ν' ἀντισταθμίσῃ τὸ κέρδος, ποὺ θ' ἀπεκόμιζεν ὁ ἐφοπλιστής ἐκ τῆς πωλήσεως τοῦ πλοίου του εἰς τὰς κρατούσας ψυχλάς τιμάς.

Πρέπει ἀκόμη νά ληφθοῦν κατ' αὐτοὺς ὑπὸ δόψιν: 'Η ἀνεργία τριάκοντα ναυτιλομένων, ήτις θά προέλθῃ ἀπὸ τὴν ἐκποίησιν κάθε φορτηγοῦ σκάφους, ἀνεργία ποὺ μοιραίως κάποιον θά ἐπιβαρύνῃ — τὸ Κράτος, τὸν ἐφοπλιστήν, ή εἰδικόν τι Ταμείον — ἔτι δὲ καὶ ἡ μετά τὸν πόλεμον νομισματικὴ κατάστασις. 'Αναμφισθήτον εἶναι ὅτι αἱ σημειριναὶ καταπληκτικαὶ δαπάναι τῶν ἐμπολέμων, ἵνα παραλλήλους δύμως καὶ τῶν οὐδετέρων Κρατῶν, θά συγκλονίσουν ἐκ θεμελίων τὴν δημοσίαν καὶ τὴν ιδιωτικὴν οἰκονομίαν. 'Αδηλον εἶναι ποία θά είναι ἡ θέσις καὶ ἡ ἀνταλλακτικὴ ἀξία τῶν διαφόρων νομισμάτων. Πρός τι συνεπῶς διὰ τῆς ἐκποίησεως τῶν πλοίων μας νά συσσωρεύσωμεν κεφάλαια νεκρά, τῶν δόπιον ἡ ἀξία εἶναι διὰ τὸ μέλλον ἀκαθόριστος καὶ νά μὴ κρατήσωμεν αὐτήν τὴν πηγὴν τοῦ πλούτου, νά μὴ διατηρήσωμεν τὰ πλοῖα, τὰ ἔστω καὶ παρήλικα, ἐν ἀναμονῇ τῶν ἀνελίξεων ποὺ μοιραίως ἐκ τοῦ πολέμου θά προέλθουν; Αὐτά εἶναι τὰ ἐπιχειρήματα τῶν ὑποστηρίζοντων τὴν δευτέραν ἀποψίν.

Δὲν θὰ διαιρεσθήσωμεν τὴν δρόσητα τῶν προθαλλομένων ἐκατέρωθεν ἀπειχειρήματων. Θά παρατηρήσωμεν δύμως ὅτι τὰ κέρδη, ποὺ ὑπολογίζεται ν' ἀπόδωσῃ ἔνα φορτηγόν σκάφος ἐκ τῆς ἀπροσκόπου ἐπὶ ἐν ἔτος ἐργασίας του, δὲν ἀντισταθμίζουν εἰμὶ κατὰ ποσοστὸν τὸ ἐκ τῆς πωλήσεως του σφελος. Συγκεκριμένως ἔνα σκάφος 7500 τόνων φορτίου, εἰκοσιπενταετοῦς ἡλικίας, δύναται σήμερον νά πωληθῇ 90 χιλ. λιρῶν. 'Εργαζομένον ἐπὶ ἔτος μὲ τοὺς κρατοῦντας ναύλους, χωρὶς νά ληφθοῦν ὑπὸ δόψιν τὰ συχνὰ ἀπρόσπτα, δέν ἡμπορεῖ ν' ἀπόδωσῃ οὐδὲν πόρωρθεν τὴν σημειρινήν του ἀξίαν. Δύο καὶ τρία ίσως ἔτη πολεμικῶν ναύλων θά χρειασθοῦν διὰ νά συγκεντρωθοῦν ἐκ τῶν κερδῶν ἐκμεταλλεύσεως αἱ 80 χιλιάδες λιρῶν, ἀφοῦ τὸ σκάφος αὐτό, εὐθύς μετά τὸν πόλεμον τὴν ἀξίαν τοῦ παλαιοισθόρου θά ἔχῃ.

"Ἄς περιμένωμεν πάντως τὴν ἔξελιξιν τῶν γεγονότων. Κανεὶς ἀπὸ τοῦδε δὲν ἡμπορεῖ νά προδιαγράψῃ τὸ μέλλον. Αἱ κατεύθυνσεις ἀλλως τε καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἀνάγονται κυρίως εἰς τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοθουλίαν. Θά ἐπρεπεν, ίσως, ειδικῶς δὲ διὰ τὰ παρήλικα σκάφη, κάποιαν μεγαλύτεραν ἐλευθερίαν ἐνεργείας νά είχον οἱ ἐφοπλισταί. 'Εν δεδομένην στιγμῇ θά ἡδύναντο οὕτω νά ἐπωφεληθοῦν κάθε καλῆς εὐκαριότας καὶ νά ἀποκομίσουν θετικὸν σφελος ἐκ τῆς ὑπεραξιοποίησεως τῶν πλοίων των.

Διακρίθωσις τῶν εύθυνῶν

Εἰς ἄλλην σελίδα δημοσιεύομεν τὰς ἐκ Λονδίνου διαβιθασθείσας πληροφορίας περὶ τοῦ τοπιλλισμοῦ τοῦ φορτηγοῦ «Ἐλένη Σταθάτου» καὶ τῆς δραματικῆς δικαιοσύνας τοῦ πληρώματός του. 'Ομολογούμεν, διὰ δυσκολεύμεθα νά πιστεύσωμεν τὰς ἀποδιδούμενας εἰς τοὺς ναυαγούς ἀφήγησεις περὶ τῶν στοιχειώδῶν ἐλλειψεων ποὺ ἐσπειρίθησαν ἐπὶ τῆς σωσιθίου λέμβου. Οὕτω τὰ τρόφιμα ἔξηρκεσαν δι' ἔνα μόνον 24ωρον, ὡς ίστοιν δὲ ἔχοντας ποιηθήσαν τὰ ἐνδύματα τῶν ναυαγῶν, ἀφοῦ ἀπέκαμαν οὗτοι κωπλατούντες.

'Ο τραγικὸς ἔξι ἄλλου θάνατος ἐκ ψυξέως 13 ἐκ τῶν ἐπιθυμόντων τῆς λέμβου μᾶς δημιουργεῖ τὴν ὑπόνοιαν, ὅτι δὲν ὑπῆρχεν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ναυαγῶν οὔτε μία φάλη οἰνοπνευματώδους ποτοῦ, ὅπερ θά ἡδύνατο ὀπωσδήποτε νά χρησιμεύσῃ ὡς θερμαντικόν. "Ισως η χρήσις του νά συνεκράτει εἰς τὴν ζωὴν τινά ἐκ τῶν θυμάτων ποὺ κλαίει τώρα ή ναυτική μας οἰκογένεια.

Δὲν εἰμεθα θεθαίως εἰς τοὺς ως ἀνω λιμένας καὶ καιρικάς

καὶ τὰς γενικωτέρας συνθήκας, υφ' ὃς ἐξ ἀπροόπτου εύρεθησαν οἱ ἀτυχεῖς ναυαγοί. 'Η ἀπόστασις ἀπὸ τὴν ξηράν λέγεται διὰ ήτο 150 μίλια, ἀπόστασις δχι καὶ τόσον μεγάλη διὰ μίαν ισχυρᾶς κατασκευῆς ιστιοπλούσαν σωσιθίου λέμβου. 'Η ἐλλειψης δύμως τοῦ ιστίου θά ἐπέφερεν ἀναποφεύκτως καθυστέρησιν καὶ αἱ περιπέτειαι τῶν ναυαγῶν θά ἐνετάθησαν, ἀφοῦ καὶ τρόφιμα δὲν ὑπῆρχον. Πιθανὸν καὶ ὁ θάνατος τῶν 13 ναυτιλομένων νά προελαμβάνετο, ἀν τὰ πάντα είχον καλῶς ἐπὶ τῆς σωσιθίου λέμβου.

Κάποια διοικητική ἔρευνα ἀπὸ μέρους τοῦ Υφουσιοργείου τῆς Ναυτιλίας ίσως νά μὴ ἀσκοποῖ. Θά ἐπρεπε νά διακριθοῦν αἱ συνθήκαι, ὑπὸ τὰς ὁποίας εύρεθησαν μετά τὸν τοπιλλισμὸν τοῦ σκάφους οἱ ναυαγοί. "Αν πράγματι διαπιστωθῆ ἐκ τῶν ἀνακρίσεων, διὰ ἐλλειψεως εἰς τρόφιμα ἐσημειώθησαν, διὰ ίστοιν ἐπὶ τῆς λέμβου δέν ὑπῆρχεν, δέτοι καὶ αὐτοὶ οἱ ἐκ ψυξέως θάνατοι δυνατονταν νά ἀπεφεύγοντο. Βαρύς ὁ ποινικὸς νόμος θά ἐπρεπεν ἀμέσως νά κινηθῇ κατὰ τῶν ὑπευθύνων. Τί τὸ ἐγκληματικότερον ἀπὸ τὴν ἀμέλειαν νά μή ἔχουν οὗτοι ἐφοδιάσει τὰς σωσιθίους λέμβους μὲ διὰ τὴν τραγικὴν περίστασιν θά ἡτο χρήσιμον;

Πρὸ μηνῶν ἡδη τὸ Υφουσιοργείον τῆς Ναυτιλίας, ἐν ἐπιγνώσει τῶν κινδύνων ποὺ ἐπαπειλοῦν τὴν ζωὴν τῶν ναυτιλομένων, ἔσπευσε νά ὑποδειξῇ τὴν ἀνάγκην τῆς πλήρους ἐπαρκείας εἰς σωσιθία μέσα δλῶν τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, διέταξε δὲ τακτικὰς ἐπιθεωρήσεις τῶν πλοίων ἀπὸ μέρους τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν τοῦ τε σωτερικοῦ, δσον καὶ τοῦ ἐξωτερικοῦ, ἐκεῖ ὅπου — εἰς τοὺς δλίγους ξένους λιμένας — ἔδρεύουν λιμενικοὶ ἀξιωματικοί. Αἱ ἐπιθεωρήσεις αὐταὶ πληροφορούμεθα διὰ τὸν κανονικότατα διεξάγονται. 'Ανεφίκτον δύμως εἶναι τοῦτο δι' ὅλα τὰ φορτηγά τὰ ἐκτίνοντα τὰ ταξίδια τῶν ὑδρόγειον.

Τὸ πρόνοια συνεπῶς διὰ τὴν ἐπάρκειαν καὶ τὴν καλὴν συντήρησιν τῶν σωσιθίων μέσων διαφεύγει πολλάκις τῆς ἀμέσου παρακολουθήσεως τῶν κρατικῶν δργάνων καὶ ἡ ἐπ' ἔκειναν εὑθύνη θαρύνει τὸν πλοίαρχον, ίσως δὲ καὶ τὸν ἐφοπλιστὴν. Αὐτῶν ἀκριθῶς καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ἐπιθάλλεται νά διακριθοῦν αἱ εὐθύναις σωσιθίους οἱ ἀστραπαί τοῦ προσκοπούντος τοὺς νά υποθοηθῆσην τὴν θαλασσινήν ἐπίδοσιν τοῦ "Ελληνος".

Τώρα, ποὺ κατ' εὐτυχῆ συγκυρίαν ἡ Ναυτιλία ἐργάζεται, χάρις εἰς τὰς ἀναμάλους περιστάσεις, ίκανοποιητικῶς, ἐρχεται εἰς τὴν μηνήν μας ή υπόσχεσις τοῦ ἐν λόγῳ ἐφοπλιστοῦ. Ίσως νά είναι ἀκόμη πρόωρος ή υπόμνησίς της καθὼς καὶ κάθε ἐκκλησίας πρὸ τὴν ἐφοπλιστικὴν γενναιοδωρίαν δι' ἔργα γενικωτέρας σκοπύτης, ἔστω καὶ σχέσιν ἔχοντα μὲ τὴν Ναυτιλίαν, ἀφοῦ μόλις πρὸ διημήνου ἡρχοσαν τὰ πλοῖα ἀποδίδοντα καὶ ζημιάς πολλὰ ἔξι αὐτῶν θά ἔχουν ἀκόμη πρὸς κάλυψιν ἀπὸ τὴν πρώτην τοῦ πολέμου περιοδον. "Ας ἔχουν δύμως υπὸ δόψιν των οἱ ἐφοπλισταί διὰ, ἀν, δημαρχοῦς πιστεύεται, τὸ τρέχον ἔτος διαρρέειν κερδοφόρον, θά ἡτο δύσκολον καὶ κατώτερον τῶν Ἑλληνικῶν παραδόσεων νά παρίδουν δρισμένας ὑποχρεώσεις ἔναντι τῆς δλότητος, τῆς ἐπαγγελλούμενης τούλαχιστον τὰ θαλάσσια ἔργα.

Τὴν προσοχὴν τῶν χορηγῶν ἐφοπλιστῶν, δημαρχοῦς πιστεύεται, δὲ θά είναι οὗτοι πολλοί, θά ἐπισύρωμεν ἐπὶ τῶν ἀμεωτάρων τῆς Ναυτιλίας μας συγκροτήσεως ἀναγκῶν. Αἱ στήλαι ἀλλως τε αὐταὶ στενῶς τῆς Ναυτιλίας μας ἐπιδιώκουν τὴν ἀρτιωτέραν δργάνων καὶ διὰ τὴν ἐπιδιώξιν αὐτὴν τοῦ ἐφοπλιστικού κεφαλαίου τὴν ἀρωγήν.

"Εχομεν ἀνάγκην, τὸ ἐτονίσαμεν ἐπανειλημμένως, δύο πλήρως συγκροτημένων ναυτικῶν σχολῶν. Μιᾶς διὰ τοὺς ναυτίλους ἀξιωματικούς καὶ δευτέρας διὰ τοὺς ναυτομηχανικούς μετά προ-

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

Τακτική δεκαήμερος Γραμμή φορτηγῶν ἀτμοπλοίων
ἐξ ΕΛΛΑΣΟΣ διὰ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ-ΑΜΒΕΡΣΑΝ καὶ τάναπαλιν.

Έμπορεύματα ἐπίσης δεκτὰ δι' Αγγλίαν, Σκανδιναύσιαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορ. Θαλάσσης, ως καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Βελγίου, Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ως ἀνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθεταν φορτωτικῶν.

Απευθυντέον: Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Έταιρίας
Μέγαρον Βάττη ΠΕΙΡΑΙΑ Τηλ. 44.005

Καὶ τοὺς εἰς απαντας τοὺς Έλληνικούς λιμένας Πράκτορας τῆς Έταιρίας

τύπου μηχανουργείου. "Αν μέχρι σήμερον τήν έπιτακτικήν αύτήν άναγκην δὲν έπειτεφαν αἱ περιστάσεις νὰ θεραπεύσωμεν, ίδοιοι τώρα, διὰ ζήτημα κεφαλαίων δὲν ήμπορεῖ νὰ προθελθῇ διὰ νὰ έπιτύχωμεν τήν ἀρτιωτέραν κατάρτισιν τοῦ ἐμψύχου όλικοῦ τῆς μεταπολεμικῆς Ναυτιλίας.

Τὸ Κράτος θὰ παράσχῃ δῆλην αὐτοῦ τήν ήθικήν συνδρομήν, θὰ κατοχυρώσῃ κατὰ τὰς ἐπιθυμίας τῶν χορηγῶν τὸ ἔργον τῶν σχολῶν. Κεφάλαια, δῆμοι, ἀποχώρας, δὲν διαθέτει διὰ νὰ ἐνισχύσῃ τὰ ίδρυματα αὐτᾶ, δὲν θὰ ἔπειτε δ' ἔξ, ἄλλου καὶ νὰ τὸ πράξῃ, ἀφοῦ μηρίας ἄλλας πλέον ἐπειγούσας καὶ γενικωτέρας ἀνάγκας ἔχει νὰ καλύψῃ.

Αἱ σχολαὶ αὐταὶ ἐπιθάλλεται νὰ συσταθοῦν καὶ νὰ συντηρηθοῦν ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστικὴν πρωτοβουλίαν. "Αμεσα συμφέροντα ἔκ τῆς καλῆς ἀπόδοσεως τοῦ ἔργου τῶν σχολῶν ἔχουν αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον θὰ διοικηθῇ καλύτερον, θὰ καταστῇ μαχητικώτερον, δταν οὖν τῷ χρόνῳ οἱ ἀπόφοιτοι τῶν σχολῶν ἀναλάθουν τὴν πρωτοβουλίαν καὶ νὰ κινήσουν τὸ ἐνδιαφέρον τῶν συναδέλφων των.

Δέν πρόκειται ἄλλως τε περὶ τῆς συστάσεως μόνον τῶν σχολῶν. Πλείστας ἄλλας ἔχει ἀνάγκας ἡ ναυτιλιακὴ μας συγκρότησις, τὰς ὁποίας μόνον ἡ συναίσθησί τῶν γενικωτέρων ὑποχρέωσεων τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου δύναται ὀπωδίστητο νὰ θεραπεύσῃ. 'Η ίδρυσις ἐνὸς ναυτικοῦ νοσοκομείου ὑποδειγματικοῦ εἰς τὸ εἰδός του, ποὺ θὰ διέθετε τὰς κλίνας του καὶ θὰ παρέχει περιθάλψιν εἰς τοὺς ἀσθενεῖς θαλασσινούς μας, τὴν εὐγνωμοσύνην θὰ ἐπέσυρεν δῆλης τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς οἰκογενείας. 'Ἐπιθάλλεται ἀκόμη ἡ δημιουργία ἐνὸς κεφαλαίου, ἐκ τῶν ἀπόδοσεων τοῦ δποίου θὰ ἐπεβραένετο διὰ χρηματικῶν ἀμοιβῶν ἡ ἀμεμπτος ἐπαγγελματικὴ σταδιοδρομία τῶν ναυτιλῶν καὶ θὰ διετίθεντο ὠρισμένα κονδύλια εἰς ἔργα γενικωτέρας ἐύποιτας ὑπὲρ τῶν πτωχῶν, τῶν ἀνικάνων ἡ ἀπομάχων θαλασσινῶν μας. Αὐτὰ καὶ ὅλα θὰ ἡδύνατο ὑπὲρ τῶν ξεπλύκουν συν τῷ χρόνῳ τῆς κοινωνικῆς ἀλληλεγγύης μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἔργων της θαλασσῆς, θὰ καθίστων πλέον συνειδήτην καὶ τῶν ἔργαζομένων τὴν ὑποχρέωσιν διὰ τὸν σεβασμὸν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου, ἐφόσον ἀπῶς θὰ κατεδεικνύετο, διὰ δὲν ὑστερεῖ τοῦτο εἰς τὴν ἐπιτέλεσιν τῶν γενικωτέρων ὑποχρέωσεων του πρός τοὺς ὑπὲρ αὐτοῦ μοχθοῦντας καὶ θυσιαζομένους.

Ο πόλεμος αὐτός, ἀν διαρκέσῃ ἐπὶ πολὺ, τὴν νέαν τάξιν τῶν πλουσίων δημογενῶν τοῦ ἔξωτερικοῦ θὰ δημιουργήσῃ. Πρόκειται περὶ τῶν ἐφοπλιστῶν. Δέν θὰ γίνουν, θέσεις, ζάπλουτοι, ἀλλὰ θὰ ισχυροποιηθοῦν οἰκονομικῶς μέχρι τοῦ σημείου, ποὺ δῆλως ἀναδύνων διὰ τὴν περιουσιακήν της κατάστασιν, θὰ δύνανται νὸν παράσχουν τὴν γενναιόδωρον εἰσιφοράν των εἰς ἔργα φιλαλληλίας, κοινωνικῆς προνοίας καὶ γενικωτέρας σκοπιμότητος. Τὰ παραδείγματα τοῦ παρελθόντος ἀφθονοῦν. Πάν δὲ τι ωραῖον καὶ καλὸν εἰς ἔργα φιλαλληλίας, πρόσδου καὶ πολιτισμοῦ ἔχει νὰ ἐπιδείξῃ ἡ Ἑλλάς, κατὰ τὸν παρελθόντα λίδια αἰδῶν, ὀφείλονται εἰς τὰ τέκνα τῆς ποὺ ἐπλούτισαν εἰς τὸ ἔξωτερικόν.

Ο τόπος μας εἶναι πτωχὸς καὶ περιουσίαι μεγάλαι ἔδω δὲν δημιουργοῦνται. Οἱ "Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ" οὔτε τώρα, ἀλλὰ οὔτε καὶ εἰς τὸ παρελθόν ἀπέκομισαν τι ἀπὸ τὴν Ἐλλάδα. 'Η Ναυτιλία ἀπὸ τὴν ἔργασίαν της εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς ἐδημιουργήθη καὶ ἀπὸ αὐτὰς τώρα ἀποκομίζει τὰ κέρδη. 'Ομογενεῖς τοῦ ἔξωτερικοῦ εἶναι καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ. "Ἄς παραδείγματος ἀπὸ τὰ ἔργα τῶν ἔθνων μας εὑρεγετῶν καὶ ὅσιον πάντοτε ὑπὲρ δψιν, διὰ τὸ κεφαλαιον, ὑπὸ τὰς κρατούσας μάλιστα τώρα ἀντιλήψεις, πολλάς ἔχει ὑποχρέωσις πρός τὴν δότητα.

Τελούντες ἄλλως τε ἐν πλήρει ἐπιγνώσει τῆς στενωτέρας ἀ-

ποστολῆς τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου, ποὺ δὲν εἶναι ἄλλη παρά η μεταπολεμική ἀνασυγκρότησης τῆς Ναυτιλίας μας, δὲν ζητοῦμεν ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τὴν διασπάσιν εἰς ἀλλοτρίους, ἐστοι καὶ φιλανθρωπικούς σκοπούς, καὶ τοῦ ἐλαχίστου μέρους τῶν περισσευμάτων των. Τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀναγκαιούντων κεφαλαίων νομίζομεν σκόπιμον διὰ τὴν συμπλήρωσιν, τὴν καλὴν παράστασιν τῆς ναυτιλιακῆς ἡμῶν συγκροτήσεως. 'Υπέρ της καταρτίσεως μορφωμένου, ἀξίου τῆς ἀποστολῆς του ἐμψύχου όλικοῦ, ὑπὲρ τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας ἐπικαλούμεθα τὴν ἐφοπλιστικὴν συντίληψιν.

"Αν αἱ ἔκατὸν λίραι ἔνδος ἐφοπλιστοῦ μειωθοῦν κατὰ μίαν ἡ δύο δὲν διακινθούμενού ούδε ἐπὶ ἐλάχιστον ἡ οἰκονομικὴ του εύρωστία. Αὐτὰς ἀκριβῶς τὰς δύο λίρας ζητοῦμεν. Θὰ γίνουν πολλαὶ χιλιάδες, ὅταν ὅλοι καὶ ἀναλογίαν ἐπιτελέσουν τὸ καθῆκόν των.

"Ισως τινὲς νὰ ἐπικρίνουν τὰς ἀνωτέρω σκέψεις μας, ως ἐξερχομένας τῶν δρίων τῆς ἀρμοδιότητος τῶν στηλῶν αὐτῶν, ἵσως ἀλλοὶ ἐπεικέστεροι νὰ θεωρήσουν πρόδωρα τὰ γραφόμενά μας. Θὰ συμφωνήσωμεν μὲ τοὺς δευτέρους. Πρέπει νὰ περιμένωμεν. 'Αργότερον θὰ ἐπιστῇ ὁ καιρός διὰ τοισάντας συζητήσεις. Θὰ διαφωνήσωμεν δῆμος μὲ τοὺς πρώτους ἐπικριτάς μας. 'Ενδιαφέρονται αἱ στηλαὶ αὐταὶ καὶ διὰ τὴν ἐφοπλιστικὴν παράστασιν, διὰ τὸ καλὸν δόνομα τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἰς τὸν τόπον μας. 'Επιδρασιν ἀμεσον εἰς τὴν καθόλου ναυτιλιακήν μας ὑπόθεσιν θὰ ἔχῃ κάθε γενναιόφρων χειρονομία τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου, αὐθόρμητος δῆμος καὶ δῆλος διὰ νόμων ἀναγκαστική.

Αἱ ἐπιτάξεις

'Ορθοτάτη ἡ διατυπωθεῖσα πρὸς τὸν κ. Τζίφον παρὰ τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν τοῦ Λονδίνου πρότασις διὰ τὴν ρύθμισιν τοῦ ζητήματος τῶν ἐπιτάξεων φορτηγῶν πλοίων πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν ἔθνων μεταφορικῶν ἀναγκῶν. Προτείνεται νὰ ἐπιβαρυθοῦμεν μὲ ἐλάχιστον τι ποσὸν δλα τὰ σκάφη ὑπὲρ τῶν ἐπιτάξεων, διὰ τῆς ἀναλόγου προσαρξήσεως τῆς φορολογίας τοῦ Νόμου 2075. Ούτω τὸ μὲν Κράτος δὲν θὰ καταθάλῃ, ως μὴ ψειλε, ναύλους ὑψηλούς διὰ τὰς μεταφοράς του, τὰ δὲ ἐπίτακτα δέν θὰ ύποστούν αὐτά καὶ μόνον ζημιαν τινά.

Συγκεκριμένως εἰς τὸ σχετικὸν ὑπόμνημα προτείνεται πρὸς ἀποφυγὴν ἀδικιῶν νὰ ληφθῇ ἡ ἀκόλουθος θάσις:

1) Νὰ καθοδισθῇ συγκεκριμένως ποια εἰναι εἰς αἱ μεταφορικαὶ ἀνάγκαι, αἵτινες θὰ ἐξηνητηθοῦν δι' ἐπιτάξεων καὶ εἰ δινατὸν αἱ χρονολογίαι τῶν ἀναγκῶν.

2) Νὰ καθοδισθῇ κατ' ἀρχὴν ἡ τιμὴ τοῦ ναύλου τῆς 'Αγορᾶς (ὡς τοιαύτη βάσις θὰ δύναται νὰ ληφθῇ ἡ τιμὴ ναυλώσεως οὐδετέρων πλοίων παρὰ τῆς 'Αγγλικῆς Κυβερνήσεως, οἵτινες σημειωτέον εἰναι πολὺ κατότεροι τῶν τὸν οὐδετέρων ἐμπόρων δι' οὐδετέρους λιμένας πληνονένων ναύλων).

3) Νὰ καταβάλλωται εἰς συνάλλαγμα, τὰ 75 αἱ τοῦ ναύλου, καὶ

4) 'Ανα πάν τοιμηνον θὰ ἐξάμηνον νὰ γίνεται ἐπίπτωσις τῆς διαφορᾶς (δηλαδὴ μεταξὺ ναύλων ἀγορᾶς καὶ πληρωθησομένου ποσοῦ παρὰ τὸν Κράτος) ἐπὶ τοῦ γρόδα διὰ τὴν προσαρξήσεως τῆς φορολογίας τοῦ N. 2075. ('Ητοι ἔαν τὸ Κράτος ζητήσῃ ἐπὶ τοῦ ναύλου τῆς ἀγορᾶς ἐπιστροφὴν 10 αἱ), ἐπὶ τοῦ ποσοῦ π. ζ. ναύλων 200.000 λιρῶν δι'. Εν τοῖς τὸ ποσὸν τῆς ἐκπτώσεως τῶν 20.000 λιρῶν θὰ κατανεμηθῇ ἐπὶ τῆς γρόδας χωρητικότητος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ὑπερ ἀναλογει εἰς 3 πέντε κατὰ τόννων ἐπιτάξιας, ἀν ληφθοῦν ἐπ' ὅψιν μόνον τὰ 295 ὡκεανοπόρα.

Η λειτουργία ἐνὸς παρομοίου συστήματος εἰναι ἀπλουστάτη καὶ δὲν

THE KOPPERS COAL C°

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Έτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις :

"ELPINCOAL..

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

εἰς N. Υόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,
Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιούς.

KOPPERS ROCAHONTAS

KOPPERS NEW RIVER

KOPPERS INDIAN CREEK

KOPPERS SLOPE

Πράκτορες: H.FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.
112-113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3

Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON Τηλ. ROYAL 4140

**BRISTOL
AVONMOUTH - PORTISHEAD - SHARPNESS**

R. & J. H. REA, LTD.

28, Baldwin Street, BRISTOL

Τηλεγραφήματα: IGNEUS-Bristol

Ίδιοκτήται ρυμουλκῶν

**Προμηθευταὶ μπῶνκερς
Γαιανθράκων & Πετρελαίου**

KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ:

CORY BUILDINGS, Fenchurch St.—LONDON E.C.3

'Εν συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ.

Wm CORY & SON, LTD

ζητεῖ νομίζουμεν περαιτέρω ἀναλήσεως, ἔξυπηρετεῖ δὲ καὶ τὸ Κράτος, ἀποφευγομένης τῆς ἀδικίας, τὴν δούλων δρθότατα ὑπογραμμίζει τὸ σχετικὸν Ὑπουργικὸν σημείωμα.

Κατ' οὐσίαν τὸ pool ἀντὶ νῦ γίνη παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν, τὸ δούλων ἐν τῇ πράξει εἰνε ἀδύτων, γίνεται παρὰ τοῦ Κράτους κατανέμοντος τὴν διαφορὰν ἐπὶ τοῦ συνόλου τοῦ τονᾶ.

Πληροφορούμεθα, διτὶ ὁ κ. Ὑφουργός τῆς Ναυτιλίας ἀπεδέχθη τὴν προταθέσιον λόσιν καὶ ὅσεις αὐτῆς καταρτίζεται ὁ σχετικὸς Νόμος. Ρυθμίζεται οὕτως ἔνα ζῆτημα, διπέρ τοῦ παρελθόντος πλείστας δῆσσας ἀδημούργησεν ἀδικίας καὶ προστριβάς. Ἐκ παραλλήλου διευκολύνεται καὶ τὸ Κράτος εἰς τὴν ἄμεσον ἔξευρεσιν τῆς ἀναγκαιούσης διὰ τὰς μεταφοράς του χωρητικότητος, χωρὶς τὴν προσφυγὴν εἰς τὸ μέτρον τῆς ἐπιτάξεως.

Διὰ τὴν βιομηχανίαν τῶν ἐπισκευῶν

Διὰ νῦ ἐπιτύχωμεν τὴν συγκέντρωσιν τῆς ἐργασίας τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων μας εἰς τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας — τὸν Πειραιᾶ καὶ τὴν Σύρον — δὲν πιστεύουμεν νῦ εἰνε ἀρκεταὶ αἱ καλαὶ προστάθειαι τῶν Ὑπουργείων Οἰκονομικῶν καὶ Ναυτιλίας διὰ τὴν ἀπλούστερην τῶν τελωνειακῶν διατυπώσεων. Πράγματα θεοφαίνων ἀδημούργησαν τὰς ὑπὸ ἐπισκευὴν σκάφη καὶ τὴν σιδηροθιμηχανίαν ἀπό τὸν δαιδαλὸν τῶν γραφειοκρατικῶν διατυπώσεων, δὲν ἡσαν δῆμοις αὐταὶ καὶ μόναι ποὺ παρημπόδιζαν τὴν συχνοτέραν προσέλευσιν τῶν φορτηγῶν σκαφῶν εἰς τοὺς λιμένας μας διὰ τὰς ἐπισκευάς των.

Κατὰ τὴν πρὸ τῆς 4ης Αὔγουστου μακαρίᾳ τῇ λήξει ἐποχήν, ἡ ἐργασία τῶν ἐπισκευῶν ἐφυγαδεύθη ἀπό τὸν Πειραιᾶ, λόγῳ τῶν ἐργατικῶν ἀνωμαλιῶν. Ἔκτοτε εὐτυχῶς ἐργατικά ζητήματα δὲν ἀναφύονται πλέον. Ὁ ἐργάτης ἀμείβεται καλῶς, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐργασία τυγχάνει πάσης προστασίας ἀπό μέρους τοῦ Κράτους. Ἀκέραιον δῆμος παραμένει τὸ πρόβλημα τῆς ἀριότητος τῶν μέσων τῆς παραμονῆς τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας πρὸς ἐπισκευήν. Ὁ χρόνος δέ, ὑπὸ τὰς παρούσας συνθήκας, ἀποτιμάται εἰς χρῆμα, εἰς χρῆμα μάλιστα πολύ.

Αὐτὴ εἰνε μία ἀπό τὰς κυριωτέρας ἀφορμάς, ἐκ παραλλήλου πρὸς τὴν ἔλλειψιν ἐπαρκῶν μέσων δεξαμενούμοι, λόγῳ τῆς δούλως δὲν κατώρθωσε μέχρι σήμερον ἡ Ἑλληνικὴ σιδηροθιμηχανία, ἀν καὶ εὐθηνοτέρα εἰς κόστος, νῦ συγκεντρώσῃ παρά ἐλάχιστον ποσοστὸν τῆς δῆλης ἐργασίας ἐπισκευῶν τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰς τὰ Ἀγγλικά καὶ τὰ Ολλανδικά ἐργοστάσια καταφεύγουν τὰς Ἑλληνικά σκάφη, τὸ μὲν διότι ταχύτατα ἐκτελοῦν ἐκεῖ τὰς ἐπιτεωρήσεις τῶν, τὸ δὲ διότι οἱ λιμένες τῆς Βορείου Εὐρώπης εἶνε αὐτοὶ καθ' ἐαυτοὶ τὰ κέντρα ἀφετηρίας καὶ προορισμοῦ τῶν φορτηγῶν μας.

Προσπάθεια σύντονος καὶ κεφάλαια σημαντικὰ θὰ χρειασθοῦν, ἀν δὴ πλέον τῷρα, ἀλλὰ μετά τὸν πόλεμον, ἵνα ἐμπλουτισθῇ ἡ παρὴν δῆμος τῆς Ναυτιλίας ἐπισκευῶν μὲ τὰ σύγχρονα μέσα, τὰ ἀλλοχροῦ ἐφαρμοζόμενα. Θὰ συναγωνισθῶμεν κατ' ἀνάγκην τοὺς ἔνους καὶ θὰ συγκεντρώσωμεν ἐργασίαν μόνον καὶ ἐφόσον θὰ εἰμεθα εὐθηνότεροι, λαμβανομένου ὑπὲρ δψιν καὶ τοῦ χρόνου τῆς ἐκτελέσεως μιᾶς ἐπισκευῆς.

Τὸ κέρδος τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας ἀπό τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπάθειας ταύτης δὲν εἶνε εὐκαταφρόνητον. Ἡ φορτηγὸς ναυτιλία μας δαπανᾷ ἐτησίως περὶ τὸ ἐκατομμύριον λιρῶν διὰ τὰς

ἐπισκευὰς τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ της. Τὸ ήμισυ τοῦ ποσοῦ τούτου ἀν κατωρθώμασεν νὰ συγκεντρώσωμεν θὰ εἴνε ἀρκετὸν διὰ νὰ προσαγάγῃ τὴν σιδηροθιμηχανίαν μας εἰς κλάδον ἔξοχως παραγωγικὸν καὶ σὺν τῷ χρόνῳ νὰ φέρῃ αὐτὴν πρὸς τὴν ολοκλήρωσιν τῶν ἐπιδιώξεων της, πρὸς τὴν ἐγκαθίδρυσιν καὶ ναυπηγείου, δυναμένου μικρὸς ἔστω κατ' ἀρχὴν σκάφη νὰ κατασκευάζῃ. Χρείαζονται θέσταια κεφάλαια. Μετὰ τὸν πόλεμον δῆμος τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον θὰ εὐημερῇ. Διατὶ νὰ μὴ ἐνδιαφερθῇ εἰς μίαν ἐπιχείρισην ἀσφαλοῦς ἀποδοσίας, ἀφοῦ ἔχομεν τόσην ἐργασίαν, που τὴν ἐκμεταλλεύονται ἀποκλειστικῶς τῷρα οἱ ξένοι;

Αἱ ἀσφαλίσεις τῶν πληρωμάτων

Κατὰ σχετικὴν ἀνακοίνωσιν, μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανου μοῦ διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων κατὰ κινδύνων πολέμου ἐπῆλθε πλήρης συμφωνία ἐπὶ τοῦ καθορισμοῦ τῶν ἀσφαλιστρῶν.

