

# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1940

Αρ. Φύλλου 222

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ι'. ΑΡΙΘ. 222

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1940

### ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΩΜΕΝ ΥΓΙΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΝ

Τοῦ κ. ΓΙΩΡΓΗ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

Μέσα εἰς τάς φλόγας τοῦ πολέμου, ἀπετεφρώθη ὁ δηλητηριώδης όφις τῆς ναυτιλιακῆς δυσπραγίας. Τὸ γεγονός δὲν εἶναι εὐχάριστον. Θὰ ἡτο, ἐάν κατέφερε τὸ πλήγμα, μία υγίης οἰκονομικῆς ἔξαρσις, ἀκτινοθόλουσα τὸ κάλος καιρῶν εἰρηνικῶν. "Αγνωστον μέ πόσα τραύματα πρόκειται νὰ ἔξελθῃ ἡ γενεά μας ἐκ τοῦ παρόντος πολέμου. "Αγνωστον ἐπίσης, ποῖαι θὰ εἶναι αἱ ἔξι, αὐτοῦ ἐπιδράσεις ἐπὶ τῶν ήθικῶν καὶ οἰκονομικῶν ἀξιῶν τῆς ἐποχῆς μας. Γνωστὸν μόνον εἶναι, ὅτι οἱ πόλεμοι δημιουργοῦν τεράστια παθητικά, τῶν ὅποιων ἡ πλήρωσις ἀπορροφᾷ τοὺς μόχθους μακράς εἰρηνικῆς περιόδου, καὶ προκαλοῦνται λειτουργικὰς διαταραχαῖς καὶ δργανικάς ἀλλοιώσεις εἰς τὸν θίον ἔθνων, τῶν ὅποιων ἡ Γαστρί ἀπαιτεῖ σκληράν καὶ ἐπίπονον διαιταν.

"Ἄλλ' ἐπειδὴ τὸ μέλλον δὲν ἀναπτηδῆ αὐτομάτως ὡς ὁ πίδας τῆς ἀρτεσιανῆς πηγῆς, ἄλλ' ἀντλεῖται κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν διὰ τοῦ ὄραχιον τῆς ἀνθρωπίνης προσστέψεας, ἀς πιστεύωμεν, ὅτι ἀπὸ τὸ χυτήριον τοῦ σημερινού πολέμου θὰ παραχθῇ ὁ χάλυψ τῆς ἀκλονήτου θελήσεως, ήτις θὰ ἀνυψώσῃ τὸ ωλικόν καὶ πνευματικὸν ἐπίπεδον τοῦ ἀνθρωπίνου ὄντος.

"Ἀντιμετωπιζόμενη μὲ τὴν πίστιν αὐτῆν ἡ ἐκ τοῦ πολέμου ἐπελθοῦσα ἔξυγιανσις τῶν ναυλαγορῶν, ἐπέτρεπε νὰ προβλέψωμεν, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν φορτηρίον, θὰ ἀνεύρῃ τὰ μέσα τῆς προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ συγχρόνου πλοίου. Οἱ ἔνεργοις ἡ ἀκαδημαϊκῶς παρακολουθοῦντες τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα, πρὸ διλγῶν ἀκόμη μηνῶν, ἔψαλλον ιερεμιάδας. Καὶ δὲν είχον ἀδικον. Ὡμιλούν περὶ ἀσθενοῦς, τοῦ ὅποιου ἡ μόνη ἐλπὶς σωτηρίας ἦτο τὸ θάνατος. Τὰ οἰκονομικὰ τῶν ἐπιχειρήσεων ἐν ἔδαντλησι τὸ λόγω τὸν πνωτισμοῦ κατὰ τὴν περίοδον 1930-1939. Τὰ πλοία ἀντιοκονομικά καὶ παθητικά. Τὰ εἰς τρεχούμενον λογαριασμὸν καὶ ὑποθήκας βάρη σημαντικά καὶ καταθλιπτικά. Τὰ ἐκ τῶν ναύλων ἀποτελέσματα, χαμηλότερα τῆς στάμψης τῶν δαπανῶν κινήσεως καὶ συντηρήσεως. Τὰ ἐμπόδια ἔξευρεσεως ἐργασίας προσδευτικῶς αὐδέναμενα λόγω τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῆς πολιτικῆς τῆς αὐταρκείας. Τὰ πάντα γενικῶς ἐπέθαλλον φόθους καὶ ἀνησυχίας καὶ ἐάν δὲν ἐμεοσλάθει τὸ ἔξαμηνον τῆς εὐημερίας τοῦ 1937, πολλοὶ θὰ ἔκαμπτοντο ἀνεπανορθώτως.

"Ἄλλ' ἐάν ὁ πόλεμος ἥγειρεν τὸν παράλυτον ἐπὶ τῆς κλίνης του καὶ τὸν ἀπέστειλεν εἰς τὸν στίθον, ἡμεῖς καὶ τὸ Κράτος, δὲν πρέπει νὰ λησμονήσωμεν, ὅτι ὑποχρεούμεθα γὰρ καταστήσωμεν τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ικανήν νὰ ἀντιπαλαῖη κατὰ τῶν δυσκολῶν τῶν μελλουσῶν οἰκονομικῶν κρίσεων.

"Ἡ ύποχρέωσις αὐτῆς, θεωρεῖται τὸ Κράτος κατὰ πολὺ μεγαλύτερων ἀναλογίων. Διότι ὁ ἰδιώτης, ἡμερεὶ νὰ σκεφθῇ κατὰ τὸ ματαίτης ματαίτος, ἀναλογιζόμενος ὅτι κάποτε θὰ ἀποθάνη. Τὰ Κράτη δημοσίας δὲν ἀποθάνουν ποτέ. Διὰ τοῦτο πιστεύω ὅτι ἡ μέριμνα πρὸς ἀκμετάλλευσιν τῆς δοθείσης εὐκαιρίας πρὸς δημιουργίαν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ἀξίου τοῦ δινόματος τούτου, θάσοις τῆς σημερινῆς πρόσδοτος, εἰνὲς κατὰ κύριον λόγον, μέριμνα κρατικῆς. Ὁ Δημόσιος προϋπολογισμός χρηματοδοτεῖ τὴν κατασκευὴν παραγωγικῶν ἔργων, ἵνα ταῦτα μὲ τὴν σειράν των, αὐξήσουν τὸν ἔθνικὸν πλοῦτον. Ἡ Ναυτιλία δὲν εἶναι ἀπλῶς τοιοῦτον. Ἀποτελεῖ, αὐτοφυή παραγωγικὸν κλάδον, στίσις καὶ ἡνῶρα φυλοξήρας ἀποδίδει χωρὶς νὰ ἔνοχληται ἡ δημόσια οἰκονομικά, ὅπως ἐπὶ παραδείγματι ὁ δάκος τῶν ἔλαιων. Κατὰ δὲ τὰς κρισίμους στιγμᾶς τῶν πολεμικῶν κλονισμῶν, ὅτε τὸ τουριστικὸν συνάλλαγμα συγκόπτεται καὶ τὸ μεταναστευτικὸν ὑποχωρεῖ, τὸ ναυτιλιακὸν ἀνέρχεται καὶ ὑπεροχηθεῖ διὰ τῶν ἐκ τῆς περιστάσεως ἐνδεικνυούμενον συνδυασμῶν, τὴν συναλλαγματικὴν ἀπόδοσιν τῶν θασικῶν ἔθνικῶν προϊόντων, τῆς σταφίδος καὶ τοῦ καπνοῦ. Πλὴν δὲ τῆς δημιουργικῆς καὶ ἔθνικοι οἰκονομικῆς ἀξίας του, τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν, διὰ Κράτος τῆς γεωγραφικῆς θέσεως τοῦ ἴδιου μας, ἐνέχει ἀξίαν ἐν ὡρᾳ πολέμου, ὅπλον συμπλοροῦντος τὰς δυνάμεις τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης, ἐν καιρῷ δὲ εἰρήνης μέσου ἀποτελεσματικῶς ἔξυπηρτευόντος τὸ κύρος τοῦ ἔθνικου γοήτρου.

Μὲ σα γράφομεν δὲν ἐπιζητοῦμεν νὰ δώσωμεν πληροφορί-

ας περὶ ἀγνώστων πραγμάτων. Περὶ πάντων τούτων ἔχουσι γνῶσιν οἱ φύλακες τῶν ἔθνικῶν τυχῶν. Θέλομεν δημοσίευμεν ἐπ' αὐτῶν, μίαν ἀποψιν, καθόδον ἀφορᾶ τὴν δημοσιονομικὴν πολιτικήν ἐπὶ τῶν ἐπιζημοέων ναυτιλιακῶν κερδῶν. Κατὰ τὴν κειμένην νομοθεσίαν περὶ φορολογίας καθαρῶν προσόδων (ἀναλυτικός καὶ συνθετικός) ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ὑπὸ τοῦ Ἀναγκαστικοῦ Νόμου ὑπ' ἀριθ. 2075 ἐπιβληθεῖσαν τοιαύτην ἐπὶ τῶν ἐκτάκτων κερδῶν, τὰ κέρδη τῆς Ναυτιλίας μετατρέπονται κατὰ τὰ πεντήκοντα πέντε περίοδος ἑκατοστά αὐτῶν εἰς δημόσιον ἔσοδον. Δὲν θὰ ἐδίσταζον νὰ εἴπω, δημοσίευμαν νὰ ἐφορολογούντο ταῦτα ἀκόμη περισσότερον, ἐάν είχαμεν Ναυτιλίαν θιάσιμον. Εἶναι δημοσίευμαν ἐπιτετραμένον νὰ φανταζώμεθα δημοσίευμαν τοιαύτην Ναυτιλίαν, δηταν αὐτή κατὰ τὰ ὄγδοηκοντα ἑκατοστά τῆς συνολικῆς τῆς χωρητικότητος ἀπαρτίζεται ἐκ πλοίων ἡλικίας 25 ἑτῶν καὶ ἄνω, ἐνῷ ἡ σφύρα τοῦ διαλυτοῦ δικαιούνται νὰ διεκδικήσουν τὰ ἄνω τῶν 20 ἑτῶν πλοίου· "Οταν οἱ Σκανδιναύοι καὶ οἱ λοιποὶ συναγωνισταὶ ἐκμετάλλευνται τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς μὲ πλοΐα ταχύτητος 13 μιλίων ώρισίων καὶ κατανάλωσεως καυσίμου ὡλῆς 15 τόννων γαιάνθρακος κατὰ είκοσιτετράροφον, ημεῖς δὲ χρησιμοποιούμενοι πλοΐα ταχύτητος δικτύων μιλίων καθ' ὥραν καὶ κατανάλωσεως 25 τόννων ημερησίων;

"Οταν οἱ συναγωνισταὶ μας διὰ νὰ ἀσφαλίσωσιν ἀξίαν 100.000 λιρῶν Ἀγγλίας κατὰ κινδύνων θαλάσσης πληρώνουν ἀσφαλιστρα 2000 τὸ πολὺ ἐπίσημος, ἐνῷ ημεῖς διὰ τοὺς ίδιους κινδύνους καὶ διὰ πληράσιον ποσόν· Εἰνει καιρὸς τοῦ να κάμψουν Ναυτιλίαν. Καὶ δυολογῶδες τοῦ μὲ κατέχει ἀνησυχία μῆτως χαθῆ ἡ εὐκαιρία, ἐάν δὲν προθλεφθῇ νομοθετικῶς ἡ σημαντικὴ ἐλάττωσις τῆς φορολογίας καθαρῶν προσόδων διὰ τὰ κέρδη, τὰ ὅποια δὲ ιδιώτης ἐφοπλιστής ή ἡ Ἀνώνυμος ναυτική ἑταῖρα, θὰ ἐκράτει πρὸς σχηματισμὸν ἀποθεματικῶν, ἵνα δὲν αὐτῶν ἐπιδιωχθῇ ἡ ἀνακαινίσις τοῦ πλωτοῦ ύλικού, ἐντὸς εὐλόγου προθεσμίας μετά τὴν λήξιν τοῦ πολέμου.

"Ἐμπορική δημοσίευμαν τοῦ Ναυτιλία, δὲν εἶναι μόνον τὸ πλωτὸν ύλικόν. Τὸ ἔτερον αὐτῆς σκέλος εἶναι οἱ ἄνδρες οἱ ἐμψυχούντες τὰ σκάφη μας. "Ανευ τῆς συμβολῆς των, ή ικανότης τῆς ἀντιμετωπίσεως τῶν ἐτῶν τῆς φοριας, θὰ ἡτο δυσεπίτευκτος. Σήμερον δὲ τὸ θάρρος των, κρατεῖ ἐν κινήσει τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν, ἐν τῷ μέσω θαλασσῶν διασπάτων ἀπὸ κινδύνους ἐκρηκτικοῦ πυρός.

"Τοὺς ἄνδρας τούτους, οἵτινες ἀσκοῦν τὰ ἔργα τοῦ ἐπαγγέλματός των ἐν ταῖς καταστάσει πολεμικοῦ συναγερμοῦ, συμβάλλοντες διὰ τὴν εὐψυχίαν των εἰς τὴν εὐψύστωσιν τῶν οἰκονομικῶν τοῦ Ἐθνους, οἱ πλοιοκτῆται ἀς σκέπτωνται πάντοτε κατὰ γενναιόφρονα διάνοιαν. Τὸ Κράτος τῆς σήμερον, ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς ἀνεμέτρησε τὰς θυσίας των καὶ ἔλασθε σειράν μέτρων. "Ηθελά δημοσίευμαν νὰ ρίψω τὴν ἀκόλουθον ίδεαν. Δὲν θὰ ἡτο σκόπιμον, ποσοστὸν τι ἐκ τῆς φορολογίας τῶν κερδῶν τῆς Ναυτιλίας νὰ διετίθεται πρὸς σχηματισμὸν εἰδίκου κεφαλαίου, ἵνα δὲν αὐτῶν ἔξυπηρτεθοῦν αἱ ἀνάγκαιαι διαπλατύνεσσα τῆς ήδη ψύσταμένης κοινωνικῆς προνοίας ὑπὲρ τοῦ ναυτεργάτου; Νά δοθῇ ἐπὶ παραδείγματι διπλασία τῆς συνήθους σύνταξης εἰς τὰ θύματα ἐκ πολεμικῶν κινδύνων. Προκινούσιες τῶν ἀποφραγμούμενων κορῶν. Μία τοιαύτη κατά την ψυχικήν ἐπάφη τοῦ ναυτικοῦ κεφαλαίου καὶ ἔργασίας, καὶ θὰ καθίστα τὴν μεταπολεμικήν μας Ναυτιλίαν ἄπωτον καὶ εἰς τὰς μᾶλλον δεξιέσις ναυτιλιακάς κρίσεις.

"Τύχη ἀγαθῆ ἀπό τινων ἐτῶν τῆς Οἰκος τῆς Ἑλλάδος, εὐρίσκεται ὑπὸ τὸ πατρικόν καὶ συνετὸν ὑλέματα ἀνδρός θετικοῦ καὶ δημιουργικοῦ. Ἡ γησία του ἔφερεν εἰς τὸν στίθον τῶν δημοσίων πραγμάτων, νέους ἄνδρας, παλλομένους ἀπὸ τὴν φιλοδοξίαν καὶ ὠπλισμένους μὲ τὴν ίκανότητα νὰ προαγάγωσι τὸ ἐπιτελούμενον ἔργον τῆς ἔθνικῆς ἀναπλάσεως. Εἰς τὸ ἔργον αὐτὸν ἡτο φυσικὸν νὰ κατέχῃ σημαντινούσαν θέσιν καὶ ἡ Ναυτιλία. Αἱ περιστάσεις προσκόμισαν τὸ ὄλικον διὰ τὴν ἀναδημιουργίαν της.

"Οἱ ἐκλεκτοὶ συνεργάται τοῦ Ἐθνικοῦ Κυβερνήτου, "Υπουργοί εἰπεὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, θὰ δώσουν ἀ-

οφαλῶς τὴν δημιουργικήν των πνοήν πρός ἀνασυγκρότησιν τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας. Διά νά τὸ ἐπιτύχωμεν χρειάζονται κατ' ἔλαχιστον 25 ἑκατομμύρια λιρών. "Ἄς μελετήθῃ τὸ ζῆτημα. Πῶς δλαδή, θά ἔνισχυθῇ δημοσιονομικής ἡ Χώρα, χωρὶς νά ἔξασθενισθῇ ὁ σκοπός τῆς ναυτιλιακῆς ἀνασυγκρότησεως. "Αν τὸ ἐπιδώξωμεν, θά τὸ ἐπιτύχωμεν. Και ἡ Ἑλλάς θέλει τὴν ἐπιτυχίαν αὐτῆν, ὅπως τὰ γνωστά ξύλινα τείχη τοῦ ἀλημονήτου χρησιμοῦ.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ ΛΑΪΜΟΣ

## To δεκαωνδέμερον

## Πρὸς τοὺς ναυτεργάτας

Αντιμετωπίζουν — λέγεται — οἱ ἐφοπλισταὶ αἰσθητὰς δυοχερείας, αἵτινες προϊόντος τοῦ χρόνου θά ἀποθαίνουν σημαντικώτεραι διὰ τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν σκαφῶν των μὲν ἀξιωματικούς κυρίως καταστρώματας καὶ μηχανῆς καὶ μὲν ἀσυρματιστάς.

Δέν ήμποροῦμεν θεοῖς τούς, πάντας μεταξύ των οποίων ήταν απόδωσις τάχας δυσχερείας αὐτάς εἰς τὴν Ἑλλειψιν διαθεσίμων πληρωμάτων, ἀφοῦ ὁ πληθωρισμὸς εἰς ὡρισμένους μάλιστα κλάδους τῆς ναυτικῆς ἔργασίας ψύσταται μόνιμος ἀπὸ πολλῶν ἥδη ἐτῶν. Ἰσως αἱ πολεμικαὶ περιπέτειαι νὰ καθιστοῦν διστακτικούς καὶ τούς "Ἐλλήνας ναυτιλομένους εἰς τὴν ἀνάληψιν ἔργασίας ἐπὶ ὠκεανοτόρων σκαφῶν παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὰ καθορισθέντα ἐπιδόματα εἰνε ἀνώτερα, ἐν συγκρίσει πρὸς πολλὰς ἀλλὰς οὐδετέρας ναυτιλίας καὶ παρὰ τὴν διαπίστωσιν, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ ἀποφεύγουν δύον εἰνε δυνατὸν τάχας ἐπικινδύνους ζώνας διὰ τὰ ταξίδια τῶν πλοίων των.

Αλλά καὶ διὰ τὰ εἰς ἐπικινδύνους ζώνας ταξίδευστα σκάφη, χάρις εἰς τὸ καθιερωθέν πλέον παρό τῶν Συμμάχων μέτρον τῆς νηοπομπῆς καὶ τῶν οὐδετέρων πλοίων, τῶν χρησιμοποιουμένων εἰς τὰς μεταφοράς των, αἰσθήτως ἀμβλύνονται οἱ κίνδυνοι ἐκ τῶν ὑποθρυχιακῶν καὶ ἀεροπτηρικῶν ἐπιθέσεων. Αἱ σχετικαὶ στατιστικαὶ καὶ ἀπηκριθωμέναι πληροφορίαι ἔχει οὐδετέρων πηγῶν διμιοῦν ἀρκετά εὐγλώττως ἐν προκειμένῳ. Καταδεικνύεται τοῦτο καὶ ἀπὸ τὰ κατώτερα ἀσφαλιστρά τὰ εἰσπραττόμενα ήδη ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστὰς διὰ τὰ μετέχοντα τῶν νηοπομπῶν οὐδέτερα σκάφη. Οἱ ἀσφαλιστραὶ, τῶν δποίων η γνῶσης τῆς πραγματικότητος εἶνε ἀναμφιθίήτης, θεωροῦν διησφαλισμένην κατά μεγαλύτερον θαμμὸν τὴν ἐν νηοπομπῇ ναυασπλοῖσαν.

"Ἄς ομηιειθή ἀδέκων καὶ μία ἄλλη ἐνδιαφέρουσα λεπτομέ-  
ρεια: Καθ' ἃς ἔξι ἔγκυρών πηγῶν πληροφορίας ἔχομεν, εἰς τάς διε-  
νεργουμένας νηοπομπάς τὰ οὐδέτερα σκάφη, ως μὴ ἔξωπλισμέ-  
να, λαμβάνουν θέσιν εἰς τὸ κέντρον τῆς νηοπομπῆς, τάς πλευράς  
καὶ τὰ ἄκρα τῆς ὅποιας καταλαμβάνουν τὰ συμμαχικά πλοῖα,  
τὰ φέροντα τηλεόβδηλα. Αἱ ἐπιθέσεις, ως γνωστόν, τὰς ὑποθρύ-  
ψιν πρὸς τὴν οὐράνην καὶ τάς πλευράς τῆς νηοπομπῆς κυρίως  
ὑττέφονται. Ἐν μεγαλύτερά συνεπῶς ἀσφαλεία εύρισκονται τά  
πλέοντα κατά παραγωγὴν εἰς τὸ κέντρον σκάφη. Εἰς τὸν προ-  
γύμνενον πόλεμον τὸ ἀντίθετον συνέθη πολλάκις. Τὰ Ἑλληνικὰ  
ουρητήρια ἔτασσοντο συνήθως εἰς τὴν οὐράνην τῆς νηοπομπῆς καὶ ώς  
καὶ τούτου πλείστα δύσα ἐτοπιλλίσθησαν, ως περισσότερον εύ-  
ρωτα.

Αλλά καὶ ἀν ἀκόμη τὸ μοιραῖον ἐπέλθῃ καὶ τὸ ἐν νησοπομῆι σκάφος δεχθῆ τὴν ἐπίθεσιν, διὰ τοὺς ἐπιβαίνοντας αὐτοῦ αἱ ιθανότητες διασώσεως εἰνε μεγαλύτεραι. Τά συνοδεύοντα πολεικά καὶ τά παραπλέοντα ἐμπορικά σκάφη θά περισυλλέξουν κέμεσώς καὶ αἱ φαρᾶλος τοὺς ναυαγούς. Δὲν θὰ διστρέχουν τὸν κύνονον νά παραμείνουν ἔκτεινειμένοι ἐπὶ τῶν λέμφων ἐν μέσῳ ωκεανῷ εἰς τὴν σκληράν πρὸς τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως πάλιν.

Δέν ἐπιθυμούμεν νά πιστεύθη, ὅτι ἀναφέρονται τ' ἀνωτέρω πατιδιώκομεν καὶ ν' ἀποδείξωμεν ὅτι δὲν είνε ἄμεσοι καὶ πολλοὶ κίνδυνοι τῶν σημειρινῶν ταξιδίων πρός τάς ἐμπολέμους χώρας. Ἀναγνωρίζεται παρὰ πάντων καὶ πρώτων ἀπό ήμάς, ὅτι ἐλίμουχοι καὶ ὀπωδήποτε κινδύνωδεις είνε αἱ συνθήκαι τῆς ναυπλοίας. Καὶ μόνον ἡ δικαιολογημένη ἀγωνία, ἥτις θά συνέχῃ ἀθέ νωτιλόδουμεν, ὅταν ἀναλόγηται ὅτι ἀπό στιγμῆς εἰς στιγμὴν δυνατὸν τὸ σκάφος που ἔπιθανει νά δεχθῇ ἀπροειδοποιήτως τὴν τορπίλην, είνε ἀρκετή διά νά μη ἔπιτρεψῃ εἰς αὐτὸν νά ἡμήση, πολλῷ δὲ μᾶλλον ν' ἀναπαυθῇ.

Εις τὴν πρώτην γραμμὴν τοῦ μετώπου ἀγωνίζεται ὁ ναυτίλος κάθε σημαίας, οὐδέτερας ἡ ἐμπολέμου. Ἐκατόμβας ἀτυχῶν θυμάτων τοῦ καθήκοντος θρηνεῖ ἡδη ἡ διεθνῆς ναυτική οἰκογένεια καὶ μαζὶ μὲ αὐτὴν καὶ ἡ ἴδική μας. Ἡ ναυτιλία ὅμως δι’ ὅλα τὰ Κρήτη ἐθνικὴν καθαυτὸν ἀποτελεῖ ύπόθεσιν καὶ οἱ ἀγωνίζομενοι ἐπὶ τῶν ἐπάλξεων αὐτῆς ναυτεργάται ἀπροσμετρήτους εἰς τὴν Πατρίδα των προσφέρουν ύπηρεσίας. "Ἄξιοι εἰνε κάθε τιμῆς, αὐτῆς τῆς εὐγνωμοσύνης μας.

Οι Ἑλληνες ναυτικοὶ ἀς ἔχουν ὑπ' ὄψιν των τὰς μακραίων παραδόσεις τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ. Ὑπὸ ἀνωμάλους καταστάσεις καὶ ἐν μέσῳ κινδύνων ἀνεπτύχθη ἀνέκαθεν ἡ Ναυτιλία μας. Τὸν πλοῦτον ποὺ εἰσκομίζει τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον εἰς τὸν τόπον μας δὲν εἶνε προϊόν ἡρέμου καὶ ἀνέτου ἐργασίας. Ἡ ἱστορία πολλὰ διδάσκει ἐν προκειμένῳ. Καὶ τώρα, δπως καὶ ἄλλοτε, ὑψιστα ἔθνικά συμφέροντα ἐπιβάλλουν νά διατηρήσωμεν τὰ πλοῖά μας ἐν κινήσει, νά ἑκμεταλλευθῶμεν τὰς καλάς περιστάσεις. Οὕτω μόνον θά ἐδραιώσωμεν και μεταπολεμικῶς τὴν Ἑ-

ποροναυτικήν μας υπόστασιν, ἀπό την δροίαν και ἡ ναυτική οἰκογένεια ἀντλεῖ τά μέσα τῆς συντηρησέως της.

“Αν δόρωδήσωμεν πρὸ τῶν κινδύνων — τῶν πολλῶν θεοφα-  
ως, τῶν μεγαλύτερών δύμας διὰ τάς ναυτιλίας τῆς Βορείου Ευ-  
ρώπης — ἀν τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον δὲν ἐπιτύχῃ τὴν ἀπρόσκοπτον,  
ἀνευ διαταραχῶν, καθυστερήσεων καὶ ἀδικαιολογήσων δαπανῶν,  
κίνησίν του, ἡ αὔριον δὲν πρέπει αἰσιοδόξως νά προσβλέπεται.  
Μᾶς χρειάζονται κεφάλαια πολλά διὰ νά ἀνασυγκροτήσωμεν τὴν  
ναυτιλίαν μας καὶ τὰ κεφάλαια αὐτά τώρα μᾶς δίδεται ἡ εὐκα-  
ρία νά τα συγκεντρώσωμεν. Μᾶς χρειάζονται μεταπολεμικῶν  
καλύτερα σκάφη καὶ εἰς ἀριθμὸν ἐπαρκή διὰ νά συντηρήσωμεν  
τάς πυκνάς τῶν ναυτιλούμενών τάξεις. Χωρὶς τὰ σημερινά κέρ-  
δη δὲν θά ἔχωμεν αὔριον πλοῖα καὶ οι ναυτεργάται δὲν θά εύ-  
ρουν ἀπασχόλησιν.

Θά ἀγωνισθοῦν οὗτοι σῆμερον σκληρὸν ἄγωνα, διὰ νὰ διασφαλίσουν ταῦτα αὐτοῖς. Κερδίζουν θέσαια οἱ ἐφοπλισταὶ, ἀλλ' ἡς εἶνε δῆλοι θέσαιοι, διτὶ τὰ κέρδη αὐτὰ εἰς τὴν θάλασσαν θὰ ἔπανελθουν. Αὐτό τούλαχιστον μᾶς διδάσκει τὸ πρόσφατον καὶ τὸ ἀπώτερον παρελθόν

Θά ἐπανδρώσωμεν τώρα τά πλοιά μας, θά τά κινήσωμεν ἐντατικῶς, θά ἐπωφεληθῶμεν τῶν περιστάσεων. Κοινὸν τό δόμος διά την οικονομίαν τῆς χώρας μας, διά τὴν ἐμποροναυτικὴν ἡμῶν ὑπόθεσιν, διά τὸν ἐφοπλιστὴν, ἀλλά καὶ διά τὸν ναυτεργάτην.

Αυτάς τας παραπηρήσεις έχουμεν νά διατυπώσωμεν ἐπί τῆ πληροφορίᾳ, δτι δυσχεραίνεται η ἐπάνδρωσις τῶν φορτηγῶν μας. Δέν φθούμεθα τὴν παρεξήγανην, οὐδὲ θέλομεν νά πιστεῦθη δτι παροπρόνομεν τοὺς θαλασσοῖνος νά ἀνάλαβουν ἐργασίαν, χωρὶς νά συναισθανόμεθα καὶ τοὺς κινδύνους. Οἱ κινδύνοι ὑψίστανται, οὐν τῷ χρόνῳ δύμως ἐπλίζομεν ή μᾶλλον πεπεισμένοι εἰμεθα δτι θά εἰνε δλιγύτεροι, δπως καὶ η ἀνάγκη νά διατηρήσωμεν τὴν πλουτοφόρον τῆς ναυτιλίας μας πηγήν εἰς ἐπίσης ἐπιτακτική διά τὴν Ἑλλάδα. Δέν πιστεύουμεν νά τὸ ἀγνοοῦν οἱ δημιουργοὶ τῆς ἐμποροναυτικῆς μας ἀναπτύξεως, πού δέν εἰνε ἄλλοι ἀπό τοὺς ναυτικούς μας.

'Ασφαλιστικά

"Οπως γράφουμε εις άλλην σελίδα, μεταξύ των κυριωτέρων "Αγγλων δόσφαιριστών δια τάς δόσφαιρισεις κατά κινδύνων πολέμου κατηρτίθιον «ἀνεπίσημος» κλίμαξ δόσφαιριστων, εις τήν όποιαν τά Ιταλικά, Ι'σπανικά, Ι'σπανικά και Γιουγκοσλαβικά σκάφη τυγχάνουν ιδιαιτέρων έκπτωσεων — 20 σελ. τάς έκατὸν λίρας — κατω τοῦ θαυματουργού τιμολογίου.

Ούδεμιαν ἀλλην ἔξήγησον τῆς νέας ταύτης διακρίσεως δυνάμειθα νὸς δώσωμεν, παρὰ τὸ γεγονός τῶν ἐλαχίστων μέχρι τοῦδε ἀταλειῶν ἐκ τοῦ πολέμου τῶν ἀνωτέρω σημαιῶν. Πράγματι τῶν μὲν τριῶν πρώτων τὰ σκάφη ἀπασχολοῦνται κυρίως εἰς τὰς ἔθνικάς των ιεταφόρας καὶ ἐκτείνουν τὴν δράσιν των εἰς τομεῖς μῇ ἐπικινδύνους, τὰ δὲ ὄλιγα τὸν ἀριθμὸν, Γιουγκοσλαβικά φορτηγά ἀποφεύγουν τατρός την Βόρειον Εὐρώπην ταξιδία.

Αἱ ἀσφαλισταὶ τιμολογοῦντες ἔκαστον κίνδυνον ἀναλόγως ὃν προηγουμένων ἀποτελεσμάτων καὶ τῶν πιθανῶν διὰ τὸ μέλον τοιούτων δὲν ἔχουντο δεῖ θεσμίας νά ἀγνοήσουν τὰ δεδομένα τοῦ πρώτου πρόλειμποῦ ἐξαιρόντων.

Διά τὴν Ἑλλήνικην Ναυτιλίαν, ὅπως καὶ διὰ τὰ Σκανδιναϊκά καὶ Ὀλλανδικά σκάφη αἱ ἀπώλειαι ὑπῆρξαν σημαντικαῖ. Τὰ πορτηγά μας, ἀναζητοῦντα παντοῦ τὴν ἀπασχόλησιν τῶν, ὑπορεωμανία εἶνε πολλάκις νά διέλθουν τάς ἐπικινδύνους ζώνας καὶ αἱ δεχθοῦν τὰ ἀδιάφορα σημαίας ἔξαπλουμένα πλήγματα τῶν ποθερυχῶν καὶ τῶν μαγνητικῶν ναρκῶν. "Οσον ἀφορά τὰ σκοποὶ τῶν Σκανδιναϊῶν καὶ Ὀλλανδῶν, αὐτά, καὶ ὅταν δὲν ἔχουμετοῦν τάς συμμαχικάς μεταφοράς, θά διαπλέουν κατ' ἀνάγην τὴν Βόρειον Θάλασσαν διὰ νά φθάσουν εἰς τοὺς Εθνικούς αὶ λιμένας.

Είς τάς Σκανδιναϊκάς ὅμως χώρας καὶ τὴν Ὀλλανδίαν ειτουργοῦν ἡδη ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου ἔθνικοι ἀσφαλιτικοὶ ὄργανοι μοι διὰ τὴν κάλυψιν τῶν συναφῶν κινδύνων ἐπὶ τακτῶν καὶ φορτίων. Ἀδιαφόρους συνεπῶς ἀφίνει τάς ναυτιλίας ἀνωτέρω χωρῶν ἡ ἀπόφασις τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν περὶ φύσεως τῶν θασικῶν ἀσφαλιστῶν καὶ περὶ διακρίσεως ὠριμένων ομιαδῶν. Ἡ Ἑλληνικὴ κυρίως ἡ μᾶλλον μόνη αὐτὴ πλήρεται ἀπὸ τὴν καταρτισθεῖσαν κλίμακα, ἡτις, καθ' ἓνταγράφει εἰδικός Ἀγγλικός τύπος, ἀν καὶ ἀνεπίσημος, ἔχει ἡδη υιοθετήθη ἀπὸ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν καὶ ἐφαρμόζεται εἰς δλας τάς σφαλισίες.

Liverpool

## **REA LIMITED.**

### **Stevedores of Cargo = of All Kinds—**

**TUG OWNERS  
BIRKENHEAD**

Σημειωτέον, ότι δὲν πρόκειται περὶ ἀστικάντου ἐπιθερύνσεως. Δι' ἔνα σκάφος «στάνταρ» σημειρήνης ἀδίας ἐκατόν εἰκοσι Χιλιάδων λιρῶν τὰ δασιάλιστρα πολέμου διὰ κυκλικὸν ταξίδιον τοῦ Πλέιτ λ.χ. - γαιαύνθρακες ἐξ Ἀγγλίας καὶ σιτηρά διὰ Βόρειούπω - θά ἀνέλθουν εἰς ἑπτά χιλιάδας λιρῶν περίπου.

"Αν ήθελον συνυπολογισθή και τά άσφαλιστρα κατά τῶν συνήθων θαλασσίων κινδύνων, τά αἰσθητῶς αὐξηθέντα κατ' αὐτάς, θά καταδειχθῆ πόσον ἐπαρχής διά την Ναυτιλίαν μας είνει ἡ ἀσφάλισις τῶν κινδύνων της. 'Υπάρχουν 'Ελληνες ἑφοπλισταὶ οἱ τινες ἔθθασαν νά πληρώνουν 10 τοῖς ἑκατόν καὶ ἴωσας πέραν αὐτῶν ἀκόμη διά τὴν ἀσφάλισιν τῶν συνήθων κινδύνων τῶν σκαφῶν των. Μὲ τὰς σημερινὰς ύψηλάς ησφαλισμένας ἀξίας εἰς ἑκατομμύρια λιρῶν ἀνέρχονται τά κατασταλόμενα παρά τῆς Ναυτιλίας μας ἀσφαλιστρα. Δὲν θὰ ἦτο υπερβολή, ἂν ὑπελογιζέτο διτοῦ κυκλικοῦ ταξιδίου τοῦ Πλέιτ στοιχίζει διά τὴν ἀσφάλισιν ὅλων τῶν κινδύνων ἐνὸς 'Ελληνικοῦ οκάφους ησφαλισμένης ἀξίας 120 χιλιάδων λιρῶν περὶ τάς ἔνδεκα χιλιάδας λιρῶν.