Ἀπεφασίσθη ὥπως τὰ ἀσφαλιστρα είνε τὰ αὐτὰ μὲ τὰ καταβαλλόμενα ἐκάστοτε εἰς τὸ «Λόδζ» παρὰ τὸν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν κάλυψιν τῶν συναφῶν κινδύνων, ηὐξημένα κατὰ 25%.

Ο 'Ἑλληνικὸς ἀσφαλιστικὸς ὄργανος θὰ καλύπτῃ δλους τοὺς κινδύνους, οἱ δὲ ἐφοπλισταὶ θὰ ἀναλάβουν νὰ διευκολύνουν τὴν ἐκπροσώπησιν τῶν συμφερόντων τοῦ ὄργανου μοῦ εἰς τὸ ἐξωτερικὸν.

Τὰ ἀσφαλιστρα θὰ εἴνε καταβλητά κατὰ ταξίδιον. Οἱ κινδύνοι ἐκάστου πλοίου θὰ καλύπτωνται μετὰ τὸ τέλος τοῦ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ταξίδιού.

"Ἐναρξῖς τῶν ἐργασιῶν τοῦ ὄργανου μοῦ θὰ γίνη τὴν Ιην Μαρτίου.

Τὰ διπλώματα τῶν πλοιάρχων

Ἄπο τὸ Βαγκούθερ ἐλάχθομεν τὴν κατωτέρω ἐπιστολὴν τοῦ ἀξιωματικοῦ τοῦ Ε. Ν. κ. Γεωργ. Μουστάκα, θίγουσαν ἔνα ἐνδιαφέρον ζῆτημα διὰ τὸν πλοιαρχικὸν κλάδον:

Κύριε Διευθυντά,

Τοὺς ἀξιωματικὸς καταστόματος, οἵτινες κατέχουν διπλοματικὸν τάξιν καὶ ἔχουν συμπληρώσει μέχρι τῆς Ιην Ιανουαρίου 1940 πενταετῆ ὑπηρεσίαν, ἀπασχολεῖ τὸ ζῆτημα τῆς προσελεύσεως τῶν εἰς κενονομενάς ἐξετάσεις πρὸς ἀπότητον διπλωμάτος α' τάξεως. Ὑπὸ τὴν παροῦσαν κατάστασιν τῆς πολεμικῆς διαταραχῆς καὶ τῆς ἐντατικῆς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων, πλειστοὶ δοῦνει τῶν ἐποψηφίων, ἔχοντες ὑπὸ ὅπῃ τὰς δινοσχείας τῶν ταξιδίων ἀφ' ἐνὸς καὶ μὴ ἐπιψυχοῦντες ἀφ' ἐτέρου νὰ διακρόφων τὴν ἐργασίαν των, ἀναγκάζονται νὰ μὴ προσέρχονται εἰς Ἀθήνας διὰ τὰς ἐξετάσεις των, διδούμενον ὅτι τὸ ταξίδιον αὐτὸ προϋποθέτει ἐξάμηνον, τούλαχιστον, ἀνεργίαν. Θὰ ήτο, ἀφ' γε, ἀδικον, ἀν εἰς τοὺς κατέχοντας διπλωματικὸν πλοιάρχους καὶ πενταετῆ ὑπηρεσίαν, ἐξ ἡς ὑπέρ τὸ ἐν ἡ τὰ δύο ἡ τρίτη διπλωμάτος πλοιάρχους, κατόπιν μᾶς ἱστορικῆς αὐτῶν ἐξετάσεως τὸ διπλωματικὸν πλοιάρχου, κατόπιν μᾶς ἱστορικῆς αὐτῶν ἐξετάσεως ἐν Ἀλλάδαι — ἀν τὸ πλοίον των διελθῃ ἐξ Ἑλληνικοῦ λιμένος — ἢ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ Φρονῷ, ὅτι παρόμιον μέτρον δικαιολογεῖται ἐξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων καὶ διὰ δὲν πρόσεκται μόνον νὰ εὐεργετήσῃ δούσι κατέχοντας τὰ νόμιμα προσόντα, ἀλλὰ καὶ νὰ ἐξυπηρετήσῃ γενικότερον τὴν Ναυτιλίαν μας, διότι εἰς δεδομένην στιγμὴν ἐλλειψεως διαθεσίμων πλοιάρχων θὰ ναυτολογοῦνται αὐτοί, ἀποφευγομένης οἰσαδήποτε πιθανῆς καθητερίσεως τῶν πλοίων. Ἐν τῇ πραγματικότητι, ἀλλως τε, δὲν πρόσεκται περὶ νέον μέτρον, ἀλλὰ περὶ προεκτάσεως τοῦ εὐεργετήματος, οἵτινος ἔτυχον οἱ κάτοχοι διπλωμάτων πρὸ τοῦ 1928.

ΒΑΓΚΟΥΒΕΡ, Δεκέμβριος 1939

Μετὰ τιμῆς
ΓΕΩΡΓ. ΜΟΥΣΤΑΚΑΣ

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

'Εγκριθεὶς διὰ τῆς ύπ' ἀριθ. 52.405 ἀποφάσεως 'Υφουργείου 'Εργασίας καὶ τῆς ύπ' ἀριθ. 16560 τοῦ 'Ὑπουργείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας στηριζομένης εἰς τὴν ἀπό 18)2)38 ἀπόφασιν τοῦ 'Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου.

ΚΛΑΣΙΣ Α.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Β'. ΕΥΘΥΝΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΡΧΩΝ & ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Γ.' ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

ΚΛΑΣΙΣ Δ.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ & ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ

Διὰ πληροφορίας καὶ ἔγγραφάς ἀπευδυντέον εἰς τοὺς Γεν. Πράκτορας:

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

Τηλ. Διεύθυνσις: 'ΦΙΛΙΣΣΙΑ'

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8. ΠΕΙΡΑΙΑ

"Η σημασία της Ιαπωνικής λέξεως «Maru»"

Είναι γνωστόν, ότι είς τὸ ὄνομα κάθε Ιαπωνικοῦ ἐμπορικοῦ σκάφους είναι κατά κανόνα προσηγοριμένη ή λέξις «Maru», ή όποια και ἀποτελεῖ οὗτος ἕνα διεθνῶς ἀνεγνωρισμένον σύμβολον, χαρακτηριστικὸν τῆς ἑθνικότητος τοῦ πλοίου. Ή ἐπακριβής τῆς λέξεως «Maru» σημασία παραμένει ἐν τούτοις ἀγνοεῖσθαι, όχι μόνον ἐν Ἑλλάδi, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν διεθνῆ κόσμον τῶν ναυτιλούμενων. Πώς ἀφοις ἀφιθῶς τῆς ἀγνοίας αὐτῆς ἀδημοσιεύθη τελευταῖς εἰς τὸν Ιαπωνικὸν τόπον, πρωτοβούλιο τῆς κορυφαίας Ιαπωνικῆς ναυτικῆς ἑταῖρας «Nippon Yusen Kaisya», ἐνδιαέρουσα μελέτη, ἐξ τῆς όποιας προκύπτει, ότι ἡ λέξις «Maru» είναι ἀπὸ τῶν ἀποτάτων ἀπόμνη τῆς ιστορίας χρόνον συνυφασμένη μὲ τὴν Ιαπωνικὴν ναυτιλίαν. Ή πραγματικὴ σημασία τῆς ἔχει καθῆ εἰς τὰ βάθη τῶν αἰώνων, ἀφονονδὸν ὅμως περὶ αὐτῆς ποικίλα ἱστορίει, τὰς όποιας η παράδοσις διετήσθησεν ἀπὸ γενεᾶς εἰς γενεάν. Ής πρὸς τὴν πηγὴν συνεπῶς καὶ τὴν βάσιν τῆς προελεύσεως τῆς ὑποτηρίζονται ἀπὸ τὸν Ιάπωνας λογίους δάφοροι ἐνδοχαὶ.

Κατὰ παλάων τινὰ θύμον, πρὸς τεσσάρους περίπου χιλιετηρίδων εἰς τὴν Κίναν ἐπὶ βασιλείας τοῦ ἀντοκράτορος Kotei (Huang-ti) ἀγγελος ἐξ ὄνταν, ὀνομαζόμενος Hakudo Maru, ἐνεφανίσθη εἰς τὸν αὐθέντην Taityosi καὶ τὸν ἐδίδαξε τὴν ναυπηγικὴν τέχνην. "Ἐκτοτε, ὡς λέγεται, πρὸς τὸν τοῦ «παταός - ἀγγέλου» τῆς ναυπηγικῆς, ὀνομάσθησαν τὰ πλοῖα μὲ τὴν κατάληξην «Maru». Ἐτέρᾳ Ιαπωνικῇ παράδοσις συσχετίζει τὴν λέξιν «Maru» μὲ τὸν Azumino-sora—Maru, δοτὶς ὑπετίθετο, ὅτι ἔχει εἰς τὰ βάθη τῶν θαλασσῶν καὶ εἰς τὸν ὄποιον ἥτο ἀφειρωμένον τὸ ιεροσυλάπιον τοῦ Sige εἰς τὴν νῆσον Segasima. Ή προσθήκη συνεπῶς τῆς λέξεως «Maru» εἰς τὰ ὄνόματα τῶν Ιαπωνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἀποδίδεται ὑπὸ τῆς παραδόσεως ταύτης ὡς ἐνδήλωσις σεβασμοῦ πρὸς τὸν φρέντα θεόν της Θαλάσσης. Λί τοιαῦτα καθ' ὑπόθεσιν ἐρμηνεῖα τῆς λέξεως είναι πολλὰ καὶ ἀνάλογοι πρὸς τὸν κατὰ τόπους θύμονος ἢ πρὸς τὴν ἀχαλίνωτον τῶν ποιητῶν φαντασίαν.

Ἡ κατὰ γράμμα μεταφρασίς τῆς λέξεως σημανεῖ «εὐέλον» ἢ «δακτύλιον», δοτὶς λόγως, τέλειον ἢ περιληπτικόν», δόσαίς χρησιμοποιεῖται ὡς ἑπαθετον. Εἰς τὴν ἀρχαίτητα τὰ Ιαπωνικά σάκρων ἡσαν στρογγύλον σχήματος, δομαὶ δηλαδὴ πρὸς τὰ τότε εἰς τὴν ἀρχαίαν Γαλλίαν κατασκευαζόμενα ecoraeles ἀπὸ δέρμα ἐπὶ σκελετοῦ ἐξ ὕλου «λιγαριάς». Κατὰ ταῦτα, ἡ λέξις «Maru» ἔχοντα τὴν ἔννοιαν «δακτύλιον» ἢ «στρογγύλου», παρέμενε — πιθανόν — εἰς τὴν ὄνομασιν τῶν πλοίων, ως χαρακτηριστικὸν τοῦ ἀρχαίου στρογγύλου σχήματος. Ής πρὸς τὴν ἑτέραν σημασίαν τῆς λέξεως «Maru» ὡς τέλειον, ὑποστηρίζεται ἡ πιθανότης ότι ἡ ἔγενετο σύγχυσις τῶν «Maru» καὶ «Maro», ἀπαντωμένων ὡς ὑποσηματικῶν εἰς τὰ ὄνόματα μικρῶν παιδίων ἢ διὶ αἱ δύν αὐταὶ λέξεις συνεχωνεύθησαν. Τὸ «Maro» ἀποτελεῖ ἀρχαῖον ὄρον προσφωνήσεως ἀγαπητῶν ὑπάρχεων καὶ συγνάκις ἀπὸ τὸν ἔβδομον περίπου αἰώνος ἔχοντος παρασημοποιείτο ἡς ὑποσηματικῶν ἀπόμων, ἀνεξαρτήτως γένους καὶ τάξεως, ὡς λ. ζ. Hitomaro, καλλιτεχνικόν. Τὸ «Maru» χρησιμοποιεῖται ἐπίσης

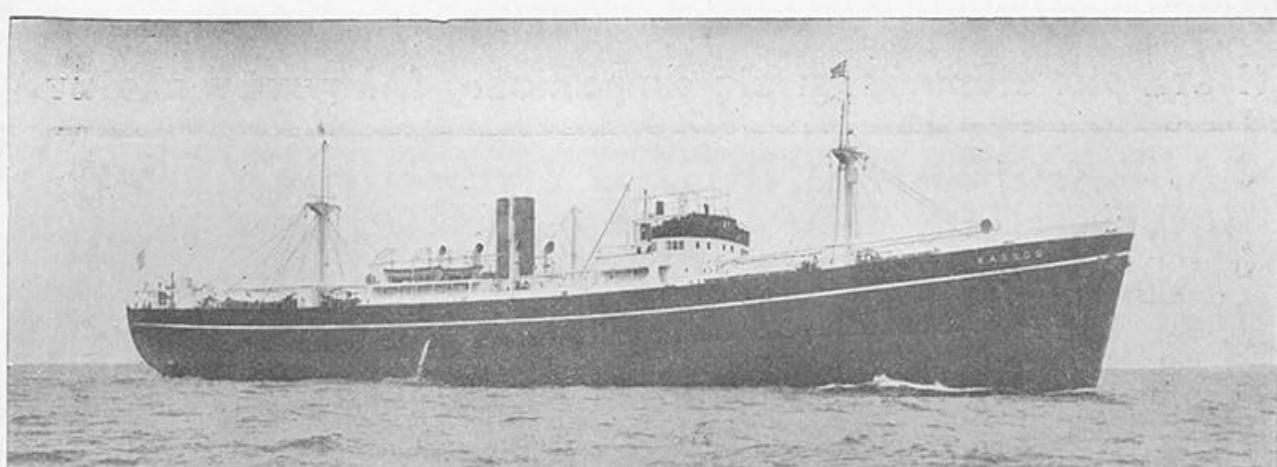
κατὰ τὸν ἴδιον τρόπον, ἀλλὰ προκειμένου μόνον περὶ παιδῶν — ὡς λ.ζ. Usiwaka — Maru καὶ Hiyoshi Maru — οὔτινες, ὅταν ἡνδρώθησαν, κατέστησαν ἐπιφανεῖς φρουρούματα τῆς Ιαπωνικῆς ιστορίας, ὅπος ὁ Yosimote καὶ ὁ Hideyoshi.

Τὸ «Maru» είναι λέξις εὐγενῆς διὰ τοὺς Ιάπωνας καὶ ἀλέγετο διὰ τὰς πανοπλίας, τὰ μονικά δργανα καὶ τὰ κόρια τημματα τῶν φρουρῶν, τὰ όποια συνεργέντων τὴν εὐλαβικὴν σταργήν τῶν Diamyo ἢ τῶν Samurai κατὰ τὴν φεονδαρχικὴν περίοδον. Ή ἀρχαίτητα εἰς τὴν Ιαπωνικὴν ιστορίαν αἰθεντικὴ περίπτωσις, εἰς τὴν ὄποιαν ἀπαντᾶται ἡ χρησιμοποίησις τῆς λέξεως «Maru» δι' ἓνα πλοίον, ἀνάγεται εἰς τὴν ἐποχὴν τοῦ Miromati (περὶ τὸ 1400 π.Χ.), ὅποτε τὰ πλοῖα τοῦ Yosimote, τοῦ 4ον Asikaga Syogun, ἔφερον τὰ ὄνόματα «Gosyo Maru», «Goja Maru» καλ. Κατὰ τὸ 1591 ἐξ ἀλλού, δοτὸν ὁ Hideyoshi ἐπεχείρησε νὰ ὑποτάξῃ τὴν Κοφέαν, διέταξε τοὺς φρουράχας τῆς Ιαπωνίας νὰ κατασκευάσουν μεγάλα πλοῖα, κατάλληλα διὰ τὴν ὑπερπόντιον ἐστρατείαν. Αὐτὸς ὅντος ὁ Hideyoshi κατασκεύασεν ἰδίας δατάνων ἔννα μέγα πλοῖον, εἰς τὸ ὄποιον ἔδωκε τὸ ὄνομα «Nippon Maru». Τὰ πλοῖα ταῦτα τοῦ στόλου τοῦ Hideyoshi ἀπελλήθησαν «πλωτὰ φρουρία», ησαν δὲ τὰ μεγαλύτερα καὶ δραστέρα τῆς ἐποχῆς των καὶ παρὰ τὸ ὄνομα ἐνὸς ἑκατοντοῦ προλούνθει — ὡς γράφουν οἱ Ιάπωνες ιστορικοί — τὸ τεσσάρων γραμμάτων «εὐγενές οἰκόσημον «Maru». Τὴν ἀρχαίτητην συνήθειαν τὴν ἐπήρησαν μὲ σεβασμὸν πάντοτε οἱ Ιάπωνες ἐφοπλισταὶ καὶ τὴν διαώνισαν μέχρι τῶν ἡμερῶν μας.

Η πιθανότερα προέλευσις τοῦ «Maru» ἀποδίδεται εἰς τὴν σημασίαν τοῦ μεγάλον Ἐμπορικοῦ Οἴκου. Συντατικόμενον — ὡς προανεψηρθῆ — τὸ «Maru» μὲ τὴν ἔννοιαν τοῦ «ετελείου», ἔφερε τὴν λέξιν ταῦτην ἐν χρόνοις εὐδύτερον. Οἱ Ιάπωνες τὴν ἐχρησιμοποίουν προκειμένον νὰ δικλήσουν περὶ «πολυτίμων οἰκιακῶν θησαυρῶν» καὶ «κειμηλίων», δὲ ὅρος καθειρόφθη, κατ' ἐπέκτασιν καὶ εἰς τὸν ἐμπορικοὺς οἰκους. Εἰς τὴν ἀρχαίαν Ιαπωνίαν τὰ οἰκογενειακὰ ὄνόματα ἡρολογούντο ἀπὸ τὸ «Maru», δύος ἀριθμῶν σήμερον — κατὰ χρονούσαν συνήθειαν — προστίθεταν τὸ «Yas» εἰς τὰς ὄνομασις τῶν Ἐμπορικῶν Οίκων «Husimiyā», «Ho-yas» καλ.). Ήμεριθεῖς ιστορικαὶ ἔρευναι τὸ ἀπέδειξαν καὶ εἰνεὶ ἡδη σήμερον παραδεδεγμένον, ότι οἱ «Gon-yas» (μεγαλέμποροι) τῆς ἐποχῆς μας, ὄνομάζοντο εἰς τὴν παλαιὰν ἐποχὴν τῆς νησιωτικῆς ἀντοκρατορίας «Toi-Maru». Απὸ τῆς ἐποχῆς τῶν Kamakura καὶ ἐφεζῆς, ὅποτε τὰ πλοῖα ἐχρησιμοποιούντο περισσότερον ἀπὸ κάθε ἄλλο μεταφορικὸν μέσον, ἐπεκράτησεν ἡ συνήθεια νὰ ὄνομάζωνται καὶ τὰ πλοῖα, καθ' ὅν τρόπον καὶ αἱ ἐμπορικαὶ ἐπωνυμίαι, λ. ζ. «Husimi Maru» καλ.

Υπὸ τὴν σημειωγίην ναυτιλιακὴν πρόσδοσην τῆς Ιαπωνίας, ἀντικατοπτριζούμενην χαρακτηριστικῶν ἀπὸ τὸν ἔνθετον δργανούσιον τῆς «Nippon Yusen Kaisya» («Ιαπωνικὴ Ταχυδρομικὴ ναυτικὴ ἑταῖρα») θὰ ἡδύνατο — κατὰ τὴν Ιαπωνικὴν μελέτην — νὰ θεωρηθῇ ἡ λέξις «Maru», ώς ἔννα «σεμβολιζόν δένδρον», τοῦ ὄποιον αἱ φύσαι είναι αἱ γλιάδες τῶν ἔννοιῶν, ποὺ ἀπὸ τὰ βάθη τῶν αἰώνων μέχρι τῆς ἐποχῆς μας παρηκολούθησαν καὶ ἀπηθανάτισαν τὴν μεγαλειώδη ἐξέλιξιν τοῦ Ιαπωνικοῦ πλοίου.

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^M DOXFORD & SONS L^{TD}

SHIPBUILDERS

SUNDERLAND

ENGINEERS

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23ΗΝ ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



Η έταιρία είδικεύεται εις άσφαλίσεις έλληνικῶν πλοίων

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

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

ΤΗΛΩΝΙΑ: **ASFALIA - LONDON**

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

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

ENTONOI APO AEROS EPIFSEIS

Με έξιαρχηκήν έντασιν συνεχίζεται ο κατά θάλασσαν άγων, άρκετα δὲ άπολεια συμμαχιών και ούδετέρων πλοίων έσημειόθησαν και κατά τὸ ίππο άνασκόπησιν δεκαπενθήμερον. Η δράσις τῶν Γερμανικῶν υποβούργων ίππης μᾶλλον χαλαρά, άντιθέτως πρὸς τὰς ἑναερίους ἐπιδρομάς υπεράνω τῆς Βορείου Θαλάσσης και τῶν Ἀγγλικῶν παραλίων, αἱ οποῖαι ἔπινων θησαυρούς πλοίων και κατά την πομπήν, αἱ προσσότερα ώμοις ἐξ αὐτῶν ἀπέβησαν άνεπτυχεῖς. 'Αφ' ἔτέρον οἱ έν ναυκῶν κίνδυνος ὑφίσταται πάντοτε, ἀρκετά δὲ σκάψη προσέκρουσαν ἐπὶ αὐτῶν και ἐθνισθήσαν η ἑπέστησαν σημαντικὰς ζημιάς. Τὸ χαρακτηριστικότερον σημεῖον τῶν ἑναερίους ἐπιδρομῶν ἔγκειται εἰς τὴν χρηματοποίησην ἀεροπλάνων μὲ εὐρυτέρων ἀπτίνων ἐνεργείας και εμπορικῶν βομβῶν, αἱ οποῖαι φίπτονται ἀπὸ ικανοῦ ὑψοῦ και ἐλλοκταί, ἀπὸ τὸν ἐν θαλάσσῃ στόχον τῶν. Οποδήποτε, αἱ δύο σύμμαχοι Δυτικά δυνάμεις δὲν φάνονται ἀνησυχοῦσσαι ἀπὸ τὰς Γερμανικὰς ἐπιδρομές, ἀντιμετωπίζουν δὲ ἐπιτυχῶς τὰ μέχρι τοῦδε χρηματοποίησαν δῆλα και συγχρόνως λαμβάνουν μέρη ιδιαίτερας προστασίας τὸν μικρὸν ἀπόλον σκαφῶν και τῶν φαροπλοίων, ἐναντίον τῶν δύο πλοίων ἐστράφησαν αἱ ἐπιδρομές τῶν Γερμανῶν ἀεροπλόνων κατὰ τὰς τελεταίας ἐπιδρομάς τον. 'Ο κ. Τσάμπερλαν δηλῶν εἰς τὴν Βούλη τῶν Κοννοτήτων ἐτόνισε μεταξὺ ἄλλων, διτούς δημοσίους ἀπόλον σκαφῶν, οἱ πολυβολισμὸς ἀλιέων και η καταβυθίσις ἀνιντῶν και εἰρηνικῶν φαροπλοίων, προεκάλεσεν αἴσθημα φορκῆς και ἀπεχθείας. «Εἰς τοὺς ναυτιλλομένους δῶν τοῦ Κόσμου — εἶπεν ο κ. Τσάμπερλαν — εἰναι γνωστὸς και μαρρόθεν εὐδίλωχος ὁ πλωτὸς φάρος τοῦ «East Dungeness». Οἱ πλιότοι φάροι εὑρίσκονται πάντοτε ἔξωθι τοῦ κύκλου τῶν ἐχθροφραξίων και ἀνέκαθεν ἔγενοντο σεβαστοὶ ἀπὸ τοῦς ἔκστοτε ἐμπολέμους. Ἐν τούτοις τῶν 30ήν Ιανουαρίου οἱ Γερμανοὶ ἔβομβάρδισαν και ἔβονταν τὸν φάρον αὐτὸν και ἐφόνευσαν διὰ τῶν πολυβόλων τῶν δικτύων ἀνδρας τοῦ πληρώματος τοῦ.

Η ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΙΣ ΤΟΥ ΠΕΝΤΑΜΗΝΟΥ

Εἰς μίαν Ἀγγλικὴν ἀνασκόπησιν τοῦ πενταμήνου τῶν κατά θάλασσαν ἐχθροφραξίων, ἀναφέρονται αἱ τρεῖς χαρακτηριστικάτερα φάσεις αὐτῶν. Η πρώτη φάσης ήτο η περίοδος τῶν τοπτλίσμων, ἐγκανισθείσας εὐθὺς μετὰ τὴν κήρυξην τοῦ πολέμου διὰ τῆς καταβυθίσεως τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Αθηνεῖα». Ἔπειτα οὐδέποτε ήτο η περίοδος τῶν εμπορικῶν ναυράξεων και συνεχίζεται ηδη η τρίτη φάσης, η ἀναφερομένη εἰς τὰς ἑναερίους ἐπιδρομάς. Μέχρι τέλους Ιανουαρίου κατεβυθίσθησαν σκάφη γύρω τοῦ 1.000.000 τόννων, ἐνῷ κατὰ τὸ α' πεντάμηνον τοῦ 1914 ἐλέγον διεύθυνθη σκάφη 319.500 τόννων. Η διαφορὰ αὗτη ὥμοις, χάνει τὴν σημασίαν της, ἀν ληφθῆ ίτ' ὅψιν, διτούς ηδη διεξάγεται ἀπὸ τῆς πρώτης ημέρας τῶν ἐχθροφραξίων ἀμείλικτος κατὰ θάλασσαν πόλεμος, ἐνῷ κατὰ τὴν προηγούμενην σύρραξην ὁ ἐντόνος ὑποβούργακος πόλεμος ηχοισε τὸ 1917, διτούς — μόνον κατ' Ἀπρίλιον — ἔβυθυσθησαν σκάφη 866.610 τόννων γρός.

Μέχρι τῶν μέσον Ιανουαρίου είχον σημειωθῆ 90 τορπλίσμοι, 67 προσρούσεις ἐπὶ ναυροῦ, 36 ἐκρήξεις ἀπὸ αἵτιας ἀνεξαιρέσιτος, 10 διθύρεις ἀπὸ τὰ θωρηγκάτη τῆς τοπτέτης και 16 διθύρεις ἀπὸ ἑναερίους βομβαδισμούς. Κατὰ τὴν ίδιαν Ἀγγλικὴν ἀνασκόπησιν, η φάσης τῶν τοπτλίσμων ἐνεφάνισεν ἔντασιν κατὰ τὰς δύο πρώτας ἔβδομάδας τοῦ πολέμου, διτούς διεύθυνθησαν 34 πλοῖα, ἐνῷ τὸν Ιανουαρίου ἔβυθυσθησαν μόνον 12. Ἀπὸ τὰς εμπορικὰς νάρκας ἔβυθυσθησαν τὸν Νοέμβριον 19 σκάφη, τὸν Δεκέμβριον 24 και τὸν Ιανουαρίον 18.

Η ΓΕΡΜΑΝΙΚΗ ΕΚΔΟΧΗ

Εἰς παροιμοίαν ἀνασκόπησιν προέβησαν και οἱ Γερμανοί. Οὕτω τὴν 7ην Φεβρουαρίου ἐδίμουστήν ἀναστοιθὲν τοῦ Γερμανικοῦ 'Αρχηγείου ἀναβιβάζουν τὰς μέχρι τέλους Ιανουαρίου ἀπώλειες τῶν ἐμπολέμου και τῶν οὐδετέρων ναυτιλίων εἰς 409 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.493.431 τόννων γρός. Κατὰ τὴν ίδιαν περιόδον αἱ Γερμανικαὶ ναυτικαὶ δυνάμεις μετέφερον εἰς Γερμανικοὺς λιμένας πόρος ἐλεγχού τοῦ φορτοῦ τῶν και ἐνδεχομένην παραστήσην εἰς τὸ ἐν Αμβούργῳ «Διαστήριον Λειψῶν» 354 πλοῖα, 600.788 τόννων γρός. Τὸ ἀναβιβάζουν ἀναφέρει περιστέρω, διτούς αἱ ἀπώλειαι τῆς Γερμανικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας περιέλαβον 42 πλοῖα, χωρητικότητος 236.957 τόννων γρός. Εξ αὐτῶν 13.196 τ. ἀντιπροσωπεύουσαν Γερμανικά σκάφη εὑρεθέντα εἰς συμμαχικούς λιμένας και κατασχεθέντα ἡμια τὴν κηρύξει τοῦ πολέμου, 80.236 τ. ἀντιπροσωπεύουσαν τὰ ἐν πλοφέρεντα και συλληφθέντα μέσον τῶν συμμάχων σκάφη και 141.525 τ. ἀντιπροσωπεύουσαν τὰ ίππο τῶν πληρωμάτων τῶν αὐτοβυθίσθεντα Γερμανικά πλοῖα.

ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟΝ ΚΑΙ ΝΗΟΠΟΜΠΑΙ

Εἰς ἀπάγτησιν τῶν ἀνωτέρω ἐτονίζετο ἐξ μέρους τῶν ὑπευθύνων Ἀγγλικῶν κύκλων, διτούς η κατά θάλασσαν και ἀέρα επένθεσι τοῦ Ράι-

δὲν ἀπέφερε τὰ προσδοκώμενα ὑπὸ τοῦ Γερμανικοῦ Στρατηγείου ἀποτελέσματα. Αντιθέτως ὁ ναυτικὸς ἀποκλεισμὸς τῶν συμμάχων ἐπλήξε τὸ ἔξιτερον ἐμπόριον τῆς Γερμανίας. Οὕτως, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου μέχρι τῆς 4ης Φεβρουαρίου, οἱ Γαλλίκοι στόλοι ηλεγχεῖ τὰ φορτία 284 σκαφῶν και κατέσχεν ἐμπορεύματα 536.934 τόννων, προσφίζοντα διὰ τὴν Γερμανίαν. Κατὰ τὸ αὐτὸ διάτημα ὁ Βρετανικός στόλος ηλεγχεῖ τριπλάσιον ἀριθμὸν σκαφῶν και κατέσχεν ἐμπορεύματα 965.000 τόννων. Συνεπὸς η Γερμανία ἐστέρηθη κατὰ τοὺς πέντε πρώτους μῆνας τοῦ πολέμου ἐμπορεύματα 1.500.000 τόννων, χωρὶς εἰς τὸ ποσὸν αὐτὸν νὰ ιπολογίζονται και τὰ ἀπολεσθέντα φορτία τῶν αὐτοβυθίσθεντον Γερμανικῶν πλοίων. Πέραν τῶν ἀποτελεσμάτων αὐτῶν δέοντα νὰ προστεθῇ και η ἀναγνωστικὴ ἀργία 300 Γερμανικῶν σκαφῶν, συναλλική χωρητικότητος 1.720.000 τόννων γρός, ἀτίνα παραμένοντα ἀποκλεισμένα εἰς διαφόρους οὐδετέρους λιμένας.

Αντιθέτως, η συμμαχικὴ ναυτιλία — ως ἀνεφέρετο εἰς ἀνακοίνωσιν τοῦ Βρετανικοῦ Ναυαρχείου — παρὰ τὰς μέχρι σήμερον ἀπολειμμένης της, αἵτινες ἐξάλυψαν ποσοστὸν 2.6 ο) ἐπὶ τῆς δυνάμεως της, κατέχει τὸν συνολικὸν ἔκπομπα μεγαλύτερον η κατὰ τὴν ἐναρξην τοῦ πολέμου, λόγῳ τῆς προσδόκου τῶν ναυτηγήσεων και τῆς ἀγορᾶς σκαφῶν ἀπὸ διαφόρους ξένας ναυτιλίας. «Ἐναντί τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν, η Γερμανικὴ ναυτιλία σημειοῦται μὲ ἀπώλειαν τῶν 5.5 ο) τοῦ συνολικοῦ τῆς ἔκπομπατος και μὲ ἀποκλεισμὸν ἐτέρου 27 ο) εἰς οὐδετέρους λιμένας τῆς ἀλιδαπῆς.

Οσον ἀφορᾶ τὴν ἀσφάλειαν τῶν νηοπομπῶν ἀνεφέρετο εἰς ἔτερον ἀνακοίνωσθεν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, διτούς ἀπὸ τῆς 1ης Φεβρουαρίου, μετέσχον εἰς νηοπομπὰς 7388 ἐμπορικὰ πλοῖα, ἐπὶ τῶν οποίων μόνον 15 ἐποριαλίσθησαν η προσέκρουσαν εἰπὲ ναυροῦ. Η ἀναλογία σύντονον εἰστο τῶν ἀπολειμμάτων τῶν ἀποτελεσμάτων παρέμεινε σταθερὴ εἰς τὸ ἀσφάλιστον ποσοστὸν τῶν 2 τοῖς χιλίοις. Κατὰ τὴν Γερμανικὴν ἀφ' ἔτέρον ἀποινη, αἱ νηοπομπαὶ δὲν παρουσιάζουν ἀσφάλειαν διὰ τοὺς οὐδετέρους. Εἰς πίστωσιν τῶν ισχυρισμῶν αὐτῶν ἐβεβαίωτο εἰς δημοσιεύσαν ἐπίσημον Γερμανικὴν ἐκθεούν, διτούς κατὰ τὴν πρώτην μόνον ἔβδομαδα τοῦ Φεβρουαρίου κατεβυθίσθησαν ὅπτα σκάφη μετέχοντα νηοπομπῶν, ητού ἐν πλησίον τοῦ Χόλιν «Αἴλαντ», ἔτερον παρὰ τὸ Χάρτλεπολ, τοίτον παρὰ τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ Χούμπερ, τέταρτον ἔξωθι τοῦ Στρογγυλαίης δύο ἀλλα παρὰ τὸ Φλάμπορον Χήντ, ἔβδομον Β. Α. τοῦ Γάρς και ἔνα δύγονον ἔξωθι τοῦ Λόουστοφ.

Εἰς τὴν ίδιαν Γερμανικὴν ἐκθεούν ἐτονίζετο, διτούς κατὰ τὰ διεθνῆ νόμου μάτιασθενταί μόνον ἀπεθέσεις κατὰ μη ἐξιπλούμενά σκαφῶν, διτούς πλέον εἰρηνικῶς ἀνά τὰς θαλασσας. Αἱ νηοπομπαὶ συνεπῶς δέοντα νὰ θεωρῶνται ως στρατιωτικαὶ μονάδες και τὰ ἀποτελεσμάτων αὐτὰς σκάφη πρέπει νὰ ἀναμένουν ἐπιθέσεις. Τὰ σκάφη, ἐπίσης, ἀτίνα πλέον μόνα των, ἀλλ' ὑπὸ την προστασίαν πολεμικῶν ἀεροπλάνων, πρέπει και αὐτὰς ν' ἀντιμετωπίσουν τὸ ἐνδεχόμενον ἐπιθέσεως.