Διὰ τὰ ξένα σκάφη, οἵασδήποτε οημαίας κατεχούσσης οημάινουσαν χωρητικότητα, ἀναμφιθιέτητας τὸ ποσὸν αὐτῷ θα εἶνε μικρότερον. Ή αὖ μελεμικαὶ ἀσφαλίσεις διενεργοῦνται παρά τῶν ἔθνικῶν ἀσφαλιστικῶν ὄργανων, τῇ συμμετοχῇ τοῦ Κράτους, οἱ δὲ συνήθεις κίνδυνοι καλύπτονται ύπό τῆς ἔγχωρίου ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἀντασφαλιζόμενοι εἰς Λονδίνον, μὲ χαμηλὰ ἀσφαλίστρα, κατώτερα τῶν διὰ τὰ Ἑλληνικά σκάφη εἰσπραττομένων.

Άλλα τό θέμα της ασφαλιστικής θεώρεσης της Ναυτιλίας μας είναι πλέον διά τάς στήλας αύτάς έξηντηλμένον. Πρός τό παρόν ούδεν έστι γενέθλιο. "Ισως μετά τον πόλεμον, ότε, όπως έπλιζουμεν, οικονομικῶς εὔρωτος θά έξελθη ή Ναυτιλία μας, νά άντιμετωπίσουν οι έφοπλισταί της και τό ασφαλιστικὸν πρόβλημα. Τώρα άς άρκεσθώμεν διαπιστωντες έκάστοτε τας έπι-  
θαρύνσεις, ύπο τας όποιας έργαζεται τό 'Ελληνικὸν πλοίον, έν συγκρίσει πρός τους συναγωνιστάς του.

**Τὰ ἀσφάλιστρα διὰ τὰ πληρωμάτα**

Παρά τας ἀναγραφεισας πληροφοριας εις το προηγουμενον τεῦχος μας περι καθορισμου τῶν ἀσφαλιστρων διά τὴν ἀσφαλισιν τῶν πληρωμάτων μας κατά τῶν πολεμικῶν κινδύνων, τὸ δῆμητρα τοῦτο ἀπέτελεσεν ἀντικείμενον νεωτέρων διαπραγματεύσεων μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Διοικήσεως τοῦ Ἀσφαλιστικοῦ ὄργανον.

Αι διαπραγματεύσεις εύδοδυνται χάρις εις την ἐπίδεικνυμένην ἀμφοτέρωθεν καλήν θέλησιν. Ἐντός δὲ τῶν ἡμερῶν ἐπλίζεται ν' ἀνακοινωθῆν ἡ ἀπόφασις τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ 'Οργανισμοῦ ἐπὶ τῶν καταθλητέων παρ' ἕκαστου πλοίου ἀποφαλίστρων διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἐκ τοῦ πολέμου κινδύνων τῶν πληρωμάτων.

Διὰ τὴν ἐπάρκειαν τῶν σωσιείων μέσων

‘Ησοχόληθε εύρυτερον ὁ Ἀθηναῖκος τύπος ἐπὶ τῶν θετικῶν, ἀλλά καὶ σωστικῶν ἀποτελεσμάτων, ἅτινα ἐπέφερεν ὁ ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου καθιερώθεις παρὰ τὸν ‘Ὕφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἐλεγχος τῶν σωσιθίων μέσων εἰς τὰ ποντοπόρα φορτηγά. Αἱ ίδιαι μας στήλαι δὲν παρέλειψαν ἀπὸ μηνῶν ἡδη νὰ διατυπώσουν τὴν ἱκανοποίησί των διὰ τὸ μέτρον αὐτό, ἔκτοτε δὲ δριμούμεναι ὑποδείξεις μας ἐλήφθησαν πράγματι ὑπ’ ὄψιν παρὰ τῶν ἀρμοδίων τοῦ ‘Ὕφυπουργείου.

Τὸ παράδειγμα τοῦ φορτηγοῦ «Ἐκατοντάρχος Δρακούλη» εἶναι ἀρκετά χαρακτηριστικόν. Πρὶν ἡ ἀποπλέυση τὸ ἀτυχές σκάφος διὰ τὸ ὑστατὸν ταξίδιον τῆς ἐπιτορφῆς του εἰς Εὐρώπην, ἔπειθε ρήμη οὐ μηδὲνος «Ἄυρες παρὸ τοῦ ἔκει «Ἐλληνος Λιμενάρχου». Ἐκ τῶν ὑστέρων ἀπεδείχθη, δπως ὅμολογεῖται ἀπὸ τὸ πλήρωμα, τὸ λυσιτελές τῆς ἐπιθεωρίσεως ταῦτης. Ἐπὶ ὀλόκληρον τριήμερον οἱ ναυαγοί παρέμειναν εἰς τὰς πλήρως ἐφωδιασμένας λέμβους ἐν μέσῳ ὥκαιων, μὲ κακοκαιρίαν ἔξαιρετικὴν, χωρὶς νά στερηθοῦν τῆς τροφῆς καὶ τοῦ ὄδατος. Δέν ἔχρησιμοι ποιησαν παρὰ τὸ ἡμιου τῶν ἐπὶ τῶν λέμβων ἀποθεμάτων.

Ίδου τώρα τί ἀναφέρει σχετικῶς ἡ υπουργικὴ ἔγκυκλιος ἡ πρὸ ἡμερῶν κοινοποιηθεῖσα πρὸς τὰς λαμπεικάς καὶ πρόδεινικάς ἀρχᾶς ἐν σχέσει μὲ τὴν εἰς σωσισία μέσαν ἐπάρκειαν τῶν ὀκεανοτόπων πλοίων καὶ συγκεκριμένων διὰ τὴν περιπτώσιν ἑτέρου τοπτιλλασθέντος φορτηγοῦ μὴ ἐπιθεωρηθέντος ἀπὸ τῆς ἐνάρδειας τοῦ πολέμου:

«Αναρρόφημεν εἰς τὴν ἐπ' ἀριθ. 53308) 28—10—39 ἑγκύλιον μαζὶ καὶ ιδιαίτερως εἰς δύο διετάξαις περὶ σωσιβίων μέσων. Ἐχουμεν πρὸ ιμιῶν δύο πρόσφατα παραδείγματα, ἐνὸς μὲν ἀτμοπλοίου ἐπιθεωρηθέντος ἐσχάτως ἐν Μπούνενός «Ἄγρες, τὸ διοῖνον ἐτοποτίλισθη ἐν μέσῳ διεκανονικοῦ, καὶ τοῦ διοῖνον ἐν τούτῳ τὸ πλήρωμα διεσώθη ἐπὶ τῶν σωσιβίων λέμβων, καθ' ὃσσον ἐπ' αὐτῶν εὑρέθησαν ὅμη μόνον ἄφθονε τὰ μέσα τῆς διατροφῆς καὶ τῆς συντηρήσεως (κονσέρβες, τρόφιμα, ὕδωρ, κοτυκαὶ κλπ.), ἄλλα καὶ τὰ μέσα ἔξαρτοι μονάδας αὐτῶν (ἰστια, πεζίς, βεγγαλικά κλπ.)» Αντιθέτους ἐπὶ τῶν λέμβων ἀλλον τορπαλισθέντος ἀτμοπλοίου, τὸ διοῖνον δὲν εἶχε ἐπιθεωρηθῆ ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου, λόγοι τοῦ διὸ δὲν εἶχε προσεγγίσει εἰς μέμνα δύον ἐδρενεὶ ἀμοδίοις ἀρχῇ, ἐπιμειωθήσασι πολλὰ κρούσματα θανάτου ἐν ψύξεις καὶ ἄλλων κακοκριῶν μεταξὺ τῶν ναναγῶν. Έπει τῆς θλιβερᾶς αὐτῆς διαπιστώσεως ἀγόμενα εἰς τὸ ἐπι θλιβερούσαν συμπέρασμα νῦ ποτενίουσαν ὅτι ἔνιοι τῶν ἑπτενθίνων πλοιάρχων δὲν ἔχονται ἀντιληφθῆ διστηγῷς τὴν ὑψησθη σπουδαίαν, τὴν δύοταν ὥτο τὰς οπηρείας ανθίζουσαν τῶν πολλατῶν κινδυνῶν τῆς ναυποτίος ἐνέργει ἡ πληρος εἰς ἑφάδια καὶ τορφαὶ ἐπάρκεια

τῶν ποιεῖσθαι μέσον. Έαν ληφθῇ πτ̄ όφεν τὸ γεγονός διὶ τῆς ὑπάρξεως ἐπὶ τῶν λέμβων τῶν ἀπαραίτητων ἐφοδίουν εἰνὲ δυνατή ἡ διάσωσις τῆς ζωῆς δλοκήρου τοῦ πληθώματος καὶ διὶ ἀντιθέτως ἐκ τῆς ἔλλειψεως ἕστος καὶ ἐνὸς ἐκ τῶν καθορισμένων ἀπαραίτητων εἰδῶν καὶ ἐφοδίουν ἐνδέχεται νὰ προσέλθῃ θάνατος, δοτις, παρὰ τὴν δρᾶσιν τῆς νάρκης ή τῆς τορπιλῆς, ή ἄλλων πολεμικῶν μέσων απεσοβήθη, ή δοτις δύναται νὰ ἀποσοβηθῇ ἐάν χάρις εἰς ἐπάρκειαν σωσιβίων μέσων διατηρηθῇ ἐνισχυμένος ὁ δραγανισμὸς τῶν ἀνδρῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς παρασινῆς αὐτῶν εἰς τὰς λέμβους, εὐνόητος καθισταται ἡ κατέχουσα ήμας ζωησοτάτη ἀγανάκτησις κατὰ τῆς ἀδιαφορίας ή ἔστι καὶ διληγορίας τῶν ἐπροκειμένην ἑπενθύνουν, ταῦς δοπιάς δέν δυνάμεθα παρὰ νι γαραπτηρίσιον ὑπὸ τᾶς σημειωνᾶς τῆς ναυτιλίας συνθήκας ὡς ἐγκληματικάς. Επὶ τοῦ ζητημάτους τούτου ἐπιμυωδένεν νὰ μὴ δοθῇ ἡμῖν ἀφροδιμή νὰ ἐπανέλθωμεν, διότι ἄλλως δύναμεν εἴνεθε δημόσιον θέσιν νὰ λάθωμεν σοληνόποτα μέτους κατὰ παντὸς δοτις ηθελεν ἐλεγχθῆ ἐπιλήμαν τῶν ἔναντι τῆς ζωῆς τοῦ πληθώματος ἐμπειτεμένων αὐτῶν καθηρόντων. Εἰς τὴν παροδίαν ἐγκύρωλιν, τῆς δοπιάς δέον νὰ ἀναφέοιτε ἀμέσως λήψην, πουσιάνάποτεν, διὰ τὴν κανονικήν καὶ ἀνελλαγῆ ἐκτέλεσιν τῶν διατεταγμένων, σχετικαὶ ὄδηγίαι, μὲ τὰς δοπιάς δέον νὰ ἐφοδιασθῶσι πάντα τὰ πλοῖα.

Ο Υψηλούγος  
Α. ΤΖΙΦΟΣ

‘Η πρό ημερών ἀφίξις εἰς Πειραιά των νωμαγών τοῦ τορπιλέντος τους Ελένη Σταθάρειου μᾶς παρέσχε τὴν εὐκαρίπτων νά διαώσωμεν τὴν ἀνάκρισιν τῶν δόσων ἐντυπωσιακῶν πληροφορῶν ἐδημοσίευθησαν εἰς τὸν ξένον τύπον, ἐν σχέσει μὲ τὸν ἔλλειφοδιασκοπὸν τῶν οωματίων λέκμων τοῦ σκάφους.

Όμολογείται τούναντιον πάρα πον ναυαγών, διτέ έντερ-  
κεία εύρισκοντο ἐπὶ τῆς λέμβου υδωρ, τρόφιμα, φάρμακα καὶ  
λοιπά χρειώδη καὶ διτέ έν πλήρει ἔξαρτια ἐτέλει αὔτη, χρησιμο-  
ποιηθέντων τῶν ιστίων της μέχρι πέρατος τῆς δραματικῆς περι-  
πετείας.

·Ο μεσίτης είς τὰς ναυτιλιακὰς συναλλαγάς

Εις την Ἀγγείαν εύρυτατα συζητεῖται ἀπό τῶν στηλῶν τοῦ ναυτικοῦ τύπου τὸ ζῆτημα τῆς λυσιτελεστέρας ἔξυπητησεως τῶν ναυτιλιακῶν συναλλαγῶν μέσου τῶν ἀνεγνωρισμένων ναυλωμεσιτῶν. Ὑποδεικνύεται σχετικῶς, δόπως τόσον αἱ ναυλώσεις τῶν ἐπιτάκτων πλοιών, δύον καὶ αὐταὶ αἱ διενεργούμεναι ἡδη ἀγοραὶ οὐδετέρων σκαφῶν ἀπό μέρους τῆς Βρετανικῆς Κυθερησεως μὴ κλείωνται απ' εύθειας, ἀλλὰ διὰ μεσιτῶν, αὐτῶν ποὺ ἀνέκαθεν ἔχρησιμευαν ως μεσάζοντες εἰς τὴν ναυτιλίαν διά κάθε πρᾶξιν πωλήσεως, ἀγορᾶς, ναυλώσεως κλπ.

Μετοχές ἄλλων παραδειγμάτων που ἀναφέρονται διά νά καταδειχθούν τὰ προκύπτοντα οφέλη ἐκ τῆς μεσολαβήσεως τῶν ἑιδεικευμένων μεσοίτων ἀναγράφεται εἰς τὸ «Γαϊργλα» καὶ ἡ ἔξις ἀρκετά χαρακτηριστική περίπτωσις: Τὰ τελευταίως ἀγορασθέντα παρά τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως Ἀμερικανικά σκάφη ἐπτηρυγίσσαν γύρω τῶν 45 δόλ., τὸν τόνον δ. π. ἐνῷ διεπιστώθη ἐκ τῶν υστέρων, δτὶ θὰ ἦτο δυνατόν, ὃν παρενέθειναν οἱ κατάλληλοι μεσοῖται, νά ἀγορασθοῦν πρός 40 δόλ., ίσως δὲ καὶ κάτω αὐτῶν.

Τὸ δὲ ὑπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας ἔλαθεν ἥδη ὑπ' ὄψιν του τάξ  
ὑποδείξεις τῶν Ἀγγλῶν ἐφόπλιστῶν, τῆς διοικούσης ἐπιτροπῆς  
τοῦ ‘Baltic’ καὶ τῆς Ἐνώσεως τῶν ναυλομεσιτῶν. Ἀνεγνωρίσθη  
ὅτι ὁ μεσίτης εἰς τὰς ναυτιλιακάς συναλλαγάς δὲν ἀπότελει ὑ-  
πόθεσίν τινα παρασιτικήν, ἀλλὰ θετικὸν παράγοντα ταχυτέρας  
διεκπεραιώσεως τῶν διαπραγματεύσεων, καλυτέρας συνεννοήσε-  
ως τῶν συμβαλλομένων καὶ ἐπιτεύχεως ὅρων συμφερωτέρων δι'  
ὅ συμφέροντα ἐκπροσωπεῖ, ὁ ἔξουσιοδοτημένος μεσίτης.

Ἄναφέροντες τ' ἀνωτέρῳ δὲν ἀποσκοποῦμεν νὰ ἔξαρωμεν τὸ ἔργον τοῦ μεσίτου. Ἐπιδύωκομεν νὰ καταστήσωμεν καὶ παρ', ήμιν συνειδῆτην τὴν ἀνάγκην τούτου καὶ νὰ καταδεῖξωμεν τὴν ώφελιμότητα τῶν προσφερομένων παρ' αὐτοῦ ὑπηρεσιῶν. Συμφέροντα σοθαρά πρασπίζει η μεσολάθησις τοῦ μεσίτου καὶ γάριν αὐτοῦ ἐπιβάλλεται η παρ' ὅλων χρησιμοποίησις του.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τὸ κέντρον ἐκκαθαρίσεως τοῦ πλειστου μέρους τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν, τὸ μεσιτικὸν ἐπάγγελμα ἔχει ἀναχθῆ εἰς περιπτώνην καὶ ἡ ἄνασκσης του δὲν εἰνε εὐχερής εἰς τὸν πρῶτον τυχόντα. Προϋποτίθεται πειρά μακρά, γνωστικὰ ἀπόλυτος τῆς ἁναστίσεως καὶ ποὺ παντός ἐμπιστοσάων.

θαύμα της εργασίας, κορυκαὶ καὶ πρὸ κανίς εμπιστούσιν· Θά έπειπεν ὅμως νά κατοχυρώθαι καὶ παρ' ήμίν τό ἐπάγγελμα τοῦ μεσίτου ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἔργασιῶν, οἱ δὲ ἀνεγνωρισμένοι μεσίτοι οὐ τόχουν ὠρισμένης νομοθετικῆς κατασφalίσεως, ἡτις θά ἔτεινεν εἰς τὴν διευκόλυνσιν τοῦ ἔργου των. Οὕτω καὶ τά γενικώτερα ναυτιλιακά ήμιν συμφέροντα λιστελέστερα θά ἔξυπηρετούντο καὶ η ἀγορὰ τοῦ Πειραιῶς θά καθίστατο σύν τῷ χρόνῳ εύρυτερον κέντρον ναυλώσεων καὶ ἀγοραπολησιῶν.

# **Bistis Shipping Corp.**

**Ναυτικοί Πράκτορες, Αγοραπωλησίαι πλοίων**

**24 Stone St.  
NEW YORK**

Τηλεγρ. Διεύθυνσις :  
«ARIBISTIS»-New York

# ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩΙ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23ΗΝ ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



Η έταιρία ειδικεύεται εἰς ἀσφαλίσεις ἔλληνικῶν πλοίων

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

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

ΤΗΛΩΝΙΑ: ASFALIA - LONDON

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: A. LUSI LTD - LONDON

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

Η συμπλήρωσις έξαμηνον από της ένάρξεως του πολέμου παρέσχεν  
αφορμήν είς άμφοτέρας τάς παρατάξεις να προδούν εις άνασκοπήσεις  
τῶν κατά θάλασσαν πεπραγμένων. Κατά τὸν Ἀγγλικὸν ἀπόλογοισμόν,  
ἡ ἔξαμηνος δρᾶστις ἀφίνει τὴν ἐντύπωσιν, οὐδὲ ἡ ἐπιτυχία κλίνει πρὸς τὸ  
μέρος τῶν συμμάχων. Τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν τῆς Γερμανίας ἀπόλεσε  
σαφάρι 360.000 τόννων γυρός, ἥτοι 118.000 τ. ἀπὸ συντόμεις καὶ κα-  
τασχέσεις καὶ 242.000 τ. ἀπὸ αὐτοβυθίσεις σκαφῶν, ἐνῷ τὰ ἐν ὑπεροεἰς  
Γερμανικᾷ ἐποδράμιᾳ ὑπελογίζοντο κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1940 εἰς 45  
μόνον, ἔναντι διπλασίου ἀριθμοῦ κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ πολέμου. Τὰ  
προστεθέντα νέα ὑποβρύχια ἀνεβάζοντο παρὰ τὸν Ἀγγλικὸν εἰς δέκα.  
Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τῶν Ἀγγλικῶν λιμένων ἀντερροστεύετο διὰ τὸ  
ἔξαμηνον μὲ 50 ἑκατομμύρια τόννων, ἡ δὲ ἀσφάλεια εἰς τὰς νηοπομάς  
διετηρήθη εἰς ἵσανοποιικὸν ἐπίπεδον. Ἐπὶ μετασχόντων 10.782 σκα-  
φῶν, ἀπολέσθησαν 25 μόνον, ἥτοι 1 ἐπὶ 430, μὲ ποσοστὸν 2 τοῖς χιλίοις  
περίοντον. Ἔξ ἄλλου ἐπὶ 1075 ὑδετέρων πλοίων μετασχόντων εἰς νηο-  
πομάς ἀπολέσθησαν 2 μόνον, ἥτοι ἕνα ἐπὶ 540, μὲ ποσοστὸν 1.8 τοῖς  
χιλίοις. Ἡ καθαρὰ ἀσφάλεια Ἀγγλικῆς χωρητικότητος, ἡ ἀπομείνασσα  
μετὰ τὴν προσθήκην νεοαναπηγήτων πλοίων, νέον ἀγόρων ἐκ τῆς ἀ-  
λλοδαπῆς καὶ τῶν κατασχεθέντων Γερμανικῶν, δέν υπερβαίνει τὰς  
20000 τόννων γυρός καὶ ἀντιρροστεύεται ἀσήμαντον ποσοστὸν ἐπὶ συνο-  
λου Βρετανικῶν πλοίων 17.5 ἑστατομμυρίων τόννων γυρός. "Οσον ἀφο-  
ρῇ τὰς ἀπώλειας πολεμικῶν σκαφῶν περιωρίσθησαν εἰς ἑκτόπισμα  
63.000 τόννων. Εἰς τὴν Γαλλικὴν ἔξ ἄλλου ἀνακοίνωσιν ἐτονεῖτο, ὅτι  
τὸ θαλάσσιον ἐμπόριον τοῦ Ράιχ ἔχαρσει τῆς Βατικῆς — διεκόπη  
ἐντελῶς. Τὸ ἥμαυ σχέδον τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας ἀπελεύθερη εἰς  
Γερμανικοὺς λιμένας καὶ τὸ ἔτερον ἥμαυ εἰς οὐδετέρους, ὅσα δὲ πλοῖα  
ἀπεπειράθησαν νὰ διασπάσουν τὸν συμμαχικὸν ἀποκλεισμὸν, συνελήφθησαν ἡ  
αὐτοβυθίσθησαν. Τὸ Γερμανικὸν ἔχοντερικὸν ἐμπόριον περιωρι-  
σθεὶς κατὰ 60 ο), ὁ δὲ ἀποκλεισμὸς ἀπέφερε λείαν 1.150.000 τόννων  
ἐμπορευμάτων εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ γύρω τῶν 600.000 τόννων εἰς τὴν  
Γαλλίαν.

Αφ' έτεον εἰς τὴν Γερμανικὴν ἀναστόπησιν τονίζεται, διτὸς ὁ Ἀγ-  
γλικὸς στόλος ἀπώλεσε κατὰ τὸ βιανὸν τὸ δρέπανων «Βασιλικὴ Δρῦς», τὸ  
ἀεροπλανοφόρον «Θαρραλέος», τὸ βοηθητικὸν εὑδρομόν «Rawalpindi», οὐτότι  
ἀντιορπιλικά, τεσσάρα ὑποβρύχια καὶ 20 ναυροσυλλέκτιδας. Πέ-  
ραν αὐτῶν, ὑπέστησαν ζημιὰς ἐπειδόπλουν ἡ ναυρὸν τὸ θωρηκτὸν «Νέλ-  
σον» καὶ «Μπάχιμ», τὰ καταδρομικά «Πιτόλες», «Ἐξετερο», «Μπέ-  
ραστ» καὶ ἔνα τύπου «Λονδίνον» καὶ ἀφετά ἄλλα βοηθητικὰ σκάφη,  
ἐκβιοθησαν δὲ 532 συμμαχικά καὶ οὐδέτερα σκάφη, συνολικῆς χωρητι-  
κότητος 1.940.913 τόννων γρός. Εἰδίκτης ἡ Γερμανικὴ ἀεροπολι-  
κής εἶναι κατεύθυνσις τοῦ πολεμικοῦ στόλου, η οποίας ζημιὰς εἰς 117 μικρὰ καὶ μεγάλα σκά-  
φη, χωρητικότητος 200.000 τόννων καὶ πλέον. «Ἐναντὶ τοῦ ἀπολογισμοῦ  
αὐτοῦ αἱ Γερμανικαὶ ἀπώλειαι περιορίζονται εἰς ἓν θωρηκτὸν τῆς «τσέ-  
πης», δύο ἀντιορπιλικά, ἐξ πλοία περιπολίας καὶ 11 ὑποβρύχια. Ανα-  
φορικά μὲν τὸν τελευταῖον αὐτῶν Ισχυρισμὸν περὶ ἀπώλειας 11 μόνον  
ὑποβρύχιον, ἀνεγράφῃ εἰς τὸν Παρισινὸν τύπον ἀπόστασαν ἐκθέσεων  
τοῦ Γερμανικοῦ Ναυαρχείου πρὸς τὴν Καγκελλαρίαν. Συμφώνως πρὸς  
αὐτὸν ἡ Γερμανία ἀπὸ τῆς ἐνάκειως τοῦ πολέμου μέχοι τῆς 15ης Φε-  
βρουαρίου ἀπώλεσε 47 ὑποβρύχια μάχης καὶ 3 ὑποβρύχια ἀνεφοδιασμοῦ.  
«Ἐτερος 8 ὑποβρύχια μάχης καὶ 2 ὑποβρύχια ἀνεφοδιασμοῦ ὑπέστησαν  
συμβαρὺς ζημιὰς καὶ ἐπανέπλευσαν εἰς τὰς βάσεις των διά μακροχρονί-  
οις ἐποιεντάς.

## ‘Ο ύποθρυχιακός πόλεμος

Ἐπὶ τῇ συμπλήρωσει βιώνον ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἔχθροφαξιῶν, πλὴν τῶν ἀμφοτέρων ἀνασκοτήσουν, πρόθεν εἰς δηλώσεις καὶ δὲ ἀρχῆς τοῦ Γερμανικοῦ στόλου ναύαρχος Ράιντερ. Οὗτος ἀναφέρεθη εἰς τὸν συμμαχικὸν ἀποκλεισμὸν καὶ εἰς τὴν Γερμανικὰ ἀντίστοινα, τοῖοις δὲ ὑπὸ τὴν ἐμπορικὴν σημαῖαν οἱ Ἀγγλοὶ διεξάγοντες ἔργον πολέμου· Ἡ ἄμεσος συνεπώς χρησιμοποίησις τῶν ὅπλων ἐναντίον σκαφῶν, τὰ δοκιαὶ ἐξυπηρετοῦν πολεμικοὺς σκοπούς, οὐδὲλως ἀντιτίθεται πρὸς τὸν κανόνας τοῦ πρωτοκόλλου τοῦ Λονδίνου, τοῦ διακανονίζοντος τὰ τῆς ἡ ποθωνγιακῆς δράσεως. Τόδε Ἡ Ἀγγλικὴ Ναυαρχείον – ἐξηρχούμενον δὲ τοῦ Ράιντερ – ἐπέτεινε σχεδὸν τὸν πλήρη ἐξοπλισμὸν δῶλον τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἄπινα τοιουτορόποτες ἐξομοιοῦνται πρὸς τὰ πολεμικά.

Οζ προς τας σωδάς απώλειας τῶν οὐδέτερων ναυτιλιῶν ὁ Γερμανὸς ναύαρχος ἐδήλωσε τά ἔξης: «Τὸ ἐν προκειμένῳ σφάλμα βαρύνει τὴν Ἀγγλικὴν πολιτικήν, ἡ δόπια προστασίη τῶν ναυαρχάγγων τὸν πόλεμον ἀνάλογασι τῶν οὐδέτερων. Οἱ οὐδέτεροι οὐφίστανται τοὺς πολεμούχους κινδύνους καὶ τὰς ἔξ αὐτῶν δυνηράς συνεπίεις, οὐγὲ ἔξ ἀφορμῆς τῶν Γερμανικῶν μέτρων, ἄτινα δῆθεν εἶνε ἀντίθετα πρὸς τὸ Διεθνὲς Δικαίων, ἀλλ᾽ ἔξ ἀφορμῆς τῶν μέτρων τοῦ Βρετανικοῦ Ναυαρχείου. Οἱ οὐδέτεροι οὐφείλονται νὰ τηροῦν μίαν θετικὴν οὐδετερότητα. Θεωρῶ περιττὸν νὰ ἔξηγήσω ἢν λεπτομερείᾳ, τὶ σημαίνει τοῦτο, μολονότι φασκά εἰναι ὑποχρεώμενος νὰ δεσμώσω, ὅτι καὶ οἱ ἐμπόλεμοι πρέπει νὰ σέβωνται

αὐστηρῶς τὰ δίκαια τῶν οὐδετέρων».

Αἱ ἀντέραι δῆλώσεις τοῦ Γερμανοῦ νωάρχου, ἐν συνδυασμῷ πρὸς μίαν δῆλωσιν τῆς ἐν Χάγῃ Γερμανικῆς προσεοίας περὶ τῶν Ἀγγλικῶν «πιποτοπιητῶν φροτόστορων», ἡμηρεύοντο ὑπὸ τῶν ἀμφιδίων κύκλων, ὅτι βαίνομεν πρὸς νέαν φάσιν τοῦ ὑποθριζακοῦ πολέμου. Ἔτοντεοτέοτε ἐν Βερολίνῳ, ὅτι κατὰ τὴν Γερμανικήν κυβερνητοῦ ἦ ἐν μέρος τῆς Ἀγγλίας παραβίασις τῆς περὶ ὑποδυνάμων συμφωνίας τοῦ Λονδίνου, παρεῖχε τὸ δικαίωμα τῆς ἀμύνης τῆς Γερμανίας διὰ τῆς κηρύξεως ἀμειλίκτου καὶ ἀπειρούστον ὑποθριζακοῦ πολέμου ἐναντίον παντὸς οὐδετέρου πλοίου ἔξινθρετοντος τὸν Ἀγγλικὸν ἀνεψιδασμὸν ἢ πλέοντος εἰς Ἀγγλικὴν ἥ τη Γαλλικὴν προπολομήν ἢ κατεύθυνομένον εἰς σημαχικὸν λιμένα. Η δῆλωσις ἐξ ἄλλον τῆς ἐν Χάγῃ Γερμανικῆς προσεοίας εἶχεν ὃς ἐξῆς: «Διὰ τοῦ συστήματος τῶν «ἐνέβισερτς» οἱ σύμμαχοι προσπαθοῦν νῦ περιπλέοντας τοὺς οὐδετέρους εἰς πόλεμον. Οὐδέτεροι τινες ἔξοικειονται πρὸς τὴν σκέψιν, οἵτι εἰνε πλοενέτημα δί' αὐτοῖς νά δέχονται τὸ οηθὲν σύστημα καὶ ν' ἀσφαλίζουν οὕτω τὰ ἀπολύτων τῶν κατὰ τὴν διέλεσιν ἀπὸ ταῦς ζώνων κινδύνουν. «Ἄν οἱ οὐδέτεροι οἱ ἔξακολουθήσουν νῦ χρησιμοποιοῦν τὸ σύστημα τοῦτο, ἡ Γερμανικὴ κυβερνητοῦ ὑπὸ εἰς τὴν ἀνάγκην ν' ἀγτιμετωπίῃ νέαν κατάστασιν καὶ νά δρᾶσῃ μὲν ἐνεργητικότητα. Χώρᾳ οὐδετέρᾳ — κατέλιγην ἡ δῆλωσις — δεχομένῃ τὰ «ἐνέβισερτς» σημάνει, ὅτι ἀνάγνωρίζει τὸν Ἀγγλικὸν ἀπολεισμόν, οἵτις εἰνε ἀντίθετος πρὸς τὴν ἔννοιαν τοῦ διεθνοῦ νόμου. Ή Γερμανία δὲν δύναται νά εἰνε βεβαία, ὅτι τὰ ἐψιδασμένα μὲν «ἐνέβισερτς» ἀπόπλοια δὲν προορίζονται νὰ ἐξφροτώσσονταν τὰ ἐμπορεύματά τον εἰς ἐχθρικοὺς λιμένας».

Ἡ ἀμυνα τῶν οὐδετέρων

Ως ήτο επόμενον, τόσον αἱ δηλώσεις τοῦ Γερμανοῦ ναυάρχου, ὃσον καὶ ἡ περὶ ἐνέβισερτζ σαφῆς Γερμανικὴ προειδοποίησις, ἐπέσυραν τὸν προσοχὴν τῶν οὐδετέρων, προεκλήσαν δὲ καὶ σχετικὴν Ἀγγλικὴν ἀνακοίνωσιν. Οὕτω, τὸ Ἀγγλικὸν ὑπουργεῖον Οἰκουμενικὸν Πολέμου ἐξαρτήσιος τὴν Γερμανικὴν δύρωσιν ὡς ἀφίην ἀπότελον ἐκφοβισμοῦ τῶν οὐδετέρων καὶ παρέσχε τὴν ἔξηγησιν, ὅτι είνει ἀστηρικτος ὁ ἴσχυρισμὸς καθ' ὃ ή ἦτο οὐδετέρως κώφας ἀποδοχῆ τῶν ἐνέβισερτζ ἀποτελεῖ ἀναγνώρισιν τοῦ κατὰ τῆς Γερμανίας Ἀγγλικοῦ ἀποκλεισμοῦ. Ή Ἀγγλικὴ ἀνακοίνωσις ἀναφερομένη εἰς τὸν ἔπειρον ἴσχυρισμόν, ὅτι ή Γερμανία δὲν είνει βεβαία, ἀν τὸ ἐπιφερέματι θὰ ἐκφρωθεῖν εἰς συμμαχικὸν λίμενα, τονίζει, διτὶ ἀπόκειται εἰς τὴν Γερμανικὴν πολεμικὴν νὰ σταματοῦν, ἢ δίναντα, τὰ πλοῖα καὶ νὰ ἐνεργοῦν νηοψίας.

Σχετικά πόδες τα άνωτέρω υπήρχαν και αἱ πόδες τὴν Βοηλὴν δηλώσις τοῦ Νοσθηγοῦ ἑπούσῳ τῶν Ἐξωτερικῶν κ. Κόχτ. Τὰς μεγαλύτερας δυοχερείας — εἴπεν — ἀντιμετωπίζουν τὴν στιγμὴν αὐτὴν αἱ Σκανδιναϊκαὶ ναντιλίαι, τόσον δὲ ἡ Νοσθηγία, ὅσσον καὶ ἡ Συνηδία καὶ Δανία, ἀπεφάσισαν νὰ ἡτήσουν ἀπὸ τοὺς ἐμπολέμους τῶν διακοπῆς τῶν παρανόμων καὶ ἀδικολογήσαντας καταβυθίσεον. Αἱ τρεῖς γῆραις θὰ ἔνεγχουσσον ἐπὶ τὸν ἀντικείμενον τούτον κεχωρισμένως, ἀλλὰ παραλλήλως. Περιστέρω δὲ κ. Κόχτ ὑπέμνισε τὰς πόδες τὴν Γερμανίαν διαμαρτυριαῖς καὶ ἔβεβαίσθεν, διὶ τὴν Νοσθηγίαν δυσανασχετεῖ μὲν ἀπὸ τὸν Ἀγγλικὸν Ἐλεγχον, ἀλλὰ καὶ τωτοχρόνως πιστεύει, διὶ τὴν Γερμανίαν δὲν ἔχει κανένα δικαιωμα νὰ καταβυθίσῃ τὰ οὐδέτερα πλοῖα, ἀπίστα προσεγγίζουν ἀναγκαιοτάτως εἰς Ἀγγλικὺς βάσεις. Οἱ Νοσθηγὸς ἑπούσοις κατέληξεν, διὸ πρότερον ν' ἀναμένεται διάβημα τῶν Σκανδιναϊκῶν κυβερνήσεων πόδες τοὺς ἐμπολέμους ἀναφοριῶς μὲ τὸν Ἀγγλικὸν Ἐλεγχον καὶ μὲ τὸν «πταχόναμον διὰ γαρδῶν πόλεμον».