ΑΙ ΑΠΩΛΕΙΑΙ ΤΩΝ ΟΥΔΕΤΕΡΩΝ

Εἰς δύο περίποτα χιλιάδας ψυχῶν ἀναβιβάζονται αἱ ἀπώλειαι τῶν πληρωμάτων τῶν οὐδετέρων πλοίων ἀπὸ τὴν μέχρι τοῦδε κατὰ θάλασσαν Γερμανικὴν δρᾶσιν. «Ἐναντί τῶν ἀπωλειών αὐτῶν, η Ἀγγλικὴ ναυτιλία δὲν είχε περισσότερα τῶν 500 θυμάτων και η Γαλλικὴ 150. Η Νορμανδία ἀπάλεσ 348 ναυτιλομένους της, η Δανία 160, η Σουηδία 230, η Ελλάς ἔβδομηκόντα τερεῖς, τὸ Βέλγιον 62, η Όλλανδία 85 και οι Βαλτικαὶ χώραι, όμοιοι μετά τῆς Πολωνίας και τῆς Φινλανδίας ἀνο τῶν 500. Ενώπιον τῶν σοβαρῶν αὐτῶν ἀριθμῶν αἱ κυβερνήσεις τῆς Νορμανδίας, τῆς Σουηδίας και τῆς Δανίας ὑπέβαλον ηδη εἰς τὸ Βερολίνον διαμαρτυρίας, μὲ τὴν προστήρησην, διτούς εἰς περίπτωσιν τῆς συνεχίσεως τῶν αποειδοποίητων θυμάτων θὰ εἰσθεῖν εἰς τὴν ἀνάγκην ν' ἀντιμετωπίσουν τὸ ἐνδεχόμενον ἐξοπλισμὸν τῶν ἐμπορικῶν τῶν πλοίων.

Ἐτερον ἡ ζήτημα ἀπασχολήσαν τὰς οὐδετέρας ναυτιλίας και τὰς οἰσείας κυβερνήσεις ητο τὸ τῆς κατακρατήσεως ἀπὸ μαρτροῦ ηδη χρόνον εἰς διαφόρους Γερμανικούς λιμένας ἔβδομηκόντα περίποτα πλοίων, μεταξὺ τῶν οποίων κατελέγοντα 19 Εσθονικά, 10 Λεττονικά, 7 Σουηδικά, 8 Νορβηγικά, 5 Δανικά, 2 Ελληνικά και ἔτερα 16 έως 20 διαφόρους ἄλλων σημαντικῶν. Εἰς τὰ σχετικά διαδήματα η Γερμανικὴ κυβερνήσεις παρέσχε τὴν ἀπάντησιν, διτούς διετάχθη η ἐπιτάχνησις τῶν ἐργαστηρίων τοῦ «Διαστηρίου Λειψῶν», διτούς νὰ επιδικασθοῦν τὸ συντομώτερον οἱ οὐδετέρων σημαντικῶν πλοίων.

Η ΑΜΕΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΑ ΟΥΔΟΒΡΥΧΑ

Οσον ἀφορᾶ τὸ ζήτημα τῆς Αμερικανικῆς οὐδετερότητος, ως τὸ έξειδική μετά τὴν εἰς Λα Πλάτα ναυμαχίαν και τὴν κατ' ἐπανάληψην ἐμφάνιστον Γερμανικῶν ὑποβούργων ἐγγῆς τῆς «Ξώνης ἀσφαλείας», η ἐν Ρίο Ιανεῖρο ποτειτοροπή τῆς «Παναμερικανικῆς Διασκέψεως» προηγήσθη εἰς τὴν αἰολούσθον ἀπόφασιν: «Τὰ Αμερικανικά κράτη ἀποφασί-

THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

(Founded 1866)

COLOMBO - CEYLON

Manager Directors :

H. P. COSMAS
J. COSMAS
E. BODTKER
E. B. CREASY

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

P. O. Box 178

Cables:
DESPATCHCO.

ζουν ν' αποκλείσουν τὰ ὑποθρύγια τῶν ἐμπολέμων ἐκ τῶν λιμένων καὶ τῶν χωρικῶν αὐτῶν ὑδάτων, ἔξαρσεις τῶν περιπτώσεων ἀντοτέρας βίαιας καὶ ἐπαπτυχῆς ἀνάγκης καταφργῆς εἰς λιμένα λόγῳ διλασσοταφαχῆς ή δὲ ἀπαράτητον ἐποκενήν η ἐκ λόγων ἀνθρωποτικοῦ χαρακτῆρος. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτὰς εἶνε ἀπαράτητον, διότι τὰ ὑποθρύγια πλέουν ἐν ἀναδύσει καὶ μὲν ὑφομένην τὴν ἐθνικήν αὐτῶν σημαίαν. Πρέπει ἐπίσης νὰ ἔχουν ὑφομένην σημαίαν, διὰ τοῦ ὅποιον νὰ καθίστανται γνωστοὶ οἱ λόγοι, οἵτινες τὰ ἔξαναγκάζουν νὰ εἰσέλθουν εἰς λιμένα.

ἘΩΣ πόδες τὸν διάπλουν ἐμπολέμουν ὑποθρύγιον διὰ τῶν χωρικῶν Ἀμερικανικῶν ὑδάτων, οὗτος ηδὲ ἀποτέλεται μόνον ἐν περιπτώσεις ἀνάγκης καὶ ιπτὸν τὸν ἔξης ὄρος: α') Θε πλέουν ἀπαράτητος εἰς τὴν ἐπαφάνειαν. β') Θ' ἀπολογοῦντον γραμμὴν πλεύσεως, τὴν ὅποιαν θὰ ὑποδεικνύῃ η κυβέρνησης τῆς χώρας, εἰς τὰ χωρικά ὑδάτα τῆς ὅποιας θὰ ἔφισκονται τὰ ὑποθρύγια. Καὶ γ') Πρέπει νὰ ζητήται προηγουμένως η κομηγήσης εἰδίκες ἀδείας διὰ τὸν διάπλουν τῶν χωρικῶν ὑδάτων, σουνεπειά ἀναποτῆς τῆς λέμβου τον ἐκ τῆς θαλασσοταφαχῆς. Οἱ ὑπόλοιποι διεσύθησαν.

»Καθ' ὅλας τὰς περιπτώσεις ταῦτας τὰ ὑποθρύγια θὰ ὑποθάλψωνται εἰς τὰς διατάξεις τῶν κανόνων, οἱ ὅποιοι ἔφαμοῦνται ἐπὶ τῶν πολεμικῶν σπαράνων τῶν ἐμπολέμουν ρυπανόν γενικῶς.«

Βυθίσεις πλοίων ἀπό νάρκας

»GIRALDA» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 2178 τόννων γκρός (τοῦ 1924): Παρὰ τὰς Ὀρεάδας νήσους καὶ πλησίον τῶν ἀκτῶν προσέρχουσεν ἐπὶ νάρκης καὶ ἐβυθίσθη. Έξ τοῦ πληρώματος τον ἐπινίγησαν 13 ἄνδρες, συνεπειά ἀναποτῆς τῆς λέμβου τον ἐκ τῆς θαλασσοταφαχῆς. Οἱ ὑπόλοιποι διεσύθησαν.

»SKUDÉ» μικρὸν Δανικὸν φορτηγόν, 481 τόννων γκρός (τοῦ 1921): Προσέρχουσεν ἐπὶ νάρκης εἰς τὰ Ὀλλανδικά παράλια καὶ ἐβυθίσθη, ἀπολεσθεὶς τεσσαρούντων ἀνδρῶν ἐκ τοῦ πληρώματος τον.

»VIDAR» Δανικὸν φορτηγόν, 1353 τόννων γκρός (τοῦ 1915): Απολεῖνται ἐξ Ἀγγλικὸν λιμένος διὰ Δανίαν προσέρχουσεν ἐπὶ νάρκης καὶ ἐβυθίσθη. Ο πλοίαρχος καὶ 14 ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρώματος ἔξηφανοι, οἱ δὲ πτόλοιποι 13 πειρινελέγησαν ἀπὸ ἔτερον Δανικὸν πλοΐου, μετὰ τοῦ ὅποιον συνετάξισε τὸ βυθίσθεν σκάφος.

»FRAM» Σουηδικὸν φορτηγόν, 2760 τόννων γκρός (τοῦ 1897): Ἐβυθίσθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης, ἐκ δὲ τοῦ πληρώματος τον πέντε ἄνδρες ἐσώθησαν καὶ 15 ἀπολεσθησαν.

»LAERTES» μικρὸν Ὀλλανδικὸν σκάφος, 5825 τόννων γκρός (τοῦ 1919): Κατευθυνόμενον ἐκ Βαταβίας εἰς Ρόττερνταμ προσέρχουσεν ἐπὶ νάρκης πλησίον τοῦ φαροπολίου Royal Sovereign καὶ ὑπέστη μεγάλας ζημιας. Τὸ σκάφος ἔργισθη εἰς τὴν πλησίον ἀκτήν, ὅπου καὶ ἐγκατελεῖθη.

»HEKLA» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 1215 τόννων γκρός (τοῦ 1907): Προσέρχουσεν εἰς τὰ Ἀγγλικά παράλια ἐπὶ νάρκης καὶ ἐβυθίσθη, τὸ πληρωμα τον ὅμως κατασύρωσεν νὰ διασωθῇ.

»PORTELET» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 1064 τόννων γκρός (τοῦ 1918): Ἐβυθίσθη καὶ τὸ σκάφος αὐτὸν εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀκτὰς προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης. Τὸ ἐκ 19 ἀνδρῶν πλήρωμα τον διεσώθη ἀπὸ σπεύσαν ἐπὶ τόπου Φυλανδικὸν ἀτμόπλοιον.

»CHARLES» Βελγικὸν φορτηγόν, 519 τόννων γκρός (τοῦ 1904): Κατευθυνόμενον ἐξ Ἀμβέρσας εἰς Ἀγγλίαν προσέρχουσεν ἐπὶ νάρκης καὶ ἐβυθίσθη. Όστω ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρώματος τον ἀπεβιάσθησαν εἰς Ἀγγλικὸν λιμένον καὶ ἔξ ἔτερον ἀπολεσθησαν.

»ANU» Εσθονικὸν φορτηγόν, 1421 τόννων γκρός (τοῦ 1923): Προσέρχουσεν ἐπὶ νάρκης εἰς τὰς Ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῆς Ἀγγλίας. Έξ τοῦ πληρώματος τον διεσώθησαν πέντε καὶ ἐξηνάσθησαν 19.

»BRITISH CHANCELLOR» Ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον, 7085 τ. γκρός (τοῦ 1921): Προσέρχουσε καὶ τὸ σκάφος αὐτὸν ἐπὶ νάρκης εἰς τὰ Ἀγγλικά παράλια καὶ ἐβυθίσθη, ἀφοῦ προηγουμένως ἀνεῳλεγή τὸ φορτίον τον. «Ἄνδρες τινὲς ἐκ τοῦ πληρώματος τον ἀπολεσθησαν.

»MUNSTER» Ἀγγλικὸν ἐπιβατηγόν, 4305 τόννων γκρός (τοῦ 1938): Ἐπελεύθην τὴν συγκρινούσαν Ἀγγλίας — Ἰσλανδίας προσέρχουσεν ἐπὶ νάρκης, ἀλλ' ἐβυθίσθη μετὰ μίαν καὶ ἥμισους ὥρας, εἰς τοῦ πλησίον τοῦ παρεσχέθη κωρὸς νὰ διασωθῶν οἱ 200 ἑπτάτετα τον πλοίον καὶ τὸ ἐξ 72 ἀνδρῶν πλήρωμα τον. Ο πλοίαρχος, καίτοι τραγουατισμένος παρέμειε ἐπὶ τῆς γεφύρας, δόθεν κατηύθυνε τὸ ἔργον τῆς διασώσεως.

»MARIE DOWN» Γαλλικὸν φορτηγόν, 2157 τόννων γκρός (τοῦ 1922): Κατευθύνθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης, ἐκ δὲ τοῦ πληρώματος τον ἐφονεύθη εἰς ναυτῆς.

Οι ἀναγγελθέντες τορπιλισμοί

»BANGREST» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 4450 τόννων γκρός (τοῦ 1925): Ἐτορπιλλίσθη εἰς τὰ παράλια τῆς Βορείου Σκωτίας καὶ ἐβυθίσθη. Εἰς ἐκ τοῦ πληρώματος τον ἀπολεσθη.

»ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» Ἑλληνικὸν φορτηγόν, 5625 τόννων γκρός (τοῦ 1919): Ἐτορπιλλίσθη εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, μὲ ἀπόλειαν 13 ἀνδρῶν ἐκ τοῦ πληρώματος τον. Λεπτομερείας παραθέτομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην τῶν ἀνεγμάτων εἰς Ἑλληνικό φορτηγό.

»VACLIT» Ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον, 5026 τόννων γκρός (τοῦ 1928): Κενὸν ἐξ Ἀγγλίας διὰ Βόρειον Αιγαίου καὶ μετέχοντο ποτοποτῆς ἐτορπιλλίσθη ὑπὸ Γερμανικού ἐποβυχίου. Ο πλοίαρχος καὶ τέσσερες ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρώματος τον ἀπολαμπτισθησαν, ἀλλαντες δὲ οι ναυαγοὶ περισυνελέγησαν παρὰ Ἀγγλικού σκάφους.

»FINGAL» Νορβηγικὸν φορτηγόν, 2137 τόννων γκρός (τοῦ 1923): Κατευθύνθη ὑπὸ Γερμανικού ὑποβυχίου παρὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Σκωτίας τὸ δὲ πλήρωμα τον ἐξ 18 ἀνδρῶν διεσώθη.

»KEPAMIEΣ» Ἑλληνικὸν φορτηγόν, 5085 τόννων γκρός (τοῦ 1917): Ἐτορπιλλίσθη ἀνοικτὰ τὸν Λάδεστη, ἐκ δὲ τοῦ πληρώματος τον ἀπολεσθησαν πέντε ἄνδρες. Λεπτομερείας τῆς καταβυθίσεως παραθέτομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην.

»POLZELLA» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 4751 τόννων γκρός (τοῦ 1929): Καὶ τὸ σκάφος αὐτὸν ἐτορπιλλίσθη εἰς τὰ Ἰσπανικά παράλια, ἐκ δὲ τοῦ πληρώματος τον ἐξηγανίσθησαν ἐπτά ἄτομα.

»ANDALUSIA» Σουηδικὸν φορτηγόν, 1357 τόννων γκρός (τοῦ 1916): Ἀποπλεῦσαν ἐκ Βορδὼ διὰ Γρόττεμπονδρ γειδοποιήσθη τὸν 17ην Ιανουαρίου, ὅπι τοῦ ἀβάλλετο ἀπὸ Γερμανικὸν ὑποβυχίου. «Ἐκτοτε οὐδεμία εἰδησθησε περὶ τῆς τύχης τον, φαίνεται δὲ ὅτι ἀπολεσθη ἀπαντάνδρον. Τὸ πλήρωμα τον ἀποτελεῖτο ἐξ 21 ἀνδρῶν.

»SEGOVIA» Νορβηγικὸν φορτηγόν, 1387 τ. γκρός (τοῦ 1922): Ανήγγειλε καὶ τὸ πλοίον αὐτό, ὅτι ὑφίστατο ἐπίθεσιν ἐκ μέρους Γερμανικοῦ ὑποβυχίου εἰς τὰ ἀνοικτὰ τοῦ Βασαϊκοῦ κόλπου. «Ἐκτοτε ἀπολέσθησαν τοῦ ἔχνη τοῦ πλοίου, ἀνεῳσθή δὲ μετὰ πάροδον ἐθδομάδος μία ἐγκαταλελευμένη καὶ θραυσμένη λέμβος τον. Φαίνεται, ὅτι καὶ τὸ φορτηγόν τοῦτο κατευθύνθη ἀπαντάνδρον. Τὸ πλήρωμα τον ἀποτελεῖτο ἐξ 22 ἀνδρῶν, ἐπέβανται δὲ τοῦ πλοίου καὶ εἰς ἐπιβάτης.

»FRENSBORG» Δανικὸν φορτηγόν, 2094 τόννων γκρός (τοῦ 1922): Ἐτορπιλλίσθη εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Σκωτίας, ἐκ δὲ τοῦ πληρώματος τον ἀπολεσθησαν ωτὸν ἄνδρες.

»BEAVERBURN» Ἀγγλικὸν ὑπεροφεάτιον, 9874 τόννων γκρός (τοῦ 1927): Κατευθυνόμενον ἐκ Καναδᾶ εἰς Ἀγγλίαν ἐτορπιλλίσθη ὑπὸ Γερμανικοῦ ὑποβυχίου εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ωκεανόν, ἀνοικτὰ τῶν παραλίων τῆς Ισλανδίας. «Ἐγνώσθη, ὅτι εἰς ἐκ τοῦ πληρώματος τον ἀπολεσθησαν καὶ 76 ἄλλοι περισυνελέγησαν ἀπὸ ἔτερα πλοία.

»ARMANISTAN» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 6805 τόννων γκρός (τοῦ 1937): Ἐτορπιλλίσθη ἀνεὶ προειδοποιήσεως περὶ τὰ 40 μῆλα μακρὰν τῆς Λισσαβόνης καὶ ἐβυθίσθη, πρὶν ἡ δυνηθῆ νὰ ἐξπέμψῃ τὸ σῆμα τοῦ κινδύνου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος κατηύθυνετο ἐκ Νοτίου Αιγαίου εἰς Ἀγγλίαν καὶ δὲν μετέγει νηροποτῆς. Τὸ ἐξ 53 ἀνδρῶν πλήρωμα τον περισυνελέγη μετὰ 24φων ἀπὸ Ισπανικὸν ἀπιόπλοιον.

»CHAGRES» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 5406 τόννων γκρός (τοῦ 1928): Κατευθύνθη ὑπὸ Γερμανικοῦ ὑποβυχίου εἰς τὰς Β. Δ. Ἀγγλικὰς ἀκτάς. Έξ τοῦ πληρώματος τον ἀπολεσθησαν δύο. Οι ὑπόλοιποι 62 ἄνδρες, ἐκ τῶν ὅποιον τινὲς ησαν τραγουατία, διεσώθησαν.

Ο τορπιλισμός τοῦ ἀπὸ «Ἐκατ. Δρακούλης»

«Αναφορικῶς μὲ τὸν ὑπὸ Γερμανικοῦ ὑποβυχίου ἀποειδοποιητὸν τορπιλλισμὸν τον φορτηγὸν «EKATONTAPRAXΟS ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ» 150 μῆλα παρά της Λισσαβόνης καὶ ἐβυθίσθη, τὸ Γερμανικὸν τηλεγραφικὸν πρακτορεῖον δικιαλογοῦν τὴν ἐνέργειαν τον Γερμανοῦ πλοιάρχου κατηγορεῖες δημοσιεύθησεν ἐπίσημον ἀνακοινωθέντες τον, τὸν «Ἐλληνη πλοίαρχον ἐπὶ ἀμελείᾳ. Αἴτοπτα μάρτυρες — τονίζει τὸ ἀνακοινωθέν — βεβαιοῦν ὅτι τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγόν ἐδείκνυε μόνον τὸ πλοιάρχον φῶτα κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ τορπιλλισμοῦ (ῶρα 3η μεταμεσονύτιος), ὃ δὲ πρῶτος ἀξιωματούσης ἐδήλωσεν, ὅτι πάντοτε τὸ σκάφος, ἐκ λόγων προφύλαξεως, ἐπλεε μὲ κεκαλυμμένη τὰ φῶτά του». Καὶ τὸ ἐπόπιον Γερμανικὸν πρακτορεῖον προσθέτει: «Η πρᾶξης αὕτη ἀποδεικνύει, ὅτι ἐπάρχονται ἀσύρμοτοι οὐδέτεροι, οἱ ὅποιοι θέτουν τὰ πλοῖα τον ἐν κινδύνῳ. Τὸ ἐκ λόγων προφύλαξεως μέτρον τοῦ «Ἐλληνης πλοιάρχου νὰ ἔχῃ κεκαλυμμένα τὰ φῶτα τοῦ πλοίου τον ἀπετέλει ἐν τῇ πραγματικότητι ἀμέλειαν διὰ τὴν τύχην τοῦ

SEVEN SEAS MARINE TRADING COMPANY LTD.

84, LEADENHALL ST., LONDON E.C. 3.

Directors: J. D. Rossolymos, E. B. Bevan, J. Gardner

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: SEVEASTRAD, LONDON
 Phones: Avenue 3834. & 1507

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

Άσφαλιστικά ζητήματα

- Έκποίησις βεβλαμένου φορτίου

Είναι άξιοσημείωτον, ότι κατά τὴν μαρτυρίαν τῶν γνωσταὶ λειδῶν δὲν ὑπῆρχε ποτὲ καθωρισμένη νομολογία διὰ τὸ γνωστὸν ἐπὸ τὸ ὄνομα «Salvage loss» σύστημα. Η Ἑλλειψις αὐτῆς ὑφείλετο εἰς τὴν ἐπιχειρήσιαν συνήθειαν ἀποδοχῆς τοῦ ἐν λόγῳ συντημάτου διακανονισμοῦ, διὰ τὰ ἐμπορεύματα ἔξεποιοντο πρὸν ἡ φάσαντον εἰς τὸν προσισμὸν τοῦ. Υπάρχουν ἐν τούτοις διαφορά οἱ πρόσωποι τοῖς πρὸς τὸ τί ἀποτελεῖ «salvage loss», ἐνών δηλαδὴ τὸ προϊόν τῆς ἐκποίησεως πρέπει νὰ πιστώνεται εἰς τὸν ἀσφαλιστάς η εἰς τὸν ἡσφαλισμένον.

Μία πρόσφατος ὑπόθεσις, παραπεμφείσα τελικῶς εἰς τὴν διοίκησιν τῆς Ἐνόπειρος τῶν «Διακανονιστῶν ἀβαιρῶν», εἶναι χαρακτηριστικὴ τῆς σημασίας τοῦ ζητήματος. Η ἀσφάλεια ἐκάλυπτεν ἔνα φορτίον για αυθαίρων διὰ τὴν μεταφοράν τοῦ ἐξ Ἀγγλίας εἰς τὴν Νότιον Αμερικήν. Πρὸιν ἡ τὸ σκάφος ἀπολύτεο (ἐπρόκειτο περὶ Ἰσπανικοῦ φορτηγοῦ), μία τῶν διαμαχομένων ἐν Ἰσπανίᾳ παρατάξεον κατέσχε τὸ πλοῖον, διόρ τοι παρέμεινεν ὑπὸ κατάσχεσον εἰς τὸν Ἀγγλικὸν λιμένα ἔξορμος διὰ τὸ ὅφελον ταξίδιον ἐπὶ 18 περίπου μῆνας. Κατὰ τὸ διάστημα αὐτῷ, δάσει μίας διατάξεως τοῦ ἀσφαλιστηρίου, διετηρήθη τὸ συμβόλαιον ἐν Ισχύ, κατεβάλλοντο δὲ μηνιαῖς πρόσθετα ἀσφάλιστρα. Αφοῦ οἱ γιανάθρακες παρέμειναν ἐπὶ τὸ σκάφος εἶπεν ἔνα περίπου ἔτος, παρετηρήθη εἰς ἔνα κύτον ὑπερθέμαντος, ἐξ ἣς ἐδημιουργήθη ἐπικινδύνος κατάστασις διὰ τὸ φορτίον. Τελικῶς παρέστη ἀνάγκη νὰ ἐφορτωθοῦν οἱ γιανάθρακες τοῦ προσβληθέντος κύτους καὶ νὰ τοποθετηθοῦν ἐπὶ βαγονίων, ἐπὶ ἀνάμονῃ τῆς διαθέσεώς τοῦ.

Εἰς τὸ σημείον αὐτὸν ἡγέρθη ἡ περιπλοκή, διότι ὁ ἀσφαλισμένος ισχυρίσθη, ὅτι ἡ έργον τῶν ἀσφαλιστῶν νὰ δώσουν διαταγάς πρὸς διάθεσιν τοῦ φορτίου, δεδομένου, ὅτι ἡ ζημία τῶν γιανάθρων πρέπει νὰ διακανονισθῇ ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τοῦ «salvage loss». Οἱ ἀσφαλισταὶ ἐξ ἄλλο ὑπεστηρίζουν τὴν ἀπόφασιν, ὅτι ὁ ἡσφαλισμένος παρέμεινεν ἰδιοκτήτης τῶν γιανάθρων καὶ συνεπῶς ἐνέπιπτεν εἰς αὐτὸν ἡ φροντὶς διὰ τὴν πόλησιν.

Υποτίμησις, συνεπείδ τῆς καθυστερήσεως

Τοιοντοτέρως, τὸ ζητήμα παρέμεινεν ἐκκρεμές ἐπὶ τρεῖς περίπου μῆνας, κατὰ τὸ διάστημα τῶν ὅποιων αἱ ὑπερηφέμων καὶ τὰ τέλη ἀνῆλθον εἰς σημαντικὸν ποσόν. Ἐν τέλει ἐπῆλθε συμβιβαστικὴ συμφωνία, δι’ οὓς οἱ γιανάθρακες θὰ ἡδύναντο νὰ πωληθοῦν ἀνεν περισσάσεως τίνος ἐπὶ τῶν ἐκατέρωθεν δικαιομάτων. Κατόπιν καὶ ἄλλων καθυστερήσεων ὑπεργάφη ἑτέρα συμφωνία, διὰ τῆς ὅποιας, λόγῳ τῆς ἐπικινδύνου κατάστασεως τοῦ φορτίου, ἐτεματίζεται τὸ ταξίδιον εἰς τὸν Κάρδιφ. Δέον νὰ ληφθῇ ὑπὲρ ὅψη, ὅτι κατὰ τὴν γνώμην τῶν πραγματογνούμονών, ή ἀξιαὶ τῶν γιανάθρων είχε μειωθῆ κατὰ 30 οὐραῖς, λόγῳ ἀφ’ ἐνός της καθυστερήσεως καὶ συνεπείδ τῆς ὑπερθέμανσεως καὶ πυρκαϊᾶς. Η ζημία διεκανονίσθη ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ «salvage loss», ήτοι οἱ ἀσφαλισταὶ ἐχερώθησαν μὲ τὴν ἡσφαλισμένην ἀξίαν τῶν ἐπὸ τοῦ προσβληθέντου γιανάθρων καὶ ἐπιτόπιθησαν μὲ τὸ καθαρὸν προϊόν τῆς ἐκποίησεως τῶν.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῆς μεθόδου ταύτης οἱ ἀσφαλισταὶ θὰ ἐπλήρωναν τὴν ἐπὶ 30 οὐραῖς ὑποτίμησην, τὴν ὄφελοντον εἰς τὴν πρὸ τῆς προκατᾶς καθυστέρησην, καθὼς καὶ ὅλας τὰς σχετικὰς δαπάνας διασώσεως τοῦ φορτίου. Προσέδιδον ὅμως οἱ ἀσφαλισταὶ τὴν ἀντίδροσιν διὰ τὴν σημαντικὸν κατ’ ἀναλογίαν τῆμα τοῦ φορτίου δὲν είχεν ὑποστῆ βλάβην, ὅτι ή ζημία ἐνείχε κατὰ τὸν Ἀγγλικὸν νόμον (Ἄρθρον 56), τὸν χαρακτῆρα μερικῆς ἀπολείας καὶ διὰ τὴν συνεπῶς δὲν είχον δικαιώματα ἐπὶ τὸν ἡσφαλισμένον, παρὸν ἐκείνον τοῦ τιμήματος, ὅπερ κανδηνεύει νὰ καταστραφῇ διεσπόδη (Ἄρθρον 79, § 2). Ἐπὶ πλέον, δεδομένου, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ ἡσαν ὑπόχρεοι διὰ μερικήν ζημίαν, ἀμέσως ὅμως προκαλούμενην ἐπὶ τῶν ἡσφαλισμένων κινδύνων, δὲν ἦτο ἀποζημιωτέα ἡ ἐπὶ τῆς καθυστερήσεως προελθόδα υποτίμηση.

Άσφαλισται καὶ προσβεβλημένα εἰδη

Οἱ διαιτηταὶ ἀπεφάνθησαν ὑπὲρ τοῦ συστήματος «salvage loss», ἐ-

δέχθησαν δῆμος τὸ ἐπιχείρημα τῶν ἀσφαλιστῶν, ὅτι ἡ ζημία ἦτο μερικὴ ἀπόλεια. Απεφάνθησαν ἐπίσης, ὅτι ἡσαν ὑπέθετον οἱ ἀσφαλισταὶ διὰ τὴν διαφοράν μεταξὺ τῆς ἡσφαλισμένης ἀξίας τῶν προσβληθέντων για αυθαίρων καὶ τοῦ καθαροῦ προϊόντος τῆς ἐκποίησεως τοῦ, μείον 30 οὐραῖς διὰ τὴν ἐξ καθυστερήσεως ζημίαν. Τοιοντοτέρως, μολονότι ἡ βάσις ἐν τοῖς «salvage loss» δυνατὸν νὰ είναι ὄφθη, δὲν ἔπειται ἐν τούτοις, ὅτι οἱ ἀσφαλισταὶ ὄφελον τὰ προσβληθέντα ἐμπορεύματα. Τοῦτο ὄφελον ὑπάρχουν μόνον, ὅταν πρόκειται περὶ τιμήματος σημαντικοῦ κατ’ ἀναλογίαν. Τὸ σημεῖον τοῦτο ἐθεσπίσθη πρὸ ἐνός καὶ πλέον ἀδύνατον, ἐπ’ αὐτὸν δὲ διὰ Robert Stevens εἰς τὸ ἔργον τοῦ «Δοκίμου» ἐπὶ τὸν ἀδιάριδον» (1813), γράφει:

«Γενικῶς, ἔνα «salvage loss» ἐμπορεύματων προκύπτει, ὅταν τὸ πλοῖον, συνεπείδειον καναρίου ἢ θαλασσίου κινδύνου κολύνεται νὰ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιόν τοῦ καὶ τὸ φορτίον ἢ τὸ διασωθὲν αὐτὸν τημήμα πολεῖται ὑποχρεωτικῶς πρὸ τῆς φθάσης εἰς τὸν προορισμὸν τοῦ. Εἰς τοιαύτας περιπτώσεις, ἀλλὰ καὶ ἡ κυριότης δὲν ἐγκαταλείπεται εἰς τὸν ἀσφαλιστά, ἀλλούνθεται ἐν τούτοις τὸ σύστημα τῆς ἐγκαταλείψεως καὶ ἐν τῇ πραγματικότητι ἐφαρμόζεται. Η διασωθέσαι περιουσία δὲν ἀνήκει ὄντως καὶ πραγματικῶς εἰς τὸν ἀσφαλιστά, εἰς αὖτε περιπτώσεις ἐπιτρέπεται μία κανονικὴ ἐγκαταλείψις, ἀλλὰ θεωρεῖται πρὸ πλέον σκοτών, ὡς νὰ τοῖς ἀνήκῃ καὶ πάπα τὰ γεννέαντα τὸν βαθύνον. Τὸ ἐφαρμόζεμον σύστημα είνε τὸ ἐξής: Οἱ ἀσφαλιστής πληρώνει, ὡς ἔνα ἐπόρευτο περὶ διάκησης καὶ λαμβάνει τὸ προϊόν τῆς ἐκποίησεως τῶν ἐμπορεύματων.

«Δύναται νὰ σημειωθῇ ἐνταῦθα ὅτι, δην δὲν ὑπάρχει ἐγκαταλείψις, δέον νὰ λαμβάνεται ἐπ’ ὅψην ἡ διάσωσις (salvage), ἡ οἵτις είνε πάντοτε πρὸ ὄφελος τοῦ ἡσφαλισμένου καὶ οὐχὶ τὸν ἀσφαλιστόν. Οχι μόνον εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, ἀλλὰ καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ ἐπιπρατεῖ ἡ συνήθεια νὰ λέγονται, ὅτι τὰ βλαβέντα ἐμπορεύματα ἐκποιοῦνται «εἰδιὰ λογαριασμὸν» ἢ πρὸ ὄφελος τῶν ἀσφαλιστῶν, τοῦτο δὲ γίνεται συχνάς, ωριμοὶ νὰ ἔχονται οἱ ἐνδιαφερόμενοι τὰ συνήθεια θύμησαν ἢ περιπτώσεις εἰνε «εἰδιὰ λογαριασμὸν τῶν ἐνδιαφερομένων». Οἱ τρόπος οὗτος διακανονισμὸν (adjustment), τόσον διεργατικός, δύσον καὶ ἐν τῇ πράξει, δὲν φαίνεται νὰ εντοπισθῇ. Αποσκοπεῖ μόνον νὰ δώσῃ εἰς τὸν προφοροῦ τὸν ἀποζημιώσιν τῶν εἰπίττωσιν μερικῆς ἀπωλείας ἐπ’ ἐμπορεύματαν βλαβέντων τὸν θάλασσαν καὶ ἐπομένως δὲν υπάρχει, εἰμὶ μία μόνον περίπτωσις δυναμένη νὰ δικαιολογήσῃ ὅτε ἀπαίτησις τοιαύτης μορφῆς νὰ ὑπολογίζεται ἐπὶ τῆς βάσεως τοῦ «salvage loss». Η περίπτωσις αὕτη ἔχει ως ἐξής:

«Οταν ἔνα πλοῖον, διακροῦντος τοῦ ταξίδιον τοῦ, καταφύγει, διὰ νὰ σωθεῖ, εἰς ἐνδιαφερομένων, πρὸς ὄφελος τοῦ ἡσφαλισμένου (adjustment), τόσον διεργατικός, δύσον καὶ ἐν τῇ πράξει, δὲν φαίνεται νὰ εντοπισθῇ. Αποσκοπεῖ μόνον νὰ δώσῃ εἰς τὸν προφοροῦ τὸν ἀποζημιώσιν τῶν εἰπίττωσιν μερικῆς ἀπωλείας ἐπ’ ἐμπορεύματαν βλαβέντων τὸν θάλασσαν καὶ ἐπομένως δὲν υπάρχει, εἰμὶ μία μόνον περίπτωσις δυναμένη νὰ δικαιολογήσῃ ὅτε ἀπαίτησις τοιαύτης μορφῆς νὰ ὑπολογίζεται ἐπὶ τῆς βάσεως τοῦ «salvage loss». Η περίπτωσις αὕτη ἔχει ως ἐξής:

Τὸ κεφαλαίδες ἐπομένως σημειεῖ τῆς ὑποθέσεως είνε, ἂν οἱ ἀσφαλισταὶ ἡ ὁ ἡσφαλισμένος πρέπει νὰ πιστωθῶν μὲ τὸ προϊόν τῆς ἐκποίησεως. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν, οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν δύναται νὰ πάρουν τὰ ἐμπορεύματα πολοῦνται, ἐπειδὴ πρὸ τοῦ λιμένος προσιδημού. Μόνον διατὰ τὰ βλαβέντα ἐμπορεύματα πολοῦνται, ἐξ ἀδημότον πάροικον ἀνύπηκης, εἰς τὰ διάμεσον τοῦ τελικοῦ προσιδημού λιμένα, ἀποτελεῖ τοῦτο διατάσσεται ἐπὶ τόπον τὸ βεβλαμένον φορτίον. Εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτὴν ἡ ἀπαίτησις διακανονίζεται ως «salvage loss» καὶ δύναται τὰ ἐξόδα πρότεινε νὰ βαρύνουν τοὺς ἀσφαλιστάς, διότι δὲν δύναται νὰ πάρουν τὰ ὄφελα τῆς ἀπωλείας ἐπ’ ἐμπορεύματαν βλαβέντων τὸν θάλασσαν καὶ πολοῦνται, ὅταν μέρος τοῦ προσιδημού διαφέρει πολλά ποσά, διότι δύναται νὰ πάρουν τὰ ὄφελα τῆς ἀπωλείας ἐπ’ ἐμπορεύματαν βλαβέντων τὸν θάλασσαν καὶ πολοῦνται, ὅταν τὰ ἐμπορεύματα ἐκποιοῦνται εἰς πάν τὸλ μέρος, ἐκτὸς τοῦ λιμένος προσιδημού. Μόνον διατὰ τὰ βλαβέντα ἐμπορεύματα πολοῦνται, ἐξ ἀδημότον πάροικον ἀνύπηκης, εἰς τὰ διάμεσον τοῦ τελικοῦ προσιδημού λιμένα, ἀποτελεῖ τοῦτο διότιν καὶ πλούτον τρόπον διακανονισμού (adjustment).