## Αι Γερμανικαι ἀντιλήφεις

Πράγματι τὸ ἔξαγγελθὲν ἐπὸ τοῦ κ. Κόχτ διάβημα ἐπομαγματοποίηθη κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Μαρτίου καὶ προεκάλεσεν Ἀγγλικὴν δῆλωσιν, καθ' ἣν τὰ Ἑητήματα τοῦ ἑλέγχου θὰ ἔξετασθον μὲ πενταμέρη ἐξυπηρετήσεως τῶν συμφερόντων τῶν οὐδετέρων. Ἡ Γερμανικὴ κυβερνησίας δὲν ἀπήντησε εἰσεῖται, ἐδόθη ὅμως πρὸς δημοσίευσον σχετικὴ ἀνακοίνωσις διὰ τοῦ ἴμετασίμου Γερμανικοῦ Πρακτορείου. Ἐτονίζετο εἰς αὐτὴν, ὅτι οἱ κανόνες τοῦ διεθνοῦς Δικαίου, οἱ ἀφορῶντες τὴν τοποθετητινὰ ναυρονὰ εἰνε σαφῶς καθιωρισμένοι κοι ὅτι συνεπῶς τὸ γενόμενον διάβημα ἐστερεότερο θετικῆς βάσεως. Ἡ πρόσκλησις τῶν Σκανδιναվιῶν κυβερνήσεων — ἀνέφερε τὸ ἀνακοινωθὲν — οὐδὲν ἄλλο σημαίνει, εὗμ ἀξίων σπῶς ἡ Γερμανία παύσῃ νὰ λαμβάνῃ μέτρα κατὰ τὸ Ἀγγλικὸν ἀποτέλεσματι καὶ διπὼς ἀφήσῃ τὸ οὐδέτερα πλοῦ τὸν ἀσκοῦν ἀνενγγέλτως λαθρευτόριον πολέμου πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Γαλλίας.

Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὴν Σονηδίαν, τὴν Νορθηγίαν, τὴν Δανίαν καὶ τὴν Ὀλλανδίαν ἥρχισε νῦν σημειοῦται ἐντονωτέρᾳ κίνησις διὰ τὴν προστασίαν τῶν ἔθνων πλοίων καὶ τῶν πληρωμάτων των. Οἱ Νορθηγοὶ γαντιλλόδημοι ἔζητοσαν διὰ ψηφίσματός των, ὅπως η κύρεόν τους τὸν "Οὐαλό ἔξαπτήσαν κάθε ἐπιφορήν της, ὅπως μετριασθῇ η αὐτοπότης τοῦ Ἀγγλικοῦ Ἐλέγχου καὶ ὅπως ἀπορεύωνται, κατά τὸ δυνατόν, αἱ προ-

# **THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.**

(Founded 1866)

## **COLOMBO - CEYLON**

#### **Manager Directors:**

**H. P. COSMAS**

H. P. COSMOS  
J. COSMAS

J. COSMAS  
E. BODTKER

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

P. O. Box 178

**Cables:  
DESPATCHCO.**

σεγγίσεις Νοσθηγικών πλοίων εἰς τὰς Ἀγγλίας βάσεις. Η αρμόδιων ψήφισμα ἐπέδωκαν εἰς τὰς οἰκείας κυβερνήσεις καὶ οἱ Δανοὶ καὶ Σουη-  
δοὶ ναυτιλλόμενοι. Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τῶν Σουηδῶν πλοιάρχων  
εἰς Ἰδιον ψήφισμα ἔζητησεν ἀπὸ τῆς κυβερνήσης τῆς Στοκχόλμης νὰ ἑν-  
σύσῃ ὅτι ἀγνῶν της πρὸς ἀναχαίτιον τὸν ἀδικαιολογήτων ήταν θύεσσον,  
ἐν ἀνάγκῃ δὲ νὰ ἐφαρμόσῃ τὸ συστημα Σουηδικῶν νηροποιῶν διὰ τὰς  
ἐπικυνδύνους ζώνας. Εἰς τὴν Ὀλλανδίαν ἐξ ἄλλον, ἡ συσταθεῖσα ὑπό-  
της κυβερνήσεως ἐπιτροπή, ὅπως ἐποδειξῆ τὰ καταλλήλοτερα μέτρα ἀ-  
σφαλείας διὰ τὰ ἔθνικά πλοῖα ἀπεράνθη, ὅτι δὲν ἐνδείκνυται ἡ συμμε-  
τοκή των εἰς τὰς Ἀγγλογαλλικὰς νηροποιάς. Ή ἐπιτροπὴ ἀποβέπει  
μᾶλλον εἰς τὸν καθοδισμὸν τῷ φρισμένῃ πορείᾳ, τὸν ποτίαν πρέπει ν'  
ἀπολογθοῦν τὸ Ὀλλανδικά πλοῖα καὶ εἰς τὴν παρονόμην εἰς διάφορα ση-  
μεῖα τῆς ἐν λόγῳ πορείας μικρῶν σκαφῶν, μὲ τὴν ἀποστολὴν νὰ παρ-  
χουν ἀμεσον τοίθειαν εἰς τὰς περιπτώσεις κινδύνου.

Ο δι' Ιταλίαν γαιάνθραξ

Τὸ σημαντικότερον ζήτημα τοῦ 15θημέρου, προελθόν ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν ἀπόφασιν νὰ διλοκηφώσῃ τὸν ἐναντίον τῆς Γερμανίας ἀσκούμενον ἀποκλεισμόν, ἀνεφέρετο εἰς τὴν διακοπὴν τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφρόδων Γερμανικῶν γιανθρωποφόρων εἰς τὴν Ἰταλίαν. «Οταν ἡ Μεγάλη Βρετανία, εἰς ἑραρμογὴν ἀντιποίων διὰ τὰς ἐμμνητικὰς νάυας», προεκήνουε τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν Γερμανικῶν ἔξαγωγῶν, εἴχε παρασχεθῆ ὡς γνωστόν, προθεσμία εἰς τὴν Ἰταλίαν διὰ τὴν παρ' αὐτῆς προμηθείαν Γερμανικῶν γιανθρώπων, πέραν τῆς ὅποιας κάθε φροτίου θα ὑπερειστο εἰς κατάσχεσιν. Ή προθεσμία ἦλη γὰρ τὴν Μαρτίου, ὁ δ' Ἀγγλικὴ κυβερνησίας ἀργηθεὶς κάθε παράτιουν, διέταξε τὰ πλάια περιπολίας νὰ συλλαμψάνων καὶ οδηγοῦν εἰς τὰς βάσεις ἐλέγχου διατά τὴν Ἰταλίαν προοριζόμενα Γερμανικά γιανθρωποφόρια. Ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ρόττερνταμ είλον περατώσει τὴν φόρτωσιν 200.000 τόννων γιανθρώπων, 17 ἐν ὅψι μεγάλα Ιταλικὰ πλοῖα, συνολικῆς φορτικότητος 103.156 τόννων γραφέος. Τὰ σκάη ταῦτα διετάχθησαν ἀπὸ τὴν Ἰταλικὴν κυβέρνησην ν' ἀπολένουσιν δι' Ἰταλίαν, ταντοχόδων δὲ ἐπεδόθη εἰς τὴν Ἀγγλικὴν κυβέρνησην Ἰταλικὴ διακοίνωσις ἔχοντας ὡς ἔχεις:

«Η φασιστική κυβέρνησης άναμφεται εἰς τὴν ἀνακοίνωσιν τῆς Βοειανικῆς κυβερνήσεως, συμφώνως πρὸς τὴν ὅποιαν πᾶν ἀτμόπλοιον φέρειν φρούτιον γαναθράκων Γερμανικῆς προεξένεως, τῷ ὅποιον θέλει ἀποπλεύειν ἐκ τοῦ λιμένος φρούτωσεως μετὰ τὴν 1ην Μαρτίου, ἀπόκειται εἰς μέτρα ἔλεγχον. Ἐνόπλοιον τοῦ μέτρου τούτου, θίγοντας σοβαρότατα Ἰταλικά συμφέροντα, ἡ φασιστική κυβέρνησης ἀνανεώνει, κατὰ τὸν ἐντονώτερον τρόπον, τὰς διαμαρτυρίας καὶ τὰς ἐπιφυλάξεις της, τὰς ὁποίας διεπύθεις κατὰ τὸν ἀρχὸν, ἐξ ὧν ἐμπνέονται αἱ Ἀγγλικαὶ αποφάσεις, αἱ ἀφορδῶσαι τὸν οἰκονομικὸν πόλεμον καὶ αὐτίνες θίγονται καὶ τὰς οὐδετέρας χώρας. Τὰ ἐν προκειμένῳ Ἀγγλικά μέτρα εἰναι ἀντίθετα πρὸς τὸ γράμμα καὶ τὸ πνεῦμα τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου, διότι συνδέει τὰ δικαιώματα τῶν ἐμπολέμων πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ προστατευθοῦν τὰ συμφέροντα τῶν τρίτων κρατῶν καὶ η ἐλευθερία τοῦ νομίμου ἐμπορίου των».

## Παραθιάσεις τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου

Ἐν συνεχείᾳ ή Ἰταλική διαιρέσις, ἵνα γοργωμένης σύνεπειας τῆς Ἀγγλικῆς ἀποφάσεως, ἔζηταν ἀπό γενικωτέρας πλευρᾶς τὸ προκῆνας ζῆτημα καὶ προσέθετε τὰ ἀκόλουθα: «Ἔχουσα ὑπὲρ διεθνεῖς κανόνων ή Ἰταλική κεβρόνησις δηλοῖ, διότι εἰναι καταφανῶς καθιελτικὴ ἡ ἐφαρμοζόμενη μεθόδος τῆς ὑποληπτικῆς εἰς βασανιστικὸν ἔλεγχον ὀπλικοῦν τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου τῶν μη ἐμπολέμων κρατῶν, καθὼς καὶ ἡ ἀξίωσις περὶ προσαγωγῆς ἐπαχθῶν ἐγγράφων ἀποδείξεων, ἡ δοπία εἰναι ἀσυμβίβαστος πρὸς τὴν συνήθη μετικότητα τῶν ἐμπορικῶν συναντιλαγῶν. Ἐπίσης, ἡ καθιέρωσις ὡς κανόνης τῆς ἀνακοπῆς τῆς πορείας τῶν πλοίων καὶ τῆς ἴνστροντος τοῦτον σταθμεύσεως, παρατεινομένης πολλάκις ἐπὶ μέρας καὶ ἐδομάδας, εἰς τοὺς λιμένας ἔλεγχου, ἔνεκα τῆς δοπίας ὑφίστανται βαριτάτας ζημιας ἡ ναυτικὴ διομηχανία καὶ ἡ κανονικὴ διεξαγωγὴ τῶν θαλασσίων μεταφορῶν καὶ συγκοινωνιῶν ἐν γένει, μὲ συνέπειαν τὴν παρεμβολὴν ἐμποδίουν, τὸν περιορισμὸν, συγχοιταῖ δὲ καὶ τὸν πλῆθον παράλιων τοῦ ἀνεγερθεισοῦ πόλεων κρατῶν, ἔχουν ἀπεσον ἐπιδρασοῦν εἰς τὴν κανονικὴν λειτουργίαν τῶν βιομηχανῶν καὶ ὡτίς ταῖς τύχῃς

ζωῆς μᾶς οὐδετέφας χώρας. Αἱ ἐν ιοῦν διατάξεις, αἱ ἀμορδώσα τὰ δεδηλωμένα ὡς λαθεμπόριον ἐμπορεύματα, περιορίζουν πρακτικῶς τὴν διάταξιν μεταξὺ ἀποιτόντων λαθεμπόρων καὶ σχετικοῦ τοιούτου, ἐν πλήρει ἀντιδέσει πρὸς τὸ διεθνὲς Λαζαίον, τὸ ὅπιον ἐπὶ τῆς διακρίσεως ταῦτης βασίζει τὴν δινατότητα ἔξασταλίσεως τὸν τανόνδωμαν ἀνταλλαγῶν, διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἀμάχου πληθυσμοῦ. Ἡ προαιρέσις τῶν ταχυδρομιῶν σάκκων ἐν ἀνοικτῇ θαλάσσῃ καὶ τὰ μέσα διὰ τῶν ὅπιών διεξάγεται ὁ ἔλεγχος ἐπὶ τῆς ἀλληλογραφίας, ἀποτελοῦν ἀπόφοιτον πραδιαίσιν τῆς μετακόπητος τῆς ταχυδρομικῆς ἱντησίας, ὡς αὕτη προβλέπεται ὑπὸ 11ον Ἀμφότοις τῆς συνήκης τῆς Χάγης, οὗτοῖς ἐγγνωμένης τὸ ἀπαοικίστον τῶν ἐπιστολῶν.

»Ασημίβιστον κυρίως πόδες τούς βασικούς κανόνας τοῦ διεθνοῦς δικαιού καὶ συγκεκριμένως πρὸς τὴν σχετικὴν δήλωσιν τῶν Παρισίων τῆς 16ης Ἀπριλίου 1856, εἴνε τὸ ληφθεῖν τὴν 28ην Νοεμβρίου π. ἡ. μέτρον, διὰ τοῦ ὅποιον μίγνητα αἱ ἔξαγωγαὶ Γερμανικῶν ἐμπορευμάτων, προσφεζομένων δι' ὑπέρτερας κώδωνας. Οἰδηδύτε καὶ ἡνίκας οἱ λόγοι, εἰ ἄνταγοφθέσαντες τὴν ἐμφανισὴν τοῦ μέτρου τούτου, δὲν είνε ἵκανοι νὰ νομιμοποιήσουν τὴν μείωσιν τῶν δικαιωμάτων τῶν μὴ ἐμπολέμων χρατῶν. Τὸ ἐν λόγῳ μέτρον ἐξ ἀλλοῦ ἔχει βαρυτάτας συνεκείας καὶ ἀπὸ τῆς εἰκονικῆς πλευρᾶς, διότι διὰ τῆς ἐμφανισῆς τοῦ ἐπέρχεσθαι πλήρης ἀναστάτωσις εἰς τὴν λειτουργίαν τοῦ συστήματος τῶν διεθνῶν ἀνταλλαγῶν, περιφρίζονται αἱ πηγαὶ ἀνεψιδιασμοῦ καὶ ἐλαττοῦνται αἱ δινατότητες τῆς παραγωγῆς τῶν μὴ ἐμπολέμων χρατῶν.«

## Τὰ συλληφθέντα γαιαινθρακοφόρα

Η Ιταλική αυτή διαμαρτυρία ονόδιως ήλλοιώσε τάς Βρεταννικάς άποφάσεις, αι δύοια και ἐφημόσθησαν ἀπό τον μεσονυκτιόν της Ιης Μαρτίου. Τα ἔν μετά τὸ ἄλλο τὰ ἐκ Ρόττερνταμ ἀπολένσατα Ιταλικά γιανθαναροφόρα συνελήφθησαν και δημηγήθησαν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν βάσην τοῦ Ντίζι. Τὰ ἐν λόγῳ Ιταλικά σκάφη ήσαν τὰ κάπωτα: «Almirante» 4170 τ. γραφός (τοῦ 1913), «Amsterdam» 8673 τ. γραφός (τοῦ 1921), «Caterina Gerolimich» 5430 τ. (τοῦ 1912), «Felice» 5639 τ. (τοῦ 1910), «Ischia» 5101 τ. (τοῦ 1907), «Giannfranco» 8181 τ. γραφός (τοῦ 1915), «Ingridea» 5952 τ. (τοῦ 1917), «Liana» 6400 τ. γραφός (τοῦ 1914), «Loasso» 5968 τ. (τοῦ 1921), «Nita» 6813 τ. (τοῦ 1913), «Numidias» 5339 τ. (τοῦ 1913), «Orata» 8631 τ. γραφός (τοῦ 1910), «Pozzolini» 5345 τ. (τοῦ 1915) «Rapido» 5363 τ. (τοῦ 1919), «San Luigi» 4356 τ. (τοῦ 1905), «Semione» 6942 τ. (τοῦ 1898) καὶ «Tino Primo» 4853 τόννων γραφός (τοῦ 1911). Ἐκ τῶν σκαφῶν αὐτῶν, μόνον τὸ «Loasso» ἀρέθη ἐλεύθερον καὶ ἀπέλευθερός τοις διότι ἔχει φρεστότες και ἀναζοφῆσει ἐξ Ρόττερνταμ πρὸ τῆς Ιης Μαρτίου. Τὰ ὑπόλοιπα σκάφη ἐπόζειτο τὸ ἀρεθοῦν ἐλεύθερα μετά τὴν ἐξφρότωσιν τῶν γιανθαναροφάτων τούς, τῶν δύοιων ή ἀξιά θὰ κατεγράψετο, ως λεία πολέμου και θὲ διεκανονίζετο μεταπολεμικῶς. Ἐπικολούθησαν δημοσιαὶ διαπραγματεύσεις, με ἀποτέλεσμα τὴν ἐπίτευξιν συμφρονίας, ἥτις ἀνεκοινώθη τὴν Ιην Μαρτίου ἕπο τοῦ 2. Τοσφεράρησαν εἰς τὴν Βούλγαρην τὸν Κοινοτήτων. Διεπιστοῦθη — εἰπεν ὁ Ἀγγλός πρωθυπουργός — διτι αἱ ὅδηγια τῶν Ιταλικῶν ἀρχῶν εἰς τινὰ τὸν ἐκ Ρόττερνταμ Ιταλικῶν σκαφῶν, διτοις ἀποπλεύσουν μετά τὴν Ιην Μαρτίου, παρὰ τὴν δῆλωσιν, διτι θὰ ησκεῖτο ἐλεγχός, ὀπειλούτο εἰς παρανόησιν. Ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνητικὴ ἀνεγνώσισε τοῦτο καὶ διέταξεν, διτοις τὰ κρατηθέντα Ιταλικά σκάφα ἀρεθοῦν ἐλεύθερα μετά τῶν φροτίων των. Συνεφανήνη ἐξ ἄλλου, διτοις τὰ παραμένοντα εἰς Ρόττερνταμ ἔτερα Ιταλικά πλοῖα ἀναγορίσουσαν ἔκειθεν κενὰ και διτοις ή Ιταλία ἀποσύρει ἐκ Γερμανίας 30.000 Ιταλῶν ἐργατῶν, οἵτινες ἐχοτιμαποιοῦντο πρὸς ἀνορθεῖν τοῦ δι τοις Ιταλίαν προσφοιζόμενου γιανθαναροφά. Πρὸς κάλυψιν τῶν ἐν προσειμένῳ Ιταλικῶν ἀναγύρησαν διαπραγματεύσεις διτι τὴν ἐπωξῆσιν τῶν ἐξ Ἀγγλίας ἀποστολῶν γιανθαναροφῶν εἰς τὴν Ιταλίαν.

Tò «Queen Elizabeth» εις Νέαν Υόρκην

"Ετερον ἀξιοσημείωτον γεγονός ὑπῆρχε τὸ πρῶτον ταξίδιον τοῦ νεοτείκτου Ἀγγλικοῦ «σοῦπερ - λάνερ» *«Queen Elizabeth»* 85.000 τόνων γρούς ἐκ Clydebank εἰς Νέαν Υόρκην, ὅπου καὶ θὰ παραμείνῃ, διὰ λόγους ἀσφαλείας, μέχρι πέρατος τοῦ πολέμου. Τὸ ταξίδιον τοῦ πλωτοῦ τούτου καλύπτεται, καθός καὶ η ἀσκολονθήσεις διὰ τοῦ Ἀτλαντικοῦ πορεία ἐτηρηθῆσαν δι' εὐνοητούς λόγους μετικά. Τὸ *«Queen Elizabeth»* ἔγκατελεψε τὰ ναυπηγεῖα Τζὼν Μπράουν τὴν 26ην Φεβρουαρίου, περὶ τῶν ἔκατὸν δὲ μόνον ἄτομα τὸ παροκλούνθησαν ἀπομαρτυρόμενον βραδούς ἀπὸ τὴν δεξαμενήν Ροδεσίαν. Ἐγειρέθησαν 65' λεπτὰ τῆς ὥρας, διὰ νὰ ἔξειλη τὸ πλίον ἀπὸ τὸ δόμον Ραντόν, δικαὶοι πολλοὺς μῆνας συνετελεῖται ἡ συντηλήσωσί τοι. Λόγῳ τῶν μεγάλων τοι διαστάσεων ἐδέησε νά πραγματοποιηθῶν δυσχερέσταται ἐλιγμοί διὰ τὴν ἔσοδον ἐπ τὸ δόμον καὶ τὴν καθοδον διὰ τοῦ ποταμοῦ Clyde πρὸς τὴν θάλασσαν. Δυνοκολίᾳ προέγιναν ίδιως ἵες ἐν στενών καὶ ἀβαθές σημεῖον, ἵνα εἰλεῖ προσαράξει τὸ *«Queen Mary»*, κατὰ τὴν ἔσοδον τοῦ ἐπ τοῦ ποταμοῦ, χαρίς ὅμοις εἰς τὴν Ιανόντητα τῶν πλωτηγῶν τὸ *«Queen Elizabeth»*.

**C.K.HANSEN**  
**COPENHAGEN**

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

Teleg. Addr.: HANSEN

# ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

## ΕΠΙ ΣΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, ΝΑΥΔΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

**ΥΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΡΟΥΣ ΔΥΝΑΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ**

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΥΙΟΙ Κ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΑΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ. ΚΟΡΑΗ 3

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 30-681, 30-682, 30-683

ιεθῆ» ἔφασεν ὅμαλῶς εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ἀπέπλευτο διὰ Νέας Υόρκης σενοδεύουσιν ἀπὸ ἑνὸς καταδρομικὸν καὶ τοῖα ἀντιτοππίλλακά. Μετὰ δεκαήμερον πλοῦν καὶ χωρὶς κανένα δροσάφεστον ἐπεισόδιον, τὸ σάφας κατέπλευσεν εἰς τὸν προλιμνέα τῆς Νέας Υόρκης τὸ ἀπόγεια τῆς θυετῆς Μαρτίνης καὶ τὴν ἐπομένην εἰσέβλεψε πλευρίσαν εἰς τὰ «ευτόξε» τῆς «Κιονίγα Λᾶδης», πλησίον τῶν ἐτέρων δύο πλωτῶν κολοσσῶν «Queen Mary» καὶ «Normandie». Ή Αμερικανική ἀστυνομία ἔλαβεν ἔκτακτα μέτρα ασφορίσεως καὶ τῶν τοιῶν πλοίων.

·Η έξουδετέρωσις τῶν «μαγνητικῶν ναρκῶν»

Τὸ ταξίδιον τοῦ «Queen Elizabeth» εἰς Νέαν Ύόρκην παρέσθε λα-  
βῆν τὴν ἐξ μέρους τοῦ κ. Τούρτσιλ ἀποκάλυψμα, διὰ τὸ σκάφος ἣ το  
ἐπιωρκῶς προστατευμένον ἔναντι τοῦ ἐκ τῶν «μαγνητικῶν ναυπλίων» καν-  
δίνον. Κατὰ τὸν ναυτικὸν συνεργάτην τοῦ πραστορείου «Ρόιτερ» ἡ ἐ-  
ζουδέτερφοις τῶν «μαγνητικῶν ναυρύων» ἐπετένθη μὲ τὴν ἐργαζομέ-  
σαν «ήλεκτρικὴν ζώνην». Τὰ δὲ αὐτῆς ἐφοδιασμένα πλοία πάνταν νά-  
ζουν ἐλξτικὴν ίδιοτηταν. Μολονότι δὲν προθάλλεται μέχρι τῆς στιγ-  
μῆς ἡ ἀξίωσις — παρατησεῖ δὲν ναυτικὸς συνεργάτης τοῦ «Ρόιτερ» — δι-  
τοῦ ἐν λόγῳ μέσουν είνει ἀπολύτως ἀποτελεσματικὸν κατὰ τῆς ἀπειλῆς τῶν  
«μαγνητικῶν ναυρύων», ἐν τούτοις διεπιστόθη, διὰ οὐδὲν ἐξ τῶν σκαφῶν,  
ἅπταν ἐφοδιάσθισαν μὲ τὴν «ζώνην» αὐτήν ὑπέστη βλάβην ἐξ «μαγνη-  
τικῆς ναυρύων».

Ἐκαπονάδες Ἀγγλικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, καθὼς καὶ πολλὰ βεηθῆται σούηρη ἐφωδιάσθησαν μὲ τὰς ζώνας «D. G.», ὡς ἀντὶ ἀπεκλήθησαν. Η ζώνη συνίσταται ἀπὸ ἑνὸς φύλων ἡλεκτρικοῦ σύμματος, τὸ ὄποιον περιβάλλεται τὰ τοῦ πλίον, ἀκριβῶς κατόπιν τῶν οιδηροδοχῶν τοῦ καταστόματος. Διά τοῦ σύμματος τούτου διογενεῖται ἡλεκτρικὸν σέμινα, διπέρα καθοπτῇ τὸ σκάψος ἀντιμαγνητικὸν καὶ συνεπῶς μὴ δραμάνενον νῦ ἐλκῃ τὰς νάρκας. Η ἐποιητικούκῃ ἀρχῇ ἐπὶ τῆς όποιας βασίζεται ἡ ἀντιμαγνητική ζώνη ἡμελετήθη εἰς τὰ Ἀγγλικά ἔργαστηρα καὶ ἔξειλικήθη εἰς ἐφεύρεσιν κατόπιν ἐποιημένης ἔργασίας τῶν τεχνικῶν. Η «Δύνητη» δύναται νῦ ἐφαμοιδῆν εἰς παντὸς εἰδούς πλοία ἐντὸς δῆλγων μόνον ἴμερων, τὸ δὲ μέγεθος τοῦ φύλων τοῦ ἡλεκτρικοῦ σύμματος ἔξαρται ἀπὸ τὰς διαστάσεις τοῦ πλοίου.

### Νέος τύπος πολεμικῶν σκαφῶν

Οσον ἀφορά τὰς ἐπιχειρήσεις κατά θάλασσαν, ἔξηκολούμθησαν αὗτα μὲ  
ἄλληλοδιαδόχους ἐντάσεις καὶ χαλαρώσεις. Χαρακτηριστικότερα γεγονό-  
τα ἐπῆρχαν διο συγκενόμενα περιπτώσεις καταβυθίσεως Γερμανικῶν  
ἱποθρυγχίων, ἐνὸς εἰς τὸ Βόρειον Θάλασσαν παρ' Ἀγγλικοῦ ἀντιτοποι-  
λικοῦ καὶ ἔτερον παρ' ἀερόπλανον πληροῦν τὸν ἐκβολῶν τὸν ποταμὸν  
Εἴδη. Εἰς τὴν δευτέραν ἀπῆν τορπίτωσιν ἐρρίψθησαν τέσσαρες δύοβιαι,  
ἐκ τῶν ὅποιων ἡ μία ενῷε τὸ σκάφες μεταξὺ πυργίσκου καὶ πόνυμης, προ-  
καλέσσασα τὴν βύθισιν τοῦ ἑποδρυγχίου εἰς ἀβύνθι θέσιν. Οὐ πυργίσκος πα-  
ρέμεινεν ὑπέρ τὴν ἐπιφάνειαν τῶν ὑδάτων. Ἔγνοσθη ἐξ ἄλλον, ὅτι Νο-  
τοπαμερικανοὶ ἔμποροι τοῦ Μοντεβίδεο ἥγόνθαν ἐν δημιαρχαῖς ἀντὶ 1000  
λιών τὸ ναυάγιον τοῦ θυσιοποτοῦ τῆς τέσσης «Ναύαρχος κόμης φῶν Σπέε»  
προτιθέμενοι νά τὸ διάλδουν ἐπὶ τόπον.

Υπό τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυάρχειον ἐξ ἄλλου ἀνεκτούνθη, διὸ ὁ Ἀγγλικὸς στόλος ἐνισχύθη προσφάτως μὲ νέοι τύπου ἑλαφρά, ἀλλ᾽ ισχυρότατα, πολεμικά, κατάλληλα διὰ τὴν ἀποτελεσματικήν διοίσιν τῶν ὑπεροχγιῶν καὶ τὴν ἀπόδοσιν ἐναερίων ἐπιθέσεον κατὰ νηοποτών. Πρόσειται περὶ τοπικούβολων μεγίστης ταχύτητος, ἀπίνα κάρις εἰς τὴν εὐκίνησιάν των καὶ τὴν ἔξαιρετικήν δύναμιν τοῦ ὅπλισμοῦ των, ἀναμένεται ν' ἀπόδοσιν πολιτικούς ἑπτηρεσίας. Ἀπεκλήθησαν «μικροοκοπικά υποψηκά», ἀλλ' δὲ τὰ ἀνακοινωθέντα χαρατηματικά τῶν προσώπων διὰ ἔκσατον ἐξ αὐτῶν ἔχει μῆκος 20 μέτρων καὶ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ σινητῆρας 1500 ἵππουν, διδάσκαι τῷ ἀναττένῳ ταχύτητα μέχρι 80 χιλιομέτρων τὴν διαδικασίαν. Τὰ ἐν λόγῳ πολεμικά φέρουν μέγινα ἀριθμὸν μιδραλλούβολων, τορπιλοβλητικῶν σωλήνων καὶ βομβοδόλων. Οἱ Ἀγγλοι τεχνικοὶ ἐπέτιχον νῦν συγκεντρώσουν ἐπὶ τόσον μικρῷν σκαφῶν ισχυρότατον ὅπλισμόν, κατανεμμένον δὲ κατὰ τὸν σκοποποτεφόν τρόπον. Κάρις εἰς τὴν ταχύτητά των τὰ σκάφα αὐτῆς καθιστάντα λίγας ἐπικίνδυνα, διότι ἔξαπλώνυν κεφαλούβολον ἐπιθεσιν, ἐνώπιον ἀντιθέτων παρέχοντας ἀσήμαντον στόχον. Τὸ πλήρομά των τιγράνει εἰδικῆς ἐπιπλεόνεσσος, καταρτίζεται δὲ ἀπὸ ἄνδρας

ήλικίας κατωτέρας των 35 έτων, οἵτινες προηγουμένως άποβάλλονται εἰς αώστηρὰν ιατρικὴν ἔξετασιν.

## ·Η τύχη τῶν Γερμανικῶν πλοίων

"Αρχεταί επίσης πληρωφορία ήγγωσθησαν και κατά τό παρελθόν δε-  
κατενθύμησαν διά τὴν τύχην Γερμανικῶν πλοίουν ἐν τῷ ἀποκελευσμένον  
εἰς οὐδετέρων λιμένας καὶ ἐν τῷν ἀποτελεσμάτων νῦν διασπάσον τόν  
σημαχικὸν ἀποκλεισμόν, διὰ νῦν ἐπανέθυσαν εἰς τὴν Γερμανιαν. Οὕτον, τὸ  
Γερμανικὸν φρεγγὸν *Hagens* 5988 τόννων γρός (τοῦ 1921) κατασχε-  
θὲν εἰς λιμένα τῆς Ποστογαλικῆς Αρχιπελαγοῦ δι' ὄφειλην τελόν καὶ τροφι-  
μούν, ἐπωλήθη ἐν πλειστημασθ ἀπαρχωθὲν εἰς τὴν Νοτιοαφρικανικὴν  
Ἐνωσιν. Τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον παραληφθὲν ἦδη, ἔτεθη ὑπὸ τὴν σημιαίαν τῆς  
Νοτιού Αρχιπελαγοῦ καὶ μετονομάσθη *Ικία*.

Ἐσημειώθησαν ἐξ ἄλλον τρεῖς νέα μάτωσισεις. Πρόσφεται περὶ τῶν φυτηγῶν «Troja» 2390 τ. γχρός (τοῦ 1922), «Aricas» 3369 τόννου γχρός (τοῦ 1927) καὶ «Heidelberg» 6530 τ. γχρός (τοῦ 1935). Τὰ δύο ἐξ αὐτῶν είχον ἀναζούσοις ἐν Βενεζούελας διὰ Γερμανίαν καὶ τὸ ἔτερον ἐν Βρ. Ιολανίας. Εἰς τὸν προλιμένα τοῦ Ρόττερντα εἰσημειώθη καὶ μία σοβαρὰ σύγκρουσις μετατόπιστον τοῦ Γερμανικοῦ φυτηγοῦ «Chios» καὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ «Melito». Ἀμφότερα τὰ σκάρια ὑπέστησαν ομηρικής ζημίας καὶ τὸ μὲν Γερμανικὸν προσηράζθη εἰς ἀδαμῆ θέσιν, τὸ δὲ Ἀγγλικὸν ἐπανέλεγον εἰς Ρόττερντα δι' ἐπισκενίας.

Λήγοντος τοῦ 15θιμέρου ἐγνώσθησαν δύο ἀπόμη ἀπώλεια Γερμανικῶν σταφῶν, ὅτι τοῦ φροτηγοῦ «*L'Urguay*» 5846 τόννων γκρός (τοῦ 1921) καὶ τοῦ νεοτείνοτο μακροῦ δηζελοπλοίου «*Hannover*» 5537 τόννων γκρός (τοῦ 1939). Τὸ πρῶτον κατεβύθισθη εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ τὸ δευτέρον παρὰ τὰς δυτικὰς Ἰνδίας ἐγκαταλειφθεῖν ἐπὸ τοῦ πληρομάτος τοῦ, εὐθὺς ὡς ἑνεφανίσθη τὸ «*Αγγλικὸν ἀντιτορπλίκον*» *Monas*, συνελήφθη καὶ κατεσχέθη. Ἐγνώσθη ἐξ ἄλλον ἐπὶ τῆς πόλεως τοῦ Μεξικοῦ καὶ τοῦ ἀπέλευθεν ἔκεινην, ἀφοῦ ἔλαυνναν ναυτιλιακὰ ἔγγραφα δι'. Αὐτοῦργον, δύο Γερμανικά σκάφη, τὸ ἑπερωκεάνιον «*Orienteos*» 9650 τόννων γκρός (τοῦ 1928) καὶ τὸ φροτηγόν *eldewald* 5053 τ. γκρός (τοῦ 1923).

**Βυθίσεις πλοίων από νάρκας**

Κατά τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν α' 15θῆμερον τοῦ Μαρτίου ἐγγύοσθησαν αἱ κατωτέρῳ ἀπώλειαι συμμαχιῶν καὶ ὑδετέρων πλοίοιν:

«MARIA ROSA» (ex «Τρίτων») Ιταλικόν φορτηγών, 4211 τόννων γρούδας (το 1914): Κατευθύνθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν προσκροῦει ἐπὶ νέον· Τὰ πλέονά του διεσώθη.

“MIRELLA” Ιταλικόν φορτηγών, 5340 τόννων γρήγορός (τοῦ 1918): Και τὸ σάκος αὐτὸν κατεψυγμένον κενὸν εἰς Ρόπτερνταμ προσέχουσεν ἐπὶ νάρκης καὶ ἔθνισθος. Ἐκ τοῦ πληρωμάτος τοῦ ἐφορεύθη εἰς καὶ ἀγνοούμενον τὸν ἔπειρον ἔδειξα. Οἱ ἀράται τοῦ 20 διεσπασθαν.

«VESTFOSS» Νορβηγικών φωτιγάνων, 1388 τόννων γεγος (τοῦ 1909): Προσέχουσεν ἐπί νάρκης εἰς τὰ παράλια τῆς Βορείου Ἀγγλίας καὶ ἐ-

«CATO» Ἀγγειούν φορτηγόν, 710 τόννων γκρός (τοῦ 1914): Ενθισθή εἰς τὰς Δευτεράς αὔτας τῆς Ἀγγείας προσφρούσαν ἐπὶ νάυ-  
κης, ἐξ δὲ τοῦ πληρώματός του δύο μόνον διεσύνθησαν. Οἱ λοιποὶ 13

«ALBANO» Αγγλικὸν φρεστηγόν, 1176 τόννων γκρός (τοῦ 1912): Προσεύχουσεν ἐπὶ νάρκης εἰς τὰς ἀπτὰς τῆς Σκωτίας καὶ ἐθνίσθη ἐντὸς δύο λεπτῶν τῆς θάρας. Έτοι τὸν πληγώματόν του διεσύθησαν 27 ἀνδρες, ἐξ τῶν δύοις οἱ δέκα είχον τραγουδισθῆναι, ἐφοεύθη δὲ ὁ β' πλοιάρχος. Οἱ διασωθεῖς αἱ πλοιάρχους είχεν ἐπρεστήσει κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον ἐπὶ τοπικούλωθεντον σοματῶν.

«THURSTON» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 3072 τόν. γκρός (τοῦ 1918) : καὶ «S. N. A. 1» Γαλλικὸν φορτηγόν, 2679 τόννων γκρός (τοῦ 1922) : Τὰ δέντα ταῦτα σκάψῃ, μετέχοντα νησοπομπής, συνεκρύδσθησαν σφρόδως εἰς τὰ ἀνοικτά τοῦ Χάρτελεουνή, τὸ δὲ Γαλλικὸν ἐποστά ρῆγμα κατεβούσιθη ἐντὸς ὅλίγων λεπτῶν τῆς ὥρας. Τὸ πλήρωμά τον περιστρέλεγχε ἀπό τὸ Ἀγγλικόν. «Οἱέγιας ὥρας ὑραδότερο τὸ «Thurstoν» προσφράσθησαν ἐπὶ νάργης ἐξόπλη εἰς δύο καὶ ἑβδομήνιθη ταχύτατα. Δύο μόνον λέμβοι κατεβιάσθησαν, εἰς τὰς ὁποιας καὶ ἡδυνήθησαν νὰ εἰσέλθων τοεῖς θερμαστοῖς τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ καὶ δύο ναῦται ἐκ τῶν ναυαγῶν τοῦ

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΝ 1917

ΕΑΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

## ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

## ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

## ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

## EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE  
**LONDON** E.C. 3.

Γαλλικού. Ή λέμος μὲ τοὺς δύο Γάλλους ἀνετράπη πνιγέντος τοῦ ἑνὸς ναύτου. Οἱ ἔτεροι παρελήφθη ἀπὸ τὴν δευτέραν λέμβον καὶ ἀπεβάσθη εἰς τὴν ἀκτὴν μετὰ τῶν τριῶν "Ἀγγλικῶν θεμαστῶν.

«CHEVYCHASE» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 2719 τόννων γκρός (τοῦ 1926): Ἐβυθίσθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν κατόπιν προσωρούσσεως ἐπὶ νάρκης. "Ανδρες τινὲς τοῦ πληρώματος του ἔλλειπον.

«AMOR» Ὀλλανδικὸν φορτηγόν 2325 τόννων γκρός (τοῦ 1911): Κατευθυνόμενον ἐξ Ὀλλανδικῶν Ἰνδῶν εἰς Ρόττερνταμ μὲ γενικὸν φορτίον προσέχρουσεν ἐπὶ νάρκης 50 μίλια δυτικῶς τοῦ Φέρμπαν καὶ ἐβιθίσθη. Τὸ ἐπὶ 33 ἀνδρῶν πλήρωμα περισυνέλεγη ἀποθίασθεν εἰς Φλόριγκ.

«MAINDY HILL» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 1918 τόννων γκρός (τοῦ 1911): Καὶ τὸ πλοῖον αὐτὸν προσέχρουσεν ἐπὶ νάρκης ἐβιθίσθη. Θόματα δὲν ἐπάρχουν.

«BORTHWICK» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 1097 τόννων γκρός (τοῦ 1920): Ἐβυθίσθη εἰς τὰ Ἀγγλικὰ παράλια προσωροῦσαν ἐπὶ νάρκης. Τὸ πλήρωμα του διεσώθη.

«BOGVIN» μικρὸν Νορβηγικὸν, 152 τ. γκρός (τοῦ 1920): Ἐβυθίσθη εἰς τὴν Βόρ. Θάλασσαν εἰς πόλεμοκού κινδύνου. Τὸ πλήρωμα του διεσώθη.

«EULOTA» Ὀλλανδικὸν δεξαμενόπλοιον, 6236 τ. γκρός (τοῦ 1936): Κατευθυνόμενον κανὸν ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Κιουφασσαν προσέχρουσεν ἐπὶ νάρκης εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ ἐβιθίσθη. Τὸ ἐπὶ 42 ἀνδρῶν πλήρωμα του διεσώθη παρ' Ἀγγλικοῦ πολεμικοῦ.

«GARDENIA» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 3745 τ. γκρός (τοῦ 1928): Κατευθίσθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν προσωροῦσαν ἐπὶ νάρκης. Τὸ πλήρωμα του διεσώθη παρ' ἀλευτικοῦ. Ἐπτὰ τραυματίᾳ στις θέσησαν εἰς νοσοκομεῖον.

#### Οι ἀναγγελθέντες τορπιλλισμοὶ

«P. L. M. 25» Γαλλικὸν φορτηγόν, 5391 τόννων γκρός (τοῦ 1922): Ἐβιθήη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν διὰ δύο τορπιλῶν καὶ ἐβιθίσθη, ἐπὶ δὲ τοῦ πληρώματος του ἐφονεύθησαν τρεῖς καὶ διεσώθησαν 30, ἐπὶ τῶν ὥποιον οἱ ἐντέλη θαν τραυματίᾳ.

«PYRRHUS» Ἀγγλικὸν μικρὸν σάριος, 7418 τόννων γκρός (τοῦ 1914): Ἐτορπιλλίσθη εἰς τὰς Δυτικὰς ἀκτὰς τῆς Ἀγγλίας καὶ ἐβιθίσθη, ἐπὶ δὲ τοῦ πληρώματος του ἐφονεύθησαν δύο Κινέζοι θεμασταῖ. Οἱ ὑπόλοιποι 72 ἄνδρες διεσώθησαν.

«LAGAHOLM» Σουηδικὸν φορτηγόν, 2818 τόννων γκρός (τοῦ 1929): Ἐτορπιλλίσθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ ἐβιθίσθη. "Ανδρες τινὲς ἐπὶ τοῦ πληρώματος του ἐτραυματίσθησαν.

«PACIFIC RELIANCE» Ἀγγλικὸν ὑπεροχεάνιον, 6717 τόννων γκρός (τοῦ 1927): Ἐτορπιλλίσθη εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Δυτικῆς Ἀγγλίας, παρὰ δὲ τὸ σοβαρὸν ὅργανον του παρεμεινεν εἰς τὴν ἐπιφάνειαν ἐπὶ τρεῖς δρασ. Παρεσχέθη ὅπτως ὅλος ὁ ἀπωτούμενος χρόνος εἰς τὸ πλήρωμα νῦ καθελκύνον κανονιώς δύοτε λέμβους καὶ νῦ μεταφέρει εἰς αὐτὰς τὰς ἀποσκενάς του καὶ διάφορα πολύτιμα ἀντικείμενα. Οἱ ναναγοὶ — 53 ἐν ὅλῳ — ἐγένοντο ἀντιληπτοὶ μετὰ πεντάροφων ἀπὸ Ἀγγλικὸν ἀεροπλάνον πειρατίας, ὅπερ κατένθυσε τὸ πληστέρερον πλοῖον πρὸς διάσωσίν τουν.

«CHARLES F. MEYER» Ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον, 10.516 τόννων γκρός (τοῦ 1938): Ἀπέστειλε σῆμα κινδύνου μὲ τὸν πληρωφοριαν, ὅτι ἐβιθήη ὑπὸ τορπιλῆς εἰς τὸ στενόν τῆς Μάγχης, παρὰ τὰς ἀκτὰς τοῦ Χάστιγκ καὶ ὅτι ἐγκαταλείπεται θυμιζόμενον. Προσετίθετο, ὅτι τὸ πλήρωμα ἐπέβη τεσσάρων λέμβων. Ἀγγλικὸν πλοῖον πειρατίας καὶ ναυαγωστικὰ ἐφθασαν εἰς τὴν ὑποδειχθείσαν θέσιν καὶ ἐφρού τὸ σκάφος ἡμικατεστραμμένον καὶ μὲ τὰ πριωραῖα κύτη φλεγόμενα, ἐπέτυχον δὲ νῦ

Τὰ Ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα  
“CAMREX,,

Χρησιμοποιοῦνται ἥδη ἕκτος ἄλλων Ἑδνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων τὴν συνεχῆ αὔξησιν πελατείας.

Δι' ὅλα γενικῶς τὰ Tanks & Bilges  
μεταχειρισθῆτε τὰ πεφημισμένα

“CAMREX,, NON-OXIDIZING-PAINT

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

ΧΡΩΜΑΤΑ καὶ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αποθήκαι κρωμάτων εἰς τοὺς κυριατέρους ἐν τῷ ἔξωτερικῷ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

‘Αντιπρόσωπος Γ.Δ.ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF

Ιδιαιτέρα δ/νσις: 208, Cathedral Rd.—CARDIFF  
Τηλ/ματα: “CAMREX,,—Cardiff ή Sunderland

τὸ προσδέσουν καὶ νῦ τὸ προσαράξουν πλησίον τοῦ ἐγγυτέρου λιμένος. Τὸ πλήρωμα οὐδαμοῦ ἀνευρέθη.

«SAN FLORENTINO» Ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον, 12.842 τόννων γκρός (τοῦ 1919): Κατευθίσθη ἀνοικτὰ τοῦ Λάδοσεντ τορπιλλισθέν. Τὸ πλήρωμα του κατώθισε νῦ διασιθῆ.

«COUNSELLOR» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 5068 τόννων γκρός (τοῦ 1926): Ἐτορπιλλίσθη ὑπὸ Γερμανικοῦ ὑποβοητικοῦ εἰς τὰς Β. Α. ἀκτὰς τῆς Ἀγγλίας θυμιζόντων ἐντὸς δίληγης ὥρας. "Ανδρες τινὲς τοῦ πληρώματος του ἀπολέσθησαν. Οἱ ὑπόλοιποι ἀπειθίσθησαν εἰς τὸν πλησιέστερον λιμένα.

«FLANDER» Γαλλικὸν ὑπεροχεάνιον, 8571 τόννων γκρός (τοῦ 1914): Ἐβυθίσθη ἐξ ἐχθρικῆς ἐνεργείας κατὰ τὰς πρώτας ἔβδομάδας τοῦ πολέμου, ἀλλ' ἡ ἀπόλεια του τώρα μόλις ἀνενοιάθη.

#### Βυθίσεις ἐξ ἄλλων πολεμικῶν κινδύνων

«BROTT» Νορβηγικὸν φορτηγόν, 1583 τόννων γκρός (τοῦ 1937): Ἐβυθαρδίσθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν ἀπὸ Γερμανικῶν ἀεροπλάνων, περὶ τὰ ὅπτα μίλια μαρτύρων τῆς ἀκτῆς. Ἐτ τὸ πληρώματό του ἐφονεύθησαν 6 ἄνδρες. Ότι πλοίαρχος κατοικήθησε νῦ δημητρίη τὸ σκάφος, ἡμιβούρμενον καὶ καιόμενον, εἰς τὴν ἀκτήν, ὅπου καὶ τὸ προσφράζεται.

«P. L. M. 15» Γαλλικὸν φορτηγόν, 3754 τόννων γκρός (τοῦ 1921): Ἐθεάθη διὰ τελευταῖαν φορὰν τὴν 23ην Φεβρουαρίου εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ ἔπειτα ἀπολέσθησαν τὰ ἔχνη τουν. Θεορεῖται βέβαιον, ὅτι ἀπολέθη ἀντανδρον, τορπιλλισθέν ἡ προσφράζεται ἐπὶ νάρκης.

«KATVALDIS» Λεττονικὸν φορτηγόν, 3206 τόννων γκρός (τοῦ 1907): Ἐξέπειψε τὴν 2αν Μαρτίου τὸ S. O. S., μὲ τὴν πληροφορίαν, ὅτι βομβαρδίζεται εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν ἀπὸ 1ερμανικῶν ἀεροπλάνων. Παρ' ὅλας τὰς ἔπειτα ἀναζητήσεις οὐδαμόμα τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον ἀνευρέθη, φαίνεται δὲ ὅτι κατευθίσθη ἀντανδρον.

«DOMALA» Ἀγγλικὸν ὑπεροχεάνιον, 8441 τόννων γκρός (τοῦ 1921): Ἀπολέσθησαν ἐξ Ἀμέρισης διὰ Λονδίνου μὲ 189 ἐπεβότας, ἐξ ὅν 46 Ἐπωπαῖοι καὶ 144 Ἰνδοὶ καὶ μὲ πλήρωμα 104 ἀνδρῶν, ἐδέκην εἰς τὴν Μάγχην καὶ ἀπὸ χαμηλὸν ὑψοῦς δύο ἀλληλοιδιαδόχους ἐπιβέστες Γερμανικοῦ ἀεροπλάνου, ἐν καιῷ γεντός. Μία δόμβα ἔξεργανη ἀνωθεὶ τοῦ μηχανοστασιον, δύο ἄλλα εἰς ἔπειρα σημεῖα τοῦ καταστρόματος καὶ μία τετάρτη ἱστορήσην. Ἐτ τὸν ἐπόχεν εἴσοδον ἐφονεύθησαν πολλὰ ἄτομα, ἔξεργανησαν δὲ εἰς δύο σημεῖα καταστρεπτικά πικραῖα. Εἰς τὸ ἐπειρθέν σῆμα κινδύνου ἔσπενσαν πολλά, παφαλληλίζεται δὲ πορὸς τὴν ἀπόλειαν τοῦ «Athensia». Ἐέρον κατ' αὐτὴν τὸν θάνατον 45 Ἰνδοὶ καὶ 19 Ἐπωπαῖοι ἐπιβάται καὶ 34 μέλη τοῦ πληρώματος. Τὸ «Domala» ἐργομονάκηθη φλεγόμενον εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀκτὰς, ὅπου καὶ προσηράγη ἡμιβούρησθεν.

«BEN ATTOW» Ἀγγλικὸν ἀλευτικόν, 156 τόννων γκρός (τοῦ 1900): Ἐβομβαρδίσθη ἀπὸ Γερμανικὸν ἀεροπλάνον εἰς τὰς Ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῆς Σκωτίας καὶ ἐβιθίσθη. "Ἐννέα ἀνδρες ἐξ τοῦ πληρώματος του ἐφονεύθησαν.

«ELZIENA» Ὀλλανδικὸν ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγόν, 197 τόννων γκρός (τοῦ 1931): Κατευθύνομενον πορὸς παροχὴν βοηθείας εἰς τὸ ὑπερωκεάνιον «Domala» ἐβιθήη ὑπὸ δόμβως Γερμανικοῦ ἀεροπλάνου καὶ ὑπέστη σηματικὰς ζημιὰς. Οἱ πλοίαρχος, ὁ α' μηχανικός καὶ τρεῖς ναῦται ἐφονεύθησαν. Τὸ ὑπόλοιπον πλήρωμα μὴ δυνηθὲν νῦ συγκρατήση εἰς τὴν ἐπιφάνειαν τὸ σκάφος ἐγκατέλειψεν αὐτὸς καὶ περισυνέλεγη ἀπὸ Ἀγγλικὸν ἀλευτικόν.

«RIJNSTROOM» Ὀλλανδικὸν φορτηγόν, 695 τόννων γκρός (τοῦ 1937): Ἀπολέσθησαν πορὸς δύο ἔβδομάδων ἐπὸν Downs δύ "Αμστερδανταὶ δὲν ἔδωκε σημεῖα ζωῆς καὶ θεωρεῖται ὅτι ἀπολέσθη ἀντανδρον. "Ανεν-

## THE KOPPERS COAL C°

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Ἐτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις:

"ELPINCOAL.."

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

εἰς N. Υόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,

Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιούζ.

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

γένη ανεστραμμένη μία από τις λέμβους του.

«AMELIA LAURO» Ιταλικόν φορτηγόν, 5335 τόννων γκρός (τού 1919): Αποπλέσαν έξι Νιούκαστλ δι' Ιταλίαν μὲρογρίων γωνιθράκων, έβομβαρδίσθη ίππο Ερμανικῶν ἀεροπλάνων ἐν καιφῷ νυκτὸς καὶ ἐνῷ παρέπεις τὰς Ἀγγλικάς ἀκτάς. Τὸ σκάφος εὐρίσκετο 12 μῆλα ἀπὸ τῆς παραλίας καὶ ἐταξίδευε μὲν ἀνημμένα τὰ φῶτά του καὶ ἀπαρκῶς φωτισμένας τὰς ἐπὶ τῶν πλευρῶν καὶ τῆς γεφύρας του Ιταλικάς σημαίας. Ἐργάσθησαν κατὰ τοῦ πλοίου ὄπτον βόμβα, ἔνδον δὲ τὸν στόχον τουν αἱ τρεῖς, αἵτινες περιείχον ἄλιας μικροτέρας, ἐμπορητικάς. Λι οὐλεύτασι αὐτῶν δὲν ἔξερανται ἀμέσως. Ἀπὸ τὴν πρότην ἔχοντιν κατεστράψη ἡ γέφυρα τοῦ πλοίου καὶ ἡρριζατεύθη ὁ ἀσύρματος. Τὸ σῆμα κινδύνου ἔξεπεμφθη μετὰ τὴν ἐγκατάστασιν προσείσθιν κεραίας, ἐρριπθήσαν δὲ καὶ ἀρκετοὶ πύραυλοι. Τὸ σῆματα αὐτῶν ἀντέληψθη ἔπειρον Ιταλικόν φορτηγόν, τὸ «TITANIA», καὶ ἐπλευσεν εἰς βοήθειαν. Μίαν ὥραν μετά δὲ τὸ πρότην τὰς ἐκρήκτες ἔξερανται ἀμέσως αἱ ἐμπορητικαὶ βόμβαι, τῶν ὅποιον τὴν παρούσιαν δὲν εἶχε προσέξει τὸ πλήρωμα. Ἐσημειώθησαν τότε πολλαὶ ἱστίαι πυραυλῶν καὶ ἐντὸς δλίγου τὸ πλοίον παρεδόθη ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὰς φλόγας. Εἰς ἐκ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἐφονεύθη καὶ τρεῖς ἄλλοι, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ ὁ ἀσύρματος, ἐτραυματίσθησαν. Οἱ ἑπόλοιποι 29 ἄνδρες διεσώθησαν ἀπὸ τὸ «TITANIA» καὶ ἀπεβιβάσθησαν εἰς Ἀγγλικὸν λιμένα.

«GRUTTO» μικρὸν Ὀλλανδικὸν φορτηγόν, 920 τ. γκρός (τού 1925): Αποπλέσαν πρὸ δεκαημέρου ἐξ Ἀγγλίας διὰ Ρότερνταμ δὲν ἔρθασεν εἰς τὸν προορισμὸν του. Κατὰ τὰς διεξαγθείσας ἀνάγκησεis ἀνευδέθησαν συντρίμμια μιᾶς λέμβου του. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος κατεργάφη εἰς τὰς αὐτάνδρους ἀπωλείας, φαίνεται δὲ πιθανόν, ὅτι ἔβομβαρδίσθη ἀπὸ Ερμανικὰ αεροπλάνα. Τὸ πλήρωμά του ἀπεριτίζετο ἐκ 17 ἀνδρῶν.

«VECHT» Ὀλλανδικὸν φορτηγόν, 1965 τόννων γκρός (τού 1917): Κατεύθυνθεν εἰς Ἀμστερδαμ ταῖς Ἀγγλίας δὲν παρέσχε σημεῖα ζωῆς ἀπὸ δύο ἔβδομάδων καὶ θεωρεῖται, ὅτι ἀπώλεσθη αὐτανδρον ἐκ πολεμικῶν κινδύνων. Τὸ πλήρωμά του ἀπετελεῖτο ἐξ 22 ἀνδρῶν.

«CLAN STUART» μικρὸν Ἀγγλικὸν σάφος, 5760 τ. γκρός (τού 1916): Μετέρον νηοπομπῆς συνεκρύσθη εἰς τὴν Μάγχην πρὸς ἔπειρον ἀτμόποιον καὶ ἔξωκειλε, θυνθισθὲν θραύστερον. Τὸ ἐξ 75 ἀνδρῶν πλήρωμά του διεσώθη.

#### Αἱ ἀπώλειαι τοῦ προηγουμένου πολέμου

Ἐξ ἀφομῆς τῆς ἐπικρατούσης ἀντιλήψεως, ὅτι αἱ ἀπώλειαι τῶν συμμαχικῶν καὶ τῶν οὐδέτερων ναυτιλῶν κατὰ τὴν παρούσαν σύρραξιν ἑπερβάννουν τὰς ἀντιστοίχους ἀπολείας τοῦ προηγουμένου πολέμου, εἰς Ἀγγλικὸν περιοδικὸν ἀδιμοσιεύθη ἐνδιαφέροντα στατιστικὸς πίναξ τῶν ἀπολειῶν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας κατὰ τὴν περίοδον 1914–18. Προκύπτει ἀπὸ τὴν ἐν λόγῳ στατιστικὴν, ὅτι αἱ ἀπώλειαι τοῦ α' βιβήνος τῆς παρούσης ὥριζεως, μολονότι ὑπερέβησαν τὸ 1.000.000 τόννων γκρός, παραμένουν ἐν τούτοις μικρότεραι, ἔναντι τῶν ἀντιστοίχων περιόδων τοῦ ἐντατικοῦ κατὰ τὴν περιοδίαν 1916–18 ἐποδρυχιακοῦ πολέμου. Παραλλήλως, πρέπει νὰ ληφθῇ ὅτι ὅφεν καὶ ἡ δυσκολία τῆς συγχρίσεως ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀριθμῶν μόνον, δεδομένον, ὅτι αἱ σημεριναὶ συνθῆκαι τῶν πολεμικῶν κινδύνων είνεν ἐντελῶς διαφορετικαὶ ἀπὸ τὰς τοῦ προηγουμέ-

νου πολέμου. Τὸ 1914 λ. χ. ἀπώλεσθησαν Ἀγγλικὰ πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 241.201 τόννων γκρός, ἐκ τῶν δύοιων πλοία 35.112 τόννων προσέκρουσαν ἐπὶ ναούς καὶ ἔτερα 2.950 τόννων μόνον ἐβυθίσθησαν παρ' ἐποδρυχίον. Τὸ ὑπόλοιπο σχάρη 203.139 τόννων γκρός ἔπεισαν θύματα ἐπιδρομῶν ἀπὸ Γερμανικὰ πολεμικὰ ἐπιφανείας.

Κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον τὰ Γερμανικὰ ὑποδρύχια δὲν ἐτέθησαν εἰς πλήρη δράσιν, εἰμὶ κατὰ τὸ 1917, δόποι τοῦ Ἀγγλικαὶ ἀπώλειαι περιέλαβον πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 3.325.534 τόννων γκρός, μὲν τείστοντας μήνα τὸν Ἀπρίλιον, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὅποιον γκρός, οὐδὲ μετέπιστον ἐξ ἐχθρικῆς ἐνέγειρας Ἀγγλικὰ πλοῖα 545.282 τόννων γκρός. Αἱ συνολικαὶ ἀπώλειαι τῆς περιόδου 1914–18 ἀνήλθον εἰς 12.850.814 τ. γκρός, μετὰ δὲ τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν, ή Νορθρηγικὴ ὑπέστη τὰς σημαντικοτέρας ἀπώλειες (1.180.316 τ. γκρός) ἔναντι ὅλων τῶν τότε ἐπολέμων καὶ οὐδέτερων ναυτιλῶν. Εἰς τὸν κατωτέρω πάνακα δίδεται μία σαφῆς κατανομὴ τῆς ἀπώλεσθείσης χωρητικότητος κατὰ σημαίας καὶ κατὰ κατηγορίας κινδύνων:

Σημαία	Ἐξ ἀπόδομ.	Υποδρυχ.	Ναούς	Αεροπλ.	Σύνολον
Ἀγγλικὴ	T. γκρός	T. γκρός	T. γκρός	T. γκρός	T. γκρός
» 1914	203.139	2.950	35.112	—	241.201
» 1915	29.685	748.914	77.122	—	855.721
» 1916	103.352	888.689	244.623	970	1.237.634
» 1917	100.693	3.325.534	296.616	6.942	3.729.785
» 1918	5.833	1.668.972	19.944	—	1.694.749
	442.702	6.635.059	673.417	7.912	7.759.090
Ἀγγλικαὶ Κτήσεις	5637	57.583	8.545	—	71.765
Ἀγγλικὸν σύνολον	448.339	6.692.642	681.962	7.912	7.830.855
Γαλλικὴ	52.905	812.309	34.144	—	899.358
Ρωσικὴ	5.041	160.960	17.082	—	183.083
Βελγικὴ	6.752	70.129	8.877	—	85.758
Ιταλικὴ	6.557	108.648	4.971	—	120.176
Πορτογαλικὴ	6.016	803.092	37.280	—	846.388
Ρουμανικὴ	—	94.946	—	—	94.946
Ήν. Πολιτεϊῶν	8.428	364.200	24.431	—	397.059
Ἐλληνικὴ	724	334.408	10.384	—	345.516
Βραζιλίας	—	25.464	—	—	25.464
Νορβηγικὴ	15.172	1.043.077	122.067	—	1.180.316
Σουηδικὴ	8.185	142.493	50.598	—	201.276
Δανικὴ	4.834	201.394	37.479	—	243.707
Όλλανδικὴ	5.584	131.948	74.310	127	211.969
Ισπανικὴ	—	152.387	16.104	—	168.491
Περουβίας	—	1.419	—	—	1.419
Ἄργεντινης	—	4.275	—	—	4.275
Οὐρουγουάնτης	—	6.027	—	—	6.027
Περούνικὴ	—	—	758	—	758

Γενικὸν σύνολον: 568.537 11.153.506 1.120.732 8.039 12.850.814

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

### ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

'Εγκριθεὶς διὰ τῆς ύπ' ἀριθ. 52.405 ἀποφάσεως 'Υφυπουργείου 'Εργασίας καὶ τῆς ύπ' ἀριθ. 16560 τοῦ 'Υπουργείου 'Εθνικῆς Οίκονομίας στηριζόμενης εἰς τὴν ἀπὸ 18(2)38 ἀπόφασιν τοῦ 'Υπουργικοῦ 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 ἔγγραφὰς ἀπευθυντέον εἰς τοὺς Γεν. Πράκτορας:

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

Τηλ. Διεύθυνσις: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ»

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8. ΠΕΙΡΑΙΑ

## Ναυτικά τεχνικά ζητήματα

### Η χρήσις περιστροφικών άντλιων είς τάς ναυτικάς έγκαταστάσεις

Τό πρόβλημα τής σκοπιμωτέρας κινήσεως καὶ τοῦ καταλληλοτέρου τύπου τῶν θοηθητικῶν μηχανημάτων τοῦ πλοίου, ἔξι ὡς τὰς εἰς τὸ μηχανοστάσιον ἔγκατεστημένα εἶναι ἐν τῇ δόλοτή των σχεδίων άντλια διαφόρων κατηγοριῶν, εἰναι ἀρκετῆς σοθαρότητος, τόσον ἀπό ἀπόψεως αὐδήσεως τῆς ἀπόδοσεως τῆς δῆλης ἔγκαταστάσεως, δοσον καὶ ἀπό ἀπόψεως λειτουργίας καὶ συντήρησεως. Η συντήρησις καὶ ἡ ἐν λειτουργίᾳ παρακολούθησις ἀπαιτοῦν πολλάκις τὴν αὐτὴν φροντίδα, εἰς ἔγκαταστάσεις δὲ ἀτμοστροβίλων δύναται τις νὰ εἴπῃ καὶ πολὺ μεγαλυτέραν τῆς ἀπαιτουμένης διὰ τὴν κυρίαν προωστήριον μηχανήν.

Η κατανάλωσις φθάνει εἰς ποσοστὸν τὰ 20% πολλάκις τῆς κατανάλωσεως τῆς κυρίας μηχανῆς καὶ ὡς ἑκ τούτου ἡ ἔρευνα περὶ τοῦ καταλληλοτέρου μέσου κινήσεως αὐτῶν ἐνδισφέρει κατ' ἀρκετὸν ποσοστὸν καὶ τὴν δῆλην κατανάλωσιν τῆς ἔγκαταστάσεως. Ἀκόμη δῆλης εἶναι δυνατή διὰ τῆς συμβολῆς αὐτῶν ἡ σοθαρά θελτίων τῆς ἀπόδοσεως τῆς μηχανῆς, ὅπως εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἔξατμισεων τῶν ἀνεξαρτήτων θοηθητικῶν διὰ τὴν προθέρμανσιν τοῦ τροφοδοτικοῦ ὕδατος καὶ ἡ κλιμάκωσις τῶν ἀντιθητικῶν εἶναι διὰ δυασταδικῆν ἡ τριασταδικὴν προθέρμανσιν. Εἰναι περαιτέρω ἐν σοθαρὸν μέσον διὰ τὴν χρησιμοποίησην τῆς ἑντὸς τῶν καυσαρίων τῆς ἔξαγωγῆς τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως περιεχομένης θερμότητος, ὥστε νὰ αὐξάνεται αἰσθητῶς καὶ ἡ δύλική ἀπόδοσις τοιούτων ἔγκαταστάσεων. τέλος δὲ καὶ μέσον χρησιμοποίησεως παντὸς ἐπιθοηθητικῶν ἐκ τῆς κυρίας μηχανῆς κερδιζομένου ἔργου, ἐκ τῆς χρησιμοποίησεως τῶν ἔξατμισεων τῆς παλινδρομικῆς μηχανῆς εἰς ίδιατερον στρόβιλον.

Αἱ ἀνωτέρω δυνατότητες, ἐν συνδυασμῷ μὲ τὰς ἀκολουθουμένας μεθόδους κινήσεως παρέχουν ὡς ἑκ τούτου πληθύν θέσεων, αἵτινες καὶ ἔχουν ἐφαρμοσθῆ ἐν παντὸς εἰδους ἔγκαταστάσεις, ἀναλόγως τοῦ τύπου τῆς κυρίας μηχανῆς, τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τοῦ τύπου τῶν ἀντλιῶν.

Αἱ σπουδαιότεραι μέθοδοι εἰναι: α') Η ἔξαρτωμένη κίνησις, συντελουμένη τῇ θοηθητικῇ ζυγοῖς ἢ μοχλοῦ κινήσεως ἢ ἐπέρου μηχανισμοῦ, οἷον δοντωτῶν τροχῶν κλπ., λαμβάνοντες τὴν κίνησιν ἀπό τὸ ζυγόσημα ἢ τὸν στρόφαλον τῆς κυρίας μηχανῆς. Η μέθοδος ἐφαρμόζεται ὡς γνωστὸν εἰς παλινδρομικὰς κυρίας μηχανᾶς, δῆλως εἰναι η κίνησις τῆς ἀεραντλίας καὶ τῶν τροφοδοτικῶν μετὰ τῶν ἀντλιῶν κύτους εἰς τὰς ἀτμομηχανᾶς, καὶ ἡ κίνησις τῶν ἀντλιῶν πετρελαίου λιπάνεως καὶ σαρώσεως εἰς τὰς μηχανὰς ἐσωτερικῆς καύσεως. Η μέθοδος ἐνέχει τὸ πλεονέκτημα τῆς ἀπλουστέρας καὶ εὐθυνοτέρας ἔγκαταστάσεως, ἀλλὰ καὶ τὸ μεγιστὸν μειονέκτημα τῆς ἔξαρτησεως καὶ συνεπῶς τῆς δυσκολίας τῆς κεχωρισμένης ρυθμίσεως τῆς λειτουργίας καὶ παροχῆς τῆς ἀντλίας. β') Η ἀνεξάρτητος δὲ ἀτμοῦ κίνησις, ὥστε διὰ ἑκάστην ἀντλίαν χρησιμοποιεῖται ίδιατερον ἀτμοκίνητον μηχάνημα, εἴτε ἐμβολοφόρον ὡς εἰς τὰ ιππάρια ἐν γένει, εἴτε θοηθητικὸς ἀτμοστροβίλος ὡς εἰς τὰ στροβιλοκίνητα περιστροφικά μηχανήματα. Η μέθοδος εἶναι ἡ εὐρύτερα δὲ δῆλας τὰς ύπολογοισιμούς σκοπούς καὶ μεγέθους ἀντλίας, ἀκολουθουμένη εἰς ἀτμήρεις ἔγκαταστάσεις καὶ περὶ προτιμήσεως τῆς ἐμβολοφόρου ἢ στροβιλοκίνητου τύπου γίνεται εύρυτερος λόγος κατωτέρω. γ') Η ἀνεξάρτητος διὰ μηχανῆς ἐσωτερικῆς καύσεως κίνησις, δῆλως διὰ ἑκάστην ἀντλίαν χρησιμοποιεῖται ίδιατερον μηχανῆμα, τύπου κατ' ἄρχας σεμιντήζελ, σήμερον δὲ συσπερντήζελ. Η μέθοδος ἐφηρμοσθῆ καὶ ἐφαρμόζεται καὶ σήμερον εἰσετι σπανίως εἰς μεμονωμένας καὶ θοηθητικάς ἐν λειτουργίᾳ ἀντλίας ἐπὶ πλοίον μὲ ἔγκαταστασιν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως, παρουσιάζουσα τὸ μεγιστὸν πλεονέκτημα τῆς πλήρους ἀπό τὴν ύπολοιπον ἔγκαταστασιν ἀνεξαρτησίας, ἀλλὰ καὶ πλήρους μειονέκτημάτων ἀναγομένων εἰς τὸ σύνθετον τῆς ἔγκαταστάσεως τοῦ κινητήριου μηχανήματος. δ') Η διὰ πεπιεσμένου ἀέρος ἀνεξάρτητος κίνησις, δοκιμασθεῖσα ἐπίσης διὰ τὴν κίνησιν παλινδρομικῶν θοηθητικῶν μηχανημάτων, εἰς ἔγκαταστάσεις μηχανῶν ἐ-

σωτερικῆς καύσεως, τοῦ διὰ κίνησιν ἀέρος παραγομένου ὑπὸ θοηθητικοῦ συμπιεστοῦ. ε') Η ἀνεξάρτητος ηλεκτρικὴ κίνησις. Η μεθόδος ἀποτελεῖ σήμερον τὸν γενικὸν κανόνα ἐπὶ τῶν μότοροις, εἰναι δὲ θεωρητικῶς, ἀλλὰ καὶ ἐν τοῖς πράγμασιν ἡ καταλληλοτέρα ἀπό πάσης ἀπόψεως μέθοδος κινήσεως θοηθητικῶν ἐν γένει μηχανημάτων, τόσον ἀπό ἀπόψεως καταναλώσεως, δοσον καὶ ἀπό ἀπόψεως χειρισμῶν. Εἶναι ἀντιθέτως ἀκριβωτέρα ὡς ἔγκαταστάσεις καὶ ὡς μηχανῆμα διὰ τὴν κίνησιν ίδια παλινδρομικῶν ἀντλιῶν.