Τὸ κεφαλαίδες ἐπομένως σημειεῖ τῆς ὑποθέσεως είνε, ἂν οἱ ἀσφαλισταὶ ἡ ὁ ἡσφαλισμένος πρέπει νὰ πιστωθῶν μὲ τὸ προϊόν τῆς ἐκποίησεως. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν, οἱ ἀσφαλισταὶ δὲν δύναται νὰ πάρουν τὰ ἐμπορεύματα πολοῦνται, ἐπειδὴ πρὸ τοῦ λιμένος προσιδημού. Μόνον διατὰ τὰ βλαβέντα ἐμπορεύματα πολοῦνται, ἐξ ἀδημότον πάροικον ἀνύπηκης, εἰς τὰ διάμεσον τοῦ τελικοῦ προσιδημού λιμένα, ἀποτελεῖ τοῦτο διότιν καὶ πλούτον τρόπον διακανονισμού (adjustment).

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ
1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o LTD



AΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

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



Άργεντινή

Η ναυτιλιακή κίνησις τόνων λιμένων της Αργεντινής κατά το 1939

Η ναυτιλιακή κίνησις τόνων λιμένων της Αργεντινής κατά το 1939 περιέλαβε 2619 πλοία, καθαράς χωρητικότητος 9.052.316 τόννων νέτ, και με αύξησην 270 πλοίων και 431.306 τόννων νέτ εναντί τοῦ 1938, διπέρ αύξησης τόνων χωρητικότητος διά τὴν ναυτιλίαν ἔτος ἀπὸ τοῦ 1938 και ἐντεῦθεν. Η Αγγλική σημαία κατείχεν, ως πάντοτε, τὴν πρώτην θέσιν μὲ 686 πλοία, 2.928.134 τόννων νέτ, τὸ ποσοστὸν δύμως συμμετοχῆς της (30.4 ο%) ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς ναυτιλιακῆς κίνησης τῆς Αργεντινῆς ἥτο, ἐν τῇ πραγματικότητι, τὸ κατώτατον σημειωθὲν ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ παρόντος αἰώνος. Τὸ ἐν λόγῳ ποσοστὸν ἐσπειρεύθη τὸ 1938 εἰς 33.71 ο% μὲ ἀνότατον διορισμὸν τοῦ 1911, ὅτε είχε φθάσει εἰς 61 ο%.

Δευτέρᾳ κατὰ σειράν ἦλθεν ἡ Ἑλληνικὴ σημαία μὲ 273 πλοία, 766.496 τόννων νέτ και ποσοστὸν 8.11 ο%, ἰσολούθων δὲ ἡ Ἰταλικὴ μὲ 119 πλοία, 673.644 τ. νέτ και ποσοστὸν 7.12 ο% ο και ἡ Νορδηγικὴ μὲ 197 πλοία, 673.207 τ. νέτ και ποσοστὸν ἐπίσης 7.12 ο%, ἐνῷ ἡ Γερμανικὴ, ἣντις κατείχεν τὸ 1938 τὴν δευτέραν θέσιν, μετέστη τὸ 1939 εἰς τὴν πέμπτην, μὲ 140 πλοία, 672.960 τόννων νέτ και ποσοστὸν 7.12 ο%, ἐναντί ποσοστοῦ 12.25 ο% διὰ τὸ προηγούμενον ἔτος. Η Αμερικανικὴ ναυτιλία ἐσπειρεύθη μὲ 123 πλοία, 624.684 τόννων νέτ και ποσοστὸν 6.61 ο%. Αἱ ὑπόλοιποι σημαῖαι είχον τὴν ἀπόλοιπον συμμετοχήν:

Όλλανδικὴ	162 τ.ν.	542.576	Ίσπανικὴ	33 τ.ν.	115.682
Γαλλικὴ	93 >	390.719	Πορτογαλικὴ	14 >	53.410
Σουηδικὴ	134 >	255.015	Χιλικὴ	18 >	50.362
Παναμᾶ	60 >	247.613	Πολωνικὴ	9 >	32.207
Βελγικὴ	64 >	227.472	Ούγγρικὴ	11 >	27.316
Δανικὴ	110 >	212.289	Έσθονικὴ	7 >	16.892
Ιαπωνικὴ	39 >	199.175	Οὐδουργονάης	9 >	16.275
Βραζιλίας	73 >	190.722	Λεττωνικὴ	6 >	14.488
Φινλανδικὴ	76 >	187.230	Αιγύπτιον	2 >	4.443
Αργεντινῆς	107 >	175.787	Μεξικοῦ	1 >	1.559
Γιουγκοσλαβικὴ	45 >	132.775			

Ήνωμέναι Πολιτεῖαι

Τὰ ὑπὸ ναυπήγησιν πλοῖα

Ο νέος προϊστορισμὸς τῆς «Ανωτάτης Ναυτικῆς Επιτροπῆς» διὰ τὸ οἰκονομικὸν ἔτος τὸ λήγον τὴν 30ήν Ιουνίου 1941, προβλέπει διατάνην 149.486.000 δολλαρίων (37.371.000 λιρῶν), ἐναντί διατάνης διὰ τὴν ζηήσιν Ιουνίου 1939—40 ἐξ 99.499.000 δολλαρίων (25 ἑκατομ. λιρῶν). Τὴν Ιηνίαν Ιανουαρίου ἐ. ἔ. ἐτέλουν ὑπὸ ναυπήγησιν εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας 142 ποντοπόδα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.125.450 τ. γκρός, ἐκ τῶν διοπών τὰ 107 πλοία κατεσκευάζοντο διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ναυτικῆς Επιτροπῆς». Γενικῶς, αἱ ναυπηγικαὶ ἐργασίαι εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας (περιλαμβανομένων τῶν παντὸς τύπου σκαφῶν) ἀνεφέροντο εἰς 238 πλοία, ολικῆς χωρητικότητος 1.167.390 τόννων γκρός, ἐναντί 240 πλοίων, 1.181.795 τ. ἄπινα κατεσκευάζοντο τὴν Ιηνία Δεκεμβρίου π. ἔ. καὶ 149 πλοίων, 583.830 τ. γκρός, ἄπινα κατεσκευάζοντο τὴν Ιηνία Δεκεμβρίου 1939. Συνεπεί τοῦ ὑπῆρχον ναυπηγικοῦ κόστους εἰς τὰς Ήνωμένας Πολιτείας καὶ τοῦ γεγονότος ὃτι ἡ «Ναυτικὴ Επιτροπὴ» διαβιβάζει ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν καὶ νεωτέρας παραγγελίας, καθίσταται φανερόν, ὅτι μὲ τὴν ἔναρξην κατασκευῆς διὰ λογαριασμὸν τῆς Επιτροπῆς 107 πλοίων θὺ ἔξαντληθον δύοσερεδῶν αἱ διὰ τὴν νέαν ζηήσιν προβλεψεῖσιν διατάναι τῶν 149.486.000 δολλαρίων, ίδιᾳ μάλιστα, ἐὰν τημά τοῦ ποσοῦ τούτου ἀγνερωθῇ εἰς ἐπιχορηγήσεις πρὸς κάλυψην τοῦ διαφορικοῦ κόστους εἴκομεταλλεύσεως τῶν Αμερικανικῶν σκαφῶν.

Αἱ διὶ Αγγλίαν μεταφοραὶ βάμβακος

Κατὰ τὴν ἐφημερίδα «Herald Tribune», τῆς Νέας Ύόρκης, τὸ Βρετανικὸν ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἐπέτυχε νὺν διατήψη τοῦ ναῦλους

διὰ τὰς ὑπεροπτίους μεταφορὰς εἰς «λογικὸν ἐπίπεδον», χωρὶς συγχρόνως νὰ αἰσθανθῇ Ἐλλειψη ἐποίου εἰς τοὺς Αμερικανικοὺς λιμένας χωρητικότητος. «Οσα οὐδέτερα πλοία — γράφει ἡ ἐφημερίδη — ἐκλείσθησαν μὲ ναῦλους 42 καὶ 40 σέντς κατὰ κυβικῶν πόδα καὶ ἐναντίον τοῦ Αμερικανικούς λιμένας τοῦ Ατλαντικοῦ καὶ τοῦ Κόλπου, ἀντιμετώπισαν τόσας δυσκολίας διὰ τὴν παραλαβὴν πλήρων φορτίων, ὥστε μερικὰ ἐξ αὐτῶν ἤκυροσαν τὰ ναυλοσύμφωνά των, τὰ δὲ φορτία μετεφέρθησαν παρὰ ἄλλων σκαφῶν μὲ χωματότερους ναῦλους. Λέγεται, ὅτι τὸ Αγγλικὸν ὑπουργεῖον ἀπέρριψε προσφορὰς πρὸς ναῦλους σκαφῶν εἰς τὰ 35 έως 32 σέντς, μὲ τὸ ἐπιχείρημα, ὅτι ἐθεώρει τὰ 30 σέντς ως ἔνα λογικὸν ναῦλον.

Ἐγγόνιθμη ἀφ' ἑτέρου, ἐκ πληροφοριῶν τῶν ναυτικῶν κόπλων τοῦ Τέξας, ὅτι ἡ Αγγλικὴ κυβένδηρος παρεκάλεσε τοὺς εἰσαγωγεῖς βάμβακος ν' ἀπατοῦν, δῆτας αἱ παραστῆτες μεταφέρονται διὲ ἡ Αγγλικῶν πλοίων. Συνεπεί τούτου οἱ Αμερικανοὶ φορτωταὶ φορούντων μήπως ἡ ηθεῖσα παραλαμψίση ἐπηρεάσῃ τὴν κίνησην τοῦ βάμβακος, δεδομένου μάλιστα, ὅτι κατὰ τοὺς τελευταῖους μῆνας ἐδέσπινεν νὰ φορτωθοῦν μεγάλα ποσότητες ἐπὶ ναυλωθέντων οὐδετέρων πλοίων, ἐλλείπει διαθεσίμων Αγγλικῶν. Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ Βρετανικὸν ὑπουργεῖον Ναυτιλίας ἀποστοίης τὴν ἐν Μάτζεστερ «Ἐνοσιον Εἰσαγωγέον βάμβακος» ὅτι ἀπὸ τὸ Φεβρουαρίου μέχρι τοῦ Οκτωβρίου ἐ. θ. ὑπάρχει κατὰ μῆνα διαθέσιμος χωρητικότης εἰς λιμένας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀνά 100.000 δεμάτων βάμβακος, μὲ διατετμημένον ναῦλον ἐπὶ δολ. 1.50 τὰς 100 λίβρας.

Αἱ πωλήσεις πλοίων

Ἐπρόσθιοι τῆς Καναδικῆς κυβερνήσεως βολιδοσκοπήσαντες τὴν «Ανωτάτην Ναυτικὴν Επιτροπὴν» τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν διὰ τὴν ἀγορὰν Αμερικανῶν πλοίων ἔλαβον παρὰ ἀντῆς τὴν πληροφορίαν, ὅτι ἡ ισχύουσα νομοθεσία ἀπαγορεύει τὴν πώλησην πρὸς περιστέρων ἐκμετάλλευσιν παντὸς πλοίου τοῦ παραπλισμένου κυβερνητικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Ἐν τῷ μεταξὺ ὑπεβλήθη εἰς τὴν Γερουσίαν νομοσχέδιον ἀπαγορεύον τὴν πώλησην ἡ μεταβίβασιν Αμερικανῶν σκαφῶν εἰς ξένας σημαῖας ἢ μὴ Αμερικανῶν πολίτης. Τὸ οιηδὲν νομοσχέδιον τροποποιεῖ τὸ ἔναντον ἄρθρον τοῦ «περὶ Εμπορίου Ναυτιλίας» Αμερικανικοῦ νόμου τοῦ 1936 καὶ καθιστᾷ παρόντον τὴν πώλησιν, ὑποθήκευσιν, ἐγκαταλείψιν, ναῦλωσιν, παραδοσιὶς ἢ καθ' οἰονδήποτε τρόπον μεταβίβασιν εἰς μὴ μή Αμερικανῶν πολίτην, ἐν δῆλῳ ἢ ἐμέροι, παντὸς Αμερικανικοῦ πλοίου. Τὸ αὐτὸν νομοσχέδιον ἀπαγορεύει ἐπίσης καὶ πάσαν σύμβασιν ἀποσκοπούσαν εἰς τὰ ἀνωτέρω, δῆταις δὲ ἐπὶ λέξει τὰ ἀκόλουθα: «Πᾶν πλοίον ἢ ποσοτὸν τοῦ ποσοτόν τοῦ αὐτοῦ, ναῦλωσιν, ἐγκαταλείψειν, πωληθέν, μεταβιβασθέν ἢ υποθηκευθέν εἰς μὴ Αμερικανὸν πολίτην ἢ τεθὲν ἐπὶ ξένην σημαίαν ἢ ζητησιμοτερθέν κατὰ παρέβασιν οἰστηπότε έχ τὸν διατάξεων τοῦ παρόντος νόμου, θὰ κατάσχεται ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου. Οἱ παραβάται διατάξεως τίνος θὰ υπόσεινται εἰς πρόστιμον μέχρι 5000 δολλαρίων καὶ εἰς φιλάκισιν μέχρι πέντε ἑτῶν ἢ καὶ εἰς ἀμφοτέρας τὰς ποινὰς ταύτας. Οἱ ἐφοπλιστοί καὶ λέποι τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐπαχρίνον τὸ ἀνωτέρῳ νομοσχέδιον τούτοντες, ὅτι ἡ ἐπιρήψης καὶ ἐφαρμογὴ τοῦ ὑπόδιη τῶν ιδιώτας ἐφοπλισταὶς νὰ πωλήσουν εἰς ξημέλις τιμὰς τὰ πεπλαισιωμένα σκάφη τῶν καὶ ἡ ἀντιταστήσουν αὐτὰ ἐν καιρῷ διὰ καινοργόν.

Αἱ κρατικαὶ μεταφοραὶ

Ἡ διοίκησις τοῦ Ιταλικοῦ «Μονοπώλιον Γαιανθράκων» ἀπεγάπασε νὰ αἴξῃση ἀπὸ 6/9 εἰς 7/4 τὸν πληρωνόμενον εἰς Ιταλικὴν σκάψη ναῦλον διὰ τὴν μεταφορὰν γαιανθράκων φορτίων ἀπὸ λιμένας τῆς Βαρείου Θαλάσσης εἰς τὴν Ιταλίαν. Διεζώγονται ἀφ' ἑτέρου συνεννοήσεις μεταξὺ τοῦ ὑπουργεῖον Συγκοινωνίας καὶ τῶν Ιταλῶν ἰδιοτάτων δεξαμενοπώλεων διὰ τὸν καπαρτούσιν «σχεδίου ἀνωτάτων ναῦλων», οἵτινες θὰ κατατέλεσσον μεγαλύτερα περιθώρια, πρὸς ἀντιμετώπισην τῶν σημειευόντων ηγεμονίας.

Liverpool

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo — of All Kinds—

TUG OWNERS
BIRKENHEAD

C. K. HANSEN
COPENHAGEN

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

Teleg. Addr.: HANSEN

Αναφορικώς μὲ τὴν ἀνωτέρῳ ἀπόφασιν αὐξήσεως τῶν ναύλων γαιανθράκων, οἱ Ἰταλοὶ πλοιοκτῆται διετύπωσαν παράπονα διὰ τὰς μαχαρίας καυστεροφόρης τῶν σκαφῶν τῶν εἰς τὸν λιμένας ἀνφορτώσεως καὶ διὰ τὸ γεγονός, διὰ συγνά τὰ πλοιά των ἀποστέλλονται εἰς λιμένας μικρούς, ἔνθα, ἐλλείψει τεχνικῶν μέσων, αἱ φροτοεκφορτώσεις συντοῦν σοβαράς δυσχερείας. Αἱ περιπτώσεις αὗται — ὑποτιμήσουν οἱ Ἰταλοὶ πλοιοκτῆται — πρέπει νὰ τύχουν τῆς κινθερνητικῆς προσοχῆς, καθόσον ὑπὸ τὰς σημερινάς περιστάσεις τῶν ἐντατικῶν μεταφορῶν δὲν ὑπάρχει κανὸν διαθέσιμος χρόνος οὐδὲ διὰ τὰς παραμικρὰς ἐπισκευές. Τονίζεται ἀκόμη, διὰ οἱ Ἰταλοὶ ἐφοπλισταὶ τῶν «τράππες» μὴ διαθέτοντες τὰ ἀπατούμενα σημαντικά κεφάλαια διὰ τὴν ἐν καιρῷ ἀνάνεωσιν τῶν πλιωτῶν ἀπό τὸν ὑλικὸν, ἐνδέχεται νὲ εὑρεθοῦν εἰς τὸ τέλος τοῦ πολέμου ἐν ἀδυναμίᾳ ν' ἀντιπεπισύνην τῶν μέλοντα, ἀσφαλῶς, ν' ἀνταυτοῦ συναγωνισμὸν τῶν ξένων πλοίων. Αναφέρεται σχετικῶς, διὰ οἱ ναυτικοὶ κύριοι τῆς Ἰταλίας παραπολούσθων μὲ ἀμείωτον ἐνδιαφέρον τὰς ἐκάστοτε προσδόκους τῆς Ἑλληνικῆς καὶ τῆς Γιουγκοσλαβίκης ναυτιλίας.

Τὸ διαμετακομιστικὸν ἐμπόριον

Τὸ «Λόνδον Τριεστίνον» καθιέρωσεν ἔπιπτωσιν 10 οδοῦ ἐπὶ τοῦ ισχύοντος ναυλολογίου τον, προκειμένου διὰ τὴν μεταφορὰν Ἐλβετικὸν ἐμπορευμάτων εἰς Λέντστραλιάν, μὲ φρότωσιν ἐν Γένοβας. Η ἀπόφασις αὕτη εἶνε ἀπόφρων παρομοίως ἐκπτώσεως, τὴν ὁποίαν ἐφέρμοσαν ὑπὲρ τοῦ Ἐλβετικοῦ ἐμπορίου αἱ Ὀλλανδικαὶ γραμμαὶ διὰ τὰς μεταφορὰς ἐμποριμάτων ἀπὸ τὰς Ὀλλανδικὰς Ἀνατολικὰς Ἰνδίας εἰς τὴν Ἐλβετίαν, μέσῳ Γένοβας. Ἀναφέρεται σχετικῶς διὰ καὶ ὁ «Ἀντόνιος λιμενικὸς Ὀργανισμὸς» τῆς Γένοβας, προσθῇ εἰς αἰσθητὰς διευκόλυνσις τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τῆς Ἐλβετίας, ἐνῷ ἐπειδή τὴν ἡδονὴν συμφορίαν μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Ἐλβετίας, διὰ τὴν τίθεται ἐν ἰσχὺι μειωμένον τιμολόγιον σιδηροδρομικῶν κομιτάτων, τείνον νὰ εὐνοϊσῃ τὴν προσέλκυσιν εἰς τὴν Γένοβαν ἐνὸς τημάτως τοῦ Βελγικοῦ καὶ Ὀλλανδικοῦ ἐμπορίου πρὸς τὴν Ἐγγὺς Ἀνατολήν καὶ τὰς πέραν τοῦ Σουνές κατευθύνσεις.

Αἱ Οὐγγρικαὶ μεταφοραὶ

Πληροφορία ἐκ Βουδαπέστης ἀναφέρον, διὰ αἱ δυσχέρεια περὶ τὴν ἔξενθροσιν χωρητικότητος διὰ τὴν ὅμαλην ἔξυπηρητήσιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἔξωτεροῦ ἐμπορίου τῆς Οὐγγαρίας ἥγανον τὴν Οὐγγρικὴν κινθερνητήσιν εἰς τὴν ἀπόφρων τῆς δημιουργίας ἐμπορικοῦ στόλου ἀνοικτῆς θαλάσσης, διὰ τὰς ἄγορᾶς φροτηγῶν πλοίων σενολοκῆς χωρητικότητος 50 ἕως 60 γιλιάδων τόννων γκρέζ. Εἰς τὴν κινθερνητήσιν αὐτὴν ἀπόφασιν ἐπέδρασεν ἐπίσης καὶ ἡ ἀνάγκη τῆς ἀπασχολήσεως πεντακοσίων Οὐγγρων ναυτιλομένων, οἵτινες παραμένουν ἀνενέργειας καὶ συντηροῦνται ἀπὸ τὰ ἐπόδηματα τοῦ κρατικοῦ «Ταμείου ἀνεργίας».

Παραλλήλως πρὸς τὴν ἀνωτέρῳ πληροφορίαν, ἀνηγγέλθη πρὸς ἡμέραν, διὰ οἱ Ἰταλικὴ κινθερνητής, ἀποδεχθεῖσα σχετικὴν ἐκ Βουδαπέστης παράσκην, ἀπεφάσισε νὰ διαθέσῃ χρόνον 500.000 τόννων πρὸς διευκόλυνσιν τῆς μέσῳ Τεργέστης Οὐγγρικῆς ἐμπορικῆς κινήσεως κατὰ τὸ τρέχον ἔτος.

Ἐγγόνθη ἀφ' ἔτερον, διὰ μία Οὐγγρικὴ ἀποστολὴ ἐνίσκεται ἡδονὴ εἰς Λονδίνον, ὅποι καὶ διαπραγματεύεται τὴν παροχὴν ἀδείας διὰ τὴν μεταφορὰν ὑπὸ τὴν Οὐγγρικὴν σημάνων Γερμανικῶν τινῶν πλοίων ἐκ τῶν καταφυγόντων εἰς τοὺς Νοτιοαμερικανικοὺς λιμένας. Τὴν εἰδήσην ταύτην ἀνέγραψεν Ὁλλανδικὴ ἐφημερίς, μὲ τὴν προσθήσην, διὰ η Ἀγγλικὴ κινθερνητής ἀπόδειπε μετ' ἐμενείας εἰς τὴν Οὐγγρικὴν αἴσθησιν, ἀλλὰ διστάξει νὰ τὴν ἀποδεχθῇ, φοβούμενη μήπως δημιουργήσῃ προηγούμενον, βάσει τοῦ ὅποιον θὰ δυνηθῇ ἐμμεσώς η Γερμανία, ὑπὸ τὴν σχέτην οὐδετέρων σημάνων, νὰ κινηθῇ τὰ ἡδονὴ ἀπακτοῦντα ἐκστατικῶν σάφει τῆς. Διὰ τὸν λόγον ἀπὸν ἀργίδως αἱ Βρετανικαὶ ἀρχαὶ ἀνεκοίνωσαν τελευταῖς, διὰ αἵτησις τινὲς πρὸς μεταβίβασιν εἰς οὐδετέρας ναυτιλίας σκαφῶν ἀντρόπων εἰς ἐμπολέμους ναυτιλίας θὰ ἔχεται πετόντο μετά δραστηριότητος εἰς τὴν ἐπέλεσιν τῶν εἰς κείρας τῶν Ἰταλικῶν παραγγελιῶν.

Ἐξ ἀλλοῦ η «Κρατικὴ Διεύθυνσις Θαλασσῶν Μεταφορῶν» προήλθεν εἰς σύντονα μέτρα πρὸς θεραπείαν τῆς παρατηρούμένης ἐλλείψεως τοννά. Οβτως, η «Τυρρένιας παροχήγειλεν ἡδονὴ ἐνδεκα δηξελόπλοια τῶν 4200 τόννων ἔχαστον καὶ ταχύτητος 15½ μιλίων, τῶν ὅποιον η ναυτιλήγησις θὰ προτιμήσῃ. Τὰ σκάφη ταῦτα προορίζονται διὰ τὰς

γραμμὰς πρὸς τὴν Β. Δ. Εὐρώπην, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν, διὰ κατὰ τὸν ζόρον τῆς εἰσόδου τῶν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν θὰ ἔχῃ ἀποκατασταθῆ ἡ Εὐρωπαϊκὴ εἰσήγην. Εἳνται ἀντιθέτως περιπτώσεις θὰ διατεθοῦν εἰς τὰς γραμμὰς πρὸς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Ἀπο Ανατολήν. Η ίδια ἵτανία προτίθεται νὰ παραγγείλῃ εἰς τὰ ναυτιγεία τῆς Νεατόλεως καὶ ἐπερα τὸν ἔνος 8 δηξελοζίνητα φροτηγά γραμμῆς, χωρητικότητος 2400 τ. d. w. ἔκαστον.

Αναφέρεται ἀλόμη, διὰ ἀνεβλήθη ἡ ναυτήγησις ὁρισμένων ταγματοφόρων σκαφῶν, διὰ νὰ προτιμηθῇ ἡ συμπλήρωσις ἀριθμοῦ τινος φροτηγῶν τοῦ Οίκου Garibaldi, εὐρισκομένου ἡδονὴ εἰς τὰς ἐσχάρας. Σημειώτεον, διὰ αἱ δυσχέρεια ἐπιταγήσεως τοῦ ναυτηρικοῦ θωμοῦ ὀφειλοῦται καὶ εἰς τὴν Ἐλλειψην ὁρισμένων ἀπαραίτητων πρώτων τὸν ὑλικὸν. Εἰς τὴν διευκόλυνσιν τῶν ἐν λόγῳ προμηθεύοντων ἀναμένεται ν' ἀσκήσουν σημαντικὴν ἐπίδρασιν αἱ συμβάσεις ἀνταλλαγῶν, τὰς ὁποίας διαπραγματεύεται ἡδονὴ νὰ συνάψῃ μὲ διαφόρους χώρας η Ἰταλικὴ κινθερνητήσι.

Συνεργασία μὲ τὴν Ἀμερικανικὴν γραμμὴν

Κατόπιν τοῦ καθορισμοῦ ὑπὸ τῶν «United States Lines» τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας, διὰ τέρματος τῆς τακτικῆς αὐτῶν πρὸς τὴν Εὐρώπην γραμμῆς, ήτις ἔξυπηρητεῖται διὰ τῶν ὑπεροχεανίων «Manhattan» καὶ «Washington», η Ἰταλία, ἐπιτιμοῦσαν ν' ἀποφύγῃ τὸν συναγωνισμὸν πρὸς τὴν Ἀμερικανικὴν ταύτην ὑπεροχειῶν, ἐπειπολούμενην ἐλαφρῶς τὰς ἡμερομάτινας τῶν ἔξι Ἰταλίας διὰ Νέαν Υόρκην δρομολογίων της. Κατὰ τὴν διάφορειαν ἔξι ἄλλον γενύματος, παρατεθέντος ἐπὶ τοῦ «Manhattan» πρὸς τὴν πατέντην τῆς Γένοβας, ὡμαλησεν ὁ γενικὸς διευθυντής τῆς «Γένοβας» Aroldo Palanca ἐπιφρότησε τὴν ἀπόφασιν τῶν «United States Lines», διὰ τὸν ἔλειψην τῆς Γένοβας ὡς τελικὸν λιμένα διὰ τὴν ταχείαν μεταξὺ τῆς Γένοβας καὶ της Αμερικῆς γραμμῆς των. Εἰς τὸν Ἰταλικούς ναυτικοὺς κύριους, ὁ λόγος τοῦ π. z. Palanca ἀφ' ἔνος καὶ ἡ τροποποίησης ἀφ' ἔτερον τῶν δρομολογίων, θεωροῦνται ὡς ἀπαρχὴ μᾶς τάσεως πρὸς συνεργασίαν μετά τῆς Ἀμερικῆς ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐπέδου.

Μεγ. Βρεταννία

Αἱ ἀσφαλίσεις τῶν πλοίων

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας εἰχομεν ἀναγράψει δι' ὀλίγον τὴν ἀποφασισθεῖσαν αἴσθησιν τῶν ἀσφαλίστρων διὰ τοὺς συνήθεις κινδύνους ἐπὶ σκαφῶν, εἰς ὅλα τὰ βορειοὺς τοῦ Φινιστέρου ταξίδια. Η νέα συμφωνία ἐτέθη ἡδονὴ ἐν Ισραήλ, ἡ δὲ κυριωτέρου τροποποίησί της ἔγκειται εἰς τὴν αἴσθησιν ἀπὸ 10 εἰς 25 οδοῦ τοῦ προσθέτον ἀσφαλίστρου, τοῦ ἐμποριούσθεντος ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου π. ἔ. ἐπὶ τὸν ἀνανεούμενον συμβολαίον. Τὸ πρόσθετον ἀσφαλίστρου 10 οδοῦ, ὅπερ καθιερώθη τὸν παρελθόντα Σεπτεμβρίου δὲν ἀπετέλει μέτρον ἀπορεδούμενον ἐπὶ τῆς πολεμικῆς περιπλοκῆς, καθόσον η ἐφαρμογὴ τοῦ εἰλέτου πρὸς καιρὸν ἀποφασιθῆ καὶ ἡ ἀναγγελία του θὰ ἔγινετο ἐνωπίτερον, ἀν' η γενικὴ προσοχὴ δὲν εἰχε στραγῆ πρὸς τὸν ἀνήσυχο πολιτικὸν δρίζοντα τῆς Εὐρώπης.

Οπως τὸ πρόσθετον ἀσφαλίστρου 10 οδοῦ, οὗτος καὶ τὸ 25 οδοῦ προστίθεται εἰς τὰ ἀσφαλίστρα τῶν ἀνανεούμενων συμβολαίων, ἀφοῦ προηγούμενος ἐφαρμόζεται η αἴσθησις τῆς προσθέτου κιλίμακος τῆς τρεχούσης συμφωνίας, ὅποια ἐπὶ τὸν σημειόν αὐτοῦ παραμένει ἀνάλοιποτος. Διατηρεῖται τοινοτόροπος τὸ βασικὸν ἀσφαλτηριστικὸν τῆς συμφωνίας, ὅπερ συνίσταται, εἰς τὸ τὰ ἀσφαλίστρα διὰ καθορίζονται ἀναλόγως τῶν κατὰ τὸ παρελθόντον ἀποτελεσμάτων ἐκάστου καταπτομένων κινδύνων. Οὕτως, οἱ κίνδυνοι, οἵτινες ἀπέφερον τὰ χειρότερα ἀποτελεσμάτα — καὶ συνεπῶς ὑπέκειτο εἰς τὴν καταβολὴν τῆς κατ'

Τὰ Ἀγγλικὰ υφαλοχρώματα

“CAMREX,,

Χρησιμοποιούνται ἡδονὴ ἐκτὸς ἀλλων Εδυνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων τὴν συνεχή αὔξησιν πελατείας.

Δι' ὅλα γενικῶς τὰ Tanks & Bilges μεταχειρίσθητε τὰ πελατείαν

“CAMREX,, NON-OXIDIZING-PAINT

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

ΧΡΩΜΑΤΑ καὶ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αποθήκαια χρωμάτων εἰς τοὺς κυριωτέρους ἐν τῷ έξωτερικῷ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

‘Αντιπρόσωπος Γ.Δ.ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF

Ιδιαιτέρα δινοσις: 208, Cathedral Rd.-CARDIFF
Τηλματα: "CAMREX,, -Cardiff n Sunderland

VINKE & CO

Agents for Regular Lines
Shipowners — Shipbrokers

ROTTERDAM
Teleg. Address : VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

νότατον δριον αὐξήσεως τῆς προοδευτικῆς κλίμακος — θὰ πληρώνονται τελικῶς μάιν αὐξήσουν μεγαλύτεραν, ἐν ἀναλογίᾳ, ἔκεινης, ἡς πληρόνεται διὰ κινδύνους, οἵτινες ἡ διέφυγον τῆς «προοδευτικῆς κλίμακος» ἡ ἐχαρακτηρίσθησαν ὡς ὑποκείμενοι εἰς μίαν ἐκ τῶν κατωτέρων διαβαθμίσεων τῆς αὐξήσεως.

Ἡ νέα ὅμως συμφωνία ἐμφανίζει χαρακτηριστικὴν βελτίωσιν ἐνὸς ἐκ τῶν ἀστηροτέρων δριον, ἐφαρμόζεται δηλαδὴ καὶ ὀλοκληρίαν ἐπὶ ἔκεινων μόνον τῶν ἀνανέωσιν, εἰς τὰς ὥρας ἐπάρχει αὐξήσης τῆς ησφαλισμένης ἀξίας 30 ο.ο) ἡ καὶ ὀλιγότερον. Ἐὰν κατὰ τὴν ἀνανέωσιν ἡ ησφαλισμένη ἀξία ἐνὸς κινδύνου αὐξᾶνται κατὰ ποσοστὸν μεγαλύτερον τοῦ 30 ο.ο), τὸ ἀσφάλιστρον θὰ ὑπολογίζεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ δι' ἄπαντας τὸν κινδύνον (all risks) ἀκεραιοῖς ἀσφάλιστροῖς ἐπὶ τῆς παλαιᾶς ἀξίας, πλέον 30 ο.ο). Τὸ ὑπερβάλλον τοῦ ποσοῦ τούτου τιμῆμα θὰ πικολογήται μὲ ἀσφάλιστρον *all risks*, δύον ἀφορᾶ μόνον τὸ ἥμισυ καὶ μὲ ἀσφάλιστρον *total loss only* διὰ τὸ ἔτερον ἥμισυ.