Εἰς μίαν καὶ τὴν αὐτὴν ἔγκαταστασιν παρουσιάζονται συνήθως περισσότερα τῆς μιᾶς τῶν ἀντλέρων μεθόδων, ἐφ' δοσον τοῦτο ἀπαιτεῖ ὁ τύπος τῆς ἀντλίας καὶ ὁ κατά τὴν κρατούσαν κρίσιν καὶ πειραν σκοπιμώτερος ἀπό ἀπόψεως ἀποδόσεως, ἀλλὰ καὶ χειρισμοῦ τρόπος.

Οἱ τύποι τῶν χρησιμοποιουμένων ἀντλιῶν εἶναι ὁ τῆς ἐμβολοφόρων καὶ ὁ τῆς περιστροφικῆς ἀντλίας. Ο πρῶτος ὁ καὶ κατὰ ἡλικίαν ἀρχαίτερος ἐκρίθη καὶ εἰναι καὶ σήμερον ὁ καταλληλότερος διὰ ναυτικάς ἔγκαταστάσεις. "Εχει τὸ σοθαρόν πλεονέκτημα τῆς εύχεροῦς ἀναρροφήσεως διὰ τὰς πολλάκις δυσμενεῖς ἐπὶ τῶν πλοίων συνήθης, αἵτινες συνδέονται τόσον μὲ τὸν σκοπὸν τῆς ἀντλίας, δοσον καὶ μὲ τὸ σύνθετον τῆς σωληνώσεως καὶ τὴν εἰς διαιρέσιμα διαίσθεσιν τοῦ πλοίου.

Ἐκ τοῦ ἀρχεγόνου τύπου τῆς στροφαλοφόρου ἀντλίας, ἐδημιουργήθη διὰ τῆς καταργήσεως τοῦ στροφάλου, ὁ τύπος τοῦ ὑπὸ τὸ ὄνομα ιππάριον θοηθητικοῦ μηχανήματος, τοῦ διόποιον κυριώτερον χαρακτηριστικὸν εἶναι ἡ ἐπὶ κοινοῦ θάκτρου παλινδρόμησις τοῦ ὑδρεμβόλου μετά τοῦ κινητήρου ἀτμεμέθολου. Η κατάργησις τοῦ στροφάλου συνεπάγεται τὸ πλεονέκτημα τῆς ἀπλουστεύσεως τοῦ μηχανήματος καὶ τῆς μειώσεως τῶν στροφῶν, ἀφίνει δῆλης ἀπειρότερον τὴν διαδρομήν καὶ συνεπῶς, ἐκ πρώτης δύφεως, ἀμεσον τὸν κίνδυνον τῆς προσκρούσεως τῶν ἐμβόλων ἐπὶ τῶν πωμάτων καὶ πυθμένων τῶν κυλίνδρων, ἐφ' δοσον δὲν ληφθῇ μέτρον περιορισμοῦ τῆς διαδρομῆς. Οδος ἐπιτυγχάνεται διὰ καταλήλου ρυθμίσεως τῆς διανομῆς τοῦ ἀτμοῦ, καὶ ἐπὶ τῇ θάσει τῆς σκοπίμου ταύτης διανομῆς, ἐφηρμόδοθησαν εύφοεῖς ἐπινοήσεις συνδυασμοῦ λειτουργίας δύο συρτῶν δι' ἔνα ἀτμοκύλινδρον, ἢ τῆς συζεύξεως δύο ἀτμοκυλίνδρων, μετά δύο ἀτμοσυρτῶν, ἔως ὃν καταλήλου ρυθμίσεως τῆς διανομῆς τοῦ ἀτμοῦ, καὶ ἐπὶ τῇ θάσει τῆς σκοπίμου ταύτης διανομῆς, ἐφηρμόδοθησαν εύφοεῖς ἐπινοήσεις συνδυασμοῦ λειτουργίας δύο συρτῶν δι' ἔνα θάκτρον. Ούτως ἐδημιουργήθη πληθύς τύπων ιππάριων, φερομένων ὑπὸ τὸ ὄνομα τῶν κατασκευαστῶν ἑκάστου τύπου, μεταξὺ δὲ τούτων διεθνῶς γνωστός καὶ ἐπικρατέστερος εἶναι ὁ τύπος Weirs.

Τὸ ιππάριον εἶναι καὶ εἰς τὰς πλέον συγχρονισμένας ἀτμῆρεις ἔγκαταστάσεις, ὁ ἐπικρατέστερος τύπος τῆς ἀντλίας. Χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν προδότησιν τοῦ διάλητος δι' ὕδατος, ὡς ἀντλία κύτους, ὡς ἀντλία ἔρματος, ὡς ἀντλία ὑγιεινῆς, πυρκαϊᾶς καὶ πλύσεως καταστρώματος, ὡς ἀντλία ποσίμου, ὡς ἐπιθοηθητικῆς ἀντλίας κυκλοφορίας τοῦ ψυγείου, ὡς ἀντλία τροφοδοτήσεως θραστήρος, ὡς ἀντλία μεταγγίσεων καὶ ἐν γένει διὰ πάσης ἀναρροφήσεως καὶ καταλληλίψεως τροφοδοτικοῦ, ποσίμου καὶ θαλασσίου ὕδατος. Η ἐμφάνιση τοῦ πετρελαίου καὶ ἡ χρήσις τοῦ ὡς καυσίμου ὅλης, ἀλλὰ καὶ γενικώτερον ὡς φορτίου ἐπὶ τοῦ πλοίου, εὑρε δημιουργημένον τὸν τύπον τοῦ ιππάριου καὶ τὸν ἔχρησιμοποιεῖσαν εύρυτατα διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ έκφροτωσιν, διὰ τὴν μετάγγισην, διὰ τὴν κατάθλιψιν εἰς τὸν προθεμαντήρα καὶ τοὺς καυστήρας τοῦ λέθητος καὶ διὰ πᾶσαν ἐν γένει χρήσιν τοῦ πετρελαίου καὶ τῶν παραγώγων αὐτοῦ. Τὸ ἐνιάτον τοῦ τύπου καὶ ἡ ἀσφάλεια λειτουργίας ἔχουν καταστήσει τὸ μηχανήμα γνώριμον καὶ τῆς προτιμήσεως τοῦ προσωπικοῦ καὶ τῶν πλέον μεγάλων ἔγκαταστάσεων.

Τὰ μειονεκτήματα τῆς ἐμβολοφόρου ἀντλίας, ήτοι τὴν ἀνομοιομορφίαν περὶ τὴν κίνησιν τῆς φλεβός ἀναρροφήσεως καὶ καταθλητικῆς, ἐξ ἡς οἱ κτύποι τῶν ἀντλιῶν, καὶ περὶ τὴν παροχήν, καὶ τὴν διόποιαν δὲν κατέστη δυνατόν νὰ ἀπομακρύνῃ ἐφεξῆς ἡ χρήσις τῶν κωδώνων ἀέρος, καὶ περαιτέρω τὴν ύπαρξην τῶν θαλαθίδων μὲ τὰς ὀργανικάς αὐτῶν περὶ τὴν λειτουργίαν ἀνωμαλίας, ἀντιμετώπισε διὰ μεγάλας ιδιαίτερας ἡ κεντρόφυση ἀντλία. Η παροχή της εἶναι σταθερά καὶ ἡ ροή δὲν υπόκειται εἰς ἐπιταχύνσεις ἢ ἐπιθεραδύνσεις λόγω τῶν ἀντιστοίχων μεταβολῶν τῆς θέ-

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

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

Έμπορεύματα ἐπίσης δεκτὰ δι' Αγγλίαν, Σκανδιναυσίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορ. Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Βελγίου, Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθειαν φορτωτικῶν.

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

Καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Έλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Έταιρίας

σεως του ἐμβόλου ώς εἰς τάς ἐμβολοφόρους. Μειονεκτεῖ δῆμος κατά τὸ διὰ παρουσιάζει μεγάλην οὐθέτειν περὶ τὴν ἀπορρόφησιν, ιδίᾳ δταν μετά τοῦ ὑγροῦ ἀναρρόφαται ἄπρ., καὶ γενικῶς δταν ἡ σωλήνωσις εἰνε σχετικῶς οὐθέτεις, πρὸς δὲ δὲν δημιουργεῖ εἰς τὸν ουνήθη της τύπον μεγάλην πίεσιν καταθλύψεως.

Καὶ εἰς τάς ἐπὶ τῶν πλοίων ἔγκαταστάσεις περιωρίσθη ὡς ἐκ τούτου εἰς τὸν ρόλον τῆς μεγάλης παροχῆς μὲν μικρὸν ὑψος καταθλίμεως, ὅπως εἶνε ἡ περίπτωσις τῆς ἀντλίας κυκλοφορίας τοῦ ψυγείου, ἔνθα ἐξ ἄλλου τὸ ὑψος ἀναρροφήσεως εἶνε ἀρνητικόν, καὶ τὸ ὕδωρ λόγῳ τῆς ὑδροστατικῆς πίεσεως, εἰσέρει μέχρις ικανοῦ ὑψους εἰς τὸ ψυγεῖον

‘Η δύμοιομορφία περί τὴν παροχήν καὶ ἡ μεγάλη παροχὴ μὲν μικρὸν δύκον καὶ θάρος τῆς ἀντλίας, εἰνε δύμως προσσόντα, τὰ δόποια εἰς ἐκλεκτάς κατασκεύας, ὅπως αἱ τῶν πολεμικῶν καὶ ταχυπλόών ἐπιθετηγῶν, δὲν δύνανται νὰ παροραθῶν, συγκρινόμενα μὲ τὰς ὑπερβολικὰς διαστάσεις καὶ τὸ θάρος τὸ δόπιον πρέπει νὰ ἔχουν διά παρομοίας περιπτώσεις τὰ ἵππαρια. Ἀποτέλεσμα τούτου εἰνε ἡ καταβληθεῖσα προσπάθεια πρός δημιουργίαν τύπου κεντροφύγων ἀντλιῶν μεγάλης πιέσεως, τοιοῦτοι δὲ τύποι εύρισκονται ἡδη ἐλειτουργίᾳ ως στροβίλοαντλίαι τροφοδότησεως λεβήτων μεγάλων ἐγκαταστάσεων. Αἱ κεντρόφυγες ασταται λειτουργοῦν μὲ μεγάλον ἀριθμὸν στροφῶν (5.000-6.000), εἴτε ἀποτελοῦνται ἀπό ἀλληλοδιαδόχα στροφεῖα κεντροφύγων ἐντὸς κοινοῦ κελύφους, ἔνθα εἰς 4-6 θαθμίδας αὐξάνεται θαθμιάως ἡ πίεσις μέχρι 35 ἀτμοσφαιρῶν.

Διά τὸ πετρέλαιον καὶ τὸ ἔλαιον λιπάνσεως ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν ἐν λόγῳ προσδόντων δὲν ἔχει εὑρύ πεδίον ἐφαρμογῆς, μὲν ἐξαίρεσιν τὴν περίπτωσιν τῶν ἀντιλιών ἐκφορτώσεως τῶν μηγάλων δεξαμενοπλοίων. 'Αλλ' ἡ εὐάθεια περὶ τὴν ἀναρρόφησιν τῶν κεντροφύγων καὶ συνεπῶς ἡ ἀδυναμία διὰ τὴν πλήρη ἀποστράγγισιν τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν εἰνε σοβαρότατος λόγος ἀποκλεισμοῦ αὐτῶν μέχρι σήμερον ἀπὸ τὰ ἀντιλιοστάσια τῶν δεξαμενοπλοίων, χωρὶς ἐν τούτοις νά ἔγκαταλειφθῇ καὶ η μελέτη δημιουργίας τύπου καταλληλου πρὸς τὸν σκοπὸν τούτον, ιδίᾳ ἐν 'Αμερικῇ, ὁπόθεν ἀνηγγέλθη ὅτι αἱ διεξαγόμεναι δοκιμαὶ ἐσημείωσαν ίκανοποιητικά ἀποτελέσματα.

Διά τάς ἀναλόγους πρὸς τάς ἀνάγκας τῶν συνήθων ἐγκαταστάσεων τῶν πλοιών ποσότητας πετρέλαιού καὶ ἔλαιου λιπάνσεως ὑφίσταται ἔν περαιτέρῳ μειονέκτημα τῶν ἐμβολοφόρων ἵππαριών, συνιστάμενον εἰς τὸν μικρὸν θαμὸν τῆς δύγκωμετρικῆς τῶν ἀπόδοσεων, δότις διὰ παχύρευστα πετρέλαια δὲν ὑπολογίζεται συνήθως μεγαλύτερος τοῦ 0,5. Λόγῳ δηλ. τοῦ πυκνορευστοῦ ἡ ἀντλία καταθλίβει πραγματικῶς τὸ ἥμισυ περίπου τοῦ ὑπὸ τοῦ ἐμβόλου δημιουργουμένου εἰς ἔκαστον λεπτὸν ἢ ὥραν δύκου, καὶ τοῦτο διότι δὲ κύλινδρος δὲν πληρωτᾷ ὑπὸ τοῦ ρευστοῦ κατὰ τὸν ἐμβολισμὸν τῆς ἀναρροφήσεως. Τὸ μειονέκτημα τέστο, ὅταν δὲν ἀπαιτοῦνται, δῆπας συνήθως δὲν ἀπαιτοῦνται, μεγάλαι πιέσεις καταθλίψεως διὰ τὴν μετάγγισην τοῦ πετρέλαιού, διὰ τὴν κυκλοφορίαν τοῦ ἔλαιου λιπάνσεως καὶ δι' ἀναλόγους σκοπούς, ἀντιμετωπίζει ἡ χρῆσις περιστροφικῶν ἀντλιῶν.

Οι τύποι τῆς περιστροφικῆς ἀντλίας διαφέρουν τοῦ τῆς κεντρόφυγος. Ἐνταῦθα δὲν ἐπιταχύνεται ἡ ἀναρροφούμενή ποστῆς τοῦ υγροῦ λόγω τῆς κεντρόφυγος δυνάμεως τοῦ στροφείου, ἀλλὰ γίνεται περισσότερος ἐκμετάλλευσις τῆς δημιουργίας διόδων μεταβαθμούμένης διατομῆς. Ἡ διατομή μεταβάλλεται ύπο τοῦ ένος ἡ περισσότερων περιστρεφομένων τημημάτων τῆς ἀντλίας ἐν συνδυασμῷ μὲν καταλήγουσα σχήματος σταθερά τημήματα. Ἡ αὔξουσα διατομή δημιουργεῖ συνεχή ἀναρρόφησιν, ἡ δὲ ἐλαττουμένη διατομή συνεχή κατάθλιψιν. Ἐπὶ τῆς ἀρχῆς ταῦτης ἔχουν δημιουργηθῆ πλήθος τύπων, διαφόρων ἐπινοήσεων, ἔξω ὧν γνωστότερος είνει ὁ τῆς ἀντλίας ὅδοντωτῶν τροχῶν, χρησιμοποιούμενος δι' ἀντλίας εἰς παντοειδεῖς ἐγκαταστάσεις.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ  
Ναυπηγὸς Β. Ναυτικοῦ

**A. ΣΓΟΥΡΩΦ & ΣΙΑ**

**ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ  
ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩΝ 1914 ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ**

ΕΑΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ, ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ 3.  
Τηλ. Διεύθ. ΑΡΣΓΟΥΡΩΦ· Αθήνας Τηλ. άρ. 30696-30697-30698

•**Υποκαταστήματα:** EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ, Φίλωνος 39  
EN ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, Αγ. Μηνά 7  
**ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:** Eις τὰς κυριωτέσσας πόλεις τῆς Ελλάδος

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΥΡΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΗΣ,  
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΖΩΗΣ κλπ.

Ειδικότης εἰς ἀσφαλίσεις κατὰ πινδύνων μεταφορῶν διὰ θαλάσσης, ξηρᾶς καὶ αέρος.

Καλύπτονται οι ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ ἐπὶ ἐμπορευμάτων, ναυάλων, σκαφῶν πλοίων, κ.λ. ὑπὸ τοὺς εὐνοϊκωτέρους ὅρους.

Ναυτικαί Δίκαι

— Ἀνωτέρα βία καὶ καθυστέρησις φορτώσεως

Είς τὴν τελευταίαν ἁγκάκιον τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυπι-  
κῆς Διασκέψεως» ἀναφέρεται ἐνδιαφερούσα περίπτωσις σταλιῶν ἐν κα-  
θυντερήσεως τῆς φροτόδεως γιανναδράκων καὶ κών ἐφ' ἕνδος πλοίου εἰς  
Γερμανικὸν λιμένα, συνεπείως ἐλλείψεως βαγονίου διὰ τὴν ἐποχερι-  
κοῦ μεταφορῶν εἰς τὸν λιμένα ἐπαρχούς ποστήτων. Τὸ ἐπίμαχον σημεῖον  
τῆς προκυνήστης διαφραστὸς ἡτο, ἂν ἡ ἐλλείψης βαγονίου, ὥστε ἐντατικῆς α-  
πασχολήσεως τῶν Γερμανικῶν σιδηροδρόμων, ἔφερε νὰ χαρακτηρισθῇ  
ὡς «ἀνωτέρᾳ βίᾳ, ὅπτε οἱ φορτωταὶ ἡδικαστοῦντο ν' ἀπατήσουν τὴν  
ἀπὸ τῆς εὐθύνης ἀπαλλαγὴν των. Εἰς μίαν ὑπόθεσιν, τὸν τοῦτο ἡ ἐγκύ-  
νησης — ἐπιδικασθεῖσαν ἔσχάτως ἐν Γερμανίᾳ ὑπεστηριζόθη ἡ παρα-  
δεγμένη ἀρχὴ, καθ' ἣν ἡ ἀπαλλαγὴ ἐξ τῆς εὐθύνης δύναται νὰ ἐπιδι-  
ωχθῇ ἀπὸ τῶν φορτωτῶν ἡ ναυλωτάς μὲ τὸ αἰτιολογικὸν τῆς «ἀνωτέρας  
βίᾳς», ἐὰν τὰ προσαλέσαντα τὴν καθυντερήσην γεγονότα ἦσαν ἀνεξάρ-  
τητα τῆς θελήσεως των, ἀν δηλαδὴ τὰ αἴτια ταῦτα δὲν ἦσαν γνωστά  
κατὰ τὸν καύσον τῆς ναυλώσεως τοῦ πλοίου, οὐτε ἡδύναντο νὰ προβλε-  
ψοῦν καὶ προληφθοῦν.

Εις τὴν προσειμένην περίπτωσιν ἡτο γνωστὸν εἰς ταὶς φορτωτὰς καὶ τοὺς ναυλοτάς κατὰ τὸν χρόνον τῆς ναυλώσεως τὸ οὐκάφους, διεπήρχεν, ἀπὸ ἀρκετῶν μάλιστα μηρῶν, ἔλειπεν βαγονίων εἰς τὸν Γερμανικὸν αὐδηδορδόμους, λόγῳ τῆς σημειωμένης μεταφορᾶς διφασι-  
ριθτος. Οἱ φορτωτά ισχυρισθαν, διτελέοντας μέτρα ἀντιπεπι-  
σεως τοῦ κινδύνου ἐλλείψεως βαγονίων, ἀποβιβάσαντες τὴν συνολικῶς  
ναυλώσεων ποσότητα ἀπὸ 160.000 εἰς 115.000 τόννων. Η ἀπόφα-  
σις ἐν τούτοις ἔξεδόθη ὑπὲρ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ ἐπεκυρώθη ὑπὸ τοῦ  
Ἐρετού. Τὸ ἀρκετὰ ἐνδιαφέρον σκεπτικὸν τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως  
ἔχει ως ἔξει:

Είναι πιθανόν νά μή ήδην θήσαν οι φροτωτά τά έπιτύχουν τὸν ἀπαιτούμενον ἀριθμὸν βαγονιών, καθὼς ἐπίσης δὲν ἀποκλείεται νά είχον σφροθή οι φροτωτά καί οι ναυλωταί μετά τῆς δεύσισης φροντίδος εἰς τὴν συναρφήν ανά ναυλοσυμφένον. Ήπια πιθανότητες αυτά δὲν δώμας δὲν ἀπέτελουν εἰς τὴν ὑπό κρίσιν ὑπόθεσην ἀποφασιστικον παράγοντα. Επρεπεν οι φροτωτά καί οι ναυλωταί νά τηρηθῶν ὑπενθυνοι διὰ τὴν φροτωσιν τοῦ φροτίου ἐντὸς τοῦ ὑπὸ τοῦ ναυλοσυμφένον καθοριζούμενον χρόνον καί μόνον γεγονότα αναξάρχητα τῆς θελήσεως των, μή δινάμενα νά προβλεφθοῦν καί προληφθοῦν, θά ήδυνταν νά τοντά ἀπάλλαξον τῆς εὐδόνης των. Τοιούτον τι δώμας δὲν συνέβη. Λί κατά τὴν ἐποχὴν ἔκεινην ἐπικαρπούσα συνθήκα νέενταν τὸν κίνδυνον νά μή ἔξενθεθῶν τὰ ἀπαιτούμενα βαγόνια, ἀζύμη καί διὰ τὴν μειωμένην ποσότητα γιανθρακῶν καί κόκων. Συνεπὸς οι φροτωτά ήδυνταν νά προβλέψουν τὴν μή ἐμπρόθεσμον φροτωσιν καί νά προλάβουν οὕτω τὴν καθυστέρησην τοῦ πλοίου. Ήδυνταν αὐτῷ νά ἐνεργησον προκαταβολικῶν τὴν μεταφροὴν καί νά ἔργουν διαθέσιμον τὴν ὑπὸ φροτωσιν ποσότητα ἀνὰ πάσαν στιγμὴν ή διά την περιπλόσει — νά μή προβοῦν καί εἰς τὴν ναύλωσιν τοῦ πλοίου. Ό πρώτος τρόπος, δὲν ήτο φρουρικό σύμφωνος πρὸς τὰς ἐμπορικὰς συνθήκας, δι’ οι καὶ δὲν ἐλαμβάνετο οὐδὲν παρὰ τοῦ Δικαστηρίου. Έγένετο αὐτῷ παραδεῖστὸν εἰς τὴν ἀπόφασιν, διτὶ λιώσ καὶ ὁ δεύτερος τρόπος — η μή ναύλωσιν τοῦ πλοίου — θά ήδυνταν νά καραπητηθοῦν ὡς ὑπερβολική, ἀπὸ ἐμπορικῆς πλευρᾶς, προφύλαξις. Έξ τῶν δύο μάτων λόγων οὐδέτερης εἰν τούτοις μετεβαλλε τὸ γεγονός, διτὶ δηλαδὴ ἔχοντα πράγματι ἀπὸ τοὺς φροτωτάς καί ναυλωτῶν νά προλάβουν τὴν καθυστέρησην τοῦ πλοίου κατά τὴν φροτωσιν καί διτὶ συνεπέας ὄψειν νά προστούν τὰς συνεπείας τῶν κινδύνων, τοὺς ὄποιους είχον ἀναλάβει.

—'Υπεύθυνος ό πλοιοκτήτης διά τάς δαπάνας φορτώσεως

Εἰς τὴν ἀπήρη ἐγύκουλιον τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνοῦς Ναυτικῆς Δια-  
κέψεως» ἀναφέρεται καὶ μία ἄλλη ἐνδιαφέρουσα περίπτωσις, ἀποδει-  
νύουσα διτὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, οἵτινες ὑπέχρεοῦντα ἐν τοῦ ναυλοσημείων  
τὸν χρονισμούποιο πράκτορας διορίζομένους ἀπὸ τὸν φροττώτας ἢ τὸν  
παραλήπτας, ἐνδείκνυταν νάριαμβάνουν μέτρα προφυλάξεως τὸν συμ-  
περόντων τον, δοάκις ἐμβάζουν εἰς αὐτοὺς χρηματικὰ ποσά.<sup>1</sup> Εντοπίον  
— τὸ «Ἐλληνικὸν φροττηγόν «Μιχαήλος» — είχε ναυλωθῆ πρὸς φρόττωσιν  
ἀλείας ἀπὸ Skelestea, τὸ δὲ ναυλοσημείων του περιείχε τὸν ἀντέρῳ  
μια τὸν πράκτορας δρον. Κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλοίου εἰς τὸν λ-

**BRISTOL**  
**AVONMOUTH - PORTISHEAD - SHARPNESS**  
**R. & J. H. REA, LTD.**  
28, Baldwin Street, BRISTOL  
Τηλεοραστικός: IGNEUS-Bristol

**Ίδιοκτήται ρυμουλκῶν  
Προμηθευταὶ μπῶνκερς  
Γαιανθράκων & Πετρελαίου**

**KENTRIKA ΓΡΑΦΕΙΑ:**  
**CORY BUILDINGS, Fenchurch St.—LONDON E.C.3**

Ἐν συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ.  
Wm. COPY & SON, LTD.

μένα της φορτώσεως ό πλοιοκτήτης απέστειλεν εἰς τοὺς πράκτορας χοηματικὸν τὸ ποσὸν πρὸς κάλυψην διαφόρων ἔξοδῶν τοῦ σκάφους, στοιχειωτικῶν καὶ πλ. Οἱ ἐργάται - στοιχειωταί, μὴ ἔχοντες κανένα λόγον νὰ ὑποτεωνται τοὺς πράκτορας, δὲν ἐξήτησαν ἀτ' εὐθείας πληρωμὴν ἀπὸ τὸν πλοιοκτήτην, ἀλλ' ὅταν ἐπεράτωσαν τὴν ἐργασίαν τῶν προσῆλθον εἰς τὸν πράκτορας, διὰ νὰ πληρωθοῦν. Διεπίστωσαν τότε τὴν χοηματικήν τοῦ ἐμβάσματος δι' ἑτέρους σκοπούς, ἐπειδὴ δέ, παρ' ὅλη τὴν ἀσκηθεῖσαν πίεσιν, δὲν ἐπέτυχον νὰ πληρωθοῦν, λόγῳ τῆς δυσχεροῦς οἰκονομικῆς καταστάσεως τοῦ πράκτορος, ἐστράφησαν κατὰ τὸν πλοιοκτήτην ἐγείραντες ἀπάτην δι' 6.321 Σουηδικὰς κορώνας. Η ἐπακολουθήσασα ἐργασία ἦρενται ἀπέδειξην, ὅτι, κατὰ τὸν Σουηδικὸν νόμον, ἐκτρεπτὸν ὑπενθυνοῦ διὰ τὸν λογαριασμὸν ὁ πλοιοκτήτης, μὴ λαμβανομένης ὑπὸ φυγῆς τῆς ἴδιοποιήσεως τοῦ ἐμβάσματος ἀπὸ τὸν πράκτορα.

### -ΕΚΤΕΛΕΣΙΣ ΝΑΥΛΟΣΥΜΦΩΝΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΑΝΙΚΑΝΟΥ

Υπὸ τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἔξειδικάσθη ἐνδιαφέροντα ὑπόθεσις ἀφορῶσσα ἀγωγὴν ἀποζημιώσεως τῶν φορτωτῶν δι' ἀκύρωσιν τοῦ ναυλοσυμφώνου ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν, κατόπιν προηγηθεῖσης ἐκρήξεως ἐπὶ τὸν πλοῖον, ἥτις τὸ κατέστησεν ἀνίκανον πρὸς φόρτωσιν. Ἐνάγοντας ἡτοῦ ἡ ἐταφία «Imperial Smelting» καὶ ἐναγόμενην ἡ ναυτικὴ ἐταφία «Joseph Constantine & Sons Line, Ltd», πρὸ δὲ τῆς προσφυγῆς εἰς τὸ δικαστήριον εἶχε προκληθῆ ὑπὸ τῶν διαδίκων διαιτητικὴ ἀπόφασις. Η διαιτησία ἡτοῦ ἀπόφοιτοι μᾶς ἐκρήξεως ἐπὶ τὸν φορτηγὸν «Kingswood» τὴν 3ην Ιανουαρίου 1937 εἰς Port Pirie τῆς Νότιον Αὐστραλίας, ἵξεις καὶ ἡγεθὴν ἡ διένεξις, διότι οἱ ἐναγόμενοι πλοιοκτηταί ἐδήλωσαν ἀδυναμίαν νὰ ἐπελέσουν τὸ ναυλοσύμφωνον. Οἱ ἐνάγοντες τότε ἀπῆταν σημαντικὴν ἀποζημίωσιν, οἱ δὲ πλοιοκτηταί ἡρνήθησαν τὴν ἐν προκειμένῳ εὐθύνην τῶν. Κατὰ τὴν ἐπακολούθησαν διαιτησίαν ἐγένετο δεκτὸν, ὅτι ἐπρεπε νὰ καθορισθῇ ἡ ἐκταῖς μόνον τῆς εὐθύνης, ἀφιεμένους ἐκρεμούς τοῦ καθορισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως.

Ἐκδίδονταν τὴν ἀπόφασίν τοῦ ὁ δικαστὴς λόρδος Atkinson περιέγραψεν ὡς ἔξις τὰ γεγονότα: Κατὰ τὸ ὑπογραφὲν τὴν δην Ἀγούστου 1936 ναυλοσύμφωνον, ἐπρεπε τὸ φορτηγὸν «Kingswood» νὰ πλένῃ καὶ εὑρεθῇ ἔτοιμον εἰς Port Pirie πρὸς παραλαβὴν ὡριμένου φορτίου περὶ τὰ τέλη Δεκεμβρίου 1936 ἥτις τὰς ἀρχὰς Ιανουαρίου 1937. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσεν ἐκ Τάιν καὶ Οξφόρδου τοῦ 1936 διὰ Ντάμπων καὶ είλα ἐταξίδευσε μὲν φορτίον εἰς Λορέντζο Μαρκές, ὀπόθεν καὶ ἀνεῳχθεῖσε διὰ Νότιον Αὐστραλίαν. Τὴν 26ην Δεκεμβρίου ἡγκυροβολήσαν ἀνοικτὰ τὸν λιμένος φορτώσεως καὶ τὴν ἐπομένην ὁ πλοιαρχὸς ἐπέδωκε τὴν δηλῶσιν, ὅτι τὸ σκάφος του ἡτοῖμον νὰ δεχθῇ τὸ φορτίον. Ή γεγονός αὐτῆς ἀνακοίνωσις δὲν ἐγένετο δεκτή, ὡς κανονικὴ δηλώσις καὶ συνεφονήθη, διότι τὸ πλοῖον θύμησε νὰ ἐπρεπε νὰ παραμείνῃ εἰς τὸν προλιμένα μέχρι τῆς 4ης Ιανουαρίου καὶ είλα νὰ πλένῃ εἰς τὴν δησιν φορτώσεως. Συνεφονήθη ἀκόμη, ὅτι τὸ «Kingswood» οὐδέποτε ἐστιμειώθη, ὡς ἀφικθεν πλοῦτον.

Τὴν 3ην Ιανουαρίου, ἐνῷ τὸ σκάφος παρέμενεν ἡγκυροβολημένον εἰς τὸν προλιμένα, συνέθη ἐπ' αὐτὸν σφραδοτάτη ἐκρήξης τοῦ βοηθητικοῦ λέβητος. Ήτο τόση ἡ δύναμις τῆς ἐκρήξεως, ὅτις οἱ εὐνισόδημοι διασθενεῖς κύριοι λέβητες μετετοπίσθησαν ἀπὸ τὴν βάσιν των ὁ μὲν εἰς εἰς ἀπόστασιν 4 ποδῶν, ὁ δὲ ἑπτοροής 5 ποδῶν καὶ 6 ἵντσων. Αὐτὸς οὗτος ὁ βοηθητικὸς λέβητος ἐξετοξεύθη πρὸς τὰ ἐμπόρια διέτρησε δύο διαχωρισμάτα καὶ ἐσθασε μέχρι τοῦ ὑπὸ ἀριθμοῦ 1 κύτους θραύσας τὰ ἔλασματα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς τῆς πρώτως. Η διανυθεῖσα ὑπὸ τοῦ βοηθητικοῦ λέβητος ἀπόστασις ἀπὸ τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς τῆς πρώτως, ἐπειδὴς τὸ «φρόπτικ», ἐντὸς τοῦ ὅπιον ἐνεσφηνόθη, ἥτο 164 περίποτον ποδῶν. Η οὕτω προελθόδους κατάστασις τοῦ πλοίου ἡτοι τοιαύτη, ὕστε τὴν 17η Φεβρουαρίου οἱ ἐναγόμενοι πλοιοκτηταί εἰδοποίησαν, διότι δὲν θύμησεν νὰ ἐπελέσουν τὸ ναυλοσύμφωνον. Μεταξὺ τῶν συμβαλλομένων συνεφωνήθη τότε, ὅτι ἡ προγνηθεῖσα καθυτέρωσις τοῦ πλοίου ἡτοῦ ἀρκετὴ διὰ τὴν ματαίωσιν τοῦ ναυλοσυμφώνου.

Τὸ ἐν τῇ προλιμένῃ περιπτώσις ἐγειρθέμενον νομικὸν ζήτημα εἶχεν ὡς ἔξις: Οἱ ἐνάγοντες ἀπῆτον ἀποζημιώσιν διὰ τὴν ματαίωσιν τῆς φορτώσεως. Οἱ ἐναγόμενοι προέβαλον τὰς μεγάλας ζημίας τοῦ σκάφους των καὶ ὑπεστήριξαν, ὅτι τὸ ναυλοσύμφωνον εἶχε ματαίωθη ἀνεν εὐθύνης

Τὸ ἐν τῇ προλιμένῃ περιπτώσις ἐγειρθέμενον νομικὸν ζήτημα εἶχεν ὡς ἔξις: Οἱ ἐνάγοντες ἀπῆτον ἀποζημιώσιν διὰ τὴν ματαίωσιν τῆς φορτώσεως. Οἱ ἐναγόμενοι προέβαλον τὰς μεγάλας ζημίας τοῦ σκάφους των καὶ ὑπεστήριξαν, ὅτι τὸ ναυλοσύμφωνον εἶχε ματαίωθη ἀνεν εὐθύνης

τον. Ἐστηρίζθησαν ἐπίσης ἐπὶ τῶν δρων περὶ ἐξαιρέσεων τοῦ Αὐστραλιανοῦ νόμου τοῦ 1934 επερὶ θαλασσίων μεταφορῶν ἐμπορευμάτων. Οἱ ἐνάγοντες ἔξι ἄλλον ὑπεστήριξαν ὅτι ἡ ματαίωσις τοῦ ναυλοσυμφώνου προηλθεν ἐξ σφάλματος τῶν ἐναγόμενον καὶ διὰ συνεπῶς ἐδικασθεντοῦ νὰ διασίουν τὴν ἀπαίτησιν των ἐπὶ τοῦ προαναφερθέντος Αὐστραλιανοῦ νόμου.

Συνεφωνήθη ἐνόπιον τοῦ λόρδου δικαστοῦ, ὅτι τὸ κύριον νομικὸν ζήτημα ἔχειτο εἰς τὸ ὅτι τὸ πρόσωπον, ὅπερ εἰχε παραλείψει νὰ ἐκτελέσῃ τὰς ἐπὶ τοῦ ναυλοσυμφώνου ἀποφορέωντας ἵνα προέβαλε τὴν περίπτωσιν ἀνεργίας, ὅπειλε ν' ἀποδεῖξῃ θετικήν, ὅχι μόνον, ὅτι ἡ ἐκτελέσις κατέστη ἀδύνατος, ἀλλὰ καὶ ὅτι ἡ ἀδύναμια αὕτη δὲν ὑφείλετο εἰς ἀμέλειαν τινὰ ἐκ μέρους του. «Φρειλον ἐπίσης οἱ προβάλλοντες τὴν ἀπαίτησιν συμβαλλόμενοι ν' ἀποδεῖξουν, ὅτι οἱ ἀδύναμια προήρχεται ἀπὸ ἀμέλειαν τοῦ ἐπέρρους.

«Ἄν ἐπόθεσμεν — εἴπεν ὁ λόρδος Atkinson — ὅτι ἔνα πλοῖον ναυλωμένον διασείδει ὅμοιον, ὃς τὸ προξεμένον, ναυλοσυμφώνον, ἐθνικότερον αὐτανδρον κατὰ τὸ ταξίδιον ἐξομήσεως, μήπως οἱ πλοιοκτηταί θύλακαν τὴν δίσην, διότι δὲν θύλακαν ν' ἀποδεῖξουν, ὅτι δὲν ἐπέρρογχον ἀμέλεια η μήπως θύλακαν οἱ ναυλωταί, διότι — ἀντιθέτως — δὲν θύλακαν εἰς θέσιν ν' ἀποδεῖξουν τὴν ἡπαξινήν ἀμέλειας; Εἰς τὴν περίπτωσιν ἔξι ἄλλον πλοῖον τινὸς προσαργύρωντος ἐπὶ νάρκης καὶ θυμισθέντος, μήπως θύλακεις εἴησεν ν' ἀποδεῖξουν οἱ πλοιοκτηταί, ὅτι τὸ σκάφος τῶν εναντιούλοις καὶ ὅτι ἐπόθεσμεν ἀγρινόντας φυλακὴν τὸν εποικισμόν η μήπως θύλακεις εἴησεν ν' ἀποδεῖξουν οἱ ναυλωταί τὴν ἡπαξινήν κάποιας ἀμέλειας; Ο ζητῶν ἀποζημιώσιν — ἐξηκολούθησεν — ὑφείλει ν' ἀποδεῖξη σαφῶς, ὅτι οἱ ἔπειρος τῶν μετ' αὐτῷ συμβεβλημένων εὐρίσκεται ἐν αδίκῳ.»

Εἰς τὴν παροῦσαν περίπτωσιν ὑπειλον ν' ἀποδεῖξουν οἱ ἐνάγοντες, ὅτι τὸ πλοῖον δὲν ἐφθασεν ἐντὸς τοῦ ὑπὸ τοῦ ναυλοσυμφώνου καθοριζόμενου χρόνου ὡς ὅτι δὲν κατέπλευσε καῦν. «Ἄν η ἐπόθεσης ἐσταμάτα ἔστις ἐδῶ, θύλακεις εἴησαν τὴν δίσην. Καθ' ὅμοιον τρόπον θύλακεις εἴησαν τὴν δίσην οἱ ἐναγόμενοι, ἀντὶ ἀπεδείξιν τὴν δημοσίαν ἡγεμονίαν, ἀντὶ εἰδείσιας καὶ κύριουν αἵτιον ζημιών προσγενόντες εἰς αὐτοὺς καὶ ὅτι δὲν είχοντες θύλακεις εἴησαν αἱρετικήν ἐν αἱρετείᾳ. Η ὑπόθεσης ήτο δύσκολος καὶ κατὰ τὴν ἐναγόμενον τοῦ δικαστοῦ η ἀποδεῖξης, ὅτι τὸ πλοῖον εἶχε σφάλει, ἐναπέκειτο εἰς τοὺς ἐνάγοντας. Αν ἀπεδείξιντο, οἱ ἐπισιμιάστας ἐκρήξις ήτο τοιαύτης φύσεως, ὡστε νὰ ἐγείρῃ τὴν ἐπόνουαν ἀμέλειας, τότε ἐναπέκειτο εἰς τοὺς πλοιοκτηταίς νὰ καταρρίψουν τὴν ἀποφίνησην. Αν τὰ γεγονότα ἐδείκνυν, ὅτι τὸ πλοῖον, εὐρισκόμενον ὑπὲρ τὴν διεύθυνσιν τῶν ἐναγόμενων, ὑφίστατο ἐκρήξιν εἰς τὸν λέβητα, ἀσυνήθους ποιος φύσεως, πιθανὸν τοῦτο ν' ἀπετέλει ἀπόδειξην, ὅτι εἶχε σημειωθῆ ἐλλειψης φροντίδος. Τὸ τελικὸν δύναμις ἐρώτημα θύλακεις εἶνε: «Απεδεῖχθη, ὅτι οἱ ἐναγόμενοι ὑπείχον τὴν εὐθύνην τοῦ αὐτοχήματος;»

Ο λόρδος δικαστής, μελετήσας διὰ τὰ ἀναπτυχθέντα ἀμφοτέροις ἐπιχειρήματα, εἶχε φύσανε εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὑφείλει ν' ἀποδεῖξη εὐνοϊκῶς ὑπὲρ τῶν ἐναγόμενων. Δὲν ἐδικασθεντο, κατὰ τὴν ἀντιληφήν του, οἱ ἐνάγοντες νὰ εἰσπράξουν οἰλανδήποτε ἀποζημιώσιν, δι' οἱ καὶ ἐπεκύνθισε τὴν διαιτητικὴν ἀπόφασιν, ἥτις ἀκριβῶς εἰς τὸ δικαστήριον εἶχε προσελθεῖσαν καὶ εἰστάλησε συμπέρασμα. Εἰς τὸν ἐνάγοντας κατελήξει συμπέρασμα. Εἰς τὸν διαιτησίας καὶ δίκης.

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Διὰ λιγνιτῶν λιγνιτωρυχείου «ΤΑΧΤΑΜΠΙΤ»  
ΣΕΡΡΩΝ

κληρονόμων Δ. Σ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

«Η ἀρίστη ποιότης τῶν λιγνιτῶν καὶ τὰ ἔξαιρετικῶς μεγάλα σχήματα αὐτοῦ, ἵνα οὕτω μὴ διαφεύγουν ἐκ τῶν ἐσχαρῶν τῶν φούρων, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ λίαν ἰκανοποιητικὴ τιμή, ἐξισφαλίζουν εἰς τὰ ἀτμόπλοια εύθηνὴν καύσιμον ὑλην.»

«Αποτείνεσθε:

### ΘΕΟΔΩΡΟΝ Ι. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΝ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΑ

Πρακτορεύσεις, ναυλώσεις ἀτμο-  
πλοίων 'Ελληνικῶν καὶ ξένων.

Αντιπρόσωπος: ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ Πειραιώς  
ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΛΙΓΝΙΤΩΡΥΧΕΙΟΝ «ΤΑΧΤΑΜΠΙΤ» ΣΕΡΡΩΝ  
Κληρονόμοι Δ. Σ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

Τηλεγρ. Διεύθ.: ΚΑΡΑΒΙ

Τηλ. 60.06

ΓΡΑΦΕΙΑ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΖΕΝΙΘ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

TELEPHONES: 36939

**E.E.SHARP & SONS, LTD**  
1589 HIGH STREET | HULL, YORKS.  
ALSO, 28 BISHOP LANE ENGLAND

ΜΑΝΙΛΑΣ ΣΥΡΜΑΤΙΝΑ ΣΧΟΙΝΙΑ ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ ΧΡΗΣΙΝ ΜΑΡΚΑΣ "ABUS," ΑΔΙΑΒΡΟΧΑ, ΑΠΟΔΙΟΝΤΑ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΝ ΧΡΗΣΙΝ. ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΙΔΙΑ ΜΑΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ ΠΡΟΜΗΘΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΣ ΑΤ)ΚΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΝΑΥΑΡΧΕΙΑ. ΕΚΦΟΡΤΩΤΗΡΕΣ - ΠΡΟΣΔΕΤΗΡΕΣ - ΡΥΜΟΥΛΚΙΑ



## Ηνωμέναι Πολιτείαι

Αι πρόσδοι εις την ναυπηγικήν

Εις τὴν προσφάτως συγχροτηθεῖσαν ἑτοῖαν συνέλευσιν τοῦ Ἀμερικανικοῦ Γραφείου Ἐπιθεωρήσεως τῆς Ναυτιλίας, ὁ πρόσδορος αὐτοῦ κ. Luckenbach ἀναφερόμενος, εἰς τὴν δραστηρίαν ἀνασυγχρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἔτοισεν, ὅτι αἱ ναυπηγήσεις ἦσαν ἡγέηταις κατὰ τὸ παρελθόν ἔτοις, χροὶς εἰς τὴν πρόσδον τοῦ προγράμματος τῆς Ναυτικῆς Ἐπιθωτῆς καὶ τὴν ζήτησιν σκαψῶν εἶδισκον τύπου, ιδίᾳ δὲ δεξαιμενοπλοίων. Περιστέροις αὐτῆσσις — εἰτε — τῆς ναυπηγικῆς παραγωγῆς πρέπει ν' ἀναμένονται κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Οὕτως, ἐνῷ τὸ 1939 παρεδόθησαν 28 πλοῖα (2000 τ. γρόδος καὶ ἄνω ἔπιστον) συνολικής χωρητικότητος 239.958 τόννων γρόδος, συμπελαμβανομένων τριῶν δεξαιμενοπλοίων διὰ τὸ πολεμικὸν ναυτικόν, προσβλέπεται, ὅτι κατὰ τὸ τρέχον ἔτος θὰ παραδοθοῦν περὶ τὰ 52 ποντοπόδα σκάψη, 470.500 τόννων γρόδος, πέραν τῆς προσθήκης καὶ τοῦ συνήθους αὐθισμοῦ τῶν κατ' ἔτος ναυπηγουμένων μικρῶν πλοίων.

Κατὰ τὸν κ. Luckenbach ίκαναν ἐπετυγχάνοντο πρόσδοι εἰκόνας εἰς τὴν εὐρυτέρας χρονικοποιήσεως τοῦ συστήματος ἡλεκτροσυγκολλήσεως, πρόσκειται δὲ νὰ παραδοθοῦν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος δέκα, τοῦλάκιστον, μεγάλα σκάψη μὲ ἐξ ὀλοκλήρου ἡλεκτροσυγκολλήσεις ἐλάσσωτα. Ἡ ἀπόδοσή τοῦ συστήματος τούτου καὶ ὁ περιορισμὸς εἰς τὸ ἐλάχιστον τῶν δι' ἥλων συνδέσεων, ἀποτελεῖ κοινὸν χαρακτηριστικὸν διὰ τὸ κατασκευὴν Ἀμερικανικὰ πλοῖα, δεδομένου, ὅτι ἡ πλειονότητη τῶν ναυπηγείων τῆς χώρας προσεγγίζει εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἐφαρμογήν. Τὸ Ἰνστιτούτον παρέχει τὴν ὑποστήριξιν τοῦ διὰ τὴν συνέξιον τῶν ἔρευνῶν καὶ τὴν ἔξαστάλιστην περιπτέρων βελτιώσεων καὶ πρόσδον τῆς ἡλεκτροσυγκολλήσεως, ἐξ ἣς ἐπετεύχθη μέχρι τοῦδε αἰσθητὴ οἰκονομία, ἀναφερομένη εἰς τὴν κατὰ 20 ομοίων τοῦ διάφορον τῶν σκαψῶν.

Ἀναφερόμενος είτε ὁ κ. Luckenbach εἰς τὴν ἀποτοπούχην ναυτιλίαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, παρετήρησεν ὅτι ἡ κατάστασίς της ἀπὸ ἀπόγειος πλωτοῦ ὑλικοῦ οὐδόλως ἐβελτιώθη. Καμία νέα ναυπηγησης δὲν ἀνηγγέλθη, οὔτε καὶ ὑπάρχουν ἐνδείξεις μελετούμενον κατασκευῶν, εἰς τρόπον διῆσταις ἡ μέση ἡλικία τῶν πλοίων τῆς ἀποτοπούχης ἐργασίας, ἡτις ἡτού πέρισσος ἡ τῶν 20 ἔτον, ἡγέηται ἔτοις 21. 'Οπωσδήποτε, αἱ τιμαὶ τῶν παλαιῶν σκαψῶν ἡγέηταις καὶ ἀν αὐταὶ φάνασσον προσεχῶς, ὡς ἐλπίζεται, εἰς ἐλκυστικά ἐπίπεδα, ἐνδέχεται νὰ σημειωθοῦν πωλήσεις, μὲ τὸν σκοπὸν τῆς ἀντικαταστάσεως.

Αἱ πρόσδοι εἴτε ἄλλον εἰς τὰς ναυτικὰς μηχανὰς παρονοίασαν — κατὰ τὸν ὁμιλητόν — καὶ νέας βελτιώσεις εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς οἰκονομίας κανονίουν ὑπέστη. Εἰς τὰς Ἀμερικανικὰς κατασκευὰς — εἰτε — ἔχοντος ὑπὸ τοῖς πρόσδοις πέριης καὶ ὑγρητοτέρας ὑπερθερμάνσεις, παραλλήλως πρὸς τὰς συμπαραγωγούσας ὑγρητοτέρας συνολικὰς θερμοκρασίας. Ἡ τάσις αὐτῆς κατέληξεν εἰς πλοῖα λειτουργοῦντα μὲ πέσιν 625 λιβρῶν καὶ συνολικὰς θερμοκρασίας 910 βαθμῶν, ἀν καὶ ἐπετεύχθη τοῦτο ἐπί παραλλήλων μὲ τὸν ἡλεκτρικὸν κίνησην.

Εἰς πλείστα ἐπὶ τὸν ἥδη ναυπηγουμένων πλοίον, μὲ κινητήριον δύναμιν τὸν ἀτμόν, προβλέποντα πέσεις 450 λιβρῶν μὲ συνολικὰς θερμοκρασίας 800 βαθμῶν. Διεβιβάσθησαν ἐν τούτοις παραγγελίαις διὰ δύο σύντροφοι, ἄπινα νὰ ἔχουν πέσιν λεβήτων 1500 λιβρῶν καὶ συνολικὴν θερμοκρασίαν 960 βαθμῶν.

Ἐτέρα ἐφαρμογὴ ἀναφέρεται εἰς τὴν ὑπερθερμανσιν τοῦ ἀτμοῦ μεταξὺ τῶν διαφόρων σταδίων, κάθειν μεζονος οἰκονομίας, ἡ δὲ ἀρχὴ αὐτῆς προτείνεται διὰ τὰ νέα μεγάλα ἐπιβατηγά εἰλάνεργα, τῶν διοικῶν συντόμως ἐνδέχεται νὰ διαβιβασθῶν αἱ παραγγελίαι «Ολα αὐτὰ τὰ μέτρα — κατέληξεν ὁ κ. Luckenbach».

Διότι μειώνονται πέσεις 200 λιβρῶν καὶ συνολικὴν θερμοκρασίαν 960 βαθμῶν.

## Μεγ. Βρεταννία

Νέα κλίμαξ διὰ τοὺς πολεμικούς κινδύνους

Ύπὸ τῶν ἀσφαλιστικῶν κύκλων τοῦ Λονδίνου καταβάλλεται προσπάθεια «τιμολογήσεως», τρόπον τινά, τῆς ἀγορᾶς διὰ τοὺς πολεμικοὺς κινδύνους ἐπὶ σταφών, μεριποὶ δὲ ἀπὸ τοὺς κυριωτέρους ἀσφαλιστάς κατήργησαν ἡδη κλίμακα ἀσφαλίστρων, τῆς ὅποιας τὰ χαρακτηριστικά τρέπει σημεῖα ἔγκεινται εἰς προβλέψειν χαμηλότερας βάσεως ἀσφαλίστρων διὰ πλοῖα μετέχοντα τῶν νηοπομπῶν καὶ εἰς εὐνοῦχὴν διάσκοπιν διὰ τὰ ὄποια Ιταλικήν, Γιονγκοσλαβίκην, Ισπανικήν καὶ Ιαπωνικήν σημαίαν σκάψη. Η κλίμαξ ἀναφέρεται εἰς ταξίδια μὲ προορισμὸν ἡ ἐξόρησην τοὺς λιμένας τοῦ Ήνωμένου Βασιλείου καὶ ωριμένης περιοχῆς τοῦ Κόπινεντ, περιλαμβανομένης μεταξὺ τοῦ Βορρᾶ πόδος Νότου καὶ τῆς Ολλανδίκης μεθαρίου πρὸς Βορρᾶν, βασίζεται δὲ εἰς τὴν προνότηταν, διὰ τοὺς κίνδυνους ἔγκεινται κυρίως, ἀν μὴ καὶ ἐξ ὀλοκλήρου, εἰς τὰς Αγγλικὰς χωρικὰς ὅδας. Διὰ πολεμικούς κινδύνους ἐπὶ ταξίδιον μὲ ἀρετηρίαν ἡ προσφορισμὸν λιμένας τοῦ Γαλλικοῦ κόπλου (French Bay) παρέχονται ἐπιστροφαί.

Διὰ τὰ μὴ εὐνοῦχας τιμολογήμενα πλοῖα, προβλέπονται βασικὰ ἀσφαλίστρα 80 — τὰς ἔκατον λίφας, δι' ἀπλᾶ ταξίδια καὶ λ. στ. 6 οἱ διὰ ταξίδια μετ' ἐπιστροφῆς, ἐνῷ τὰ βασικὰ ἀσφαλίστρα διὰ τὰ Ιταλικά, Γιονγκοσλαβίκα, Ισπανικά πλοῖα εἰνε 60 — τὰς ἔκατον λίφας διὰ τὴν πρώτην περίπτωσιν καὶ λ. στ. 5 οἱ διὰ ταξίδια μετ' ἐπιστροφῆς. Τὰ βασικὰ ἐν τούτοις ἀσφαλίστρων τῶν 80 — τοῖς οἱ δι' ἀπλᾶ ταξίδια μειώνεται εἰς 60 —, ἀν τὸ σκάψος είνε εἰς γ γ ιη μένον νὰ ταξιδεύῃ ἐν νηοπομπῇ π. π. ὑπόκειται δὲ εἰς περιπτέρων 20 — τοῖς οἱ, ἀν ἡ ἀρετηρία ἡ διὰ προσφορισμὸς είνε λιμένη τοῦ Γαλλικοῦ κόπλου (French Bay). Καθίσταται συνεπῶς προφένεται, διὰ πλοῖα ταξιδεύοντα νὰ κατοπτῆ δύνανται νὰ ἐπιτύχουν κατώτατον ἀσφαλίστρου 40 — τοῖς οἱ.

Ἡ μόνη κατὰ ταξίδια διάσκοπης ἔγκειται εἰς τὸ διὰ σκάψη πάσης ἐθνικότητος (ἐξαιρέσει τῶν Ἀμερικανικῶν) ἔχοντα κατὰ τὰ ταξίδια τον ἀρετηρίαν πὲ προσφορισμὸν τοὺς Β. Α. τοῦ Malmö Σκανδινανικῶν λιμένας, τιμολογοῦντας βασικῶν μὲ 80 — τὰς ἔκατον λίφας δι' ἀπλῶν ταξίδιον καὶ λ. στ. 6 διὰ κυκλικῶν ταξίδιον, μὲ ἐπιστροφὴν 20 — αἱ ταξίδια μειώνεται εἰς γ γ ιη μένον νὰ ταξιδεύῃ ἐν νηοπομπῇ π. π. ὑπόκειται δὲ εἰς περιπτέρων 20 — τοῖς οἱ, ἀν ἡ ἀρετηρία ἡ διὰ προσφορισμὸς είνε λιμένη τοῦ Γαλλικοῦ κόπλου (French Bay). Καθίσταται συνεπῶς προφένεται νὰ καταπλεύσῃ εἰς βάσην ἐλέγχου.

Ἡ κίνησις διὰ τὴν καθιέρωσην τῆς ἀνεπισήμου ταύτης κλίμακος τιμολογήσεως τῶν πολεμικῶν κινδύνων εὐδίσκεται ἀκόμη εἰς τὸ προκαταρκτικὸν αὐτῆς σταδίου, πολλοὶ δὲ τῶν ἀσφαλίστρων καὶ μεστῶν ἡγεμόνων τῆς ἡπαρχίας τέλους τοῦ παρελθόντος μηρός. Ἡ νέα κλίμαξ ἡ γράφει ὁ ἀσφαλίστρος συνεργάτης τῆς «Journal of Commerce», τοῦ Αλεξανδρου — είνε ἀπόφοιτος τῆς προσφάτων πείρας, καθ' ἣν οἱ ἐπὶ σκαψῶν πολεμικοὶ κίνδυνοι τιμολογοῦνται εἰς ἀσυμφόρους βάσεως. Ωρισμένοι μάλιστα ἀσφαλισταὶ ισχυρίζονται, διὰ τοὺς ὑπέτησαν σημαντικά ηγεμόνας, ἀν καὶ οἱ προσωρινοὶ ἀριθμοὶ ἐπὶ τῶν διόπτρῶν βασίζονται τὴν γνώμην των ταύτην ὑπόκειταις βεβαίως εἰς ἀλλοίσιαν. Είνε ἀλλήλες διὰ τοὺς κίνδυνους οἱ ἀσφαλισταὶ διακοπῶν πλοηροφοροῦνται ηγεμόνας, πρέπει διοικητοὶ παραλλήλως νὰ ληφθῇ ὑπὲρ δύνην, διὰ τοὺς πολλοὺς παρατείνεται τὸν κίνησην εἰσερχομένων νὰ καταπλεύσῃ εἰς βάσην λειτουργοῦντα πλοῖα.

Δύναται νὰ λειχθῇ, διὰ τὰς ἀσφαλιστρά τῆς ἀνωτέρου κλίμακος τοντούς οἱ Αγγλικὴν ἐφημερίδης — είνε σημαντικῶς ὑψηλότερα ἔκεινων, βάσει τῶν διόπτρῶν διεζηγούνται ἐργασίας ἐπὶ πολλῶν ταξίδιον κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόντος μηρός, διὰ τοὺς κίνδυνους ἔγκεινται τὸν παρατείνεται τὸν κίνησην εἰσερχομένων γενικωτέρας συμφορίας εἰς

## GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone:

AVENUE 4941

Δάνεια

Ναυπηγήσεις

Άγοραπωλησία

«GENICOLAOU»  
Piraeus

Ασφάλεια

Ναυλώσεις

Άνθρακεύσεις

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.  
Μέγαρον Ήλεκτρ. Σταθμού (2ος όροφος 2-22)-ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλ. 42-633

τὴν ἀγορὰν, ἐν τούτοις ὑποστηρίζεται παρὰ κορυφαῖον ἀσφαλιστῶν. Η ἐπιτυχία τῆς ἔξαρταν πράγματι ἀπὸ τὴν ὑποστήριξην τῶν σημαντόντων ἀσφαλιστῶν, διότι ἄνευ τῆς συμμετοχῆς αὐτῶν δὲν δύνανται γὰρ κατεύθυνταν σήμερον αἱ ἀσφαλιζόμεναι κατὰ πολεμικῶν κινδύνων ἴψηλαί ἀξία.

Τὸ διατάξιμον ἀσφάλιστρον τῶν 80) — τοῖς οὐδὲ δι' ἀπλᾶ ταξίδια πάσης σημαίας, πλὴν τῆς Ἰταλικῆς, Γεωγραφικῶν, Ιαπωνικῆς καὶ Ισπανικῆς εἰναι 20) — τοῖς οὐδὲ, τοιλάζουστον, ὑψηλότερον τῶν πρότερον ἐν ισχύν ἀσφαλίστρων, τὸ δὲ διὰ κυκλικὰ ταξίδια ἐξ λιόν 6 τοῖς οὐδὲ, συγχρίνεται πρὸς λ. στ. 3 ἔως 5 τοῖς οὐδὲ, πῶν ἐξητοῦντο προηγούμενως. Διὰ τὰς ἔννοιον μέντας τέσσαρας σημαῖας τὸ διατάξιμον ἀσφάλιστρον τῶν 60) — τοῖς οὐδὲ δι' ἀπλοῦν ταξίδιον ἀντιστοιχεῖ εἰς τὸ προηγούμενην βάσιν 40) — ἔως 50) — τοῖς οὐδὲ, τὸ δὲ διατάξιμον τῶν λ. στ. 5 διὰ κυκλικὰ ταξίδια πρὸς 70) — ἔως 80) — οὐδὲ, ἄπινα ισχυντο πρότερον. Όμοιως, τὰ ἀσφάλιστρα διὰ ταξίδια πρὸς την Σκανδινανίαν B. A. τοῦ Μάλιο, εἰναι κατὰ 20) — οὐδὲ περιποτον ὑψηλότερα διὰ τὰ ἀπλὰ ταξίδια καὶ 20) — ἔως 30) — τοῖς οὐδὲ ὑψηλότερα, διὰ τὰ κυκλικὰ τοιαῦτα, ἔναντι τῶν ἐπὶ παρασκήνων κινδύνων ἀσφαλίστρων τοῦ παρελθόντος.

Δέγεται, ότι δέν πάροχε είς τὴν ἄγοραν πολὺ ἐργασία μὲ τὸ ειδικὸν ἀσφάλιστρον τῶν 60) — τοῖς οὐδὲν παῖδεια πρός τὴν Ἀγγλίαν ἡ Γαλλίαν καὶ τάναπαλιν, ἀγγυημένα ἐν νηποποιῆ, διότι οἱ πλοιοκτῆται δὲν γνωρίζουν ἐξ τῶν προτερών, ἀν τὰ σωάτη των τὰ ταξιδεύουσαν ἢ ὅχι ἐν νηποποιῆ. Υπελθήνη σχετικῶς ἡ πορτασίας, ὅπως οἱ ἀσφαλισταὶ καλύπτονται μὲν τὰς ἐργασίας μὲ τὸ πλήρες βασικὸν ἀσφάλιστρον, ἔπιστρέψονται διαμορφωταί τοις προσασθῆ ἐπιστήμονος ἔγγραφος ἀπόδειξις, διό τὸ πλοῖον ἐπαξιδεύεσσεν ἐν νηποποιῇ. Μέχρι τῆς στιγμῆς ἐν τούτοις οὐδεμίᾳ ἐπλείσθη ἐργασία ἐπὶ τοιαντής βάσεως.

Ἡ νέα κλίμαξ, ἐνῷ ἑρμηνεύεται ἐπὶ πλοίων πάσης ἑθνικότητος — ἔξαιρεσι φυσικά τὸν ἀνηκόντοντον εἰς ἔχθρικάς ποδὲς τὰς συμμάχους σημαῖας — ἐν τούτοις τὸ σπονδαῖτερον τιμῆμα τῆς εὐ' αὐτῆς ἐπηρεα-  
ζουμένης ἐργασίας θὰ ἀφορᾶ τὰ ἔντα συάρτη κροίων, καθόσον ἡ πλειο-  
νότητά τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων ἡ ἔχει ἀσφαλισθή εἰς ἐπ' ἀμυνωβότητη δο-  
γανόσεις καὶ προστατεύεται δυνάμει τοῦ περὶ ἀντασφαλίσεον κυβερ-  
νητικού «εργεδίου» οὗτος εἰς ωρισμένας περιπτώσεις — τελεῖ ἐπὸ τὴν α-  
ιμεσον εὐθύνην τῆς κυβερνήσεως ὅπου ἀπορᾶ τοὺς τολμανῶν κυβερνή-

παρούσας ενσωματώνει την κυριαρχίαν συνδέοντας αφορά τους πολεμικούς πυρδυνούς.  
Οποιοδήποτε — προσθέτει η Αγγλική έφημερις — ή νέα κλίμαξ δύναται νά θεωρηθῇ ως έπιτυχης. Είτε έκ τῶν ὑποτιθηζόντων αὐτήν άσφαλιστῶν, παρετήθησεν, διτί είναι αντόχημα ἀπλῆ, ἐνῷ καλύπτει μίαν περίπλοκον ἔργασιαν, διτί λειτουργεῖ διμάλως καὶ διτί ἀντιπροσωπεύει τὴν κοινὴν γνώμην τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀγορᾶς, ἔξαιρεσι ἐνιών ἀσφαλιστῶν, οἱ οποίοι προτίθενται νά δεχθοῦν ἔργασις με τινὰ ἐλαφρῶς κατωτέραν βάσιν.

‘Η πλήρης διατύπωσις της νέας κλίμακος, διὰ τὴν ἐπὶ σκαφῶν κάθισμαν τῶν πολεμικῶν κινδύνων ἔχει ὡς ἔξης:

Απλούν ταξιδίου Κυκλαδίου  
Αφετηρία ή προορισμός τὸ Ὑψωμ. Βασιλείου  
ή τὸ Κόντινεντ (ἐξαρχέσει τῆς Ὀλλανδίας)  
80 μ.). (\*) Τέλος

80 ο)ο (•) Ἐπιστροφή ..... 120)— ο)ο  
εἰς φήμην 30 σελ. ἄν λιμένα ἐπιστρέψει. 20)— ο)ο  
νας Γαλλικοῦ Κόλπου. ἄν τέρμα λιμένες Γαλλικοῦ Κόλπου και 30)—  
Μαρσαλία.

ο) ο Μεσόγειον  
100) — ο) μὲ ἐπι-  
100) — ο) ο' Επιστροφὴ 100) — ο) μὲ ἐπι-  
100) — ο) εἶναν λιμένας στροφὴν 10 σελ. εἶναν  
100) — ο) εἶναν λιμένας στροφὴν 10 σελ. εἶναν

εαν Μεσογείου  
Αφετηρία ἡ προορισμὸς οἱ Σκανδιναῦται λιμένες. B. A. Μάλινο

νες Β. Α. μάρο.	
80) — ο) ο	120) — ο) ο
πιστο. 20) — ο) ο διὰ αξίδια ἔξορμήσεως μέ- τω Βαρείου ὅδου ἄνευ φορεγγίσεως εἰς τὸ βά- σιν ἐλέγχον	ἐπιστο. 20) — ο) ο ἀν ό κίνδυνος τεφματίζε- ται εἰς λιμ. Γαλλικοῦ Κόλπου καὶ 30) — ο) ο ἀν Μεσόγεων

(\*) Μὲ προσωμόν ἡ ἀφετηρίαν τὸ Ὑνισένον Βασιλεῖον ἡ λιμένας τοῦ Γαλλικοῦ Κόλπου, ἥγγινημένον νῦν ταξιδεύῃ ἐν νηοπομῷ, 60) — ο)ο, ἐπιστροφῇ 20) — ο)ο λιμένας Γαλλικοῦ Κόλπου.

‘Η ἔκθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου

Η έτηνοιά έζησεις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, ἀποτελοῦσα τὴν πλέον ἔγκυφον ἀνασκόπησιν τῆς δράσεως τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, ἐφελκώντα πάντοτε γενικότερον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐπαγγελτῶν ὅλου τοῦ Κόσμου. Ἡ ἐφετεινὴ ἔζησεις, ἑποβληθεῖσα εἰς τὴν γενική συγένειαν τῆς 29ης Φεβρουαρίου, ἔνεκεν κατὰ τούτο περισσότερον σημασίαν, διότι ἀντικατοπτρίζει τὰς ἐπὶ τοῦ πολέμου δημιουργηθεῖσας νέας συνθήκας καὶ ἀσχολεῖται ἐπὶ τῶν διστηρειῶν, ποὺ ἀντιτεταρτίζει ὁ Βρετανικὸς ἐφοπλισμός. Ἐξετάζεται ἐμπεριστατωμένως εἰς αὐτὴν τὸ πόδιβλημα τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν βυθιζόμενών πλοίων, ἵνα δηλαδὴ ἡγήτημα ποὺ ἀπασχολεῖ σοβαρῶς τοὺς Ἀγγλίους ἐφοπλιστας, ὡς ἐκ τῆς ἀργήσεως εἰσέστη τῆς κυβερνήσεως νῦ περιλᾶ�ῃ εἰς τὰς «ἀπο-μόσεις τῶν ἐπιτάξτων σκαφῶν» ἐπαρχῇ τινα διὰ τὰς ἀντικαταστάσεις πρόβλεψην, πέραν τῆς ὑφισταμένης διὰ τὰς ἐπι πολεμικῶν ἀτυχημάτων ἀπώλειας πλοίων. Τοικετα, ὅτι οἱ «Ἀγγλοι» ἐφοπλισταὶ θὰ προστίμουν νῦ ἥσαν εἰς τὴν ἐγγύαστον ὀπονομαζόν τέθονταν νῦ κατάψυχον μόνον τοι τὴν ἄξιαν τῶν ἀντικαταστάσεων, ἀντὶ νῦ ἀναμένουν πρὸς τὸν οπολον ἀπὸ τῶν μεταπολεμικῶν τὴν κρατικὴν ἀριστήν. Πιστεύεται, ὅτι τὸ προτατθέν κυβερνητικὸν σχέδιον, ἀναφοριζόντων μὲ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πολεμικῶν κυνδύνων, δὲν λύει τὸ ἐν προσειμένῳ πόδιβλημα, ὅπερ συνίσταται εἰς τὴν διατήτων τῆς αμυναστικῆς ἴκανότητας τῆς Βρετανικῆς πολεμικῆς

πατηθούν της συνάγωνιστικής ικανότητος της Βρεταννικής ναυτιλίας. Τό παρελθόν ἐτος — τονίζει ή ἔχεις — δὲ παραπέντη ἀλημονήτων εἰς τὰ χρονικά τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου, διότι κατ' αὐτὸν ή ναυτική βιομηχανία ἐτιμήθη μὲ τὴν Βασιλικήν ἐπίσκεψην εἰς τὰ νέα γραφεῖα τῶν καὶ διότι τὸ Επιμελητήριον ἐκλήθη νὰ διαδραματίσῃ ἐνεργοὺν καὶ προϊστούσιν σοβαρότητος φόλον εἰς τὴν ὑπερτάτην ἔθνικήν προσπάθειαν τὴν ἐπιβλῆθείσαν εἰς τὴν χώραν ἐκ τῆς πολεμικής περιπτετείας. Ολαὶ αἱ ἄλλαι προϋποθέσεις ἐποιηθησαν εἰς τὸ καθήκον μᾶς κατὰ τὸ ἀνότατον δυνατὸν δριον σημειοληῆς εἰς τὴν ἐπιτυχῆ δργάνωσιν τῶν ὑπερτονίων μεταφροῶν, συμφένως ποδὸς τὰς ἐκ τοῦ πολέμου ἀπορρεούσας ἐπιτακτικῶν ἀνάγρας. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν πλήρης ἔξεδηλωθή εὑνδὲ ἐξ ἀρχῆς συνεργασία μεταξὺ τοῦ Βρεταννικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τῶν πετεύθυντον κυβερνητικῶν παροχόντων.