Ἄργον ζῷαι, ἂν εἰς κίνδυνος ἐκπέντει καὶ ἡ τρέχουσα ἡσφαλισμένη ἀξία είνει 1000 λιραί, τὸ ἀσφάλιστρον «ἄπαντων τῶν κινδύνων» θὰ είνει λ. στ. 5 ο.ο καὶ τὸ τῆς «ἀλικῆς ἀπολείας μόνον» λ. στ. 1 ο.ο). «Ἀν ἐποδέσουμεν, διὰ τὴν ἀνανέωσιν θὰ γίνη ἐπὶ ησφαλισμένης ἀξίας 1600 λιρῶν καὶ διὰ δὲν ἐπάρχει αὐξήσης ἐκ τῆς «προοδευτικῆς κλίμακος», τὸ ἀσφάλιστρον ἀνανέωσιν θὰ ὑπολογίζεται, κατὰ τὴν νέαν συμφωνίαν, ὡς ἔξις:

Λ. στ. 1300 πρὸς λ. στ. 5 ο.ο (παλαιᾶς ἀξίας ηδησμένης κατὰ 30 ο.ο), ητοι λ. στ. 65.0.0. Τὸ ἥμισυ τοῦ ὑπερβάλλοντος τοῦ 30 ο.ο), ητοι λ. στ. 150 πρὸς λ. στ. 5 ο.ο) ητοι λ. στ. 7.10.0. Καὶ τὸ ἔτερον ἥμισυ τοῦ ὑπερβάλλοντος ητοι λ. στ. 150 πρὸς 1 ο.ο) (μὲ ἀσφάλιστρον «ἀλικῆς ἀπολείας μόνον»), ητοι λ. στ. 1.10.0. «Ἐζομεν οὖτως ἔνα σύνολον 74 λιρῶν, ἀπινες ἀποτελοῦν τὸ βασικὸν ἀσφάλιστρον, ἐπὶ τοῦ διοποῦ δέον νῦν ἐφαρμοσθῆ τὸ νέον ἔξ 25 ο.ο) (πρόσθετον τοιποτοῦ). Φθάνομεν οὖτως εἰς ἔνα τελικὸν μικτὸν ἀσφάλιστρον ἐκ λ. στ. 92.10.0, ὅπερ ἐπὶ ησφαλισμένης ἀξίας 1600 λιρῶν ἀντιστοιχεῖ πρὸς λ. στ. 5.15.8 ο.ο). «Ἐὰν δύος τὸ ἔξ 25 ο.ο) πρόσθετον ἀσφάλιστρον είχεν ἐφαρμοσθῆ μὲ ἀκέραιον τὸ ἀσφάλιστρον «ἄπαντων τῶν κινδύνων» δι' ὀλόκληρον τὴν αὐξήσην τῆς ἀξίας, ὅπως ἐγίνετο μὲ τὴν προηγουμένην ἐν 10 ο.ο) αὐξήσην, τότε τὸ ἀσφάλιστρον διὰ τὴν ἀνανέωσιν, ἀντὶ 5.15.8 ο.ο) λιρῶν, θὰ ἦτο λ. στ. 6.5.0 τοῖς ο.ο).

Τὸ τὰς σημερινὰς περιστάσεις τῶν ταχέως αὐξανομένων ἀξιῶν ἡ βελτίωσις αὕτη θὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς ἀρχετές περιπτώσεις. Οἱ ἀσφαλιστοὶ ηδησον μὲν τὸ πρόσθετον ἀσφάλιστρον ἀπό 10 εἰς 25 ο.ο), ἐν τῇ οὖσῃ δύος τὸ ποσοστὸν τῆς αὐξήσεως ἐπὶ τῶν ἀσφάλιστρων, ἀτίνα θὰ κατεβάλλοντο ἐπὶ τῇ βάσει τῆς παλαιᾶς συμφωνίας, εἰνε εἰς τὴν πραγματικότητα 13) ἐπὶ τῶν 100 λιρῶν.

Ἡ Ἑλλειφίς ἐπαρκῶν πληρωμάτων

Εἰς πρόσφατον συνεδρίασιν τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων ὁ βουλευτής κ. Shiwell ἐπιφρότερος τὸν ὑπουργὸν τῆς Ναυτιλίας, ἀν παραπόρητα ἔλειψες ἀξιοματικὸν τοῦ E. N. καὶ κατωτέρων πληρωμάτων εἰς τοὺς διαφόρους Ἀγγλικοὺς λιμένας, προσάλοντας καθυστερήσεις εἰς τοὺς ἀπόλοις τῶν πλοίων καὶ διὰ ποιῶν μέτρων προετίθετο ν' ἀντιτεταπίσῃ ἡ κυβερνητικὴς τὴν τοιαύτην ἔλλειψιν. Οἱ ίδιοι βουλευτὴς ἐξήγησεν νῦν πληροφορηθῆ, ἀν ἐσμειωθήσαν καὶ καθυστερήσεις περὶ τὴν φροτοεκφόρτωσιν εἰς Ἀγγλικοὺς λιμένας, καθὼς καὶ πόσα Ἀγγλικά σκάφη ὑπέστησαν καθυστερήσεις μᾶς μέχρις ἔξ ἔβδομάδων κατὰ τὸν μῆνα Δεκέμβριον καὶ Ιανουαρίου.

Ο σέρ Τζών Τζέλμουρ δὲν ἀπήντησε δι' ἀφιμόν, παρέσχεν δύος τὴν πληροφορίαν, διὰ τὴν ἐσμειωθήσαν καὶ καθυστερήσεις περὶ τὴν φροτοεκφόρτωσιν εἰς Ἀγγλικούς λιμένας, καθὼς καὶ πόσα Ἀγγλικά σκάφη ὑπέστησαν καθυστερήσεις τοῦ Νέου Ετούς. Διεβεβαίωσεν ἔξ ἄλλον, διὰ τὸν μῆνα Σεπτεμβρίου, διὰ τὸν πρόσφατον πρόβλημα κορίζοντας παραπολονθήσεως.

Ο ἐπερωτήσας βουλευτής ἐπέμεινε νῦν πληροφορηθῆ περὶ τῶν κυβερνητικῶν μέτρων πρὸς ἔξεντες ἐπαρκῶν πληρωμάτων καὶ ὑπέδειξεν, διὰ τὸν ἐν καῷ φροτοεκφόρτωσιν εἰς ὕδιμένους λιμένας καὶ διασχέρεια περὶ τὴν ἐπάνδρωσιν, κατὰ τὴν περίοδον, ίδια, τὸν ἐπότων τὸν Χριστογέννουν καὶ τοῦ Νέου Ετούς. Διεβεβαίωσεν ἔξ ἄλλον, διὰ τὸν μῆνα Δεκέμβριον καὶ τοῦ προσεπικούν, διὰ τὸν μῆνα Ιανουαρίου, ἔξ οὐ πλοδεικνύεται ἡ κυβερνητικὴ πρόνοια καὶ τὸ ἔξ αὐτῆς ικανοποιητικὸν ἀποτέλεσμα δι' ἀμφότερον τὰ μέρη.

ΕΙΣ ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ: Μήπως ὁ κ. ὑπουργός, διὰ νῦν προαγάγῃ τὸν λόγον ζητημάτου, προέβη εἰς διάβρωτα τὸ πρόστιμον τῶν Νέων Γῆν, ἵνα ἔξαρξισθω ἀν ὑπάρχουν ἔξει πολλοὶ ἀνέρεις ναυτικοί, δυνάμενοι νῦν μεταφεύδοντες εἰς Ἀγγλίαν καὶ ἀναλαμβάνουν ὑπέροχειαν ἐπὶ τῶν πλοίων;

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ: Μάλιστα, κύριε.

Συντονισμένη ναυτιλιακὴ προσπάθεια

Ἡ ἀπὸ 1ης Φεβρουαρίου ἀρχασμένη ἐπίταξις ὅλων τῶν ποντοπλο-

ούντων σκαφῶν τῶν νηολογημένων εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ εἰς τὰς Ἀγγλικὰς Κτήσεις ἀπετέλεσε τὸ ἀντικείμενον μᾶς συνεντεῦσεος τοῦ ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας σέρ Τζών Τζέλμουρ πρὸς τὸν Λονδίνειον τύπον. Δικαιολογὸν τὸ κυβερνητικὸν τοῦτο μέτρον ὁ Ἀγγλος ὑπουργὸς ἔτοντος σεν, διὰ παροστοτε νῦν ἔξαρσαλίῃ πλήρη ἐνότητα ἐλέγχου καὶ ἐναρμόνισεως τῶν συμφεύγοντων, εἰς τρόπον ὃστε νῦν χρησιμοποιηθῶν τὰ ἐδινεῖν πλοία ἀποδοτικότερον καὶ οἰκονομικότερον. «Ο πόλεμος, εἴτε ὁ σέρ Τζέλμουρ, προκαλεῖ παντὸς εἰδῶν μεταβολὰς καὶ ἡ ἐλευθερία τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας κατ' ἀνάγκην περιορίζεται. Εμεθα, ἐν τούτοις πολλὰ τυχόδιοι, διότι τυχάνουμεν τῆς βοηθείας τῶν ἐμπειρίῶν πλοίων καὶ πληρωμάτων μας, οἵτινες ἀντιτροπούνται εἰς τὴν Συμβολετικήν παρα τῷ τῆς Ναυτιλίας Ἐπιτροπῇ.

Ἐν συνέχειᾳ ὁ Ἀγγλος ὑπουργὸς παρετίθησε, διὰ τὸ γενικὸν σύστημα τοῦ μέτρου τῶν ἐπίταξεων είνει τὸ ἰδιον πρὸς τὸ ἐφαρμοσθὲν τμηματικῶς κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον. Ἡδη, προσέθηκε, πρὶν ὅ παρελθῃ ἔνα ἔξαρσην ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου, ἡχθήσειν εἰς τὴν ἔκαλην διάθεσιν μᾶς ἐκ πολιτικῶν ὑπαλλήλων ὑπηρεσίας. Λέν είνει τοῦτο ἀληθές. Τὰ πλοῖα δὲν παραμένουν δεσμώις εἰς τὸν πλοιοκτήτας τοὺς, ἀλλ' οὔτε ἀντιτίθενται εἰς τὴν διαχείρισιν τοῦ ὑπουργείου. Κάθε πλοῖον παραλαμβάνεται ὡς μία τρέχουσα ἐπιχείρησις καὶ οἱ πλοιοκτήται τοῦ ἔξαρσονθῶν νῦν τὸ διειθύνουν, ὡς ἔναν παρέμενεν εἰς τὴν ἀποκλειστικὴν τῶν ἔργων. Τὸ ὑπουργείον, ὅσακις παραστῇ ἀνάγκη, θὰ διαβιβάσῃ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὰς διαταγάς του, διότι τὰ σκάφη των μεταφέρουν ὕδιμένα φροτία καὶ διότι πλούσιον τὸν πλούσιον τῶν ἀκολουθῶν ὕδημάνες πορειας. Ἄλλα καὶ εἰς τὰ ζητήματα αὐτὰ πεκειμένοι ἐφοπλισταὶ θὰ κατεύθυνον κάθιτού τοῦ προγραμμήν εἰνει τοῦ ἔργου. Επαγκατεῖται τὸν ἔργον της Γαλλίας, ἐνῷ κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον τῆς Γαλλίας, ἐνῷ καὶ τὸν πλοιοκτήτη της Ζητημάτων της Ναυτιλίας, ἐνῷ καὶ τὸν Γάλλος ὑπουργὸς τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐπεοκέφθη πρὸς τὸν τημένον τὴν ἔργον.

Ἐξακολούθων ὁ σέρ Τζών Τζέλμουρ ἐπανέλαβεν, διὰ τὸ Ἀγγλία καὶ τὴν Γαλλία δὲν συναγονίζονται εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς ναυτιλίας, οὔτε καὶ προβαίνοντας χωριστά εἰς ναυλώσεις. Ἐκάστη τὸν ὅντων τηρεῖται ἐνήμερον τῶν πρόσχεων τῆς ἄλλης, τῆς δὲ στενῆς ταῦτης συνεργασίας μετεχούν καὶ αἱ Κτήσεις. «Μετὰ τὸν Γάλλον συναδέλφον μονον — παρετίθησεν ὁ Ἀγγλος ὑπουργός — μελετῶμεν καὶ συνδιάζουμεν τὰ κοντά συμφέροντα, ἐνῷ καὶ μετὰ τὸν ὑπουργὸν τῶν Κτήσεων, διανοῦσι συνεκεντρώθησαν εἰς τὸ Λονδίνον, συνεζητήσαμεν καὶ ἐργαζόμενοι μὲ τὰς ναυτιλίας ζητήματα.

Εἰς ἐρώτησιν ἐπὶ ποιῶν προτίθεται τὸ ὑπουργείον νὰ ἐνεργῇ τὰς ἔταπέτες, ὁ σέρ Τζέλμουρ ἀπήντησε δι' ἔξις: «Εἰριστόμεθα εἰς τὸ στάδιον τῶν διαπραγματεύσεων μετὰ τὸν ὑπουργό της κυβερνητικῆς βιομηχανίας. Πάντως, η βάσις θὰ είνει τὸ σύστημα τῆς «χρονικῆς ναυλώσεως» (τάμιος τοφετος). Καὶ προσέθηκεν: «Ἄν καὶ δὲν δύναται κανεὶς νὰ προΐση ποιὰ μέτρα διὰ ἐλαυνόντων τὸν τῆς ναυτιλίας μετὰ τὸν λόγον ἀπὸ τὰς ἔπιτάξεις — δηλαδὴ μετὰ τὸ πέρας τοῦ πολέμου — ἐν τούτοις καθίσταται ἀντιληπτὴ ἡ ἀνάγκη, διότι τὸ Μεγάλη Βρετανία διατηρεῖ πάντοτε μίαν ισχυρὰν ναυτιλίαν, τόσον ἀπαραίτητον διὰ τὰ ἐμποριομηχανικὰ συμφέροντα τῆς χώρας, δον καὶ διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς έθνους ἀμάρτης τῆς χώρας. Θὰ ἐλευθύνημεν πολὺ — ἐπιφανῶν ὁ σέρ Τζέλμουρ — ἀν ἔνας μελλοντικὸς πόλεμος ἐνθύσει τὴν Ἀγγλίαν μὲ διλητότερα σκάφη εἰπεῖν, ἀτίνα κατεῖχε τὸν Σεπτέμβριον π. ζητος.

Αἱ ἐπισκευαὶ καὶ ναῦπηγήσεις πλοίων

Ο Ἀγγλος πρωθυπουργὸς κ. Τσάμπερλεϊ πέπληρησε τὴν Βούλη τῶν Κοινοτήτων κατὰ τὴν συνεδρίασιν τῆς 31ης Ιανουαρίου περὶ τῆς κυβερνητικῆς ἀποφάσεως ὥστε τὸ Ναυαρχεῖον θέση ἐφεξῆς ὑπὸ τὸν ἐλέγχον τοῦ τὰς ναυπηγήσεις καὶ τὰς συντονισμένης πλοίων ἐν Ἀγγλίᾳ. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ιδρύθη ἴδιαίτερον παρὰ τῷ

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

D. J. PAPADIMITRIOU

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

PORT-SAID

Steamship Agents

Brokers for Chartering

SUEZ

Telegr.: DIORYX

Telephone: 2174

Forwarding Agents

Ναυαρχείο τμῆμα, οντινος ή ἀνωτέρα ἐποπτεία ἀντεῖθη εἰς τὸν σίρ James Lithgow καὶ η διεύθυνσις εἰς τὸν σίρ Amos Ayre. Ἀπαντῶν εἰς σχετικήν ἐπερώτησιν τοῦ ἀρχηγοῦ τῆς ἀντιπολετεύσεως κ. "Ἄτλαντ ο. Σ. Τόμπερλιν δημιουργίαν, διτριχίαν, ὅπητεσσις ἀποτελεῖ ἐπανάληψην παροιών μέτρων ἐφαρμοσθέντος κατὰ τὴν δευτέραν περιόδον τοῦ προηγούμενου πολέμου. Η μεταβολὴ αὕτη — εἰπεν — ἀποσκοπεῖ νὰ ἔξασται τὴν συγκεντρωσιν καὶ ἑνίαν χρηματοποίησιν τῶν διαθεσίμων παραγωγῶν ἵσταντος τῆς ναυπηγίης διοικησίας, τόσον ὡς πρὸς τὸ ίδιον καὶ ὡς πρὸς τὰς ἐργατικὰς χειρας, διτε νὰ προσέλθῃ μία ἀρμονικὴ καὶ πρακτικὴς ὁμοιότητος κατανομὴν τῶν ἐργαζομένων διὰ τὰς ναυπηγήσεις καὶ τὰς ἐπισκευές τῶν τε ἐμπορικῶν πλοίων καὶ τῶν πολεμικῶν σκαφῶν.

Ἀναφορικῶς πρὸς τὰς κατηγορίας τῶν μελλόντων νὰ ναυπηγθοῦν ἐμπορικῶν πλοίων, τὸ Ναυαρχείον θὰ κατάληπτη τὰς ἀνάστασις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας, πρὸ πάσης δὲ πλαγγέλιας θὰ συμβουλεύεται τοὺς ἐπροσώπους τῶν ἐφοπλιστῶν, μολονότι η διατάξη τῶν ναυπηγήσεων θὰ ἐβάρυνε τὸ Ναυαρχείον. Εἰς ἑτέρας ἐπερωτήσεις δι. Σ. Τόμπερλιν ἀπέφευγε νὰ προθῇ εἰς λεπτομερείας περὶ τοῦ τόδου χρηματοδοτήσεως τῶν νέων κατασκευῶν, περιορίσθη δὲ μόνον νὰ εἴπῃ, διτε τὰ νέα πλοία θὰ ἀνήκουν εἰς τὴν κυβέρνησιν.

Ἐνδιαφέρουσα ήτο καὶ ἡ ἐπερωτήσης η ἀναφερούμενη εἰς τὰς πιθανὰς ἀνησυχίας τῶν ἐφοπλιστικῶν κύρων, μήπως οἱ διοισθέντες εἰς τὴν νέαν ταύτην κρατικὴν ὑπηρεσίαν δὲν ἐγκατέλειπον τὰ συναφῆ ἀπό τὸν ἀτομικὰ συμφέροντα καὶ ἐγίνοντο οὕτως αἵτιοι παραμελήσεως τὸν γενικοτέρους κρατικῶν ἐπιδιέζεν, ἐπὶ διάλογο καὶ τῶν εὐρυτέρων ἰδιοτήτων συμφερόντων. Ο. Σ. Τόμπερλιν ἀνέγνωσεν, διτε ητο πράγματι σπουδαίσταν νὰ μὴ δημιουργηθῇ οὐδὲ η παραμισάνη ὑπόνοια, διτε ἄνδρες τασσόμενοι εἰς σοβαρὰς κυβερνητικὰς θέσεις εἶχον καὶ ἄλλα συμφέροντα, ἄτινα — πάθαντε — νὰ ξοχοτονεῖ εἰς ἀντίθεσιν μὲ τὸ καθηκόν των ἔναντι τοῦ Κράτους. Ἡτο δέδανον — εἶπεν — διτε παρόμοιον ἀπό τον εἶχε προβλεψθῇ διὰ τὴν προκειμένην περίπτωσιν.

Αἱ ἐνοικιάσεις Νορβηγικῶν πλοίων

Αἱ διεξαγθεῖσαι εἰς Λονδίνον διαπραγματεύσεις μεταξὺ τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας καὶ τῆς «Ἐνούσεως» τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν κατέληξαν τὴν 11ην Νοεμβρίου π. ἔ. εἰς τὴν ὑπογραφὴν συμφωνίας, διὰ τῆς οποίας ἐτίθετο εἰς τὴν διάθεσιν τῶν συμμάχων μία ἵσανη χωρητικότης δεξαμενοπλοίων καὶ «τράμπες». Ἡδη, διτε η συμφωνία αὕτη ηρχίσεν ἐφαρμοζούμενη καὶ ἐγνώσθησαν εἰς τὸν ναυτιλιακὸν κύρων αἱ οὐσιαστικέρων διατάξεις τῆς, ἐπετάχη η δημιουρείσας αὕτης, καθὼν μάλιστα θεωρεῖται καὶ ὡς ὑδάσις διὰ τὴν περιόδουν ὑπὸ τῶν συμμάχων ναύλωσιν οὐδετέρων πλοίων. Η σύμβασις ἀναφέρεται πρῶτον εἰς τὴν χωρητικότητα τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ καθορίζει, διτε η «Ἐνούσεως» τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν θὰ θέσῃ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν συμμάχων 150 «τάνκερς», χωρητικότητας γύρω πάνω τῶν 8000 τόννων ἔκπλαστα καὶ συνολικῆς τοιωτῆς 1.500.000 τόννων d. w., εὐθὺς ὡς κάθε σκάφος ἐλευθεροῦται ἀπὸ τὰς ἀνειλημένας ὑποχρεώσεις του. Προσβλέπετο η παραδόσις 200.000 τόννων d. w. μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου καὶ ἐτέρων 250.000 τόννων μεταξὺ 1ης Ιανουαρίου καὶ 29ης Φεβρουαρίου, μὲ τὴν ὑποχρέωσιν, διτε τὰ 50 οἱ τῆς χωρητικότητος ταύτης θὰ θέσουν κατάλληλα δεξαμενόπλοια διὰ τὴν μεταφορὰν προϊόντων πετρελαίου.

Οσον ἀφορᾷ τὰ «τράμπες», οἱ Νορβηγοί ἐφοπλισταὶ ἀνέλαβον τὴν ὑποχρέωσιν νὰ διαθέσουν εἰς τὸν συμμάχους τὸν μεγαλύτερον δυνατὸν ἀριθμὸν σκαφῶν, μὲ παραδόσεις εὐθὺς ὡς τὰ πλοῖα συμπληρώνουν τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ναύλωσιν, ἐξηκούμενην μέχρι πέρατος τοῦ πολέμου, Νορβηγικὰ φροτηγά 449.000 τόννων γκρός. Ἐτέρα φροτηγά 140.000 τόννων γκρός θὰ παραδοθοῦν εἰς λιμένας τῶν Ἕνων Πόλιτῶν πρὸ τῆς 31ης Μαρτίου καὶ ἄλλα, 239.000 τόννων γκρός περίπου, θὰ παραδοθοῦν εἰς μεταγενεστόρας ἥμεροινας. Η «Ἐνούσεως» τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν ν' ἀντικαθιστᾶ κάθε ἀπόλειμα πλοίον, ἐνῷ, τούντινον, θὰ ἔχῃ τὴν ὑποχρέωσιν νὰ παραχωρῇ, ἀντὶ ἐνὸς ὡρισμένου πλοίου, ἔτερον ἐνησικόμενον εἰς τὴν ίδιαν θέσην. Τῆς συμφωνίας μετέχει καὶ η Γαλλία, μέσω τῆς ἐν Λονδίνῳ ἐδρευόσθησ «Γαλλικῆς Ἐπιτροπῆς θαλασσού μεταφορῶν», ητις καὶ ἐναὐλωσεν ἡδη περὶ τὰ τρίαστα Νορβηγικὰ πλοῖα, μικροῦ — κυριώς — μεγέθους, διατεθέντα διὰ τὴν Ἑγγλίας ἀποφορὰν εἰς Γαλλίαν 70 ἔως 80 χιλιάδων τόννων γιανθράκων μηνιαίως.

Οἱ ναῦλοι τῶν ἐνοικιάσομένων δεξαμενοπλοίων ὡρίσθησαν εἰς 16) — διὰ τὰ δηξελούντη σκάφη, χωρητικότητος 10.000 τόννων d. w. καὶ ἄνω καὶ 14)6 διὰ τὰ ἀτμοκίνητα τοῦ ίδιου μεγέθους. Διὰ μικρότερα πλοῖα προστίθενται ἀνά 250 τόννους 2 πέννα, εἰς τρόπον ὥστε δηξελούντη δεξαμενόπλοια τῶν 8000 τόννων d. w. θὰ λαμβάνονται 17)6 καὶ τὰ ἀτμοκίνητα τοῦ ίδιου μεγέθους 16). — «Οσον ἀφορᾷ τὰ «τράμπες» τὸ ἐνοίκιον καθορίσθη εἰς 12)6 κατὰ τόννον d. w. διὰ σκάφη 10 χιλ. τόννων καὶ ἄνω, 13) — διὰ τὰ 9000—9999 τόννων, δὲ πέννας ἐπὶ πλέον δι' ἔκστασιν χιλιάδα τόννων κάτω τῶν 9 χιλιάδων. Προσδετικός η κλιμάξ τοῦ ἐνοίκιον βαίνει αὐξανομένη διὰ σκάφη μικρότερα, εἰς τρόπον ὥστε τὰ 1500—2000 τόννων νὰ λαμβάνονται ἐνοίκιον 24). — Τὰ δηξελούντη, τῶν ὅποιων η ταχύτης είνει κατιστέα τῶν 12 μιλίων θὰ λαμβάνουν σελ. 1)6 ἐπὶ πλέον τῶν ἀνωτέρων ναῦλων, ἐνῷ δι' ἀνατίνσσοντα ταχύτητα μεγαλύτερων τῶν 12 μιλίων προσβλέπεται νὰ συναφῇ ιδιαίτερα ειδικὴ συμφωνία (*).

Τὸ ἐνοίκιον θὰ είνει πληρωτέον εἰς λίρας, τὰ δὲ ἐπιβαρύνοντα τοὺς ναῦλοτὰς ἔξοδα ὡρίσθησαν ὡς ἔξης: α') Αἱ ἀσφαλίσεις κατὰ τῶν πολεμικῶν κινδύνων. Αὗται θὰ συνάπτωνται παρὰ τῷ Νορβηγικῷ «Ἀλλη-

λασφαλιστικῷ Όργανοισμῷ», ὁ ἐφοπλιστής οὗτος θὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τοὺς ναῦλοτὰς κάθε κέρδος, διτε θὰ προσήσκετο ἐπὶ τῆς λειτουργίας τοῦ «Ἀλληλασφαλιστικοῦ τούτου τοῦ Όργανοισμοῦ». Η συμφωνία δὲν προβλέπεται καμίαν ἀπαγόρευσιν διὰ ταξίδια τῶν πλοίων εἰς ἐπικινδύνους ζώνας. 6') Η πληρωμὴ τῶν πολεμικῶν ἐπιδομάτων εἰς τὰ πληρώματα. Καὶ γ' Η καταβολὴ — κατὰ μέγιστον διοίν — ἀποζημιώσεως 10.000 κορωνῶν διὰ τὸν θάνατον η τὸν τραυματισμὸν ἐκάστοτε ναυτεργάτου, συνεπεία πολεμικῶν κινδύνων.

Εἰς περίπτωσιν ἀργίας τοῦ πλοίου, διφεύλουμένης εἰς καθιστέορησιν τοῦ ἀνεψιδιασμοῦ τοῦ, οἱ ναῦλοται θὰ καταβάλλουν ὀλόκληρον τὸ ἐνοίκιον διὰ τὰς 72 πρώτας ὥρας. Λαολούθως καὶ μέχρις ἐκκινήσεως τοῦ πλοίου δὲν θὰ καταβάλλεται ἐνοίκιον. «Αν η ἀργία προέρχεται ἐπι διαζερεῖν μὲ τὰ πληρώματα, τὴν πρόσδηλην τῶν ὅποιων ἐνεργειαί, διη γνοτού, ὁ ἐφοπλιστής, οἱ ναῦλοται θὰ καταβάλλουν τὸ ημερινὸν ἐπὶ διπλά μόνον ημέρας. Καθ' ὅλον τὸν ἄπολοπον κρόνον τῆς πενθῆς ἀργίας δὲν καταβάλλεται ἐνοίκιον.

Προσβλέπεται, τέλος, διτε, διὰ νὰ μὴ πληρώνονταν οἱ ναῦλοται ἀσφαλίστρα ὑψηλότερα τῶν καταβάλλομένων ὑπὸ τὸν «Ἀγγλιον ἐφοπλιστῶν, θὰ τεθῇ ἐντὸς τριμήνου ἐν λειτουργίᾳ — κατ' αἵτησιν τοῦ «Ἀγγλικοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας — σχέδιον ἀντασφαλίσεως ἐν «Ἀγγλίᾳ τῶν Νορβηγικῶν πολεμικῶν κινδύνων. Αναφέρεται σχετικῶς, διτε οἱ «Νορβηγικὸς «Ἀλληλασφαλιστικός Όργανοισμός» θὰ ἐπιδιώξῃ, διως διὰ τοῦ Νορβηγικού πλοίου πολεμικῶν κινδύνων κινδύνων.

Νορβηγία

Τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰσόδημα

Συμφώνως πρὸς ἓνα προκαταρκτικὸν ὑπόλογισμὸν τῆς Νορβηγικῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας, τὸ συνολικὸν μικτὸν εἰσόδημα τῆς ἐμπορίης ναυτιλίας τῆς Νορβηγίας κατὰ τὸ 1939 ἐγγίζει τὰ 1000 περίπου ἐκατομμύρια κορωνῶν, ἔναντι 697 ἐκατομμυρίων τοῦ 1938. Οἱ πρότοι ὄχτια μῆνες ἔπειταν ἔνα πραγματικὸν μικτὸν ἐσόδον 450 ἐκατομμυρίων κορωνῶν, ἐνῷ τῆς ἀλιταρικῆς ἀνατιμήσεως τῶν ναῦλων, ὑπόλογίζεται, διτε εἰσπράχθησαν 450 ἐως 550 ἐκατομμυρία κορωνῶν, δεδομένου, διτε δὲν κατέστη εἰσέτη ἐφικτὸς ὁ ἐπακριβὴς καθορισμὸς τῶν εἰσπράξεων τῆς τελευταίας ταύτης περιόδου. Σημειώτεον ἀκόμη, διτε μέγια τημά της Νορβηγικῆς χωρητικότητος εἰργάζετο κατὰ τὸ 1939 ἐπὶ τῇ διάσεις κορωνῶν ταύτων, τὰ δὲ ἡμίση περίπου τῶν οὕτω ναυλωμένων πλοίων είνει βεβαημένη καὶ διὰ τὸ ἀρχέμενον ἔτος μὲ ὑποχρεώσεις προπολεμικῶν συμβολαίων.

Κατὰ στατιστικὰς τῶν Νορβηγῶν πλοιοκτητῶν, τὸ σύνολον τῶν εἰς τὸ ἐξωτερικὸν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως κατὰ τὸ 1938 ἀνῆλθεν εἰς 272 ἐκατομμύρια κορωνῶν, καλύπτων τὰ 39 οἱ τῶν μικτῶν εἰσπράξεων. Άπο τῆς ἐξηγήσεως διως τοῦ πολέμου αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων ηδημένησαν σημαντικῶς, δεδομένου δὲ διτε τὰ περισσούντα μικτὰ ἐσόδα ὑπόκεινται εἰς πληρωμής πολεμικῶν ἐπιδομάτων καὶ ὑψηλῶν κατὰ κινδύνων πολέμου ἀσφαλίστρων, αἱ ἐν τῷ Σεπτεμβρίου 1939 ἐποπτούμενης Νορβηγικῆς Νορβηγικῆς πληρωματικῆς ποσοστὸν μεγαλύτερον εἰπειδόμενον ἔτοιμον τοῦ 1938, ἔναντι τοῦ 1938.

Ἡ ἀργούσα χωρητικότης

«Ἀπὸ τῆς ηρμήνειας τοῦ πολέμου ἀνεστάη η δημοσίευσις στατιστικῶν τῆς Αργούσης Νορβηγικῆς χωρητικότητος. Κατὰ τὴν στατιστικὴν τῆς 1ης Σεπτεμβρίου ἐτέλουνται τότε ἐν ἀργίᾳ σκάφη 358.000 τόννων γκρός, καλύπτων τὰ 7.5 οἱ τῶν Νορβηγικοῦ τοννᾶς, ἐνῷ δὲ μέσος διως τὸν πρώτων ὄχτια μηνῶν ἀνεφέρετο εἰς 298.000 τόννων γκρός, μὲ ποσοστὸν ἀργίας 6.2 οἱ τῆς συνολικῆς Νορβηγικῆς χωρητικότητος. Ο μέσος δρος παροπλισμοῦ διαι τὸ 1938 (154.000 τ.) ητο 3.3 οἱ, ἐνῷ κατὰ τὸ 1937 ητο ἀσύμματος, διότι ἐτέλουνται ἐν ἀργίᾳ σκάφη 4.000 τόννων γκρός μόνον.

Τὸ ἀνώτατον ἐπίπεδον παροπλισμοῦ ἐσημειώθη τὸν παρελθόντα Αἴγυπτον, μὲ πλοία 413.000 τόννων γκρός, ἐπ τῶν διπλῶν τὰ δευτέρων ποσοστῶν. Πράγματι τὰ 80 οἱ καὶ πλέον τῆς παροπλισμένης Νορβηγικῆς χωρητικότητος ἀπὸ Ιονίου μέχρις Αἴγυπτον π. Λ. ἀνεφέρονται εἰς τὰ «τάνκερς». Η ἔναρξις τῶν ἐχθροπραξιῶν ἡσήκεται εἰνεγειτούν τὸν ἀντίτυπον τῆς εἰς τὰς τάξεις τῆς ἀργίας, περὶ δὲ τὰ τέλη τοῦ ἔτους ἔνα ἀσύμματον μόνον ποσοστὸν τοῦ Νορβηγικοῦ τοννᾶς παρέμενεν ἀσύμματον ἀσύμματον ἐν παροπλισμῷ.

Ἡ ἀπόρριφις τῶν Ἀμερικανικῶν «λάΐνερς»

Η ἐφημερίς «Aftenposten», τοῦ «Οσλο, σχολιάζουσα τὴν ἀναγγελθεῖσαν μεταβίβασιν διπλῶν Αμερικανικῶν πλοίων τῶν «United States Lines» εἰς μίαν νεοδιπλῶν Νορβηγικήν ἐταφίαν ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «North Atlantic Transport Company», γράψει, διτε η ἀρνητικής νηολογίας σεως τῶν σκαφῶν αὐτῶν ἐν Νορβηγίᾳ δὲν δοφεύεται — ὡς ἀνέγραφαν οἱ «Τάμπες» — εἰς πίστην ἀσκηθεῖσαν ἀπὸ μέρους τῆς Γερμανικῆς κυβερ-

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΚΟΥΜΑΣ

Τροφοδοσίαι πλοίων-Προμήθειαι Υλικῶν

24 Stone Street-NEW YORK N.Y.

Τηλεγραφήματα: GEOGOUMAS Τηλέφ. BO. 9-6569 Εἰδική ὑπηρεσία διὰ τὴν ἔξεργευσιν πληρωμάτων καὶ διὰ τὴν προμήθευσιν εἰδῶν μηχανῆς καὶ καταστρόματος μὲ τημάς ἀσυναγωγίστων.

ΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΚΑΤΟΠΙΝ ΤΗΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 20849 Κυβερνητικῆς ἀδείας καὶ ὑπὸ τὸν Κρατικὸν ἔλεγχον.

(*) Αἱ ἀνακοινωθεῖσαι περὶ τῆς συμφωνίας πληροφορίαι δὲν ἀναφέρουν ἀν τὰ καθορισθεῖσα ἔνοικα θὰ ἀναθεωρῶνται, διότε καὶ τὸ πιθανότερον, κατὰ τῷ πόμηνα διαστήματα.

νήσεως. Ή μὴ παραδοχὴ τῶν ἐν λόγῳ πλοίων εἰς τὸ Νορθηγικὸν νηλόγιον προέρχεται καρίως ἀπὸ τὸ γεγονός, ὅτι τὰ ὑπὸ μεταβίβασιν σκάφη ἡσαν παλαιά καὶ ποικιλοτρόπως ἀσυγχρόνιστα, ἢ δὲ προσθήκη τῶν θὺ ἡτοῦ δυσμενῆς διὰ τὴν φύμην τῆς ποιοτικῆς ἀνωτερότητος τοῦ Νορθηγικοῦ τονών. Ισχεῖ ἐν Νορθηγίᾳ εἰς νόμος — γράφει ἡ «Aftenposten» — δῖτις ἀπαγορεύει τὴν νηλόγησιν πλοίων ἡλικίας 20 ἑτῶν καὶ ἄνω, τὰ δὲ ὑπὸ μεταβίβασιν ὀκτὼ Ἀμερικανικά σκάφη, ναυπηγήθητα μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1920 καὶ 1921, εὐρίσκοντα εἰς τὸ ἐπίμαχον σημεῖον τοῦ δρόμου ἡλικίας.