Η προπολεμική χαλάρωσης τῶν ναύλων

Αναφορικός με τὴν οἰσονοματικὴν θέσιν τῆς ναυτιλίας τονίζεται εἰς ἐκθεσιν, όπις ή ύποχρόνησ τῶν ναῦλων τῶν «τράμπτ», ή ἀρχαιμένη τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1937, παρετάθη καθ' ὅλον τὸ 1938 καὶ κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1939. Ἐν συγκρίσει μὲ τὸν μέσον ὕρον τῶν αυτοτιμαζόμενῶν τοῦ ἔτους 1929, ἐπὶ τούς ὅποιους ἑβασίσθησαν αἱ πρὸς ἐκθέτην «Ἀγγλικὸν» ναυτιλίων κυβερνητικαὶ ἐπιχορηγήσεις τῶν ἔτους 1935-1936, οἱ ναῦλοι τῶν «τράμπτ» ἐνεφάνισαν τὴν ἀκόλουθον, ἀπὸ τοῦ 1935 καὶ ἐπειδὴν πορείαν:

1929	.....	100.—
1935	.....	74,9
1936	.....	84,3
1937	.....	131,5
1938	.....	95,—
1938 (όπτω α' μήνες)	.....	95,7
1939 (όπτω α' μήνες)	.....	91,3

Οι τομείς έργασίας των «πράττες» ήσανάνθησαν τόν αντίτυπον ἐκ οὐ περιορισμού τοῦ παγκοσμίου ἐμπαρίου, παφαὶ τὸ γεγονός ὅτι, εἰς ἐπαργήν τοῦ Ἀγγλικοῦ προγράμματος ἑννικῆς ἀμύνης, μετεφέρθησαν ἵστος Ἀγγλίαν πόδες δημιουργίαν ἀποθεμάτων ικανῶν ποστήσεων στηγῶν Διαφάρδον Ἄλιων πρώτων ὄντων. Κατὰ τοὺς ὅκτω πρότοις μῆνας τοῦ 1939 ἐξεισθησαν 498 ναυάλοις τῆς Ἀγγλικῶν καὶ ξένων πλοίων διὰ φράσεις τοῦ Πλεύτη, ἔναντι 161 τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1938 καὶ 746 οὐ' ἀ 8μήνου τοῦ 1937. «Οσον ἀφορᾷ τὴν συνεργασίαν ἐπὶ τῶν ναύσων, προσέλαβεν ἀντη, ἀναγκαστικῶς, τὸν χαρακτήρα διεθνὲς ἑποθέσεων, διότι δὲ επατώτα δόμα ναύλων τοῦ χαρακτηρίου συχεδίων συνεργασίας, διατηρηθέντα μέχρι τέλους Ἀγρούστων, ἀνεστάλησαν μοιραῖώς πο τοῦ Σεπτεμβρίου, λόγῳ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου. Παφαὶ τὸ γεγονός τούτο, ὁ ὁργανισμός τῆς συνεργασίας παρέμεινεν, προκειμένου νὰ επιτονγήσῃ ἐκ νέου, διαν πλοατασθανούν ὥμαλαι περίδοι εἰρηνικῆς γαστας.

Ο πρώτος αντίτιτος του πολέμου έπι της ναυτιλίας ήτο ή απότομος και φαγδαία αύξησης δύλων τῶν γενικῶν ἐξόδων κινήσεως τῶν πλοίων. Μία ἐν προκειμένῳ ἔφεννα ἀπέδικε τοὺς κατωτέρω ἀριθμούς διὰ τὴν Ἀγγίνα πόρταν χωνευτήτας πάνω τῶν 1900 πόρων Δ. π.

Απρίλιος 1939, γενικά ξέσδα λ. στ. 35 ήμερησίως

# **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.**

Τανούριος 1940, γενικά έξοδα λ. στ. 51.10.0 ήμερησίως

Διὰ τὰ δημόσια πλατφόρματα της Ελλάς μεγαλύτερων, διὰ δὲ τὰ ποντοπλοϊκά τῶν μεριμνών γενικῶν έξοδων τῶν, ἔναντι τῆς προπολεμικής περιόδου. Δι' ἀμφοτέρων τὰς περιπτώσεις δὲν ἐλήφθησαν ὑπό σημαντικούς καὶ τὰ κατόπιν πληρώματα τῶν ποντοπλοϊκών «τράμπες», ητοι μάτια περιπτώσεων κατά 25 ο) αὐτής τοῦ κόστους ἀσφαλίσεως, ητοι μάτια προκόπης ενθὲ ως λήξουν τὰ ἥδη ἐν ισχύι ἀσφαλιστικά συμβόλαια καὶ ἔτερα αὐτής τῶν μισθῶν καὶ πλεικῶν ἐπιδομάτων διὰ τὸν ἀξιωματικούς καὶ τὰ κατόπιν πληρώματα τῶν ποντοπλοϊκών «τράμπες», ητοι μάτια περιπτώσεως ἀπό 1ης Μαρτίου καὶ ἀντιστοιχεῖ πρὸς ήμερησίων αὐτής τῶν γενικῶν έξοδων κατὰ λ. στ. 2.10.0 ἡ αἰσθητή αἱρέτης πολέμου, πολέμου τῶν έπαναστατικῶν προγραμμάτων, ἔπειτα ἀπό τῆς ἐνάρξεως πρὸς τὸν πολέμον τῶν έξοδων προγραμμάτων, πολέμου πολεμικῶν 100.000 λιρῶν τὸ 1938 καὶ 120.000 λιρῶν διλόγων πρὸς τὸν πολέμον, στοιχεῖς ἥδη 160.000 λιρῶν.

### Η μείωσις τῶν ἀποδόσεων τῶν πλοίων

Αἱ στατιστικαὶ τῆς ἑπταετίας 1932–38 — ἀναφέρει ἐν συνεχείᾳ τὴν ἔκθεσιν — ἀπόδεινόνν, ὅτι τὰ ἐξ ταξιδίου κέρδη τῶν ἑταῖρων ταξιδίων γραμμῶν ἀντεποιούμενον κατά τὴν ἐποχὴν ἐπέντεν 6 (3)4 ο) μόνον ἐπὶ τὸν ὄλον ἀπαρχολογικούς κεφαλίους τῶν (συμπεριλαμβανούμενον καὶ τὸν ἀποθεματικὸν), ητοι 1 (3)4 ο) μετά τὴν πρόβλεψην διὰ 5 ἐκαπονιών τόννων γκρός καὶ πλέον, καταβεβλημένα κεφαλαῖα 59.5 ἐκαπονιώντων λιρῶν καὶ ἀποθεματικά τοιαῦτα 27.4 ἔκατ. λιρῶν (κατὰ τὸ 1939), παρονοίασαν μείωσιν ἀποδόσεως (κερδῶν ἐκ ταξιδίου πλ.) ἀπό 11.8 ἐκαπονιών τὸ 1938 εἰς 9.3 ἔκατ. λιρῶν τὸ 1939, μὲν τὸν ἔλάτιστον 2.5 ἔκατ. λιρῶν, ἔναντι αὐτήσεως 3.8 ἔκατ. λιρῶν μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1937 καὶ 1938.

Οἱ δημοσιεύθεντες τὸ 1939 ισολογισμοὶ ἀναφέρονται κατὰ τὸ πλευτόν, ὡς εἰνεὶ εὐνόητον, εἰς τὰς συνθήκας ἐργασίας τὸ 1938. Ὑπὸ τῶν πραναφερθεισῶν ἑταῖρων ἐγένετο κατὰ τὸ 1939 πρόβλεψης 5.7 ἔκατ. λιρῶν διὰ ἀποθέσεως, ἔναντι 7.3 διὰ τὸ 1938 καὶ 5 ἔκατ. λιρῶν διὰ τὸ 1937. Αἱ προβλέψεις αὗται μόλις ἐπαρκοῦν διὰ τὴν καλύψην τῶν τρεχοντῶν ἀποθέσεων, εἰς τόπον ὃστε τὰ ποσά τῶν καθιστερούμενών της καταβολῶν δι' ἀποθέσεως τῶν προηγούμενων χρήσεων οὐδόλως ἐμειώθησαν.

Τὰ κατὰ μέσον ὅρων ἐξ ἄλλων διανεμηθέντα τὸ 1939 μερίσματα ὑπὸ τῶν ἑταῖρων «τράμπες», τῶν ὅποιων ἐδημοσιεύθησαν οἱ ισολογισμοί, ἵσαν 5.5 ο). Ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τοῦ τελευταίου πολέμου, ὁ μέσος δρος μερίσματος τῶν ἑταῖρων «τράμπες» ἐνυπαίνετο γάρ τοῦ 5 ο) (συμπεριληφθέντων εἰς τὸν ἐπόλογοισμὸν καὶ τὸν ἐξαετικὸν ἑταῖρον 1920–21 καὶ 1937–38), καθ' ὅλην ὥμοις τὴν 1927 ταύτην περίοδον (1920–1938) τὸ ἥμισυ μολις τῆς ἀπαντούμενης κανονικῆς ἀποθέσεως ἀπεδόθη ἐπὶ τῶν κερδῶν. Ως εἰνεὶ γνωστόν, κατὰ τὴν ἐξαετίαν 1930–35, ἡ κατηγορία τῶν «τράμπες» ἐπειδιόνθη μὲν καθιστερούμενας ἀποθέσεως συνολικοῦ ποσοῦ 10.5 ἐκαπονιώντων λιρῶν, πέραν τῶν μεγάλων χρεῶν τῆς εἰς διαφόρους Τραπέζας καὶ ναυπηγίους Οἴκους.

Καὶ ἄλλον — τοινές ἡ ἔκθεσις — ἡ Ληφθῇ ὑπὲρ δημοσιεύθεντα τὸ 1936 — 57 καὶ πάλιν ἡ βιομηχανία τῶν «τράμπες» παραμένει μὲ τὸ βάρος καθιστερούμενών ἀποθέσεων 7.5 ἐκαπονιώντων λιρῶν. Ἡ ἔρηξης τοῦ παρόντος πολέμου εἰνεὶ τὴν Βρετανικὴν ἐγένετο ναυτιλίαν ἀνενέπονταν ἀποθεμάτων πρὸς ἀντικαταστάσιν καὶ διατήσουν τούτους τὸν πλωτὸν ἄπλου της, ἡ δ' ἀναγνώσις ἀπορίων τοῦ γεγονότος ὅταν κατηρίσθη παρ' αὐτῆς τὸ νομοσχέδιον ἐπιχορηγήσεων τῆς ναυτιλίας.

### Η ἀπασχόλησις τῆς ναυτιλίας

Κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας τοῦ 1939 — συνεχεῖς ἡ ἔκθεσις — ὑγιοντος ἐνδείξεις, ὅτι ὁ δῆκος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου (οὐνίος, ὡς γνωστό τὸ 80 ο) καὶ πλέον μεταφέρονται διὰ θαλάσσης) ἦτο κατὰ τι μεγαλύτερως, ἔναντι τοῦ 1938, ὅποτε ὥμοις παρέμεινεν 7 ο) μισθός, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1937 καὶ 10 ο) περίοδον μισθότερος ἔναντι τοῦ 1929. Ἀντιθέτως, ἡ παγκόμιος χωρητικότης ἀποκονιστῶν καὶ δημοσιεύθητων σκαφῶν παντὸς μεγέθους ηρέθη σταθερός ἀπό 63.7 ἐκαπονιών τόννων γκρός τὸ 1935, εἰς 66.9 τὸ 1938, εἰς 68.5 ἐκαπονιών τόννων γκρός τὸ 1939, ἔναντι μόνον 45.4 ἐκαπονιών τόννων γκρός τὸ 1914. Τὸ ἐμπόριον καὶ ἡ χωρητικότης εὑρέθησαν ἐν ισοζηγίᾳ κατὰ τὸ 1937, ἡ ἀπαρχολογικά δύος περιοδών τοῦ ἐμπορίου καὶ ἐπανήσης τοῦ τοννᾶς διετάραξαν τὴν μετασύνοδον δύο τούτων παραγόντων συμπεριττήν ἀνάλογίαν καὶ ἀν δὲν ἐμειώθη ὁ πόλεμος, ἡ ναυτιλία θὰ ἐδει-

νολάθει καὶ σύμερον ἀπὸ τὸν δεύτερον ἀνταγωνισμὸν τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος.

Παρὰ τὴν χαλάρωσιν τοῦ ἐπεροπτίου ἐμπορίου — τοινές ἡ ἔκθεσις — καὶ ἐν ὅφει τοῦ συναγωνισμοῦ, ποὺ προόριζετο ἀπὸ τὰ ἐπιχορηγούμενα σένα πλοιά, ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία παρέμεινεν ἡ κυριωτέρα βιομηχανία τῶν ἐξαγωγῶν ἐργασιῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ συνέβαλε κατὰ σημαντικότερον ποσοστὸν εἰς τας ἀρράτους ἐξαγωγῆς τῆς χώρας. Ἡ ἔντική ἀσφάλεια καὶ εὐημερία ἀπάντων δένε, ὅπος ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία ὑποστηριζθῆται καὶ ἀναπτυχθῆ. Πράγματι, ἡ ἀξία τῶν ναυτιλιῶν ὑπερεσιῶν, δούν ἀρράτη τὴν παθητικότητα τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζεύγου τῆς Ἀγγλίας, καταφένεται ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα:

Έτη	Παθητικό πόλοιον	Ναυτιλιακή	Πεσοστὸν ο)
	πόλοιοι	έπηρεσια	τοῦ παθητικοῦ
	εἰς ἔκατ. λ.	εἰς ἔκατ. λ.	πόλοιοίον
1913	134	94	70.—
1929	382	130	34.—
1931	407	80	20.—
1936	346	85	24.5
1937	432	115	30.—
1938	387	90	23.—
1939	401	100 (ἐπολογ.)	25.—

### Τὸ περὶ ἀρωγῆς νομοσχέδιον

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν κατάστασιν, ποὺ πρόσεινεν ἐκ τῆς μεσολαβήσεως τοῦ πολέμου, διὰ τὴν ψήφισμαν τοῦ περὶ κυβερνητικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὴν ναυτιλίαν νομοσχέδιον, ἡ ἔκθεσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀναφέρει τὰ ἀσόλουθα: Ὁλόκληρος ἡ προβλεπομένη ἀρωγή, ἐξαρθρεῖ τῶν ναυτιλιῶν δανείων, ἀνεστάλη συνεπείᾳ τοῦ πολέμου, ἐνδέχεται δὲ μόνον νὰ ἐφαρμοσθῶ μελλοντικῶς καὶ κατόπιν νεωτέρας κυβερνητικῆς ἀποθέσεως μὲ ναυπηγικὴ ἐπιχορηγήσεις. Μετὰ τὴν τοιαύτην ἀναστολὴν δύοις εἰσαγόμενοις τοῦ πολέμου περὶ κυβερνητικῆς ἀρωγῆς εἰσαγόμενοις, διότι τὴν κατέστησεν τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεων, ἀντὶ νὰ καταβοῦνται, τοινάντιον ἐπιτένεται λόγῳ τῶν ἐχθροπολεμῶν καὶ θὰ κατατηῇ πολὺ πλέον ὁρίζεται τὸ περιστατικόν της τοιαύτης περιόδου. Οἱ εὐνοίοι καὶ δρόιοι ναυτιλίας, τοὺς ὁποίους ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνησίας εἰσέρθη ἐποχεμένη νὰ προσφέρῃ εἰς τὰ σένα πλοιά, παρέχει ὑδη τὴν δυνατότητα εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἀρωγῆς, μέντον τῆς κρατικῆς ἀρωγῆς, ἀφίεται σημερινὸν ἔνδιον μίαν ἐθνικήν ὑπεροχήν, καὶ τούτην τὴν κρατικήν ἀρωγήν, ἀφίεται σημερινὸν ἔνδιον μίαν ἐθνικήν χωρίς καμίαν ἐνδειξίν μελλοντικῆς, ἔστω, τηρήσεως τῶν κυβερνητικῶν περιόδων.

὾ξες πόλεις τὸ ὑπόλοιπον κυβερνητικὸν πρόγραμμα, ἡ ἀνάγκη ἀρωτῆς διὰ τὴν ἐξαιτάλλενσιν τῶν Ἀγγλικῶν πλοιῶν ἀπλῶς ἀναβάλλεται. Οἱ πόλεις ποὺ ἔθετον προσωρινῶς τὴν κυβερνησίαν εἰς τὴν διεύθυνσιν διότι πολλοὶ πολὺ πλέον παραπομπαί της Βρετανικῆς χωρητικότητος, ἀλλ' ὁ συναγωνισμὸς τῶν ἔνδον, διότι κατέστησεν ἀναγκαῖαν τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεων, ἀντὶ νὰ καταβοῦνται, τοινάντιον ἐπιτένεται λόγῳ τῶν ἐχθροπολεμῶν καὶ θὰ κατατηῇ πολὺ πλέον ὁρίζεται τὸ περιστατικόν της τοιαύτης περιόδου. Οἱ εὐνοίοι καὶ δρόιοι ναυτιλίας καὶ δρόιοι εἰσήγησις, καθισταὶ τὰς ἐργασίας αὐτὰς εἰναὶ τῆς ζενίς ναυτιλίας καὶ ἐπιβάλλει συνεπῶς εἰς τὸν Ἀγγλικὸν πλοιοκτήτην τὸ περιστατικόν της προσφέρειν εἰς τὰ σένα πλοιά, παρέχει ὑδη τὴν δυνατότητα εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἀρωγῆς ἐντατικῆς προστασίας νὰ δημιουργήσουν σημαντικὰ ἀποθέματα συναγωνιστικῆς δινάμεως, διὰ τὴν κρατικήν ἀρωγήν, ἀφίεται σημερινὸν πόλοιον τῶν καταστημάτων τὸν ἔνδιον τοῦ Κόσμου εἰς τὴν διαπλάνην περιόδου τῶν κανονικῶν ἐν εἰρηνῇ ἐργασῶν.

Ἐπιπροσθέτως, ἡ ἀπομάκρυνσις τῶν Ἀγγλικῶν πλοιῶν, λόγῳ τῆς ἀποκολλήσεως τῶν εἰς πλοιεμάς μεταφοράς, ἀπὸ τοὺς ἐμπορικοὺς τούς πολεμικούς τούς, ἐν ἔκθεσιν ἐνεργητέονταν ἐν καρῷ εἰσήγησις, καθισταὶ τὰς ἐργασίας αὐτὰς εἰναὶ τῆς ζενίς ναυτιλίας καὶ ἐπιβάλλει συνεπῶς εἰς τὸν Ἀγγλικὸν πλοιοκτήτην τὸ περιστατικόν της προσφέρειν εἰς τὰ σένα πλοιά, παρέχει ὑδη τὴν δυνατότητα εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἀρωγῆς ἐντατικῆς προστασίας νὰ δημιουργήσουν σημαντικὰ ἀποθέματα συναγωνιστικῆς δινάμεως, διὰ τὴν κρατικήν ἀρωγήν, ἀφίεται σημερινὸν πόλοιον τῶν καταστημάτων τὸν ἔνδιον τοῦ Κόσμου εἰς τὴν διαπλάνην περιόδου τῶν κανονικῶν τοῦ περιστατικοῦ.

### Τὸ πρόβλημα τῶν ἀντικαταστάσεων

Περαιτέρω ἡ ἔκθεσις ποιεῖται μεταξύ τοῦ «σχεδίου», ἀσφαλίσεως τῶν πολεμικῶν κινδύνων, ποὺ συνεφωνήθη μὲ τοὺς ἀρμοδιούς Ὀργανισμούς καὶ ἐφημώσθη ἀπὸ τοὺς πρότοις μηνοὺς τοῦ πολέμου, προσθέτει τὰ ἀσόλουθα: Προστένεται ἐσχάτως ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνησίας ἔνα ἀκόμη ἀσφαλιστικὸν «σχεδίον», προσφέρονταν νὰ εὐημερήσῃ τὰ πλοιά της μὲ βάσην τοῦ πολεμικού τοῦ πολέμου τοῦ πλοιοκτήτην ἀρωγῆς τὸν ἔνδιον τοῦ Κόσμου.

## E. ARVANITOPULO (ESTABLISHED IN 1894)

STEAMSHIP AGENTS

BROKER FOR CHARTERING

Telegr.«Arvanitopoulos»

FORWARDING AGENT

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

PORT-SAID, Fouat Ist St.No.1.  
P.O.B. 394. Tel.No. 740 & 8137  
Agent for: «The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.»  
«The Hellenic Coast Lines Co. Ltd.»

τικαστάσεων. Τὸ σχέδιον αὐτὸ τελεῖ ὑπὸ συμφώνη μελέτην, περιορίζεται δῆμος εἰς τὴν ἀντικαταστάσιν μόνον τῶν ἐκ πολεμικῶν ἀποχημάτων νιθιζομένων σκαφῶν καὶ δὲν ἀναφέρει τίποτε περὶ τοῦ σπουδαστέρου προβλήματος, οἷον εἴναι ἡ ἀντικαταστάσις τῶν ἐκ συνήθων γαντζῶν κανδόνιων πλοίων καὶ ὅσων παρακάπτουν ἥδη τὸ δριόν τῆς ἡλικίας των. Πολλὰ παλαιὰ σκάφη ελδον παρατεινούμενας ἔξ αφορμῆς τοῦ πολέμου τὰς ἐπηρεσίας των, μὲ βαρυτάτας δῆμος δαπάνας, αἵτινες ὁπ' ἀπεφεύγοντο, ἀν τὰ πλοῖα αὐτὰ εἶχον ἀντικατασταθῆ ἐν καιρῷ κατὰ τὰς ὁμαλὰς εἰρηνικὰς περιοδίους.

Τὸ «σχέδιον» τοιούτοφθον δὲν λένε τὸ πραγματικὸν πρόβλημα, ὅπερ ἔγκειται εἰς τὴν διατήρησιν τῆς συναγωνιστικῆς ἵκανότητος τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας. Πρὸς τὸν συστὸν αὐτὸν ὀφεῖται ἡ ναυτικὴ διοργανωνάντας ἀπόλεψη αὐτὸν ἐνός μὲν εἰς βελτίωσιν τῶν τιμῶν καὶ ὅρων ναυλώσεως τῶν ἐπιτάκτων πλοίων ἡ εἰς ἔτερους τινὰ εἰδικὴν προσέλευψιν διαιρούντος τοῦ πολέμου, ὅπερ ἔτερους δὲ εἰς τὴν κυβερνητικὴν ἀρρογήν, ἥτις δὲ δεῖχται νὰ παρασχεθῇ μεταπλευρῶς καὶ τῆς ὅποιας μάτιμη πλευρᾶς δὲν εἶναι ἡ πόλης οἵτινης τῶν κυβερνητικῶν πλοίων εἰς Ἀγγλους ἐποπλιστάς μὲ τιμῶν ἡλικιώνες.

Ως πρὸς τὰς ἐπιτάξεις τῶν πλοίων ὑποστηρίζεται ἡ ἀποφίς, καὶ δῆμος ἡ ἐπιτυχία τῆς τακτικῆς ταύτης δέοντας κατὰ μέγα μέρος νὰ ἔχαστη ἀπὸ τὴν παρασχεθησούμενήν αὐτὸν ἐνός ἐλευθερίαν εἰς τὸν ἐφοπλιστάς, ὅπος ἀφεθοῦν νὰ συνεπιφέρουν — ἐν τῷ πλαστοὶ τῆς εἰδίκότητος ἐκάστου — τὴν προσωπικήν των πεζῶν διὰ τὴν προστοπίαν καὶ ἀπὸ ἔτερους ἀπὸ τὴν ταχύτητα τῶν κυβερνητικῶν ἀποφάσεων ἐπὶ ἐμπορικῶν ἱκανημάτων παραπεμπέων εἰς τὰς ἀρχὰς. «Οοσον ἀφορᾶ τὴν ἀποχημάτων τῶν ἐπιτάκτων πλοίων, ἀποκαλύπτεται ἐν τῇ ἐπέφεσι, δῆμος εἰχον ἀρχίσει διαπραγματεύσεις μετά τοῦ Board of Trade ἀπὸ τοῦ Μαΐου τοῦ 1938 καὶ δῆμος ἦλε προταθῆ μία προσωπικὴ βάσις διὰ τὸ ποντοπόδια σκάφη καὶ ἐπιστήθη διιδαίρεα προσοχῆ εἰς τὸ πόδηλημα τῶν δεξαιεντολοίων. Ή περιστέρῳ πρόσδος τῶν διαπραγματεύσεων ἀπὸ τὸν σκαγγαραφεῖται ὡς ἔξης: Μὲ τὴν κήρυξην τοῦ πολέμου τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον συνέστησεν Ἐπιτροπὴν, κατατυμθεῖσαν εἰς ὑπεριπτούπας διὰ ἔκαστον κλάδον τῆς διοικητικῆς, μὲ τὴν ἀποστολὴν νὰ καταρτίσουν καὶ ὑποβάλουν προτάσεις διὰ τὴν ἀμοιβὴν τῶν πλοιοκτητῶν ἐν περιπτώσεις ἐπιτάξεως τῶν σκαφῶν των. Ή ἐπιτροπὴ παθώσας κατὰ τὴν ἔρευνάν της διὰ ἔκαστην κατηγορίαν πλοίων τὰ γενικὰ ἔξοδα τοῦ σκάφους καὶ προέτεινε τὴν προσθήκην εἰς αὐτὰ ἐνός ποσοστοῦ, βάσει τοῦ ἀρχικοῦ κόστους των πλοίων πρὸς κάλυψην τῆς ἀποδέσεως, μᾶς μετρίας ἀποδόσεως τοῦ ἀπασχολούμενου κεφαλαίου καὶ ἐνός μικροῦ περιθώριου, ὑπὸ τῶν ἀποθεματικῶν, διὰ τὸ αὐξανόμενον κόστος ἀντικαταστάσεως (ὑποκειμένων εἰς φόρους εἰσοδήματος καὶ ὑπερβάλλοντος κέρδους, δημος δεῖ).

Η Ἐπιτροπὴ ὑπέβαλε τὸ γενικὸν αὐτῆς πόρισμα, δῆμος μὲ τὰ πορίσματα τῶν ὑπεριπτούπων, τὴν 14ην Δεκεμβρίου καὶ ἐπεγράμμιζεν ἐν τῇ εἰσηγήσει τῆς τὴν ξωτικὴν ἀνάγκην καθορισμοῦ ναύλων, οἵτινες δὲν ἐκάλυπτον μόνον τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως καὶ τὴν ἀπόστοσιν, ἀλλὰ τὰ κατέλειπον καὶ ἐπαρκὲς περιθώριον διὰ τὴν προσέλκυσιν κεφαλαίουν, ἐν τῶν δημοσίων δὲν ἔχησαντας ἡ μελλοντικὴ διατήρηση τῆς Ναυτιλίας καὶ ἄτινα δὲν ἐπέτερον εἰς τὸν πλοιοκτήτας γὰρ συνεχίσουν τὴν σύφρονα τακτικὴν σχηματισμοῦ ἀποθεματικῶν διὰ τὰς ἀντικαταστάσεις. Οὐλίγον μετά τὴν ἐποβολὴν τῶν πορίσματος ὥστιον διαπραγματεύσεις μετὰ τῆς κυβερνητικῆς, αἵτινες καὶ ἔξαγολονθόδον εἰσέπει. Πάντως, σημαντικὴ πρόσδος ἐπετεύχθη ἀμφοτέρων διὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἀμοιβῆς τῶν ποντοπόρων «ἀλινερος» καὶ «ετράμπτε», ἥτις — ὡς ἔλεγεται — δὲν καλύπτῃ τὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως καὶ τὴν ἀπόστοσιν, ὁπ' ἀφετῆ δὲ καὶ περιθώριον μᾶς λογικῆς ἀποδέσεως τῶν ἀπασχολουμένων κεφαλαίουν.

Η ναυτικὴ διοικητικὴ ἐν τούτοις — προσθέτει ἡ ἔκθεσης — ἀνησυχεῖ σοβαρῶς ἀπὸ τὴν ἀφορμὴν τῆς κυβερνητικῆς νὰ περιλάβῃ εἰς τὴν ἀμοιβὴν καὶ τὸν δῆμον ἐξαιρεθεῖσεως, οἰανδήποτε ἐπαρκῆ πρόσδεψιν διὰ τὰς ἀντικαταστάσεις, πέραν μᾶς μερικῆς τοιωτῆς ἀναφερομένης εἰς τὰς πολεμικῶν ἀποχημάτων νιθιζομένων σκαφῆ. Οἱ πλοιοκτῆται διεσαρθρίσαν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν κυβερνητικὴν, ὅπις — κατὰ τὴν γνώμην των — δὲν εἶναι φρόνιμον ν' ἀφετῇ διὰ τὸ μέλλον ὀλόρησος

## Μόλις ἔξεδόθη:

**Η ΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑΣ ΕΝ ΤΩ, ΑΓΓΛΙΚΩ, ΔΙΚΑΙΩ, ΚΑΙ ΠΑΡ' ΗΜΙΝ.**

Υπό κ. ΣΤΕΦ. Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΥ

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

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

«... τὸ βιβλίον τοῦ κ. Μακρυμίχαλον γραμμένον εἰς ὑφος ἐπαγγελμάτης δ' ἐμφανίσεως δὲν ἀπευθύνεται στενῶς εἰς τὸν μελετήτας τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ τὸν δεῖ τοῦ τουργοῦ τῆς Θεάμδος. Ἐνδιαφέρει σίονδηποτε καὶ δὲν πωδήποτε περὶ τὰ θαλάσσαια ἔργα ἀσχολούμενων, γενικῶς τερούς δὲ κάθε ἐπιδιώκοντα νὰ ἐμπλουτίσῃ τὴν ἔγκυλο παιδικήν αὐτοῦ μόρφωσιν...» (Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά»)

Τιμᾶται χρυσόδετον ἐλεύθ. ταχ. τελών: Δραχ. 100. Διὰ τὸ ἔξωτερικὸν Σελ. 6.

ἡ ηδεξημένη διατάνη τῶν ἀντικαταστάσεων καὶ δῆμος προετίμων νὰ γνωρίζονται ἀπὸ τοῦδε, δῆμος πρέπει μόνοι των νὰ ἔχασφαλίσουν ἵκανά ἀποθέματα πρὸς κάλυψην τῆς ψηφίσεως διατάνης, παρὰ νὰ ἐλπίζονται ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὴν κυβερνητικὴν μετὰ τὸν πόλεμον ἀρωγὴν διὰ τὴν ἀντικαταστάσιν τῶν πλοίων των.

## Νέα Τουρκικὰ πλοῖα

Κατὰ τηλεγραφικὰς πληροφορίας ἐν Κωνσταντινούπολεως πρὸς τὸν Ἀγγλικὸν τέπον, ἡ Τουρκικὴ κυβερνησης παρήγγειλεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Swan, Hunter & Wigham Richardson» ἐνδεκα ἡμιτορικὰ πλοῖα, τῶν ὅποιον ἡ ἀξία δὲν πληρωθῇ ἀπὸ τὰς Ἀγγλικὰς πρὸς τὴν Τουρκίαν πιστοποιεῖς. Ή χωρητικότης τῶν πλαγαγγελθέντων πλοίων νὰ κυμαίνεται μεταξὺ 3500 ἐως 5000 τόνων. Παρέχεται συναφῶς, ἡ ἐπεξήγησις, δῆμος ἡ παραγγελία αὕτη πρὸς τὸν ψηφίστην Ἀγγλικὸν Οίκον εἰναι ἀπόδοσια τῆς ἀδυναμίας τῶν Γερμανικῶν ναυτηγείων, πρὼς παραδόσους 6 σκάφη, τῶν ὅποιων τὰ συμβόλαια ἐξεισθήσαν ἀπὸ ἀρκετῶν μηνῶν.

Τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1938 τὸ Τουρκικὸν ἐπονηγεῖον Ἐθνικῆς Οἰκονομίας είχε διαβιβάσει εἰς τὸν πρωταρχεῖον τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλικῆς Οίκου παραγγελίαν διὰ τὴν κατασκευὴν ἐνδεκα σκαφῶν, χωρητικότητος 800 ἐως 1000 τόνων ἔκαστον καὶ ἀξίας 1.800.000 λιρῶν, μὲ πληρωμὴν ἀπὸ τὰς ψηφηγηθεῖσας ὑπὸ τῆς Ἀγγλίας κατὰ Μάϊον τοῦ 1938 πιστοποιεῖς πρὸς τὴν Τουρκίαν. Λεπτομέρεια τῆς παραγγελίας ἐκείνης δὲν ἔγνωσθησαν ἔπειτα, τὰ δὲ ἀρμόδια ναυτηγεία ἀπεφύγονται οἰανδήποτε ἀνακοίνωσιν. Δὲν είναι ἐπομένως γνωστόν, ἀν αἱ Ἐθνικαὶ οἰκονομίες προσφορίαί αὐταῖς ἀναπέδονται εἰς νέαν παραγγελίαν πλατανάν.

## Νοτιοσλαυία

Πωλήσεις πλοίων εἰς Ἀγγλους

Εἰς τὸν Γερμανικὸν τύπον ἀνεγάρφη ἡ πληροφορία, δῆμος τὰ ἐπεργατικά «Kraljeva Marija» 10.196 τόνων γκρός (τοῦ 1906) καὶ «Princess Olga» 8480 τόνων γκρός (τοῦ 1915) ἐπωλήθησαν ἐπὸ τὸν «Γιανγκόστανικόν Λόδδο» εἰς τὴν Βρετανικὴν κυβερνητικὴν. Αἱ ἀταί πληροφορία προσθέτουν, δῆμος διεξάγονται διαπραγματεύσεις μεταξὺ ἀντιπροσώπων τοῦ Βρετανικοῦ ἐπονηγείου Ναυτιλίας καὶ διαφόρων Γιουγκοσλαβῶν ἀποθεματών διὰ τὴν ἀγορὰν καὶ ἐπέρθησαν ἔνδειξην ἀναγράφων μετ' ἐπιφελλέως, διότι δὲν πρόσθεται ἡ ἀπολύτων ἐγκύρων πηγῆς. Ἐνδέχεται ἀπλῶς νὰ πρόκειται περὶ ἐνοικιάσεως ὡρισμένης Γιουγκοσλαβικῆς χωρητικότητος ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν κυβερνητικὴν διατίθεται περὶ τὴν ἀμοιβὴν τοῦ πλοῦ, εὐθὺς δῆμος ἡθελε διαταγὴν πρὸς τοῦτο παρ' ἀεροπλάνον ἡ πολεμικοῦ σκάφους καὶ ἀπαγορεύεται τὴν ἀλλαγὴν πορείας, ἐν περιπτώσει ἐμπανίσεως ἀεροπλάνου ἡ ἀποδρομίαν. Απαγορεύεται τέλος ὁ ἐλύγδην πλοῦς τῶν «Ολλανδικῶν πλοίων καὶ ἡ παρὰ τὸν Μαρία Ράιε» 4211 τόνων γκρός (τοῦ 1911).