Ἐξ ἀλλοῦ οἱ ὅροι ναυπηγήσεων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας κατὰ τὴν πιεστόδη παραγωγικὴν περιόδον τῶν πρώτων μεταπολεμικῶν ἑτῶν ἡσαν τοιοῦτοι, ὅποις ἡ ποιοτικὴ ἀξία πολλὸν ἐπὶ τὸν τότε κατασκευασθέντων πλοίων δὲν ἴστατο εἰς τὸ ἀρμόζον ἐπίτευκτον. Πέραν τῶν ἀνοτέρω λόγων, παρατηρεῖται σήμερον ἐν Νορθηγίᾳ ποιῶντας πληρωμάτων καὶ ἀξιοματικῶν ὁρισμένων εἰδικοτήτων, ἢ δὲ αἰρνίδια προσθῆκη ὅπτῷ μεγάλων σκαφῶν θὰ ἐπηρίξει τὰς ἱντισταμένας δυσχερεῖς ἐπανδρώσεως. Υπομνήσκει ἐν συνεχείᾳ ἡ αὐτὴ ἐφημερίς, τὸ μετριώτατον ναυτικὸν κεφάλαιον, διόπειτεν ἀνερέφετο εἰς τὴν αἰτησιν πρὸς νηλόγησιν τὸν ἐν λόγῳ σκαφῶν. Ἀνήγετο τοῦτο εἰς 5 οὐρανούς ἐπὶ τῆς συνολικῆς ἀξίας τῶν πλοίων, ἡ δόπια πάλιν αὐτὴ καθ' ἐαυτὴν ἦτο μέντος καμηλῆς. Λαμβανομένου ἐπιπροσθέτως ὑπὸ φύρων, ὅτι τὰ 40 οὐρανούς τοῦ ἀστραπάντον μετοχικοῦ κεφαλαίου ἐπρόσκειτο νὰ παραμείνουν εἰς τεῖχος ἀλλοδαπῶν, εὐχόλως ἐννοεῖ κανεὶς πόσον μετρία θὰ ἦτο ἡ συμμετοχὴ τῶν πραγματικῶν Νορθηγικῶν συμφερόντων εἰς τὴν ἐγγασίαν ταύτην.

Ἡ φορολογία τῶν πλοίων

Ὑπὸ τὴν πίεσιν τοῦ πολέμου, οὕτως τὰ ἀποτελέσματα καθισταντα τόσον αἰσθητὰ εἰς τὴν Νορθηγίαν, ὅπως καὶ εἰς τὰς ἄλλας οὐδετέρας χώρας, παρέστη ἀνάγκη ν' αὐξηθῇ σημαντικῶς διὰ τὸ τρέχον οἰκονομικὸν ἔτος ὃ προϋπολογίσθη τῆς χώρας — γράφει ἡ ἐφημερίς «Aftenposten» — καὶ κατὰ συνέπειαν προσέκειται ν' αὐξηθῇ ἡ φορολογία πρὸς κάλυψην τῶν ἐκτάκτων δαπανῶν. Προφάτοι τὸ Νορθηγικοῦ ὑπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν προτείνεται ἡ ἐπιβολὴ ἀπὸ τῆς Μαρτίου ἐ. ξ. εἰδικοῦ τέλους ἐκ μᾶς κορόνας μηνιαίως κατὰ τόννον δ. w. ἐπὶ τὸν ταξιδεύονταν εἰς τὴν ἀλλοδαπή Νορθηγικῶν πλοίων. Πρόσεκται, σχετικῶς, νὰ ἐκπονηθῇ κανονισμός, δῖτος θὰ προβλέπῃ μείοντας ἡ επιστροφὴν τοῦ τέλους, ἀνάλογως τῶν συνθηκῶν ἔκστατης μεμονωμένης περιπτώσεως, ὡς λ. χ. διαν τὸ φορολογούμενον πλόιον ταξιδεύοντα μὲ παλαιὸν ναυλοσυμφωνον. Θὰ λαμβάνεται ἐπίσης ὑπὸ φύρων ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς, δοσίας δὲ οἱ ναυλοὶ δεικνύοντας γενικὴν τάσιν ἐποιησέως, θὰ μειώνεται καὶ ἡ ἀναλογίαν καὶ τὸ τέλος.

Ὑπολογίζεται ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τοῦ "Οσλο", ὅτι ἡ φορολογία αὐτῆ θ' ἀποφέρει 28 ἑπατομήνια κορονῶν ἐπησίως, χωρὶς νὰ είνει ἀπίθανον, ὅτι τὸ ποσόν αὐτὸν θὰ ὑπερβολῇ.

Σουηδία

Τὰ πολεμικά ἐπιδόματα

Ἡ Σουηδικὴ Βουλὴ ἐφήφισεν ἐσχάτως τὸν νόμον, περὶ τοῦ δοπίου ἡσοχολήθησαν ἦδη τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Ἐφεξῆς οἱ Σουηδοὶ ἐφοπλισταὶ υποχρεοῦνται νὰ καταβέτουν τὰ πολεμικὰ ἐπιδόματα τῶν ναυτιλομένων εἰς τὰ Κρατικὰ Ταμευτήρια, ἀντὶ νῦν τὰ πλήρωνον ἀπ' εὐθείας εἰς ἔκστατον μέλος τῶν πληρωμάτων τον. Σκοπός τοῦ νέου τούτου νόμου είναι νὰ προληφθῇ ἡ εἰς τὸ ἔξτετρων σπατάλη τῶν ἀρκετῶν σεβαστῶν ποσῶν, τὰ οποῖα οἱ ναυτιλλομένοι κερδίζουν κατὰ τὸν χρόνον τῆς ἑπτοετίας των εἰς τὰς ἐπικυνδύνους ζώνας. «Ἐάν τὸ πολεμικὸν ἐπίδομα — τονίζεται εἰς τὴν εἰσηγητικὴν ἔκθεσιν τοῦ νόμου — ἀνέρχεται, μετὰ τὴν ἀφάρεσιν τῶν ἀναγκαστικῶν κρατήσεων, εἰς ποσὸν ἀντέτον τῶν 50 κορονῶν (3 λιρῶν) κατὰ μῆνα, τὸ ἐπὶ πλέον τημῆνα αὐτῶν θὰ κατατίθεται ὑπὸ τοῦ πλοιοκτήτου, ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς ἡμέρας τῆς πληρωμῆς, εἰς τὰ Ταχυδρομικὰ Ταμευτήρια καὶ εἰς τὸν ἀτομικὸν λογαριασμὸν τοῦ δικαιουόντος». Ο ναυτικὸς ἔχει τὸ δικαίωμα ν' ἀποσύνῃ ἐλευθέρωσις τὸ ήμισον, καὶ ἀνώτατον διοικοῦν, τὸν κατατεθείμενον ποσόν, ἐνῷ τὸ ἔτερον ημισον θὰ παραμένῃ εἰς ἀναγκαστικὴν ἀποταμίευσιν ἐπὶ μίαν διετίαν. Εἰς ἥν περίπτωσιν ὁ δικαιοῦντος θὰ είχεν ἀπόλυτον ἀνάγκην καὶ τοῦ ἔτερου ημισον διὰ τὴν συντήρησιν αὐτοῦ ἡ τῆς οἰκογενείας του ἡ δι' οἰνδήποτε ἄλλον νόμιμον σκοπόν, θὰ ἡδύνατο κατόπιν αἰτήσεως νὰ τὸ ἀποσύγῃ καὶ πότε τοῦ κεκανονισμένου χρόνου.

Διὰ τοῦ ἀνωτέρω νόμουν ἐνισχύεται καὶ ἡ κίνησις ἀποταμεύσεως μεταξὺ τῶν Σουηδῶν ναυτιλλομένων, ἡτοις ἐξεδηλώθη ἀπὸ δέκα καὶ πλέον ἑτῶν καὶ ἡ δοπία ὀδγανώθη ἀπὸ κοινοῦ μὲ μίαν συνδεδυασμένην σταυροφορίαν τῆς Σουηδικῆς ναυτικῆς οἰκογενείας, τῶν ναυτικῶν ὀργανώσεων καὶ τῶν Ταχυδρομικῶν Ταμευτήριων. Ο πλοίαρχος κάθε σκάφους ἔχει τὸ δικαίωμα νὰ ἔσωχῃ ἀπὸ τῶν διατάξεων τοῦ νέου νόμου τοὺς ἀλλοδαπὸς ἀξιοματικοὺς ἢ ἄνδρας τοῦ κατόπιν πληρώματος, ὀτίνες ἐνδεχομένως ὑπηρετοῦν ἐπὶ τὸν πλοίον του.

ANT. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Ἐτος ιδρύσεως 1916

KITANOCHO I CHOME 25

KOBE, ΙΑΠΩΝΙΑΣ

Τηλεγρ. Διεύθ. «PAPP. KOBE» Τηλέφ. | SANN. 4277

Τηλεγρ. Διεύθ. «PAPP. KOBE» Τηλέφ. | SANN. 1885

'ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΈΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

Τὸ ναυάγιον τοῦ φορτηγοῦ «Ελλη»

Τὴν νύκτα τῆς 31ης Ιανουαρίου πρὸς τὴν 1ην Φεβρουαρίου ἐνυπάγησεν εἰς τὰ παράλια τῆς Νοτίου Νορθηγίας τὸ μικρὸν φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «ΕΛΛΗ» 1114 τόννων γρόδος καὶ ναυπηγήσεως 1890. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, πλοιαρχόμενον ἀπὸ τὸν κ. Σπυρ. Σθορῶν, εἶχεν ἀποτέλεσμα εἰς Ντράμμεν μὲ τημῆνα φορτίου καὶ κατηνθύνετο εἰς Χριστιανούπολην πρὸς σημιτήρησιν τοῦ ἐποτού οὐλείας φορτίου του διὰ Χούλλ. Κατὰ τὸν πλόιον του καὶ παρὰ τὸ Λίλεζοντα προσέκρουσεν ἐπὶ ὑφάλου ἡ ἐπὶ ναυαγίου, όπου ἐνεσφράγη. Ἐκ τοῦ προξενητήντος εἰς τὰ ὑφάλα οὐγματος ἡρχίσαν νὰ εἰσέρουν εἰς τὰ κέντη τοῦ πλοίου ὕδατα, ἀτίναι αἱ ἀντίλια δὲν ἡδύναντο νὰ τὰ συγκρατήσουν. Κατόπιν τούτου ἐξεπέμψθη τὸ σῆμα κινδύνου S. O. S. καὶ ἐπειδὴ τὸ πλόιον εὐθίσκετο εἰς κατάστασιν νυθίσεως διετάχθη ἡ ἐγκατάλειψις. Ο πλοίαρχος καὶ τὸ ἐξ 22 ἀνδρῶν πλήρωμα ἐπέβησαν τῶν σωσίων λέμβων, ὅπόθεν παρελήφθησαν μετά τινας ὥρας ἀπὸ τὰ σπεύσαν τοῖν σωθείαν τῶν Νορθηγικῶν ἀκτοπλοΐων «Οσλο». Οι ναυαγοὶ ἀπεβιβάσθησαν αὐθημερόν εἰς Χριστιανούπολην, ὅποθεν ἀνέχωρησαν ἦδη ἐπιστρέφοντες εἰς Ελλάδα.

Ἡ καταβύθισις τοῦ ἀπὸ τὸ «Ελένη Σταθάτου»

Τὴν 2αν Φεβρουαρίου ἐγκύρωθη ἐτέρα πλάτεια Ελληνικοῦ πλοίου. Τὸ φορτηγὸν «ΕΛΕΝΗ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» 5625 τόννων γρόδος (τοῦ 1919) ἐπορταλίσθη ὑπὸ δραματικάς συνθήκας εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὥκεανόν, τὸ δὲ πλήρωμα τοῦ διῆλθεν ὥρας πικρῶν δοκιμασιῶν καὶ ἀγονίας. Τὸ «Ελένη Σταθάτου» εἶχεν ἀποτέλεσμα κενὸν ἐπὶ Νιούπορτ διὰ Κόλπου Μεζικοῦ, τέσσαρας δὲ ἡμέρας μετά τὴν ἀναχρόνησιν του καὶ ἀγριώδες περὶ τὴν αὐγὴν τῆς Κυριακῆς 28ης Ιανουαρίου ἐβλήθη ὑπὸ τοπαλῆς. Η ἐκρηκτὶς συνεκλήνησεν ὀλόληρον τὸ σκάφος καὶ τὸ πλήρωμα συνεργεντος περίπτωμον ἐπὶ τὸν καταστρώματος. Αἱ ζημιαὶ ἀν καὶ ἡσαν σηματικαὶ, δὲν ἡδύτενον δῶμας τὸ πλόιον εἰς ἀμερόν κινδύνου καταπονισμοῦ. Κατόπιν τούτου ὁ πλοίαρχος κ. Δημ. Θ. Γράτσος διέταξε τὸ πλήρωμα νὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὰς θέσεις του, προκειμένον ν' ἀνακόψῃ τὸν τάπιον εἰς τὸν πλησίονταρον Αγγλικὸν λιμένα πρὸς ἐπισκευήν.

Πράγματι τὸ πλόιον ἐκίνησε καὶ πάλιν τὰς μηχανάς του, ἀλλ' ἐνῷ ἐξετέλει τὸν ἐλιγμὸν ἀλλαγῆς πορείας πρὸς ἐπιστροφὴν εἰς Αγγλίαν ἐβλήθη ὑπὸ δευτέρας τοπαλῆς μὲ ἀποτελέσματα καταστρεπτικά. Ολόληρον σχεδὸν τὸ σκάφος ἀνυψώθη ἀπὸ τὰ ὕδατα καὶ ἐπανέπεισε βαρύτατα τραυματισμένον. Απὸ τὸ τοπαλόν τοῦ πλοίου καὶ τὸ σκάφος ἡρχίσαν τὰ ὕδατα καὶ τὸ σκάφος ἡπειρεῖτο μὲ ταχεῖαν καταβύθισιν. Ο ἀσύρματος ἀπεσάθησαν καὶ ἀλόκηρα ἐλάσματα τοῦ καταστρώματος προστάτησαν καὶ τημῆνα τῆς γεφύρας ἐξετινάχθη πρὸς τὴν θάλασσαν.

Τὸ πλήρωμα, φέροντας ἐξωσμένα ἀπὸ τὴν πρώτην ἐκρηκτὶν τὰ ἀτομικά του σωσίων, καθεῖλκυσεν ἐν τάξει δύο λέμβων. Μίαν μικράν, τῆς δόπιας ἐπέβησαν 7 ἄνδρες καὶ μίαν μεγάλην, τῆς δόπιας ἐπέδροσαν εἰς τὴν θάλασσαν. Περιουσελέγχουσαν ἀπαντες ἀπὸ τὴν μεγάλην σωσίων λέμβου, ἡ δοπία καὶ ἀπεικρύνθη ἀπὸ τὸν διανεύσιμον λόγον τοῦ πλοίου. Εν τῷ μεταξὸν τὸ πλόιον κατεποντίσθη καὶ οἱ ναυαγοὶ ἤρχισαν τὸν ἀγωνιώδη πλόιον πρὸς τὴν Ισλανδίην παραλίαν, ἀπὸ τὴν οποίαν ἀπειχοῦν πλέον τῶν ἐκατὸν πεντήκοντα μιλάριαν. Ἐπεκράτει τακοκωμία καὶ ἐπιτελεῖ δροχή. Κατ' ἀρχὰς οἱ ναυαγοὶ ἐπωπιλάτονται. Κατόπιν διὰ νὰ ἐπιταχύνουν τὸ πλόιον τῆς λέμβου κατεσκευάσαν ἀπὸ τὰς τένεις τηνέας πρόσθιες.

Αἱ δῶμαι μαρτυρούσαντο καὶ ὅτι μόνον ἡ Ισλανδίη ἀπτή δὲν ἀνεφαίνετο, ἀλλὰ οὔτε καὶ πλόιον δὲν ἐθεόντο πλησίον. Μετά τὸ πρῶτον 24οφορ τῆς ἀγορίας καὶ τῆς ἐντάσεως τῶν νεύρων διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν, νέον ἀδυνάτωπον ἐχθροῖ προσετέθησαν καταστήσαντες δεινήν τὴν θέσην τῶν ναυαγῶν. Ήρχουσαν νὰ ἐλλείψουν αἱ τροφαὶ καὶ τὸ ποσόν τοῦ διανού, ἐνῷ ἀρκετοὶ ἐπὶ τῶν ναυαγῶν ἐκδηλήσαν τὰ συμπτώματα τῆς φύξεως. Τὴν δευτέραν ημέραν ἡ κατάστασις ἀπέβη πράσινη.

A. ΣΓΟΥΡΩΦ & ΣΙΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩΙ 1914 ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ, ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ 3.

Τηλ. Διεύθ. ΑΡΣΓΟΥΡΩΦ· Αθήνας Τηλ. άρ. 30696-30697-30698

Υποκαταστήματα: ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, Φίλωνος 39

ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΙΚΗ, Αγ. Μηνᾶ 7

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: Εἰς τὰς κυριωτέρας πόλεις τῆς Ελλάδος

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΥΡΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΗΣ,
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΖΩΗΣ κλπ.

Εἰδικότης εἰς ἀσφαλίσεις κατὰ κινδύνων
μεταφορῶν διὰ θαλάσσης, ξηρᾶς καὶ αέρος.

Καλύπτονται οι ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ ἐπὶ ἐμπορευμάτων,
ναύλων, σκαφῶν πλοίων, κλπ. ὑπὸ τοὺς εὐνοϊκωτέρους δρούς.

κή. Είς έν τῶν φυγορραγούντων ναναγῶν ἔξεπνευσε καὶ τὸ πῦθμά του ἐργάθη εἰς τὸν ὑγρὸν τάφον. Ἐπηρολόνθησε δεύτερος θάνατος ναναγῶν, καπόπιν τρίτος, τέταρτος... Ὁ εἰς μετὰ τὸν ἄλλον ἐρρίπτοντο εἰς τὴν θάλασσαν οἱ νεκροὶ σύντροφοι τοῦ πόνου, ἐνῷ ἡ θλιβερὴ «λέμβος τῆς σωτηρίας», ὥλονέν ἐλαφρούμενη ἀπὸ τοὺς ἐπιβάτας της, ἐκνείτο ἀργά πρὸς τὴν ξηράν:.... Καὶ ἡ ξηρὰ οὐδαμοῦ ἀνεψαίνετο. Πιαρῆθε καὶ ἡ τεταρτή ἀπὸ τοῦ τορπιλισμοῦ ημέρα. Εἰς τὸ διάστημα αὐτὸς τρεῖς φορᾶς ἔθεμθη πλοίον εἰς τὸν δρῖζοντα, χωρὶς δῆμος νὰ ἀντιληφθοῦν τὰ σήματα τῶν ταλαιπώρων καὶ ἔχεται λημένον ναναγῶν. "Ἡδη εἶχον ἀποθάνει ἐξ φυγῆς καὶ είχον φιθῇ εἰς τὴν θάλασσαν 13 ναναγοῖ. Ἀπέμενον 20 μόνον. Ἀνέμενον καὶ αὐτοὶ τὸν θάνατον μὲ τὴν σειρὰν τοῦ. Κατ' ἀνταπόχρισιν ἐξ Λονδίνου πρὸς Ἰταλίην ἐφιμερίδα τοῦ Μιλάνου, μερικοὶ ἐπὸν ναναγῶν παρεφρόνθησαν, πρὶν ἡ τὸν καταλάβει ὁ ἐξ φυγῆς θάνατος, ἐνῷ μεταξὺ τῶν ἀπομεινάντων ἐσημειώθησαν κρούσματα νευρικῶν κρίσεων καὶ πράξεις ἀπογνώσεως. Πολλοὶ ἐπὸν τῶν ἐπιχειρήσαντων ἔφεραν καταφανῆ τὰ ἵχη τῶν δημητρίων ἀπὸ τοὺς συναδέλφους τῶν.

Μόλις τὴν προίαν τῆς πέμπτης ήμέρας Ἰολανδοὶ ἀλλεῖς ἀντελήθησαν τὴν λέμβον καὶ ἐσπεύσαν νὰ ὅδηγήσουν τοὺς εἴσοδιν ἐπιχώντας ναναγῶν εἰς τὸ πλησιέστερον Ἰολανδικὸν χωρίον, δημο τὴν ξηράν καθε δηματῆς περιθάλψεως. Ἐκ τῶν ναναγῶν 14 ἐφιλοξενήθησαν εἰς διαφόρους οἰκίας καὶ ἡ εἰσήχθησαν εἰς νοσοκομεῖον, διότι παθοσιαίαν ἐποκίνδυνον ἔχανταν. Μεταξὺ τῶν νοσηλευομένων κατελέγετο καὶ ὁ πλοίαρχος κ. Δημ. Γράτσος, ὁ ὅποιος ἐδήλωσεν εἰς συνέντευξιν τοῦ: «Δὲν μὲ ποτὲ μόνον, ὅτι μοῦ κατέστησεν τὰ καφά μου. Περισσότερος μὲ θύμοι, ὅτι δὲν μοῦ ἔδοκαν τὴν εὐκαρίοτα νὰ σύσσω τὸ πλήρωμά μου». Ἐξ ἄλλον ὁ μηχανικὸς κ. Δ. Παύλον ἀνέφερεν, ὅτι τέσσαρες Ἑλληνικαὶ σημαῖαι είχον ζωγραφισθῆ ἐις τὰς πλευράς τοῦ πλοίου καὶ ησαν θεαταὶ ἐκ μεγάλης αποστάσεως, διότι ἐφοτιζότο ἀπὸ λαμπτήρας τῶν χιλίων κηφίων.

Οἱ νεκροὶ τῆς «Ἐλλήνες Σταθάτου» εἶναι οἱ ἀπόλοιτοι: Νικ. Λυγνός 6', πλοίαρχος, Ιων. Μαρτζής γ' πλοίαρχος, Γ. Δραγγόνας 6' μηχανικός, Π. Παύλον γ' μηχανικός, Φρ. Δέδες ξυλουργός, Ε. Κοργαλός ναύτης, Π. Μπελάς βοηθὸς θαλαμητόλον, Κ. Πλακιδῆς λιπαντής, Α. Αμάραντος, Ι. Κυριακάνης, Λ. Καλλιπολίτης, Γ. Φωτιάδης, θερμασταὶ καὶ εἰς ἀνθρακέν.

Ο τορπιλισμὸς τοῦ ἄπο «Κεραμίες»

Τὴν 2αν Φεβρουαρίου ἐπίσης ἐγνώσθη καὶ ὁ τορπιλισμὸς τοῦ φορτηγοῦ «ΚΕΡΑΜΙΕΣ» 5065 τ. γκρός (τοῦ 1917), τῆς ἑταῖρας «Κεφαλληνιακῆς». Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐτέλει ὑπὸ χρονικὴν νανάσσων καὶ είχεν ἀποτελεῖσθαι τοὺς ἑπτάντιον τὸν Λάδονταν. Οἱ τορπιλλισμοὶ τοῦ ἔλαβε χώραν περὶ τὰ 90 μιλά τοῦ Ν. Δ. τοῦ σηματοφορικοῦ σταθμοῦ τοῦ Λάδου. Τέσσαρες δὲ ἐξ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος εἴδον τὸν θάνατον. Οὗτοι ησαν ὁ α' πλοίαρχος Σπ. Κατεβάτης, ὁ δ' πλοίαρχος Δημ. Φωτάς καὶ οἱ ἀλλοδαποὶ ναῦται Όσλοφος Σέσλαρ, Πολονός καὶ Μανούελ Νέδος. Πορτογάλος. Ὁ πλοίαρχος καὶ οἱ δύο ναῦται ἐφονεύθησαν κατὰ τὴν ἔχειν τῆς τορπιλλίτης, ἐνῷ δὲ τὸ πλοίον, τραματισθεῖς θανατίμως, ἔξεπνευσε καθ' ὅν χρόνον μετεπέρεστο εἰς ἔτερον πλοίον. Οἱ διασωθέντες 29 ναναγοῖ, ἐξ ὧν 19 Ἐλληνες καὶ 10 ἀλλοδαποὶ ἀπειθασθησαν εἰς Γιδρατάρ, ὅποιος διὰ τοῦ φορτηγοῦ «Κάτες θάνατον» ἐπέβαλεν τοῦ Λαζαρεΐας. Οἱ διασωθέντες 19 Ἐλληνες ἐπὸν τὸν πληρώματος εἴλεν οἱ κάτωτε: Παν. Βαλλάνος γ' πλοίαρχος, Γ. Κάργκας φαριστηλεγχωριώτης, Ἐστόρ. Σταμούλης α' μηχανικός, Π. Σαλοντάρος 6' μηχανικός, Γερ. Λιναράδατος καὶ Δημ. Διαμαντῆς γ' μηχανικός, Ε. Σταματελάτος νανάληρος, Σ. Καμπίτης ἀρχιθεματίης, Ι. Ἀντόπας λιπαντής, Π. Μολφέτας μάγειρος, Γερ. Τρούπανος βοηθός, Χρ. Βαλλανάτος, Ιων. Σταματάκης καὶ Σπ. Κοντούφης ναῦται, Μιλ. Μπλάκας καὶ Γερ. Καλογερᾶς θερμασταὶ, Ἀλέξ. Θεοχαρίδης ξυλουργός, Ν. Γεωργίου βοηθὸς μηχεγένον καὶ Δημ. Χρήστου βοηθὸς θαλαμητόλον.

«ΑΥΡΑ»: 'Ανεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ σκάφος είχεν ἔκπεμψει τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. Ἐγνώσθη

Μόλις ἔξεδόθη:

**Η ΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΣ ΕΝ ΤΩΙ:
ΑΓΓΛΙΚΩ, ΔΙΚΑΙΩ, ΚΑΙ ΠΑΡ' ΗΜΙΝ.**

'Υπό κ. ΣΤΕΦ. Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΥ

Πωλεῖται παρὰ τῷ συγγραφεῖ: ἐν Ἀθήναις ὁδὸς Σανταρόζα 3. ἐν Πειραιεῖ ὁδὸς Φίλωνος 39, καὶ εἰς τὰ κυριώτερα βιβλιοπωλεῖται τῶν Ἀθηνῶν.

ΕΝ ΑΟΝΔΙΝΩ: οἱ ἐπιθυμοῦντες ν' ἀποκτήσωσι τὸ βιβλίον δέοντας ν' ἀπευθύνονται πρὸς τὸν κ. A. E. SHEPPARD, Bevis Marks House, Bevis Marks, LONDON E.C. 3.

«... τὸ βιβλίον τοῦ κ. Μακρυμίχαλου γραμμένον εἰς ὑφος ἐπαγγεγόν, ἀριττάτης δ' ἐμφανίσεως δὲν ἀπευθύνεται στενὸς εἰς τὸν μελετήτας τοῦ ναυτικοῦ δισαροῦ καὶ τοὺς λειτούργους τῆς Θεμέδους. Ἐνδιαφέρει οἰονδίποτες, καὶ δὲ πασδήποτες περὶ τὰ θαλάσσια ἔργα ἀσχολούμενοι, γενικῶς τερού δὲ κάθε ἀποδίώκοντα νὰ ἐμπλοντίσῃ τὴν ἐγκαλοποιίαν μόρφωσιν...» (Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά»)

Τιμάται χρυσόδετον ἐλέυθ. ταχ. τελῶν: Δραχ. 100.
Διά τὸ ἔξωτερικὸν Σελ. 6.

συμπληρωματικῶς, ὅτι τὸ φορτηγὸν κατευθυνόμενον ἐπὸν Βάρνης εἰς Χοῦλλ. μὲ φορτίον γεννημάτων ἔξοπλεύειν εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀκτὰς, πλησίον τοῦ Πλάνουνθ. Τὸ ἐπὸν 32 ἀνδρῶν πληθώμα τοῦ σκάφους ὑγιάντει, τὸ φορτηγὸν δῆμος ὑπέστη ἀφετάς ζημίας, διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ ἐργάζονται δύο Λγγικά ναναγοσωστικά.

«ΒΑΡΒΑΡΑ»: Τὸ Γιονγκοσλαβίδην φορτηγὸν «NETI» ἀγκυροβολοῦν εἰς Γονεύμανθον μὲ φορτίον μεταλλεύματος προσέρχονται ἐπὸν τοῦ ἡγκυροβολημένου φορτηγοῦ «Βαρβάρα» καὶ τῷ προσέγενησε ζημίας εἰς τὴν θάλασσα. Τὸ Γιονγκοσλαβίδην προσέρχονται ἐπὸν τοῦ ιδίου πλοίου καὶ διὰ δευτέραν φοράν, ὑπέστη δὲ ζημίας εἰς τὴν πλευράν παρὰ τὸ κύτος No 2.

«ΑΓΚΥΡΑ»: Κατέπλευσεν εἰς Ἀμβέρδον ἐπὸν Βηρυττοῦ μὲ φορτίον γενικῶν ἐμπορευμάτων. Κατὰ τὸ πλοῦν τοῦ τὸ σάρως προσήγγισεν εἰς Βουριέ, διὰ τοῦ οὔτεστη ἐλεγχον τοῦ φορτίου τοῦ. Κατὰ τὴν ἐπιθέρωθησιν τῶν ἀνοιχτῶν τοῦτων ἐπεκράτει κακοκαρία, τημῆα δὲ τοῦ φορτίου ἐβλάβη ἐλαφρῶς ἀπὸ τὴν δροζήν.

«ΜΑΞ ΒΟΛΦ»: 'Εξ Ἀργεντινῆς μὲ φορτίον γεννημάτων κατέπλευσεν εἰς Ἀμβέρδον. Κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ παρέστη ἀνάγκη νὰ σταθμευθῇ τὸ πλοίον εἰς τὸ ἀνοικτόν πλέλαγος ἀπὸ τρεῖς θύμοις.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ»: Κατευθυνόμενον ἐπὸν Καναδά εἰς Ἀγγλίαν καὶ μετέχοντας νηοπομπῆς, ὑπέστη ἐπίθεσιν ἀπὸ μέρους Γερμανικῶν ἀεροπλάνων εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν τὴν προίαν τῆς Ζης Φεβρουαρίου. Τρεῖς ἀπὸ τὰς φορμέσιας ἔναντιον τῆς νηοπομπῆς βόμβας ἔξεργασθησαν πληρότερον τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ, οὗτον εἰς τὸν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἐτόπιασθη ἐλαφρῶς ἐκ θραύσματος εἰς τὸν μηρόν. Τὸ φορτηγὸν οὐδεμίαν ὑπέστη ζημίαν καὶ κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ προσδιοικοῦ τοῦ, ἔνθα δὲ τρεῖς θύμοις.

«ΠΟΠΗΗ»: Ήταν Βερολίνου τηλεγραφιθεῖσα πληροφορία, ὅτι ἡ γνοεῖτο ἡ τύχη τοῦ σκάφους τούτου, ἡτο ἀνακριθῆ. Τὸ φορτηγὸν «Πόπη» κατέπλευσεν ἀνεν οὐδενὸς ἐπεισοδίου εἰς τὸν λιμένα τοῦ προσδιοικοῦ τοῦ, ἔνθα καὶ ἔξεφόρτωσε τὸ φορτίον τοῦ.

«ΠΑΓΚΡΑΤΙΩΝ»: Αποπλεύσαν ἐπὸν Θεσσαλονίκης μὲ φορτίον μεταλλεύματος μολύβδου διὰ Βόρ. Ἐδρόπτην ἔξοπλεύειν εἰς τὰ ἀθαβῆ τοῦ Θερμαϊκοῦ, παρὰ τὴν θέσιν «Παληρόμαννα» τέσσαρα μιλια μακρὰν τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης. Τὸ σκάφος ἔζητησε δονήθειαν ναναγοσωστικοῦ, διότι ἡ πρώτη προσπάθεια ὅπως ἀνελκυσθῆ διὰ τὸν ιδίουν δυνάμειον ἀπέτυχε. Κατόπιν τούτου διεξήχθη τημητακή ἐκφόρτωσις καὶ τὸ σάρως ἐπέλεγνοντας κατευθυνόμενον εἰς Θεσσαλονίκην. Ἐκ τῆς ἐπιθερμήσεως διεπιστώθη, ὅτι δὲν ὑπέστη ἀνάγκη νέφαλων.

«ΑΓΙΑ ΖΩΗ Π.Π.»: Προερχόμενον ἐπὸν Κατώνης μὲ φορτίον μεταλλεύματος μολύβδου διὰ Βόρ. Εδρόπτην ἔξοπλεύειν εἰς τὰς θάλασσας μιλια μακρὰν τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης. Τὸ σκάφος ἔζητησε δονήθειαν ναναγοσωστικοῦ, διότι ἡ πρώτη προσπάθεια ὅπως ἀνελκυσθῆ διὰ τὸν ιδίουν δυνάμειον ἀπέτυχε. Κατόπιν τούτου διεξήχθη τημητακή ἐκφόρτωσις καὶ τὸ σάρως ἐπέλεγνοντας κατευθυνόμενον εἰς Αγία Ζωήν.

«ΕΜΜΥ»: Κατὰ πληροφορίας ἐπὸν Λίβερπολοῦ ἔξοπλεύειν ἐπὶ οὐράνιον νοτίως τοῦ λιμένος τούτου, εἰς τὸν κόλπον τοῦ Κάρντιγκεν, καθ' ὃν χρόνον κατημόνετο ἐπὸν Νέας Ύόρκης εἰς Ἀγγλικὸν λιμένα μὲ φορτίον βάμβακος. Τὸ σκάφος ἀνειλκυσθῆ ἀνει θονθείας, ἐπειδὴ ὅμως παρετηρηθεῖσαν εἰσόδοι ἰδάτων εἰς τὸ κύτος No 1, ἐπαναποστράχητο πλοίον καὶ ἔζητησε ἡ παροχὴ ἀμέσων δονθείας. Ἐπὶ τόπον εὑρίσκονται ἡδη Αγγλικά ναναγοσωστικά ἀτινα καὶ ἔργαζονται διὰ τὴν ἀνέλκυσιν. Πρὸς διευθύνοντας τῆς ἐργασίας ταῦτης διεξάγεται ἐκφόρτωσις τημητακῆς ἐπὸν τοῦ βαμβακοφορτίου.

«ΤΑΣΙΣ»: Προσέρχονται ἐπὸν τοῦ κυματοθραύστου τοῦ Λίβερπολοῦ, ἐνῷ ἔξετελει ἐλιγμοὺς πρὸς ἀγκυροβολίαν. Τὸ σκάφος ὑπέστη διαφόρους μαροζημάτια.

«ΕΥΓΕΝΑ ΚΑΜΠΑΝΗ»: Μὲ φορτίον γεννημάτων παρέμενεν εἰς τὴν φράδαν τοῦ Φλόνικης μὲ ἀδαρίας εἰς τὸ βαρούλκον τῆς ἀγκύρας τοῦ. Βραδύτερον ἡ ζημία ἐπεκενύσθη καὶ τὸ σκάφος κατέπλευσεν εἰς Αμβέρδον πρὸς ἀπόρθωσιν.

Ἐλληνικὰ Ναυτικὰ Γραφεῖα ἐν ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ

Rotterdam Steamship Company Ltd.

(N. V. Rotterdamsch Scheepvaratbedrijf)

Shipbrokers Agents

Telegrams: «DIOSKUROI»

Teleph. 56815-15166-11442

Waterclerk 44358

Greek Shipping Agency

(Grieksche Scheepvaart Agentuur)

Shipbrokers Agents

Telegrams: «ERGON»

Tel. 11442-15166-56615

Waterclerk 44358

Ned. Expeditie en Controlebedrijf

Expediteurs en Controleurs

Telegrams: «ERGON»

Tel. 15166-11442-56615

20, Willemstade

ROTTERDAM.

μεταλλικῶν ἔξαρτημάτων κεχωρισμένως. 3) Εἰς οὐδεμίαν ὑπόκεινται διατύπωσιν τὰ μηχανονοργικά κλπ. ἐργαλεῖα τεχνητῶν τὰ χρηματοποιούμενα παρ' αὐτῶν κατά τὰς ἐποκενάς τῶν πλοίων. Καὶ 4) Ἐξηρέθησαν οἱ γαλάνθρακες τῆς καταχωρίσεως εἰς τὸ παρ' ἔκστοι πλοΐο τηρούμενον θύλιον ἀτελῶς παραλαμβανομένον εἰδῶν, καθότι τοῦτο ἔφερε πλείστας δυσκολίας εἰς τε τὰς τελωνειακὰς ἀρχὰς καὶ τὸν πλοιοκήτην.

Συμπληρωματικῶς πρὸς τὸ ἀντότερον, παρεσχέθησαν εἰς τὰς τελωνειακὰς ἀρχὰς καὶ αἱ ἀζόλουσθινοὶ δηργίαι, σχετικά μὲ τὴν ἐφαρμογὴν προηγουμένων (ἴν' ἀριθ. Ε. 2840, τὸ 1939) ἐποργικῆς ἀποτάσσεως διὰ τὰς ἔργασίας ἐποκενῶν τῶν πλοίων: α') Δὲν ἀπαιτεῖται ζύγισης τῶν πλαϊάν τιθηντῶν ἔξαρτημάτων τῶν πλοίων, τῶν ἐκφροτωνομένων ἐκ σπαθῶν ἄπο τῆς Ἑλληνικῆς σημαίαν καὶ προερχομένων εἰς ἐποκενῆς αὐτῶν, καθότι η τοιαύτη ζύγισης οὐδένα εἶναι προτερεῖ σκοπόν, δεδομένον, ὅτι τὰ ἐν λόγῳ πλαϊά σιδηρῷ ἔξαρτημάτα θεωροῦνται δασμολογικῶς ἐλεύθερα (Ἀν. Νόμος 506) (1937). Λέον — πάντως — ν' ἀναγράφωνται λεπτομέρως εἰς τὴν ἀδειαν ἐποκενῆς. β') Τὰ σιδηροχρυσήτηρα, μὴ θεωροῦμενα ὡς ἐργοστάσια ἐποκενῆς πλοίων — συμφώνως μὲ σχετικὸν ἔγγραφον τοῦ ὑφυπουργείου Ναυτιλίας — δὲν ὑπόκεινται εἰς τὰς ενεργετικὰς διατάξεις τοῦ Ἀν. Νόμου 506 (1937). Κατὰ συνέπειαν, δύνανται νὰ ἐνεργοῦν ἐποκενῶν ἐσχαρῶν, διοικοῦνται, χρηστοῦνται ἔξαρτημάτων τῶν κλιβάνων τῶν λεβήτων, χωρὶς νὰ εἰναι ἔγγεγραμμένα εἰς τὸν πίνακα ἐποκενωστῶν πλοίων, ταῦτα θὰ ὑπόκεινται εἰς ἀπάσις τὰς νομίμους διατυπώσεις.

γ) Η ἔνοια τοῦ 12ον ἄρθρου τῆς ίν' ἀριθ. Ε. 2840 (1939) ἀποφέρει, σχετικῶς μὲ τὴν ἐγγραφὴν ἐπὶ τῆς αἵτινεως ἐποκενῆς καὶ τῆς ἀντιστοίχου ἀδείας, τῆς ἐκτάσεως καὶ τοῦ εἰδούς τῆς ἐποκενῆς τοῦ πλοίου, δὲν ἀφορᾷ τὸν προσαθωρισμὸν τοῦ θάρσους τῶν ἔξαρτημονέων ἐκ τοῦ πλοίου πρὸς ἐποκενήν εἰδῶν, διότι τοῦτο ἐν τῇ πρᾶξει τυγχάνει ἀδίνατον. δ') Αἱ χρηματοποιήμεναι κατὰ τὴν ἐποκενήν τῶν πλοίων φίλων ὁδεῖν ν' ἀναγράφωνται εἰς τὴν ἀδειαν, ἐφαρμοζούμενέων καὶ διὰ αὐτῆς τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 2 τῆς ὑπουργικῆς διὰ τὰς ἐποκενῆς ἀποφάσεως. Καὶ ε') "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀπάλλαγην ἀπὸ τῶν δασμῶν τῶν αὐλοσωλήνων, οἵτινες παραλαμβάνονται ἐκ τῶν πλοίων, τὸ ζητημα τοῦτο θέλει ορθωσθῆναι νομοθετικῶς. Ἐν τῷ μεταξὺ τὸ ὑπονομόν συνιστᾶ, διότι κατὰ τὸν ἐκτελωνισμὸν τῶν ἐφθαμμένων αὐλοσωλήνων, γίνεται μετὰ πάσης ἐπεισείς ἔκπτωσις, ἀνάλογος πρὸς τὴν κατάστασιν αὐτῶν.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Διεγράφησαν ἐκ τῶν νηολογίων "Ανδρον τὰ φορτηγά «ΑΡΙΣΤ. Λ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» 3470 τ. γκρός, πολὴθὲν πρὸς μηνὸν εἰς Φινλανδούς καὶ «ΘΡΑΣΥΒΟΥΛΟΣ» 3693 τόννων γκρός, τορπιλισθέν.

— Έκ τῶν νηολογίων Σύρου διεγράψῃ τὸ προσφρούσαν ἐπὶ νάρκης καὶ βυθισθὲν φορτηγὸν «ΕΛΕΝΑ Ρ.» 4576 τ. γκρός καὶ ἐκ τῶν νηολογίων Πειραιῶς τὸ τορπιλισθέν φορτηγὸν «ΖΕΡΜΑΙΝ» 5216 τόννων γκρός.

— Τὰ φορτηγὰ «ΜΑΡΩ Υ.» 3855 τόννων γκρός καὶ «ΕΛΛΗΝ» 1114 τ. γκρός, μετεβάσθησαν ἀπὸ τὴν «Ομώδουμον Εμπορικὴν ἑταῖριν τῶν ἀδελφῶν Γιαννουλάτου» εἰς τὴν «Ἀνονεμον Ναυτικήν, Εμπορικὴν καὶ Βιομηχανικὴν ἑταῖριν τῶν ἀδελφῶν Γιαννουλάτου» τὸ μὲν πρῶτον ἀντὶ 1.288.000 δραχμῶν, τὸ δὲ δευτέρον (ναναγῆσαν ἡδη) ἀντὶ 1.638.000 δραχμῶν.

— Μετεγράψησαν εἰς τὰ νηολογία "Ανδρον τὰ φορτηγά «ΔΑΦΝΗΣ» (ηδη «ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ») 3798 τ. γκρός, τοῦ κ. Γ. Ν. Εμπειρίκου, ἐκ Πειραιῶς καὶ «ΠΗΓΑΣΟΣ» 4399 τ. γκρός, τοῦ κ. Γ. Ν. Λουλούδη, ἐκ Λονδίνου.

— Τὰ 4 οἱο τοῦ φορτηγοῦ «ΔΙΩΝΗ» 4181 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. Φ. Ανδρεάδη εἰς τὸν κ. Στρατῆν Ανδρεάδην ἀντὶ 1.750.000 δραχμῶν.

— Επίσης τὰ 6 οἱο τοῦ φορτηγοῦ «ΜΑΙΗΝΤ ΟΦ ΣΑΜΟΣ» 1190 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. Ρολάν Γκελάν εἰς τὸν κ. Νιζ. Τριανταφύλλιδην ἀντὶ 546.000 δραχμῶν.

— Τὰ 4 οἱο τοῦ φορτηγοῦ «ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ» 5227 τόν. γκρός, περιήλθον κλιρονομικῶς εἰς τὴν κ. Πηνελόπην Αλφρ. Τσακίρη, ἥτις καὶ ἐπώλησε τὸ οἱο εἰς τὸν κ. Ιω. Φαρακούνην ἀντὶ 382.200 δραχ.

— Τὸ ὑπὸ Παναμακήν σημαίαν ναναγοστικῶν «ΑΤΡΑΤΟ» (ex «Ελγήνη Βεροίων») 663 τ. γκρός, διότι ἐφρατεῖτο εἰς Χάϊφαν, ἀφέθη ἐλεύθερον καὶ κατέπλευσεν ἡδη εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα.

— Τὸ ὑπὸ Παναμακήν σημαίαν φορτηγὸν «ΔΡΑΓΑ» 603 τόννων γκρός (τοῦ 1918) τὸν κ. Ζ. Θεοφανίδη καὶ Σία θύρωσ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «ΣΤΕΦΑΝΟΣ», νηολογήθην εἰς Λαύριον.

— Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «ΧΙΑΝΤΑ» (ex «Άγιος Νικόλαος») 856

τ. γκρός (τοῦ 1884) μεταφέρον εἰς Παλαιστίνην 728 Ποραγκίτας, στεγούμενος ἀδειον ἀποβιβάσεως, συνελήφθη καὶ προτείνεται εἰς Χάϊφαν. Τὸ πλήρωμα ἐτέθη ὑπὸ περιορισμού, οἱ δὲ ἐπιβάται μετεφέρθησαν εἰς στρατόπεδον συγκεντρώσεως εἰς τὸ "Αφρίτ, νοτίως τῆς Χάϊφας.

— Ενεγράψῃ εἰς τὰ νηολογία Πειραιῶς ἐπ' δόνοματι τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου τὸ δεξαμενόπλοιον «ΑΡΓΩ» 5532 τ. γκρός, διεγράψῃ δὲ τὸ ναυαγῆσαν φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΙΑΗ» 4202 τ. γκρός.

— Μετεγράψῃ ἐπ' Σύρου εἰς τὰ νηολογία Πειραιῶς τὸ φορτηγὸν τοῦ κ. Ήλ. Σελ. «ΜΙΧΑΛΙΟΣ» 3741 τ. γκρός.

— Τὸ ποληθὲν πρὸς μηνὸν, συνεπεία ἐκτεταμένων ζημῶν ἐπ ποσαράζεως, εἰς Ίταλοὺς διαλυτὰς φορτηγὸν «ΔΕΛΦΟΙ» 4673 τ. γκρός (τοῦ 1915) δὲν διελθη, ἀλλ' ἐπεσκευάσθη. Αγορασθὲν ἡδη παρ' Ίταλούς ἐφοπλιστοῦ ἐνηλογήθη εἰς Γένοβαν καὶ μετωνόμασθη «VOLO-DOLA».

— Τὸ φορτηγὸν «ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» 6343 τ. γκρός (τοῦ 1920) ἐνεγράψῃ ὑπὸ τὴν ιδιοκτησίαν τῆς ἀνωνύμου ναυτικῆς ἑταῖρις «Ποσειδῶν».

— Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 14 (τῆς 29ης Ιανουαρίου) συμπληρωματικὸν τεύχος τοῦ «Αλύδες Ρέτζιστερ» ἀναφέρεται, ὅτι διηλθον τὰς ἐπιθεωρήσεις τοῦ τὰ φορτηγὰ «Αδελφότης» εἰς Χόρη Κόρυ, «Άγιος Γεώργιος ΙV» εἰς Καλκούταν, «Αναστασία» εἰς λιμένα Εὐρώπης, «Γεώργιος Γ.» εἰς Αμβέρσαν, «Ελληνικό» εἰς Πειραιᾶ, «Ενθαλία Μαρῆ» εἰς Τάνη, «Καρράς» εἰς Αμβέρσαν, «Ορος Αθωσ» εἰς Καλούσταν, «Ορος Ροδόπη» εἰς Αλεξανδρεῖαν, «Παναγῆς» εἰς Νέαν Υόρου, «Παν. Θ. Κονιάνταρος» εἰς Σούνιον, «Σουλιώτης» εἰς Μπλάνθ καὶ «Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ» εἰς Αμβέρσαν.

— Τὸ ὑπὸ Παναμακήν σημαίαν φορτηγὸν «ΦΡΟΣΟΥΛΑ» 1282 τ. γκρός (τοῦ 1903) ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Ιω. Βαρδαβᾶ ἀντὶ τιμῆς 21.000 λιρῶν.

— Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Φ.» 298 τ. γκρός, τῶν κ. κ. Νιζ. Π. Νιζόλαδη, Μιχ. Γ. Σουσούδη καὶ Βασ. Λ. Αθραμίδη, μετωνόμασθη «ΑΓΙΑ ΚΥΡΙΑΚΗ».

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Τὸ σημαντικότερον διὰ τὴν ναυλαγορῶν γεγονός τοῦ δεκαπενθήμερον ὑπῆρξεν ἡ ἀρχαίνει εἰς εὐρεῖαν κλίμακα ἐπίταξις τῶν Αγγλικῶν πλοίων καὶ παραλλήλως ἡ ναυλώσις οὐδετέρων σκαφῶν ὑπὸ τῆς Αγγλικῆς κυβερνήσεως. Ή τοιαύτη συγκέντρωσις τονάκις παρὰ τῶν συμμάχων ἐδημιουργήθη ποιῶν τινα ἀντίδρασιν εἰς τὴν ἐλεύθερων ἀγοραν καὶ οἱ οὐδέτεροι ἐφοπλισταὶ, προβλέποντες ἔλλειψιν διαθεσίμων χωρητικότητος, δὲν ἐπενδύουν νὰ ναυλώσουν τὰ πλοῖά τουν, ἐπδιώκοντες ὑπηρετούσιν ναύλους. Χαρακτηριστικοὶ τῆς ὑφωτικῆς τάσεως ήσαν καὶ οἱ ἐξ Αγγλίας ναύλοι γιαναύρων δι' ὅλους τοὺς προσφορούσιν. Επληρωθησαν 36) — διὰ Ν. Αμερικῆς, ζήτησης δὲ χωρητικότητος παρετηρήση καὶ διὰ τὴν Μεσογείον, μὲ αὐλάρχον τῶν ναύλων ὑφωτικῶν.

Ζητορά ὑπῆρξεν ἡ ανατιμητική πορεία τῶν ναύλων καὶ εἰς τὸ Πλέιτ, ὀπόσσεν ἐκλεισθῇ μὲν μια μετρία ἐργασία, ἐλλείψει χωρητικότητος δι' ἐγγυτέρας ήμερομηνίας, οἱ ναύλοι διαθέσιν ἀπό ημέρας ἔφθασαν τὰ δολ. 25 ἐπ Μάρτιας Μπλάχας εἰς Σάν Λορέντζο δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ. Δι' Αγγλίαν οὐδέτερον πλοίουν πλούτον ἐλληνῷθεν 90). — Έκ Μπούνεος Αἰγαίος καὶ τριῶν λιμένων Βραζιλίας (γενικά εῦδη) διὰ Μασσαλίαν ἐπληρώθησαν 95) — φίο καὶ διὰ Βόρ. Γαλλίαν 100) — καὶ ἐπ Πλέιτ (γεννήματα) διὰ Βλαδιβοστόκ δολ. 15. Από Περσιανούς (ζαχαράρεις) διὰ Μασσαλίαν δολ. 17 καὶ διὰ μεταλλεύματα εἰς Ρίον 85) — δι' Αμβέρσαν.

Καὶ ἡ ἀγορά τῆς Βορ. Αμερικῆς ὑπῆρξε λίαν σταθερά, μὲ διαταγῆς διὰ γεννήματα από Νόρδερον φέντε καὶ Κόλπον. Επληρώνοντο από Νόρδερον φέντε 65 σέντες τὰς 100 λίθρας δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ καὶ 55 σέντες διὰ Σάν Λορέντζο — Ιταλίαν. Τὰ παλαιοσιδηρα ἐν σχετικῇ ἀπράξιᾳ, ἐνθὲν οἱ γιανάθρακες ἀπό Χάμπον φόδες μὲ ζήτησην χωρητικότητος διὰ Νότιον Αμερικὴν καὶ Δυτ. Ιταλίαν. Επληρώνοντο δολ. 7.25 διὰ Ρίον Ιανέριον καὶ πλέον τῶν δολ. 10.25 διὰ Δυτ. Ιταλίαν. Διὰ ζαχαράρεις Κούβας προσεγέρθησαν 80) — δι' Αγγλίαν καὶ 85) — διὰ Γένοβαν καὶ διὰ βάμβακα ἐπ Κόλπον 35 σέντες τὸν κ. π. εντετ - τσάφτερο διὰ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΕΠΙ ΣΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΥΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΡΟΥΣ ΔΥΝΑΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΥΙΟΙ Κ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ, ΚΟΡΑΗ 3A

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 30-681, 30-682, 30-683

TELEPHONES: 36939

TELEGRAMS:
ACUTE, HULL

E.E.SHARP & SONS, LTD

1589 HIGH STREET | HULL, YORKS.
ALSO, 28 BISHOP LANE | ENGLAND

ΜΑΝΙΛΑΣ ΣΥΡΜΑΤΙΝΑ
ΣΧΟΙΝΙΑ
ΜΑΡΚΑΣ "ABUS,"

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ
ΧΡΗΣΙΝ

ΑΙΓΑΙΟΡΧΑ, ΑΠΟΔΙΟΝΤΑ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΝ ΧΡΗΣΙΝ.
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΙΑΙΚΑ ΜΑΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ
ΠΡΟΜΗΘΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΣ ΑΤ)ΚΑΣ
ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΝΑΥΑΡΧΕΙΑ.
ΕΚΦΟΡΤΩΤΗΡΕΣ - ΠΡΟΣΔΕΤΗΡΕΣ - ΡΥΜΟΥΛΚΙΑ

Γαλλίαν και από Νόρδερν ρέιντς 31 έως 32 σέντες. Πάντως οι ναῦλοι τοῦ δάμβακος ἐπηρεάζουσαν ἀπό τα ληφθέντα πρός ὑπότιμους τῶν περιοριστικά μέτρα τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως. Ἀπὸ τὸν Βόρειον Εἰρηνήν καὶ ἡ Σητησία τοννᾶς διετροφῆ, μὲ σταθεροὺς ναῦλους, ίδιᾳ διὰ τὴν Ἀπὸ Ἀνατολήν. Ἐξ Πόρτλαντος (σιτηρῷ) διὰ Σαγγάρη ἐπλούνοντο δολλ. 12 (κατὰ τὸν τόννον τῶν 2000 λιβρῶν) καὶ διὰ Βλαδιβοστόκ δολλ. 12.50, διὰ δὲ τὸ Τακο Βαρ (ἄλευρα) δολλ. γύρω τὸν 13 εἰρ. Δι' Ἀγγλίαν ἐπανελήφθη ὁ ναῦλος τῶν 130). — Διὰ παλαιοσίδηρα ἐξ Βορ. Εἰρηνῆς δι' Ἰαπωνίαν δολλ. 12 φίο καὶ διὰ γαιάνθρακας ἀπὸ Σομοκ δολλ. 9.

Ζωηρὰ ἐπίσης ὑπῆρχεν ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς εἰς τοὺς πέραν τοῦ Σουνές τομεῖς, κυρίως δὲ εἰς τὸν τομέα τὸν Ινδιῶν. Οἱ ἐκεῖθεν ναῦλοι ἐπέδειξαν σταθερότητα, λόγῳ τῆς ἐπιφυλακτικότητος τῶν οὐδετέρων ἐφοπλιστῶν, ὅπως λέπονταν τὰ εἰς τὸ Ἀνατολ. ὑδατα σύνοικονενα σκάφῳ των. Ἀπὸ τὴν Ἀνατολαίαν ἀνέψερον ὡς τὸν 110) — (σιτηρῷ ἡ ζακχάρεις) δι' Ἀγγλίαν καὶ 105) — Ιορδανίαν, ἀπὸ δὲ τὰς Φιλιππίνας (ζακχάρεις) δολλ. 10 δι' Ἡνωμ. Πολιτείας καὶ 115) — δι' Ἀνατολαίην Μεσογείου καὶ Καζαπλάγκων. Οἱ φορτωτὰς τῆς Σαΐγκον προσέφερον 75) — (ὄρυζαν) διὰ Μασσαλίαν καὶ 120) — διὰ Δυτικήν ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν. Ἀπὸ Βαγκού καὶ Κοσταρίγκας 85) — διὰ Γένοβαν καὶ 100) δι' Ἀγγλίαν. Ἐξ Καλκούτας (γαιάνθρακες) δι' Ἰαπωνίαν δολλ. 10.50 φίο καὶ σπόροι δι' Ἀγγλίαν 110) — τὸν 50 κ. π. Ἀπὸ Μαντράς (φρεστίκα) διὰ Μασσαλίαν 80) —, ἀπὸ Νταλνί (σόγια) διὰ Γένοβαν — Τεργέστην 100) —, ἀπὸ Ντωρμπατ (γαιάνθρακες) διὰ Μπονένος "Άθρες 30) — καὶ δι' ἄλλας ἀπὸ "Ἄδεν διὰ Καλκούταν 19 φοιτίας καὶ ἀπὸ Μασσαλίαν δι' Ἰαπωνίαν 61) —. Διὰ «τάμη - τσάρτερος» 3 έως 5 μηνῶν (ταξίδια Ελληνικοῦ) ἐκλείσθησαν σχάρη τινὰ εἰς τὰ δολλ. 5.

Ἡ Μεσογείος μὲ συνήθη ἐργασίαν. Ἐξ Πότι (μεταλλεύματα) δι' Ἡνωμένας Πολιτείας ἐπληρώνοντα δολλ. 7 καὶ ἐκ Κονστάντζης (γεννήματα) σελ. 32) 6 διὰ Νότιον Γαλλίαν καὶ 70) — δι' Ἀμερίκαν μὲ σχετικὴν ἔτησιν χωρητικότητος. Οἱ βαμβακώποιοι ἀλεξανδρεῖας εἰς τὰ 60) — τὸν 60 κ. π. δι' Ἀγγλίαν. Διὰ Ρουμανικὴν ἔντειαν ἐκ Κονστάντζης δι' Ἀγγλίαν λ. στ. 50 τὸ βαγόνιον καὶ διὰ φωσφάτα ἀπὸ Καζαπλάγκων εἰς Rieme 55).

Οἱ ναῦλοι γαιάνθρακων ἐκ Νοτίου Ονδαλίας εἰς τὰ σελ. 36) — διὰ Ηλέτη, 20) — διὰ Γιβραλτάρ, 32) — δι' Ἀλεξανδρείαν διὰ Πόρτο Σαΐδ καὶ 36) — διὰ Πειραιᾶ. Μιχρὸν πλοίον ἀπὸ Χάρτλεπον διὰ Πειραιᾶ (3500 τ.) ἐκλείσθη εἰς τὰ σελ. 43).

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

—Ἐκ τοῦ Πλέιτ (διά γεννήματα)

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐξ Μπάχιας Μπλάγκας 7000 τ. διὰ Γένοβαν, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΝΑΡΕΑΣ» (Βεργωτῆ) ἐξ Πλέιτ 8500 τ. δι' ἔνα διόν οὐδετέρων λιμένας Εὐρώπης, Μάρτιον.

—Ἐξ Ἀγγλίας-Κόντινεντ (διά γαιάνθρακας)

«ΕΚΟΛΧΙΣ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Εὐρώπης 3500 τ. διὰ Πειραιᾶ, ἀ. φ.

—Ἐκ τοῦ Δουνάθεως

«ΗΡΩΝ» ἐξ Κονστάντζης 2200 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτικῆς Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΣΟΦΙΑ Σ.» ἐξ Κονστάντζης 110 δαγ. ξυλείας δι' ἔνα λιμένα Ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΚΕΧΡΕΑ» ἐξ Κονστάντζης 190 δαγ. ξυλείας δι' ἔνα διόν λιμένας Εὐρώπης, Φιλιππ.

«ΘΡΑΚΗ» ἐξ Κονστάντζης 120 δαγ. ξυλείας δι' ἔνα λιμένα Ἀνατολικῆς Μεσογείου, Φ. φιλιπ.

«ΣΙΦΝΟΣ» ἐξ Κονστάντζης 130 δαγ. ξυλείας, δι' ἔνα λιμένα Ἀνατολικῆς Μεσογείου, Φ. φιλιπ.

«ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Κονστάντζης 1500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΙΑΚΩΒΟΣ» ἐξ Κονστάντζης 250 δαγ. ξυλείας δι' ἔνα λιμένα Ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΕΛΙΖΑ» ἐξ Κονστάντζης 3200 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτικῆς Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΕΛΙΖΑ» (β' ταξίδιον) ἐξ Κονστάντζης 3.200 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, τέλη Φεβρουαρίου.

«ΦΡΟΣΟΥΛΑ» (σημαία Παναμᾶ) ἐξ Κονστάντζης 120 δαγ. ξυλείας δι' Ἀνατ. Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἐξ Σουλινᾶ 2950 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΑΡΚΑΔΙΑ» ἐξ Κονστάντζης 950 τ. γεννημάτων διὰ Βόλον ἀ. φ.

«ΙΩΑΝΝΑ» ἐξ Σουλινᾶ 1650 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Ἀλβανίας, ἀ. φ.

«ΑΡΧΩΝ» ἐξ Βάρνης 1650 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτικῆς Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΔΕΡΟΣ» ἐξ Κονστάντζης 1050 τ. γεννημάτων διὰ Πρέβεζαν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΤΑΣΙΑ» ἐξ Κονστάντζης 5000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΑΣΗΜΙΝΑ ΜΠΑΙ-ΚΑ» ἐξ Κονστάντζης (ζῶα) διὰ Πειραιᾶ, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΤΕΤΗ» ἐξ Κονστάντζης — Βάρνης ἢ Μπουργκάς 4000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, Φ. φιλιπ.

—Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Τ.» ἀπὸ Κονστέριο 4000 τ. φορτάτων δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, Φεβρουαρίου.

«ΔΑΡΜΑΣ» ἢ «ΑΡΤΕΜΙΣ ΠΙΗΤΤΑ» ἀπὸ Κυμάσι 2500 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἐξ Κύπρου 3000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτικῆς Μεσογείου, τέλη Φεβρουαρίου.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Κύπρου 2650 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐπὸ Κύπρου 140.000 κ. π. (φρούρια) δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, Φ. φιλιπ.

«ΕΛΠΙΣ» ἐξ Παντίμα 1400 τ. δισποίων δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, Φ. φιλιπ.

«ΜΑΝΝΟΥΛΑ» ἐξ Σάντα Ζούνα 2900 τ. γεννήματων διὰ δύο λιμένας Βορ. Αφρικῆς, Φ. φιλιπ.

«ΜΕΜΑΣ» ἀπὸ Κυμάσι 2700 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, Φ. φιλιπ.

«ΠΟΠΗ» ἐξ Σάντα Ζούνα 3000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Ιταλίας, Φ. φιλιπ.

«ΑΙΓΑΙΟ» ἀπὸ Σάντα Ζούνα 2000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Ιταλίας, Φ. φιλιπ.

«ΚΑΔΙΩ» ἐξ Σάντα Ζούνα 2000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, Φ. φιλιπ.

«ΤΑΣΙΑ» ἐξ Χονέλ.βας 4500 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, Φ. φιλιπ — άρχας Μαρτίου.

«ΩΚΕΑΝΙΑ» ἐξ Καζαπλάγκας 8000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, Φ. φιλιπ.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» ἀπὸ δύο λιμένας Βορ. Αφρικῆς 2500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, Φ. φιλιπ.

«ΑΓΑΛΛΙΑΝΗ» ἀπὸ δύο λιμένας τῆς Βορ. Αφρικῆς 2500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, Φ. φιλιπ.

«ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ» (Ελληνικὸν) ἐξ Καζαπλάγκας 5300 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, Φ. φιλιπ.

«ΤΑΝΑ-ΙΣ» ἀπὸ Γερακινῆς 2300 τ. μεταλλευμάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, Φ. φιλιπ.

—Ἐξ Ινδιῶν-Ἀπω Ἀνατολῆς

«ΟΛΥΣΣΕΥΣ» (τρία συνεχῆ ταξίδια) ἐξ Καλκούτας 7500—8000 τ. γαιάνθρακων διὰ Σαΐγκον, ἔναρξις Μάρτιου.

—Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ» ἐξ Κονστάντζης 700 τ. πετρελαίων διὰ τρεῖς λιμένας Ελλάδος, ἀ. φ.

«ΘΕΟΔΩΡΑ» 1200 τόνων, «τάμη - τσάρτερος» δι' 6 μῆνας, ταξίδια Κονστάντζης — Μεσογείου, ἀμεσος παράδοσις.

—Τάμη-τσάρτερος

«ΦΑΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» 4200 τ. «τάμη - τσάρτερος» διὰ τρεῖς μῆνας (ταξίδια Μεσογείου), παραλαβή — παράδοσις Μεσογείου, ἀ. φ. ἔναρξις.

Bistis Shipping Corp.

Ναυτικοί Πράκτορες, Αγοραπωλησίαι πλοίων

24 Stone St.
NEW YORK

Τηλεγρ. Διεύθυνσις :
«ARIBISTIS»-New York

D. AMUDJAS

5 Battery Place

NEW YORK N.Y.

Τηλ. Διεύθ. MUDJAS Τηλ. Bowlin Green 9-9818

GEORGE MONOCRUSOS

43 S. Gay St. Opposite Custom House
BALTIMORE MD.

Τηλ. Διεύθ. MONOCRUSOS

Τηλέφ. Calvert 6525

Πρώην μηχανικοί τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ Προμηθευταὶ τροφίμων, ύλικῶν μηχανῆς καὶ καταστρώματος

Γνωστοὶ εἰς τὸν ναυτικὸν κόσμον ἐπὶ σειράν πολλῶν ἔτῶν διὰ τὴν ἐντιμότητα, δραστηριότητα καὶ πεῖραν εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν πάσης παρουσιασθείσης ἀνάγκης ἐπὶ τῶν εἰς τοὺς τόνους ἀνωθιλημένας προσεγγιζόντων πλοίων.

Τὰ φορτηγά μας ἀνὰ τὴν 'Υδρόγειον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τὸν γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγαλλιανή	Θ. Επιφανείδης	11	1656	ἐν πλῷ διὰ Δυτ. Μεσόγειον
'Αγιος Γεώργιος	νιὸι Δ. Πανταλέοντος	11	4248	εἰς Νότιον Αμερικὴν
'Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγιος Γεώργιος IV	Ζωγραφιά Νικολάου κλπ.	38	4847	ἔξι Ινδῖσιν δι' Εὐρώπην
'Αγία Βαρθαρά	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	ἔφθ. Πειραιᾶ 9 Φεβρ.
'Αγία Ειρήνη	'Ηλία Πατέρα	09	4330	ἐν πλῷ ἔξι Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον
'Αγία Θαλασσινή	Δ. Κεράνη	11	3808	ἐν πλῷ δι' Αργεντινὴν
'Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάδος»	12	4151	ἐν πλῷ ἔξι 'Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
'Αγιος Βίκτωρες	νιὸν Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	ἐν πλῷ ἔξι 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αγιος Βλάσιος	'Ιο. Δ. Χανδρῆ	18	3061	ἐν πλῷ ἔξι Εὐρώπης διὰ Νότ. Αμερικὴν
'Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	ἐν πλῷ διὰ Ν. Αμερικὴν
'Αγιος Νικόλαος	Εναγγ. Νομικοῦ	99	1106	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
'Αγιος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρα	15	3687	ἐν πλῷ ἔξι Νοτ. Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
'Αγιος Σπυρίδων	Γεώργ. Δ. Χαλκᾶ	05	3338	ἔξι 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αγκυρα	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	23	2447	εἰς Πειραιᾶ
'Αδαμάντιος	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	15	4277	εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς
'Αδάμας	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	18	4144	ἐκ Βορ. Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
'Αδάμαστος	έτ. «Άδαμας»	19	7466	ἔξι 'Ιαπωνίας δι' Αμερικὴν
'Αδαμ. Γεωργαντῆς	ἀδελ. Γεωργαντῆ	16	3443	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αδαμ. Ι. Πειθῆς	ἀδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	ΕΝΑΥΑΓΗΣΕΝ εἰς 'Αγγλικὰς ἀπτὰς
'Αδελφότης	Μιχ. Καρρᾶ	17	5838	ἐπιστρέψει ἔξι "Απω 'Ανατολῆς
'Αδελφοὶ Χανδρῆ	'Ιο. Δ. Χανδρῆ	19	6176	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
'Αθηνά Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	36	4824	εἰς λιμένας Αινιστραλίας
'Αθήναι	«Ελληνική» Α.Ε.	10	2897	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Φεβρ.
Αίας	ἀδ. Πατέρα	15	4729	εἰς Βόρ. Ελληνισὸν
Αίγαλ	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	φορτώνει εἰς Σὰν Ζονάν
Αίγαλον	Έτ. «Αίγαλον» Α.Ε.	19	5285	ἐν πλῷ διὰ Β. Αμερικὴν
Αίγευς	ἀδ. Πατέρα	20	4538	εἰς λιμένας Ιαπωνίας
Αικατερίνη	ἀδ. Γεωργαντῆ	13	4929	ἐν πλῷ ἔξι Νέας Ζηλανδίας διὰ Πόρτ Σαιδ
Αικατερίνη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	ἔφθ. Πειραιᾶ 9 Φεβρ.
Αικατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Κουμαντάρου	17	7777	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Αμερικὴν
Αίνος	έτ. «Ζέψιφος» Α.Ε.	10	3554	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
"Αίς Γιώργης	νιὸι Γ. Σιγάλα	08	2098	ἐν πλῷ ἔξι Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον
'Αλεξάνδρα	Κ. Καρρᾶ καὶ νιοῦ	13	4355	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
'Αλεξάνδρος	Μ. Α. Ταζμιτζῆ	06	4343	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αλιάκμων	«Θεοφανώ» Α. Ε.	13	4521	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αλίκη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς
'Αλφειός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	20	5116	ἐν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
'Αναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	ἐν πλῷ ἔξι Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον
'Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Ανδρέας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	ἐν πλῷ διὰ Νοτ. Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
'Αννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἔξι 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γούλανδρη	21	4358	φορτώνει εἰς Χιλῆν
'Αννα Μαζαράκη	ἀδ. Μαζαράκη	13	5411	ἐν πλῷ διὰ Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
'Αννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	ἐπιστρέψει εἰς Εὐρώπην ἔξι "Απω 'Ανατολῆς
'Αννα Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	06	2728	ἐν πλῷ ἔξι Μεσογείου δι' Εὐρώπην
'Ανθίππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ.
'Ανίτσα	'Ιω. Λιθανοῦ	18	4324	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αντίκλεια	Παν. Τζανετάτου	92	951	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αντώνης	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ	15	3729	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αντώνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ διετίας
'Αντώνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αντώνιος Χανδρῆς	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5866	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Ανω Βαθύ	I. Δ. Ταούνια	82	1524	εἰς πλάνα ἐν Κίνῃ
'Αξιός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5289	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
'Αργολικός	Μαρῆ Έμπειρίζου	21	4786	εἰς ταξίδιον Ιαπωνίας
'Αργώ	Εὐν. Εὐγενίδη	20	1995	ἐν πλῷ ἔξι Μεσογείου δι' Εὐρώπην
'Αρκαδία	«Ατλαντῖς» Α.Ε.	66—21	853	ἔφθ. Κωνστάντζαν 2 Φεβρ.
'Αρμάθια	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	εἰς λιμένας "Απω 'Ανατολῆς
'Αρτεμις Πήγτα	ἀδ. Πήγτα	06	1433	φορτώνει εἰς Αταλάντην
'Αρχάγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	ἐν πλῷ δι' Ινδίας
'Αρχων	Ρομ. Γιαδισάρογλου	22	1364	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
'Ασημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	διῆλθε Πειραιᾶ 1 Φεβρ. διὰ Δυτ. Μεσόγειον
'Ασιμ	'Ασ. Ε. Καραβία	05	722	διῆλθε Πειραιᾶ 11 Φεβρ. διὰ Ραβένναν
'Ασπασία	I. Γαλάζη	14	4211	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
'Ασπασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α.Ε.	38	4857	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
'Αστερία	I. Α. Ταζμιτζῆ	04	3313	ΕΒΥΘΙΣΘΩ προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης
'Αστηρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1350	ἔφθ. Κορσικὴν 9 Φεβρ.
'Ατλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	ἐν Μεσογείου δι' Αμερικὴν
'Ατλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	ἐν πλῷ ἔξι Περσίας διὰ Μεσόγειον
Αύρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	προσήδαξεν εἰς 'Αγγλικὰς ἀπτὰς
'Αφρόδεσσα	ἀδ. Κιρτάτα	05	2529	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Φεβρ.
Βαθύ τῆς Σάμου	νιὸν Δ. Ηγγλέση	12	1556	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Βαλεντίνη	'Ιω. Σκαρλατίδη	09	4713	εἰς πλάνα ἐν Κίνῃ
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	εἰς λιμένα Μεσογείου
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	ἐν πλῷ ἔξι 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Βασ. Α. Πολέμης	'Ιω. Γκούμα	07	3429	ἐν πλῷ ἔξι Νοτ. Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
Βέλγιον	«Ελληνική» Α. Ε.	19	2844	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Βικτωρία	N. 'Απόδικου — X. Πατέρα	14	4202	ἐπιστρέψει ἔξι "Απω 'Ανατολῆς
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γούλανδρη	19	3598	ἐπιστρέψει εἰς Εὐρώπην
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	εἰς Δυτ. Μεσογείου
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	ἐν πλῷ ἔξι Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Βόρις	«Εμπορ.-Εφορλιστική» Α.Ε.	17	5166	εἰς Πειραιᾶ, ἐποκενάζεται
Γ. Σ. Λιθανός	«Λιθανός» Α.Ε.	37	4835	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 11 Φεβρ.

Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α.Ε.	18	4398	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Γεράσιμος Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆ	20	6343	έπιστρέψει ἐξ "Απω 'Ανατολῆς
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπταση	18	4289	φορτώνει εἰς 'Αργεντινήν
Γεώργιος Π.	Θ. Ἐπιφανειάδη	03	4052	εἰς λιμένα Εύρωπης
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	13	4345	φορτώνει εἰς λιμένα Εύρωπης
Γεώργιος Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έν πλῷ ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην
Γεώργ. M. Λιθανός	«Λιθανός» Α. E.	38	5482	άνεχ. ἐξ Αλγύπτου δι' Ιαπωνίαν
Γεώργ. M. Ἐμπειρίκος	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	εἰς Νέαν Ζηλανδίαν
Γεώργιος Ποταμιάνος	«Ηπειρωτική, A.E.»	13	4044	εἰς Βόρ. 'Αμερικήν (δι' Ιαπωνίαν)
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου κλπ.	05	4391	έν πλῷ ἐξ Βορ. διὰ Νότ. 'Αμερικήν
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου
Γρανικός	«Γρανικός» Α. E.	16	3689	εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανούπολην	19	2546	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Δαμασκηνή	Παν. 'Αγγελάτου	03	1196	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Δάναπτης	ἀδελφ. Συνοδινοῦ	14	2113	έν πλῷ ἐξ Μεσογείου δι' Εύρωπην
Δάρμας	ἀδ. Πήττα	83	1595	ἀπὸ Κυμάσι διὰ Δυτ. Μεσογείου
Δελφίν	Λῶ καὶ 'Ανδρεάδη	06	3816	εἰς λιμένα Μεσογείου
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	έν πλῷ ἐξ Δουνάβεως δι' Εύρωπην
Δημ. 'Ιγγλέσης	τίνων Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	ἔφθ. εἰς Βαγκούνερο
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	Κωνστάντζαν 11 Φεβρ.
Δημ. Χανδρῆς	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	εἰς λιμένας Ιαπωνίας
Διαμαντῆς	Διαι. Πατέρα	19	5438	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	έν πλῷ ἐξ "Απω 'Ανατολῆς δι' Εύρωπην
Δίρφυς	ἀδ. Πατέρα	17	4240	εἰς λιμένα Εύρωπης
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4181	εἰς λιμένα Εύρωπης ὥπερ ἐνηργότωσιν
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	έν πλῷ ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην
"Εθη Λιθανοῦ	Ν. Λιθανοῦ	37	4839	έν πλῷ ἐξ Αντιτραλίας διὰ Μεσογείου
"Εθρος	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	18	5283	φορτώνει εἰς Βόρ. Ειρηνικὸν
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	εἰς λιμένα Εύρωπης
Ειρήνη Σ. 'Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	27	4164	έν πλῷ διὰ Δυτ. Μεσογείου
'Εκατόνταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	ΕΤΟΡΠΙΑΛΙΣΘΗ άνοικτά Πορτογαλίας
'Ελένη	Α. Καλλίνικον	18	5655	έπιστρέψει ἐξ Ιαπωνίας
'Ελένη Κουλουκουντῆ	ἀδελφ. Κουλουκουντῆ	38	5548	έν πλῷ διὰ Νότ. 'Αμερικήν
'Ελένη Σταθάτου	έτ. Δ. Δ. Σταθάτου	19	5625	ΕΤΟΡΠΙΑΛΙΣΘΗ εἰς τὸν 'Ατλαντικὸν
'Ελίζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	διῆλθε Κονγκλίν 6 Φεβρ. διὰ Δυτ. Μεσογείου
'Ελισάβετ	ἀδ. Μαζαφάκη	22	3553	εἰς Βόρ. 'Αμερικήν
'Ελλενική Σίτι	'Εμμ. Γιαννούλατου	17	2486	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Ελλενική Τρέιντερ	'Εμμ. Γιαννούλατου	07	2052	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Ελλάς	έτ. «Ελληνική A.E.	16	2081	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Ελλη	ἀδ. Γιαννούλατου	90	1198	ΕΝΑΥΑΓΡΗΣΗΝ εἰς Νορβηγικάς ἀκτάς
'Ελλην	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκος»	38	4974	φορτώνει εἰς λιμένα Εύρωπης
'Ελληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	έν πλῷ ἐξ Μεσογείου δι' Εύρωπην
'Ελπίς	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	έν πλῷ ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην
'Ελπίς	A. Πρότιτζη	19	1492	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Φεβρ.
'Εμμο	'Ανδρ. Βεργωτῆ	14	3895	προσήγαξεν εἰς 'Αγγλικάς ἀκτάς
'Εμπειρίκος Νικόλαος	Γ. N. 'Εμπειρίκου	18	3798	εἰς Δυτ. Μεσογείου
'Επαμ. K. 'Εμπειρίκος	υῖδον 'Επ. 'Εμπειρίκου	27	4385	έν πλῷ διὰ Δυτ. Μεσογείου
'Ερατώ	I. Σφαρλατίδη	18	5904	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Εύανθιά	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	ἔφθ. Κωνστάντζαν 14 Φεβρ.
Εύθοικός	Μαρῷ 'Εμπειρίκου	22	4792	εἰς ταξίδιον Ίνδιδων
Εύγενα Καμπάνη	Γ. N. 'Εμπειρίκου	98	3470	εἰς λιμένα Εύρωπης
Εύγ. Σ. 'Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	20	4882	έν πλῷ διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
Εύγενία Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» A.E.	36	4839	εἰς "Απω 'Ανατολήν
Εύγενία Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Εύδοξια	'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	εἰς λιμένα Εύρωπης
Εύηνος	«Λιθανός» A. E.	19	5627	φορτώνει εἰς Ίνδιας
Εύθαλιά	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	3553	εἰς λιμένα Εύρωπης
Εύθαλιά Μαρῆ	N. Μαρῇ	19	4196	εἰς λιμένα 'Ανατ. Μεσογείου
Εύπλοια	Γιώργη Λαμπού	11	3862	εἰς λιμένα Εύρωπης
Zάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	έν πλῷ ἐξ Μεσογείου δι' Εύρωπην
Zανῆς Λ. Καμπάνης	Ζάληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	εἰς λιμένας Βορ. 'Αμερικῆς
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	ἐκ Βορ. 'Αμερικῆς δι' Εύρωπην
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» A. E.	09	4796	έν πλῷ ἐξ Ντόριμπαν δι' Εύρωπην
Ζηνοδία	έτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947	έν πλῷ διὰ Χονέλβαν
'Ηλ. Γ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	εἰς ταξίδιον Βορ. Ειρηνικοῦ
'Ηρων	Δημ. Ν. Κουφός	06	1516	ένφορτώνει εἰς Δυτ. Μεσογείου
Θάλεια	'Ηλία Ξελᾶ	17	5875	εἰς λιμένας "Απω 'Ανατολῆς
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	εἰς λιμένα Εύρωπης
Θεόδολ. 2	Θωμᾶς N. 'Επιφανειάδη	10	657	ἀργεῖ 'Ελευσίνα ἀπὸ διετίας
Θεμώνη	έτ. «Κάσος» A. E.	38	5717	εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054	διῆλθε Κονγκ(ο)πολίν 7 Φεβρ. διὰ Μεσογείου
Θεοδώρος Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμάνταρον	17	5709	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Θεοδώρος T.	Ο. Λ. Τεργιάζου	12	3409	έν πλῷ διὰ Μεσογείου
Θεομήτωρ	υῖδον Σπύρου Πολέμη	10	4427	εἰς λιμένα Εύρωπης
Θεοσκέπαστη	B. Μαύρου — S. Μενδριοῦ	11	3726	έν πλῷ ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» A. E.	37	4815	έν πλῷ διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
Θερμαϊκός	Μαρῷ 'Εμπειρίκου	23	4518	φορτώνει εἰς Ίνδιας
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Θέτις A.	Γ. 'Ανδρεάδου	10	4111	φορτώνει εἰς 'Αργεντινήν
Θηρασία Νομικοῦ	Εναγγ. Νομικοῦ	88	1356	έν πλῷ διὰ Δυτ. Μεσογείου
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ.
Iα	Π. Χατζηλία	17	4860	εἰς λιμένα Εύρωπης
Iάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	ένφορτώνει εἰς 'Ανατ. Μεσογείου
Iγόρ	A. 'Αναστασίου	07	2693	έν πλῷ ἀπὸ Τακούραν δι' Εύρωπην
Iθακός	Γ. Δρακούλη	06	3916	εἰς λιμένας Βορ. 'Αμερικῆς
Iκάριον	«Αλγαίον» A.E.	12	4013	φορτώνει εἰς 'Ανατ. Μεσογείου

'Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α.Ε	15	4724	είς Βόρειον Αμερικήν
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	είς λιμένα Εύρωπης
'Ιρις	'Ιο. Παλαιοκρασσά	11	1781	έκφορτων είς Δυτ. Μεσόγειον
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	διῆλθε Πειραιά 10 Φεβρ. διὰ Διοράζιον
'Ιωάννης	Δ. Δάμπταση	09	3667	είς λιμένας 'Αργεντινής
'Ιω. Καρράς	Παν. Καρρά	17	3527	έποκενάζεται είς Κοπεγχάγην
'Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	ἐν πλῷ δί' Εύρωπην
'Ιω. Νομικός	Δ. Νομικοῦ	99	640	είς πλόας ἐν 'Ελλάδι
'Ιω. Π. Γουλανδρής	ἀδ. Γουλανδρή	10	3750	ἐν πλῷ ἐξ 'Αμερικής δι' Εύρωπην
'Ιω. Φαφαλίδης	Α. Φαφαλίου	19	5670	είς λιμένα Εύρωπης
'Ιω. Φρόγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' Εύρωπην
'Ιω. Χανδρής	'Ιω. Δ. Χανδρή	20	6094	ἐν πλῷ ἐκ Βαγκούνθερ δι' Εύρωπην
Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	φορτώνει εἰς Ισπανίαν
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἐν πλῷ δί' Ισπανίαν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	είς λιμένα Εύρωπης
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἐν πλῷ ἐξ 'Αργεντινής δι' Εύρωπην
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	είς λιμένας Βορ. Αμερικής
Καλυψώ Βεργωτή	«Επτάνησος» Α. Ε.	18	5686	ὑπὸ φόρτων εἰς Β. Αμερικήν
Καπετάν Στρατής	Ξενίδος — Κουμπῆς καὶ Σία	06	3574	ἐν πλῷ δί' Εύρωπην
Καραβάδος	Γ. Σταματελάτου	13	2225	εἰς πλόας ἐν Κίνα.
Καρράς	Κ. Καρρᾶς καὶ Υἱοῦ	18	5234	φορτώνει εἰς Βόρ. Αμερικήν
Κασσάνδρα Λουλούδη	ἀδ. Γουλανδρή	19	5106	έποτσέρει ἐξ Ιαπωνίας
Κάσσος	έτ. Κάσσος Α.Ε.	39	5235	είς λιμένα Μεσογείου
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	εἰς ταξίδιον "Απο Ανατολής
Κάτε	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	5197	έκφορτώνει εἰς Αλεξανδρειαν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τεανστερόδη» Α. Ε.	87	2495	διῆλθε Κων(πολίν) 8 Φεβρ. δι' Ανατ. Μεσόγειον
Κατίνα Π.	Γ. Παπαγιαννάκη	00	1206	εἰς πλόας ἐν 'Ελλάδι
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιῶν Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κέπιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρας καὶ Κ. Ξένου	05	3890	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κεραμίες	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	17	5085	εἰς πλόας ἐν Εύρωπης
Κεχρεά	Θ. Επαφανειάδη	12	1968	ΕΤΟΡΠΙΑΛΛΙΣΘΗ εἰς τὸν Ατλαντικὸν
Κλεάνθης	«Πίνδος» Α.Ε.	11	4153	εἰς Πειραιά. Έναντιθη
Κολχίς	άδ. Συνοδιοῦ	09	2219	κατέπλευσεν εἰς Βηρυττὸν
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	εἰς λιμένα Εύρωπης (δι' Ελλάδα)
Κονίστρα	Θωμᾶς 'Επαφανειάδη	07	3530	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' Εύρωπην
Κορινθιακός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	10	3562	εἰς Βόρ. Αμερικήν
Κόρθιον	ἀδ. Σίμπουρα	09	2116	έποτσέρει ἐν ταξίδιον Ίνδιων
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα—Κυρ. Ξένου	15	4914	εἰς πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Κουμουνδούρος	Υἱοί 'Επ. Εμπειρίκου	25	3598	ἀνεχ. ἐξ Ιαπωνίας διὰ Μεσόγειον
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	ἔφθ. λιμένας Ανατ. Μεσογείου 11 Φεβρ.
Κύμα	I. Χαδύλη — Μ. Σιτινᾶ	12	3994	εἰς πλῷ ἐξ Αμερικής δι' Εύρωπην
Κύμα	'Απ. Πεξᾶ	11	3959	εἰς λιμένα Βορ. Αμερικῆς
Κυρά - Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	εἰς πλόας Ανατ. Μεσογείου
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμπού	18	4340	εἰς Βόρ. Αμερικήν
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. καὶ 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	φορτώνει εἰς Μήλον
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρή	22	4697	εἰς λιμένας Νοτ. Αμερικῆς
Λακωνικός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	14	3803	εἰς ταξίδιον Ίνδιων
Λειβαθώ	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1765	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Λένα	'Ιω. Μυλωνᾶ	14	1735	ἀργεῖ Βαρκελώνην ἀπὸ ξτοὺς
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Λ. Τεργιάζου	11	4479	εἰς λιμένα Μεσογείου
Λέρος	Δ. Μοσχονᾶ — I. Φασόλη	99	846	ἔφθ. Πειραιᾶ 7 Φεβρ.
Λεωνίδας	Θ. Βογιατζίδη	28	4573	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Αμερικήν
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρας — Μιχάλου	29	4573	ἀνεχ. ἐξ Εύρωπης (διαταγάς)
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	εἰς λιμένας Νοτ. Αμερικῆς
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	εἰς Μεσόγειον (δι' Εύρωπην)
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιῶν Δ. Κονδύλη	12	3923	ἐν πλῷ ἐξ Αργεντινής δι' Εύρωπην
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	εἰς ταξίδιον Ιαπωνίας
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μαίανδρος	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	19	4581	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μαίηντ δφ Σάμος	νιοί Π. Δ. Γουλανδρή	01	1190	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' Εύρωπην
Μαίρη Λιθανού	έτ. ἀδελφῶν Λιθανοῦ	38	4771	εἰς λιμένας "Απο Ανατολής
Μαϊώτις	Α. Συνοδιοῦ	88	1709	φορτώνει εἰς Μαρόκον
Μάκκης	Ε. Κ. Βλασποτούλου	06	3546	φορτώνει εἰς Καζαμπλάγκαν
Μαλιασκός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	12	3903	εἰς ταξίδιον Ίνδιων
Μαννούμλα	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	1965	ἀνεχ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ. δι' Αγρινίου
Μάξ. Βόλφ	Γ. Ποστόλου	17	6694	εἰς λιμένας Αργεντινῆς
Μαραθών	Α. Λούζης πλ.	19	7926	ἐν Βόρ. Αμερικῆς δι' Εύρωπην
Μαργαρίτα	Γεωργανῆδη καὶ Σοφιανοῦ	89	2187	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Μαργαρίτα Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	5401	ἐν πλῷ ἐξ Αργεντινής διὰ Βόρ. Αμερικήν
Μαρή Χανδρή	Βιορ. — 'Εφ. «Χανδρῆς»	18	5840	ἐν πλῷ δι' Εύρωπην
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	ὑπὸ φόρτων εἰς λιμένα Εύρωπης
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Φεβρ.
Μαρία Σταθάτου	Γ. Ν. Σταθάτου	22	6303	ἐν πλῷ δι' Εύρωπην
Μαριέτ Νομικοῦ	'Εμμ. Καραβία	19	5241	χρωτεῖται εἰς Αμβούργον
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	έποτσέρει ἐξ Απο Ανατολής
Μαριόγκα	'Ιω. Νικηφόρου	12	4236	ἐν πλῷ ἐξ Αργεντινής δι' Εύρωπην
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	ἐν Βόρ. Αμερικῆς δι' Εύρωπην
Μάριος	Μιχ. Καραγεώργη	06	602	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Ιαν.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Αμερικήν
Μαρουσιώ Λογοθέτη	ἀδελ. Γουλανδρή	13	4669	φορτώνει εἰς Χιλῆν
Μάρπησσα	Ν. Ενδασθίου	19	5476	ἐν Βόρ. Αμερικῆς δι' Εύρωπην
Μάρω Υ.	ἀδ. Γιαννουλάτου	24	3836	εἰς λιμένας Απο Ανατολής
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆς	38	5548	εἰς λιμένας Νοτ. Αμερικῆς
Ματρώνα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ.
Μεμάς	'Ανδρ. Βεργωτῆ	00	4359	ἀνεχ. ἐξ Εύρωπης (διαταγάς)
Μεμάς	Μαρ. Κουρούκλη	12	1735	εἰς Κυμάσι οὐπὸ φόρτωσιν
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	εἰς λιμένα Εύρωπης

Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Μεσσαριά Νομικοῦ	έτ. «Π. Νομικὸς» Α. Ε....	95	985	φορτώνει εἰς Κατάνην
Μιμόζα	«Ἐμπορ.-Ἐφοπλιστικὴ» Α.Ε.	05	3071	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μίνα Λ. Καμπάνη	πλήρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μιχαήλ Λιθανός	«Θεοφανὸς» Α.Ε.....	38	4774	εἰς λιμένα Αντιρρίου
Μιχαήλ Λ. Ἐμπειρίκος	Στ. 'Ἐμπειρίκου	18	5202	ἀνεχ. ἐπὶ Χιλῆς δι' Εὐρώπην
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς	πλήρον. Μ. Γουλανδρῆς	21	6669	ἐν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Μιχάλης	Λ. Φατσῆ	19	4680	ἐν πλῷ ἐπ. Δυτ. Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην
Μιχαΐδης	άδ. Σιλᾶ	08	3742	εἰς ταξίδιον "Απω Ἀνατολῆς
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	εἰς λιμένας Ἀργεντινῆς
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆς	18	5199	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2239	προσηργαμένον εἰς Χίον
Ναυτίν	«Ἐμπορ.-Ἐφοπλιστικὴ» Α.Ε.	04	3582	εἰς Πειραιᾶ
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆς	04	3531	ἐν πλῷ ἐπ. Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Νέα Ἑλλάς	άδ. Γουλανδρῆς	22	16991	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην 9 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Νέλλου	έτ. «Ωκεανὸς» Α.Ε.....	13	4826	εἰς λιμένας "Απω Ἀνατολῆς
Νεμέας	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Νέστος	«Θεοφανός» Α. Ε.....	19	5764	εἰς "Απω Ἀνατολῆς
Νήσιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	εἰς λιμένας Βορ. Ἀμερικῆς
Νηρεύς	Ἡλ. Χατζηλία	37	5205	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Νήριτος	Γ. Δρασούλη	07	3854	ἀνεχ. ἐπ. Κούβας δι' Εὐρώπην
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Νίκος Τ.	Ἐλευθ. Τρικόγλου	19	5175	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. Ἀτλαντικὸς	17	3201	ἐπιστρέψει ἐξ Ἰνδῶν
Νικόλαος Δ. Λ.	Ν. Λυκιαρδοπούλου	39	5486	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικῆν
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	φορτώνει εἰς Κόλπον Μεξικοῦ
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόας ἐπ. Έλλάδι
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης δι' Αργεντινῆν
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσσιλίμου	10	4540	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Νικόλας Ἀγγελος	Ἰω. Ἀγγέλου	12	4351	εἰς ταξίδιον "Απω Ἀνατολῆς
Νικόλαος Πατέρας	Ἡλ. καὶ Κ. Πατέρας	10	4362	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης δι' Αφρικῆν
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	εἰς ταξίδιον Βορ. Εισηγησοῦ
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	ἐν πλῷ ἐξ Ἰνδιῶν δι' Εὐρώπην
Νικολάου Ζωγραφία	Γ. Νικολάου	13	7156	ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	Γ. Νικολάου	27	5525	εἰς Εὐρωπαϊκά νησατα
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	εἰς ταξίδιον Ιαπωνίας
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	ἐπιστρέψει ἐξ "Απω Ἀνατολῆς
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	ἐν πλῷ διὰ Νότιον Ἀμερικῆν
Οδοσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	ἔφθ. εἰς Τοκουγιάμα 7 Φεβρ.
"Ολγα 'Επ. Ἐμπειρίκου	νίδην Ἐπ. Ἐμπειρίκου	22	4677	ἐν πλῷ διὰ Δυτ. Μεσογείου
Ολλανδία	«Ἐλληνική, Α. Ε.»	11	1759	εἰς λιμένα Μεσογείου
Ολυμπος	Κουλούθρου — Ἐμπειρίκου	18	5249	ἐν πλῷ διὰ Βόρειον Ἀμερικῆν
Ομόνοια	Ξενιοῦ—Ἄδ. Χριστοφορίδου	08	3699	χειτεῖται εἰς Γερμανίαν
Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	13	3578	φορτώνει εἰς Ἀργεντινήν
Ορος Αίτνα	έτ. «Ἀτλαντικὸς Α. Ε.	29	4230	εἰς Βόρ. Ἀμερικῆν
Ορος Ἐλικών	«Τράμπ, Co»	18	5525	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Ορος Ἰθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	14	4191	ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	18	7914	εἰς λιμένα Βορ. Ἀμερικῆς
Ορος Κιθαιρών	«Τράμπ, Co»	12	3876	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικῆν
Ορος Λακαθηττός	«Ἀτλαντικός Α. Ε.	17	4292	εἰς λιμένας Ἀργεντινῆς
Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλῆ καὶ Σία	07	3555	ἐπισκευάζεται εἰς Ἰνδίας
Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	19	5403	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Ορος Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	6692	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Ορος Πάρνης	έτ. «Θησεὺς Α. Ε.	17	4371	ἐξ Ἀργεντινῆς διὰ Μεσογείου
Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	18	5208	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεὺς Α. Ε.	17	5655	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	5729	φορτώνει εἰς Ἀργεντινήν
Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	10	3986	ἐκ Δυτ. Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην
Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανὸς Α.Ε.	19	5182	ἐν πλῷ ἐπ. Νότ. Ἀμερικῆς διὰ Μεσογείου
Ορος Ταύρος	«Ἀτλαντικός Α. Ε.	20	6696	εἰς ταξίδιον "Απω Ἀνατολῆς
Ορος Ύμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	6388	εἰς "Απω Ἀνατολῆς
Ορος Χελμός	«Ἀτλαντικός Α.Ε.	23	6481	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	φορτώνει εἰς Πλέιτ
Παγασητικός	Μαρῷ Ἐμπειρίκου	14	3942	φορτώνει εἰς Νέαν Υόρκην
Παγκρατίου	Δημ. Ν. Κουφός	20	2171	εἰς Θεσσαλονίκην 13 Φεβρ. (δι' Εὐρώπην)
Παναγῆς	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Παναγῆς	Ι. Δ. Τσούνια	94	2744	εἰς πλόας ἐπ. Κίνη
Παναγιώτης	Ἐναγγ. Νομικοῦ	01	3575	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Φεβρ.
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	Ἴω. Βασιλείου καὶ Σία	12	5839	ἐν πλῷ δι' Αμερικῆν
Πανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουτσούκου	15	4661	φορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Παντελῆς	Κ. Λαυριοῦ καὶ Ι. Ποντικοῦ	11	3845	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Παντιάς	έτ. «Ωκεανὸς Α.Ε.	12	4981	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	ἐξ Εὐρώπης διὰ Μεσογείου
Πάτραι	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	09	1977	ἐν πλῷ δι' Ελλάδα
Πεληναίον	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ΕΝΑΥΑΓΗΣΗΣΕΝ εἰς Βερμούδας
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης δι' Αργεντινήν
Περσεύς	Α. Ἀνδρεάτου	18	5172	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν
Πεταλοί	Μαρῷ Ἐμπειρίκου	17	6365	εἰς ταξίδιον Ἰνδιῶν
Πετρόβι (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	03	4634	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ	14	7020	ἐν πλῷ δι' Ιάβαν
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆς	23	4693	ἐν πλῷ ἐπ. Σαγκάης διὰ Σουεζ
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	20	4399	ἐν πλῷ ἐπ. Βλαδιβοστόκ δι' Ειρηνιζόν
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	εἰς λιμένας "Απω Ἀνατολῆς
Πίνδος	έτ. «Πίνδος Α. Ε.	08	4360	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Πιτίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου	04	2709	εἰς πλόας ἐπ. Κίνη
Πλειάδες	άδελφ. Πρωτίου	18	4620	εἰς λιμένα Εὐρώπης

Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Πότη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	φορτώνει εἰς Ἰσπανίαν
Πότη Σ.	Υἱος Γ. Σιγάλα	03	2083	εἰς λιμένα Μεσογείου
Ποσειδῶν	ἀδ. Πήττα	09	3840	ἐν πλῷ εἰς Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Ρήνος	Μιχ. Α. Ἐμπειρίκου	19	4649	εἰς Κέπιτ Τάουν
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	6429	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Ρόκος Βεργωτῆς	«Ἐπτάνησα» Α. Ε.	19	5637	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ροῦλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	εἰς ταξίδιον Ἀν. Μεσογείου
Σαλαμινία	Κ. Πετρούτση — Γ. Τάνες	01	3634	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ. (δι' Εὐρώπην)
Σαντορίνη	Α. Γ. Χάλαρη	84	708	εἰς ταξίδιον Ἀν. Μεσογείου
Σαρωνικός	Μαρη̄ Ἐμπειρίκου	12	3548	φορτώνει εἰς Ἰνδίας
Σίφνος	Θεο. Σταφυλοπάτη	17	2290	φορτώνει εἰς Κωνσταντζαν
Σίουζ	Μποδ. Ἀθανασάδη	07	950	ἀργεὶ εἰς "Αρξεβ ἀπὸ ἔτος
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α.Ε.	17	4300	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Σουσάννα	Ν. Παπαδάτου-Α.Τσαβλίον	04	932	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Σπάρτη	Γ. Σταματελάτου	22	1202	εἰς πλάς ἐν Κίνα
Σπύρος	«Ἀλγάον» Α. Ε.	18	6629	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Σταμ. Γ. Ἐμπειρίκος	έτ. Γ. Ἐμπειρίκου	36	3931	ἐκφορτώνει εἰς Ἰσπανίαν
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	ἔξ "Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Σταύρος Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	ἐπιστρέφει ἐξ "Αλο. Ἀνατολῆς
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	ἔφθ. Τοκονγάμα 12 Φεβρ.
Στυλιανή	ἀδ. Πήττα — Κ. Συριβάνου	96	3256	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης δι' Ἑλλάδα
Στυλιανός Χανδρῆς	Ίω. Δ. Χανδρῆ	19	6059	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Τάναϊς	ἀδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	φορτώνει εἰς Γερασινήν
Ταξιάρχης	ἀδελφ. Λαμποῦ	13	4221	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Τσοίσια	Καδ. Σιγάλα	04	3034	φορτώνει εἰς Χουέλιαν
Τάσις	«Μερτόνον» Α. Ε.	13	4706	ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ταύγετος	Κουλούθου — Ἐμπειρίκου	18	5687	εἰς λιμένας Νοτίου Ἀμερικῆς
Τέτη	νιοὶ Γ. Σιγάλα	03	2747	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Φεβρ.
Τέτη Νομικοῦ	Λουζ. Νομικοῦ	02	1882	ἐν πλῷ δι' Ἑλλάδα
Τηλεμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3658	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Τουρκία	έτ. «Ἐλληνική», Α. Ε.	09	1911	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	3163	ΕΓΚΑΤΕΛΕΙΦΘΗ εἰς Σέτλαντς
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Υδρούνσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Υπανις	ἀδ. Συνοδινοῦ	09	1459	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Φανερωμένη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	08	3404	εἰς λιμένας Ἀργεντινῆς
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης διὰ Μεσογείου
Φλώρα Νομικοῦ	Λουζ. Νομικοῦ	21	1783	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	6701	εἰς Βόρ. Ἀμερικήν
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφότη	07	4043	ἐκφορτώνει εἰς Δυτ. Μεσογείου
Χαδιώτης	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	29	4386	ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινῆς
Χέλατρος	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	14	3489	ἐν πλῷ ἐξ Β. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5650	ἐν πλῷ διὰ Μεσογείου
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Χρήστος Μαρκέτος	«Μαρκέτος» Α. Ε.	19	5209	εἰς λιμένας Βόρ. Ἀμερικῆς
Ωκεανία	Μ. Καριβαλή	07	4843	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη..	09	4798	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ωρωπός	Μαρη̄ Ἐμπειρίκου	13	4474	εἰς ταξίδιον Ἰνδῶν
Αλκυών (Παναμ.)	Ίω. Π. Γουλανδρῆ	17	3530	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης διὰ Πλέιτ
Αλμπα (Παναμ.)	έτ. «Ἀλμπα»	08	3444	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Αμιαρυλλίς (Παναμ.)	«Ἀλμαρυλλίς» Α.Ε.	18	4328	εἰς λιμένας Ἀργεντινῆς
Ανδρέας (Παναμ.)	Παναμᾶτης ἑταρίας	17	5317	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Αννα Μάρκου (Παναμ.)	Ε. Βιντιάδη κλπ.	19	2486	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αουρόρα (Παναμ.)	έτ. «Πέρρου»	13	4584	ἐν πλῷ ἐξ Βαγκούνερ δι' Εὐρώπην
Αρίτα (Παναμ.)	Παναμᾶτης ἑταρίας	13	4206	ἐν πλῷ διὰ Δυτ. Ἀφρικῆν
Βάρκο (Παναμ.)	Αύγερινοῦ — Ἀπέργη	96	1437	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Πρωμέρα» Παναμᾶ..	13	4680	ἔξ "Ανατ. διὰ Δυτ. Μεσογείου
Δώρα (Παναμ.)	Κ. Ατυχίδη	98	584	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ιλλενάρο (Παναμ.)	έτ. «Κολόν»	19	5291	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Κάρμαρ (Παναμ.)	Α. Ε. «Κάρμαρ»	19	5226	εἰς λιμένας "Απο. Ἀνατολῆς
Κλάριρη (Παναμ.) Τ.	έτ. «Πρωμέρα» Παναμᾶ..	16	5845	ἐν πλῷ ἐξ Αγ. Φραγκίσου διὰ Βαλπαραΐσον
Κουλέμπρα (Παναμ.)	έτ. «Προτομπέλλο»	19	5260	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Λόιντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Ἄτλαντικα»	16	5505	εἰς λιμένας Βόρ. Ἀμερικῆς
Μαρία (Παναμ.)	έτ. «Πρωμέρα» Παναμᾶ ..	28	4919	ἐν πλῷ ἀπὸ Τακοφάντη δι' Εὐρώπην
Μαρτής (Άγγλ.)	Γ. Μ. Κουλούνιουντη	94	2483	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Μιραμάρε (Παναμ.)	έτ. «Μιραμάρες»	19	5731	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Μιραφλόρες (Παναμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	19	5764	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μπόνα (Γαλλ.)	Σ. Φαρούχη	98	3462	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μυριάμ (Παναμ.) Τ.	«Ιστιμένα» Α. Ε.	21	7012	εἰς ταξίδια Βόρ. Ἀμερικῆς
Νόρα (Παν.)	Α. Π. Αναστασάτου	06	1781	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ορος "Θύρως (Παναμ.)	Μ. Μάρουν	19	4817	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Ούρωνια (Παναμ.)	έτ. 1953	02	1953	εἰς οδότερον λιμένα Εὐρώπης
Πάναμ (Παν.—τάνκερ)	«Ιστιμένα» Α. Ε.	25	7277	εἰς ταξίδια Βόρ. Ἀμερικῆς
Περίτα (Παναμ.)	Α. Λούζη κλπ.	13	4206	"Ιδε: «ΑΡΙΤΑ», σημαία Παναμᾶ
Πηνελόπη (Παναμ.)	έτ. «Πόλαιρ»	19	4799	εἰς ταξίδιον Ιαπωνίας
Ρίο Γκράντε (Παναμ.)	έτ. «Παναμέα»	19	5696	ἐν πλῷ ἐξ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Σαντιάγο (Παναμ.)	έτ. «Σαντιάγο»	08	3860	ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Σίγκνετ (Παναμ.)	Ίω. Π. Γουλανδρῆ	17	3531	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Τάκης (Παναμ.)	έτ. «Ἄτλαντικα»	03	2759	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου
Τούτρα (Παναμ.)	έτ. «Τούμρα»	12	4393	ἐν πλῷ ἐξ Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Φαίξ (Παναμ.)	έτ. «Πόλαιρ»	15	7188	φορτώνει εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν
Φροσύλλα (Παναμ.)	Ίω. Ε. Βαρδαΐδᾶ	03	1282	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Χάιφα Τρέιντερ (Παλαιστ.)	Βασ. Ι. Σαπούδανον	03	3075	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ.
Ωνάση Πηνελόπη (Παναμ.)	Άριστ. Ωνάση	19	5731	"Ιδε: «ΜΙΡΑΜΑΡΕ», σημαία Παναμᾶ
Ωνάση Σωκράτης (Παναμ.)	Άριστ. Ωνάση	19	5764	"Ιδε: «ΜΙΡΑΦΛΟΡΕΣ», σημαία Παναμᾶ