## Ολλανδία

Διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν πλοίων

Βασιλικὸν διάταγμα προσφάτως δημοσιεύεται εἰς τὴν Χάγην διαγράφει τὰ νέα μέτρα, ἀτινα ἐπελθήσαν εἰς τὰ «Ολλανδικὰ πλοῖα διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῆς ναυτιλίας των». Τὸ διάταγμα καθορίζει τὸν ἀριθμὸν τῶν ἀποθεματών τῶν ἀποθεματών τῶν πλοίων σωσιδίων λέμβων, ἀπὸ τῶν πικρῶν σκαφῶν τῆς ἀποτολίας μέχρι καὶ τῶν ὑπερωκεανῶν. Επιβάλλει, δῆμος ὁ πλοιαρχὸς διατάσσει τὴν ἀμοιβὴν τοῦ πλοῦ, εὐθὺς δῆμος ἡθελε διαταγὴν πρὸς τοῦτο παρ' ἀεροπλάνου ἡ πολεμικοῦ σκάφους καὶ ἀπαγορεύει τὴν ἀλλαγὴν πορείας, ἐν περιπτώσει ἐμπανίσεως ἀεροπλάνου ἡ ἀποδρομίαν. Απαγορεύεται τέλος ὁ ἐλύγδην πλοῦς τῶν «Ολλανδικῶν πλοίων καὶ ἡ παρὰ τὸν Λόδδο» τὰ προτηγά 4338 τ. γκρός (τοῦ 1921) καὶ «Marija Racie» 4211 τόνων γκρός (τοῦ 1911).

## EMM. P. YANNOULATOS & CO.

Established in China in 1907

Shipowners, Agents, Brokers for Chartering & Insurance. Far Eastern Merchants, Bunkering Contractors.

M.M. Building, SHANGHAI

General Managers :

CHINA HELLENIC LINES, Limited.

(Registered under the Companies Ordinances, Hongkong.) SHANGHAI

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE COMMERCE DE NAVIGATION ET DE TRANSPORTS D'EXTREME ORIENT, S.R.L.—SHANGHAI

AGENCIES THROUGHOUT THE FAR EAST.

Telephone 84198) 2, 5 Lines

P.O.Box No. 1846

Cables: «YANNOULATOS»



φόνιος πρός τὴν ἐπ' ἀριθ. 64.314) 2650 τῆς 29ης Δεκεμβρίου π. ἡ. προγενεστέραν ἀπόφασιν «περὶ τρόπου ἀποστολῆς εἰς Ἑλλάδα τῶν πολεμικῶν ἐπιδομάτων τῶν πληρωμάτων».

### Σύντομοι ναυτικοί εἰδήσεις

Τὰ 58 οἱο τὸ φροτηγὸν «ΠΑΝ. Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» 5839 τόννων γροῦς, ἐπολήθησαν ἀπὸ τὸν κ. Ἰω. Ν. Βασιλείου εἰς τὸν κ. Σ. Νιάρχον ἀντὶ 9860 λιρῶν.

— Τὸ φροτηγὸν «ΕΒΗ» 59 τόννων, μετονομάσθη «ΘΕΟΔΩΡΟΣ».

— Τὸ μικρὸν φροτηγὸν ἀποτόπον «ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΟΝΙΟΡΔΟΣ» 489 τ. γροῦς, 700 τ. φροτίου καὶ ναυπηγήσεως 1898, τῆς ναυαγοσωστικῆς ἑταρείας τοῦ κ. Ν. Βερνίκου μετονομάσθη «ΒΙΒΗ».

— Τὸ μικρὸν φροτηγὸν «ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΥ» 540 τόννων γροῦς (τὸν 1903) ὑγοράσθη παρὰ τὸν κ. Γ. Παπαγιαννάζη ἀντὶ 12.500 λιρῶν.

— Κατὰ τὴλεγραφίας πληρωφορίας ἐκ Παλαιστίνης ἥρθη διὰ δικαιοστικῆς ἀποφάσεως ἡ κατάσχεσις τοῦ ἐπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν φροτηγοῦ «Νοεμτζούλιας» 2499 τ. γροῦς (τὸν 1895) τοῦ κ. Μινακούλη. Διὰ τὸν παραλαβὴν τοῦ πλοίου ἀπεστάλη πλήρωμα ἐπειδῶς εἰς Χαϊφαν.

— Κατηστόθησαν εἰς Πειραιὰ καὶ ἀνεῳχθησαν δι' Ἀμερικήν τὰ ἀναγκαῖα πληρώματα διὰ τὴν παραλαβὴν τῶν ἀγορασθέντων πλαρὰ τοῦ κ. Α. Παπαδάκη Ἀμερικανικῶν φροτηγῶν «POINT ANCHIA» 4727 τ. γροῦς (τὸν 1919), «POINT CLEAR» 4839 τ. γροῦς (τὸν 1920) καὶ «POINT LOBOS» 4802 τ. γροῦς (τὸν 1919). Κατὰ τὰ τοῖα ταῦτα σάφην ὅτι τεθοῦν ὑπὸ τὴν Κνεδόλευκον.

— Τὸ ἐπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν φροτηγὸν «ΝΟΡΑ» 1781 τ. γροῦς, ἀνακαταμετρήθη 1788 τόννων γροῦς.

— Τὸ παραληφθὲν εἰς Νέαν Ύόρκην παρὰ τῆς ἑταρίας Ρεθύμνη Κευλουσοντῆ («Ἐλλάς» Α. Ε.) φροτηγὸν «ΟΡΟΣ ΤΑΥΓΕΤΟΣ» (ex «MUNDIXIE» 3286 τόννων γροῦς (τὸν 1921) ἔτεθη ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ θύ τηλογράφη εἰς Πειραιά.

— Τὸ ἐπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν φροτηγὸν «ANITA» (ex «LETTONIA», ex «Μιζαήλ Λ.») 4206 τ. γροῦς (τὸν 1913) ἐνεγόραψη μὲν τηλογράφην εἰς Παναμαὶ ἐπ' ὄντωται τῆς ἑταρίας «TRANSPORTES».

— Εἰς τὸ ὑ' ἀριθ. 16 (τῆς 27ης Φεβρουαρίου) συντηληθοματικὸν τεῦχος τοῦ «Αλόνδ' Ρέτζιστερ» ἀναφέρεται, ὅτι διῆλθον σερβεῖν τὰ φροτηγὰ «Δημ. Γ. Θεομάτης» εἰς Πειραιά, «Κατίγκο Χατζηπατέω» εἰς Κοτεγχάγην, «Κέλι Κόρσο» εἰς Πειραιά, «Μαρίας εἰς Σήλιδος», «Μερόπη» εἰς Βόρ. Αμερικήν, «Μίζ. Λ. Εμπειρίζος» εἰς Αμερικήν, «Νιζόλαος Δ. Λ.» εἰς Μπάρο, «Πετρόβιλ» (δεξαμενόπλοιον) εἰς Πειραιά καὶ «Ωκεανίων εἰς Λονδρόν.

— Τὸ ἐπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν φροτηγὸν «Νόρα» (ex «Πάνιξ») 1788 τόννων γροῦς, 2650 τόννων φροτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἐπολήθη παρὰ τὸν κ. Α. Π. Αναστασάτον εἰς ἀλλοδαπούς ἐφοπλιστᾶς ἀντὶ τιμῆς 220.000 δολλαρίων, μὲν παράδοσιν εἰς Ἀμερικάν, διόπου καὶ ενόισκεται ὅτι ἡ πλοΐα.

### Άγορα πωλησίας πλοίων

"Ἄν έξαιρεσίν κανεῖς τὴν περὶ τὰ παλαὶ Ἀμερικανικὰ σκάφη ζητῶν κίνησιν προσφορῶν καὶ πολιγονῶν, ὅτι τὴν ἀρεσιν παροχῆς ἀδείας ἐξ μέρους τῆς Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς, καμίᾳ ἄλλῃ ἀξιόλογος ἀγοραπολησία δὲν ἐστιμεθήτη μεταξὺ ἀλλοδαπῶν ἐφοπλιστῶν πατά τὸ παρελθόν 157μερον. Αἱ ἀναγγελθεῖσαι πωλήσεις τριῶν Νοθρηγκούν φροτηγῶν εἰς Ἰταλίαν, Γιουγκοσλανῶν καὶ Ἐλληνας ἐφοπλιστᾶς ἐματαιώθησαν τελικῶς μὴ ἐγκριθεῖσαι ἀπὸ τὴν Νοθρηγκήν κυβερνητικῶν. "Οσον ἀφορᾷ τὰς τιμάς, διατηροῦνται ἀνταὶ εἰς ὑψηλά μέν, ἀλλ' ὁνομαστικὰ ἐπίτειδα, ἔλλειπεν ἀντιπροσωπευτικῶν πράξεων. Χαρακτηριστικά πάντως ὑπῆρχεν ἡ εἰς Βέλγους πωλήσης τοῦ ἐπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν φροτηγοῦ «Νόρα» 2650 τόννων δ. w. (τὸν 1906) ἀντὶ τιμῆς 220.000 δολλαρίων, μὲν ἀμερικανούς παράδοσιν εἰς τὴν Ἀμερικάν. Ἐγγόνθη ἐπίσης, ὅτι δύο ἀκόμη Γιουγκοσλανῆν φροτηγά, τὸ «Zrinski» 8850 τ. d. w. (τὸν 1920) ἀνήκον εἰς τὸ «Γιουγκοσλανῆν Αλόνδ» καὶ τὸ «Korana» 8700 τ. d. w. (τὸν 1929) ἀνήκον εἰς τὴν ἑταρίαν «Πρερομόρσων» τὸν Ζάγορεα, ἐπολήθησαν εἰς τὴν ἰδίαν Ἀγγλικὴν ἑταρίαν, ἥτις πρὸ ἔδομάδων εἴχεν ἀγοράσει καὶ τὰ ἔτερα Γιουγκοσλανῆν φροτηγὰ «Marija Radice» καὶ «Izgled». Τελεῖ ὅδη ὑπὸ διαπραγμάτευσιν πρὸς πώλησην καὶ τὸ φροτηγόν «Preradovics», 5341 τ. γροῦς (τὸν 1907).

«POYANA» Νοθρηγκόν, μὲν ἐν κατάστωμα, 2267 τόννων γροῦς, 3975 τ. φροτίου καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἐπολήθη εἰς ἐφοπλιστᾶς τοῦ Οσοί ἀντὶ τιμῆς 720 χιλ. Νοθρηγκῶν κορωνῶν.

«ADMIRAL CHASE» Ἀμερικανικόν, μὲν ἐν κατάστωμα, 3285 τόννων γροῦς, 5350 τ. φροτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲν ἐποιεώσιν No 3 τὸν 1932, καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ πετρέλαιου, ἐπολήθη ἀντὶ 120.000 δολλαρίων. Τὸ αὐτὸν πλοῖον εἶχε πωλήθη τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον ἀντὶ 75.000 δολλαρίων.

«ADMIRAL WOOD» Ἀμερικανικόν, ἀδελφὸν πλοίον τοῦ «ADMIRAL CHASE», πωλήθην τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον ἀντὶ 75.000 δολλαρίων, ἐπανεπολήθη ὅδη ἀντὶ 120.000 δολλαρίων.

## ANT. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

"Έτος ιδρύσεως 1916

KITANOCHO I CHOME 2/5

ΚΟΒΕ, ΙΑΠΩΝΙΑΣ

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

Τηλέφ. | SANN. 1885

«ZEESTER» Ὁλλανδικὸν ἀκτοπλοῖτον φροτηγόν, 400 τόννων φροτίου καὶ ναυπηγήσεως 1918, ἐπωλήθη εἰς Νοθρηγκόν ἀντὶ 35.000 guilders. Τὸ αὐτὸν σκάφος εἶχε συμφωνηθῆ παρ' Ἀγγλίου τὸν παρελθόντα Νοέμβριον ἀντὶ 30.000 guilders, ἀλλ' ὡς Ὁλλανδικὴ κυβερνητικὴ δὲν ἐνέζηνε τὴν πώλησην.

«BEN REIN» Ἀγγλικὸν, 156 τ. γροῦς, 150 τόννων φροτίου καὶ ναυπηγήσεως 1905, μὲν ἐποιεώσιν τοῦ 1937, ὑγοράσθη παρ' Ἀγγλίου ἀντὶ 2750 λιρῶν.

«ACTIV» Νοθρηγκόν, 585 τόννων φροτίου καὶ ναυπηγήσεως 1903, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστᾶς τοῦ Στάθαγκερ ἀντὶ 170.000 Νοθρηγκῶν κορωνῶν.

### 'ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

#### Τὸ ἀπὸ «Νήριτος» ἐπὶ νάρκης

Τὴν προῖναν τῆς 11ης Μαρτίου τὸ φροτηγὸν «ΝΗΡΙΤΟΣ» 3854 τόννων γροῦς (τὸν 1907), τοῦ κ. Γ. Δραζούλη, κατενθυνόμενον ἐκ Κούβας εἰς Ἀμερικάν μὲ φροτίου ζαχάρως, προσέκρουσεν ἐπὶ νάρκης εἰς τὰς Ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῆς Ἀγγλίας καὶ ὑπέστη σηματικὰς ζημίας εἰς τὰ νησαλα τῆς πρώθας τοῦ. Τὸ πλοῖον ἔξεπεμψε τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. ζητήσαν τὴν ἀποστολὴν ναυαγοσωστικού. Ἐν τῷ μεταξὺ ὃ πλοίος εἰσήχθη προηῆθεν τὸν πλάτους 41–20' B. καὶ μήκους 55–30'. Τὸ σῆμα, ἐπανάληψθεν ἀπὸ τὸν Ἀμερικανικὸν σταθμὸν τοῦ Mackay, ἔληθη ἀπὸ πολλὰ πλοῖα, ἀπίνα καὶ ἐσπενσαν εἰς βοήθειαν τοῦ κινδύνευοντος φροτηγοῦ. Μεταξὺ τῶν πλοίων αὐτῶν κατελέγοντο τὸ «Αμερικανικὸν ὑπερωκεάνιον «WASHINGTON», τὸ Νοθρηγκόν δεξαιενόπλοιον «TANA» καὶ τὸ Ἐλληνικὸν φροτηγόν «ZEYΣ». Όρας τινὰς ηραντέρεον ἡρυθρόθη τὸ σῆμα κινδύνου, μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι τὸ πιδάλιον ἐπεσκενάσθη καὶ τὸ πλοῖον συνεχίζει κανονικῶς τὸν περιστέρω πλοῦν τοῦ.

«ΜΑΚΗΣ»: Κατενθυνόμενον κενὸν ἐκ Μεξικοῦ εἰς Ἀβάναν πρὸς φροτωσιν ζαχάρως δι' Ἐδρώπην, κατέληθη ἐπὸ σφραγοτάτης τρικυμίας καὶ ὑπέστη βλάβην τοῦ πηδαλίου παραμεῖναν ἀκυβερνητον. Τὸ σκάφος ἔξεπεμψε τὸ S.O.S. ἐκ θέσεως πλάτους 41–20' B. καὶ μήκους 55–30'. Τὸ σῆμα, ἐπανάληψθεν ἀπὸ τὸν Ἀμερικανικὸν σταθμὸν τοῦ Mackay, ἔληθη ἀπὸ πολλὰ πλοῖα, ἀπίνα καὶ ἐσπενσαν εἰς βοήθειαν τοῦ κινδύνευοντος φροτηγοῦ. Μεταξὺ τῶν πλοίων αὐτῶν κατελέγοντο τὸ «Αμερικανικὸν ὑπερωκεάνιον «WASHINGTON», τὸ Νοθρηγκόν δεξαιενόπλοιον «TANA» καὶ τὸ Ἐλληνικὸν φροτηγόν «ZEYΣ». Όρας τινὰς ηραντέρεον ἡρυθρόθη τὸ σῆμα κινδύνου, μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι τὸ πιδάλιον ἐπεσκενάσθη καὶ τὸ πλοῖον συνεχίζει κανονικῶς τὸν περιστέρω πλοῦν τοῦ Λισσαβόνα.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»: Έκ Κάρδιφ, μὲ φροτίου γιανθράκων διὰ Μεσόγειον παρέμενεν ἀκυβερνητον εἰς τὰς N. Δ. ἀκτὰς τῆς Πορτογαλίας ἔξεπεμψε τὸ S.O.S. ἐκ θέσεως πλάτους 36–56 B. καὶ μήκους 9–04' Δ. Τὸ σῆμα, ἐπανάληψθεν ἀπὸ τὸν προθήκην, ὅτι είχεν ἀμέσων ἀνάγκην βοηθείας ναυαγοσωστικού. Εἰς τὸ σῆμα τοῦ κινδύνου ἐσπενσαν τρία ξένα πλοῖα, καθὼς καὶ ἕνα ναυαγοσωστικόν, δὲν ἀπολείπει ὅμως, κατὰ τὴν ἀντίληψην τῶν ἐμπειρογνωμόνων, νὰ πρόσεκται περὶ σαμποτά.

«ΑΓΙΑ ΖΩΗ»: Παραμένει προσηγαμένον εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Κεφαλοσίας, διὰ δὲ τὴν ἀνέλκυσην τοῦ ἐξακολούθη ἐργαζόμενον τὸ ναυαγοσωστικόν «ATRATO».

«ΜΟΤΟΡΙΝΑ» (δεξαιενόπλοιον): Προσηγαμένον εἰς τὰ Βόρεια παραλία τῆς Χίου. Ἀναγγέλλεται, ὅτι ἐχαρακτηρίσθη διὸ «total loss» καὶ κάθε περιπτώσι μαναγκαστικὴ ἐργασία ἐγκατελεῖφθη. Τὸ σκάφος ποτὲν εἰς δύο ἡμετούθησθη καὶ διαλένεται ἀπὸ τὴν ἐπάστοση τρικυμίας. Ιτανὸν τημά τοῦ ἐπὶ ἀπεργίαν τοῦ προτογαλίου τοῦ περιεσώθη καὶ μετεφέρει διὰ σλέπιον.

«ΚΑΛΛΑΠΗΝΗ»: Προερχόμενον ἐκ Κούβας κατέλευσεν εἰς Ἀμερικάν μὲ φροτίου ζαχάρως. Καθ' ἀνεφέρθη ὑπὸ τοῦ πλοίου τὸ ζαχαροκάραβον τὸν προσέγγισθην τοῦ εἰς Downς.

«Π. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ»: Κατέλευσεν εἰς Ἀμερικάν προερχόμενον ἐκ Βαλτιμόρης. Κατὰ τὸν διάστολον τῆς Μάγγης προσέκρουσεν ἐπὶ τιμίατος ἐπιπλέοντος ναυαγίου καὶ ὑπέστη ἐλαφρὸν φῆγμα εἰς τὴν πώφη.

«ΠΑΝΑΧΡΑΝΤΟΣ» 4661 τ. γροῦς (τὸν 1915) τῶν κ.κ. B. καὶ I. Κοντσούκον: Ἀποπλέσαν κενὸν ἐξ Ἀμερικῆς διὰ Γκάλιβεστων τὴν Ισραήλ Ιανοναρίου καὶ διελθόν τὴν 15ην Ιανουαρίου τὸν προσέγγισθην τοῦ εἰς Downς. Εἰτε πλήρωμα 31 ἀνδρῶν, ἐκ τῶν ὅποιων δὲ ἐναντολογικήσαν εἰς Ἀμερικάν τοῦ.

«ΦΛΩΡΑ» 2980 τόννων γροῦς (τὸν 1904) τοῦ κ. Εναγγ. Νομικοῦ:

### "TZENEPEA,"

ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΛΙΡΩΝ 20.000.000

#### ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ:

ΠΥΡΟΣ - ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

Δ. Ι. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ

ΑΘΗΝΑΙ, Παπαρρηγοπούλου 11α — Τηλέφ. 21.741  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Νοταρά 95 — > 44.491

Απολεύθησαν ἐκ Νοτ. Ονδιάς τὴν 20ὴν Ιανουαρίου μὲ φρεγίον γαι-ανθράκων διὰ Ροζάριο, δὲν ἔμθυσεν ἔκτοτε εἰς τὸν προσφιλούμον τον καὶ οὐτε παρέσχε σημεῖα ζωῆς. Τὸ ἕν λόγῳ σκάφος εἶτε πλήρωμα 25 ἀν-δρῶν καὶ ἐκνεργάτο ἀπὸ τὸν πλοίαρχον Σπυρ. Μανολάτον.

### Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Λόγῳ τῆς περιορισμένης προσφορᾶς οὐδέτερον πλοίων, αἱ τιμαὶ τῶν ναυλῶν εἰς ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς Ναυλαγορᾶς σταθεράν ἐπέδειξαν ἴψιοτικήν τάσιν καὶ κατὰ τὸ διαφρέσσαν δεσπατενθήμερον. Δέον νῦ σημειωθῆ ὄμως, ὅτι καὶ τὰ ἔξοδα τῶν πλοίων, ίδια δὲ τὰ ἀσφάλιστρα πο-λέμου διὰ ταξίδια πρὸς τὰς ἐπικινδύνους καὶ ἡμετικινδύνους ζώνας βα-νοῦν ἀπὸ ἡμέρας εἰς ἡμέραν τὴν ἀνιδύνα, εἰς τρόπον δῆτε νῦ θεωρή-ται δικαιολογημένη καὶ ἡ ἐπιπλακιτότης τῶν ἐφοπλιστῶν, δῆτας ναν-λόσουν τὰ σχάψῃ τῶν μὲ τοὺς ἐκάστοτε προσφερούμενους ὑπὸ τῶν φρο-τῶν ναύλους.

Η κυριωτέρα ἐργασία συνεκεντρώθη εἰς τὰ γεννημάτα, μὲ ζωηρό-τερον τὸ ἐνδιαφέρον εἰς τὴν ἀγορὰν τὸν Πλέιτ, ὅπου τὰ ἐγγύτερας φροτώσεως πλοία ἵπποζαν τὰ μᾶλλον ἐνονθέντα. Διὰ φροτῶν Μαρτί-ον ἐπληρώθησαν 32 δολλάρια ἀπὸ ὄμως λιμένας Ποταμοῦ ἢ Νεκτοσέαν δι' Ἀμέρεσαν, διὰ δὲ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ἀπολίου προσερέφερον τὸ ηδη δολλ. 31.— Διὰ Δυτικήν ἀπτήν Ἀγγλίας ἢ Ἰσλανδίας ἐπετένθησαν 150)—, διὰ δὲ τὴν Γένοβαν δολλ. 22. Ἐκ Μπονένος Ἀγρες (λιναρό-σποροι) διὰ Νέαν Υόρεην δολλ. 9.50, ἐνῷ καὶ φροτία ἀγριούχιεις καὶ εἰδῶν τοῦ γενικοῦ ἑμιπορίου προσφερόντο, εἰς τιμὰς κατ' ἀποκοπήν, τόσον διὰ Γαλλικοὺς λιμένας Ἀτλαντικοῦ, ὅσον καὶ διὰ Μεσόγειον. Αἱ ζαχάρεις Περγαμπούρων εἰς τὰ δολλ. 19 διὰ Καζαπτλάγκων καὶ 20 Μασσαλίαν ἢ Γένοβαν, ἀπὸ δὲ τὸ Μασσεον 15—, διὰ δὲ τὸ δολλ. 22 δι' Ἀμέρεσαν καὶ 17 διὰ Καζαπτλάγκων. Τὰ μεταλλεύματα Βραζιλίας εἰς τὰ δολλ. 5.60 διὰ Μόμπιλ καὶ τὰ νιτράτα Χιλῆς εἰς τὰ 105)— διὰ Γαλλικοὺς λι-μένας.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν Βόρειον Ἀμερικήν, μὲ τὴν παρατηρούμενην καὶ ἔκει ἐλειψιν διαθεσίμων χωρητικότητος καὶ τὴν ἔντονον ζήτησην τοιώ-της διὰ μεταφορῆς γιανθρώπων πρὸς τὴν Ἰταλίαν διὰ λογιασμούν τῆς Ἐλεβετίας κυνηγήσεως, οἱ ναῦλοι ἔφερον ἀπὸ Χάμπτον φόδες εἰς τὰ 18 δολλ., διὰ Γένοβαν ἢ Σαδόναν, 19 διὰ Σκανδινανῶν, 9.25 διὰ Ρίον Ἰανέριον καὶ ἔως 10 διὰ Πλέιτ. Ἐπίσης τὰ σιτηγά τὰς Νόρδερον φέντες εἰς τὰ 82.50 σέντες τὰς 100 λίβρας δι' Ἰσλανδίαν, ἐνῷ καὶ τὰ φροτία βάμβακος ἐσημειώθησαν μὲ ἀρκετὴν ζωρότητα εἰς τὰ 32 σέντες διὰ Μασσαλίαν, 36 δι' Ἀμέρεσαν — Ρόττερνταμ καὶ 38 ἔως 40 διὰ Γαλλικοὺς λιμένας Ἀτλαντικοῦ ἢ Λίβερπουλ. Διὰ παλαιοσίδηρα ὀλίγα διαταγάται εἰς τὰ 15 δολλ., ἐκ Νόρδερον φέντες δι' Ἰσπανίαν καὶ 18 «γκρός - τέρμις» διὰ Φιοντε, ἀπὸ δὲ τὸν Βόρ. Εἰρηνηκὸν δι' Ἰσπανίαν εἰς τὰ δολλ. 13 φίο. Αἱ ζαχάρεις Κούνας ἀπὸ Σάν Ντομίγκο δολλ. 20 διὰ Καζαπτλάγκων, 22 διὰ Μασσαλίαν καὶ 25 διὰ Δονζέρερν (μετρίους σχάφος). Δυσκολίας ἐπίσης ἀντιμετωπίζουν καὶ οἱ φροτῶται τοῦ Βόρ. Εἰρηνηκού διὰ τὴν ἔξενόσειν τοννᾶς. Διαταγάται πολλάκις ἐκτιναγόφθησαν διὰ ναυλώσεις κατ' ἀποκοπήν, βάσιν φίο, ἐνῷ διὰ σιτηγά ἀπὸ Βαγκού-βερ προσφερόντο δολλ. 22 δι' Ἀμέρεσαν, 13 διὰ Βλαδιβοστόκ καὶ 11.50 διὰ Σαγκάνη.

"Υποστροφήμένη ὑπῆρχεν ἡ ζήτησης τοννᾶς καὶ ἀπὸ δῆλας τὰς ἀγορὰς τῆς Ἀπο Ανατολῆς, δῆλον μία εὐρυτάτη ἐξλείσθη ἐργασία. Τὰ Αἴ-στραλιανά γεννημάτα προσφερόντο εἰς τὰ 100)— ἀπὸ Δυτικήν ἀπτήν διὰ Μασσαλίαν καὶ 95)— διὰ Μάλταν. Αἱ ὄργανα Σείγκρον ἐπλήρωσαν 97)ε διὰ Μασσαλίαν, ἀλλὰ καὶ πέραν τούτου ἀνεφέρετο ἡ τιμὴ τῶν 110)— δι' Ἰσπανίους λιμένας Μεσογείου. Διὰ φροτία ἀνθρακίτον ἐπ Πόρτο Ρεντόν ἐπληρώνοντο 110)— διὰ Δυτικήν Ἰταλίαν, ἐχεπέτη δὲ χωρητικότης δι' δῆλους τοὺς γνωστοὺς προσφισμοὺς Γαλλικῆς Μεσογείου καὶ Νόρδερον φέντες. Αἱ ζαχάρεις Τάβας εἰς τὰ 140)— διὰ Μασσαλίαν καὶ ἀπὸ τὰς Φιλιππίνας 135)— τοὺς 70 κ. π. διὰ Μασσαλίαν καὶ δολλ. 10 δι' Ήνωμένας Πολιτείας. Ἀπὸ τὴν Καλκούταν (γιανθρώπαρες) δολ. 11.50 διὰ Σαγκάνην καὶ ἀπὸ τὴν παραλίαν Μαντράς ἀνεφέρετο ἡ τιμὴ τῶν 165)— δι' Ἀγγλίαν — Γαλλίαν, ἀπὸ δὲ τὴν Βομβάνην 140)— καὶ ἀπὸ Μασσαλίαν 90)— φίο. Ο ἀραβόσιτος τῆς Νοτίου Ἀφρικῆς εἰς τὰ 135)— διὰ Δυτικήν ἀπτήν Ἀγγλίας, οἱ δὲ γιανθρώπαρες ἀπὸ Ντόρμπιταν διὰ Ν. Αμερικήν 36)— καὶ τὰ μεταλλεύματα Ταροχάντη εἰς τὰ δολλ. 11 δι' Ήνωμένας Πολιτείας.

Εἰς τὴν Μεσόγειον ἀρκετὴ ζήτησης, διὰ προσφισμοὺς ίδια πέραν τοῦ Γιβραλτάρ καὶ διὰ Μεσογειακοὺς λιμένας Γαλλίας. Οἱ ναῦλοι διὰ φροσῆται καὶ μεταλλεύματα σταθεροί, ἐνῷ διὰ χόρτων ἐσημειώσαν πε-ριατέρῳ ὑψωσιν, πληρωθέντος ναυλῶν 140)— ἐκ Βόρ. Ἀφρικῆς δι' Ἀνατολικήν ἀπτήν Ἀγγλίας. Ο βαμβακόσπορος Ἀλεξανδρείας εἰς τὰ 70)— τοὺς 60 κ. π. διὰ Λονδίνου καὶ τὰ σιτηγά ἐκ Κονστάντζης εἰς τὰ 80)— δι' Ἀγγλίαν, μὲ σοβαρωτάτας δύμων διὰ τὴν ἔξενόσειν τοννᾶς. Διὰ Ρωσίαν μεταλλεύματα ἀπὸ Πότι δι' Ήνωμένας Πολιτεί-ας προσφερόντο δολλ. 8, χωρὶς δῆμος νὰ προσέλκνεται χωρητικότης εἰς τὴν τιμὴν ταῦθην.

Τὰ «τάμη - τοάρτερο», παρὰ τὴν ζήτησην χωρητικότητος, μὲ μη-νῶν κίνησην, λόγῳ ἐπιμελάζετος τῶν ἐφοπλιστῶν, δῆτας δεσμένουν τὰ σκάφη τον εἰς μαροχορούντον ναυλώσεις, μὲ ἀγγωνίστων τῶν παράγοντα τὸν συνεχῶς ὑψηλάνων γενικῶν ἔχοντων. Εἰς τὴν Ἀμερικανῶν ἀγο-ρῶν καὶ διὰ ταξίδια Ἁνοιμένου Πολιτείων — Δυτικῶν Ἰνδιῶν οἱ ναῦλοι ἔφεραν εἰς τὰ δολλ. 4, ἐνῷ δι' ὑπερφοεάνια ταξίδια ἐπληρώθησαν δολλ. 5.50, μὲ τὰ ἀσφάλιστρα πολέμου εἰς βάρος τῶν ναυλωτῶν. Διὰ ταξίδια κατ' εὐθείαν εἰς Ἁνοιμένου Πολιτείων δι' Ἀμέρεσαν ἔφεραν τὰ τάμη - τοάρτερος μέχρι καὶ δολλ. 10, ἐνῷ διὰ ταξίδια τοῦ Πλέιτ ἐπληρώνοντο δολλ. 4.50. Διὰ κυνλοκά ταξίδια Μεσογείου — Ἰνδιῶν δολλ. 4 ἔως 4.50.

Δι' Ἀγγλικοὺς γιανθρώπαρας ἐπληρώνοντο ἐκ Νοτ. Ονδιάς 33)—

ἔως 35) — διὰ Πλέιτ καὶ 36) — ἔως 40) — διὰ Πειραιᾶ, ἀπὸ Σονάν 31) — διὰ Δαλματίαν καὶ ἀπὸ Τάγη 35) — διὰ Βραζιλίας καὶ 32) — δι-· Αλεξανδρείαν.

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

#### -Ἐκ τοῦ Πλέιτ (διὰ γεννημάτα)

«ΚΩΝΣΤ. ΛΟΥΔΟΥΛΗΣ» ἐξ Ἀργεντινῆς 7500 τ. γεννημάτων δι-· Εδρόποτην, μὲ δῆμον Μεσόγειον, Μάρτιον.

«ΠΕΡΡΑΚΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐξ Πλέιτ 6500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Εδρόποτης, Μάρτιον.

«ΒΙΟΛΑΝΤΟ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Εδρόποτης, Μάρτιον.

«ΘΕΟΜΗΤΩΡ» ἀπὸ Σάν Λορέντζο 5500 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λι-μένα Εδρόποτης, Μάρτιον — Απρίλιον.

«ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6500 τ. γεννημάτων δι' Εδρόποτη, Μάρτιον — Απρίλιον.

— ΕΞΑΓΓΙΛΙΑΣ-ΚΟΝΤΙΝΕΝΤ (διὰ γιανθρώπαρας)

«ΥΔΡΟΥΣΑ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Εδρόποτης 2800 τ. γιανθρώπου διὰ Πειραιᾶ, Μάρτιον.

#### -Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΑΝΤΙΚΑΕΙΑ» ἐξ Κονστάντζης — Μπαλταίς ἢ Καβάρονας 1300 τ. γεννημάτων διὰ Πόρτο Επιτέντοζες — Κατάνη καὶ Μάλταν, ἀ. φ.

«ΑΝΩΙΠΠΗ Ν. ΜΙΧΑΛΑΟΥ» ἐξ Κονστάντζης 5000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Εδρόποτης, Μάρτιον.

«ΑΡΚΑΔΙΑ» ἐξ Κονστάντζης 1260 τ. γεννημάτων διὰ Στυλίδα, ἀμε-σος φροτωσις.

«ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ» ἐξ Κονστάντζης 700 τ. γεννημάτων διὰ Πειραιᾶ καὶ Πρέβεζαν, ἀ. φ.

«ΙΩΑΝΝΑ» ἀπὸ Σουλινᾶ ἢ Κονστάντζαν 1600 τ. γεννημάτων διὰ Γέ-νοβαν, Μάρτιον.

«ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐξ Κονστάντζης —Βάροντς—Μπορο-γκάς 7600 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Εδρόποτης, Μάρτιον.

«ΙΩΑΝΝΗ Μ. ΕΜΠΕΡΙΚΟΣ» ἐξ Κονστάντζης — Βάροντς — Μπορογκάς 6000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Εδρόποτης, Μάρτιον.

«ΜΑΤΡΩΝΝΑ» ἐξ Κονστάντζης — Βάροντς — Μπορογκάς 5000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Εδρόποτης, Μάρτιον.

— ΕΚ τῆς Μεσογείου

«ΜΑΡΙΟΣ» ἐξ Ντονηρόδοντις (πλήρες φροτίον ζυλείας) διὰ Πει-ραιᾶ, ἀ. φ.

«ΕΛΕΝΗ ΚΑΝΕΛΑΟΠΟΥΛΟΥ» ἀπὸ Μέτκοβιτς (πλήρες φροτίον ζυλείας) διὰ Πάτρας, ἀ. φ.

«ΒΙΒΗ» (ex «Γεωργίος Κονιόρδος») ἐξ Σμύρνης 600 τ. ἀλατος διὰ Σερβιζική Ελευθέρων Ζόνην Θεσσαλονίκης, ἀ. φ.

«ΑΣΗΜΙΝΑ ΜΠΑ-ΠΚΑ» ἐξ Σμύρνης 1950 τ. ἀλατος διὰ Σερβι-ζική Ελευθέρων Ζόνην Θεσσαλονίκης, ἀ. φ.

«ΤΕΤΗ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Μαρόκου 4300 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Εδρόποτης, Μάρτιον.

«ΛΕΡΟΣ» ἐξ περιοχῆς Σμύρνης 1150 τ. ἀλατος διὰ Σερβιζήν Ε-λευθέρων Ζόνην Θεσσαλονίκης, ἀ. φ.

«ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Βορείου Αφρικῆς 1000 τ. χόρτου δι' ἔνα λιμένα Εδρόποτης, Μάρτιον.

«Α-Ι-Σ - ΓΕΩΡΓΙΗΣ» ἀπὸ Κρητίδας καὶ Ατάλαντο 3000 τ. μεταλλευ-μάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, Μάρτιον.

«ΜΕΜΑΣ» ἀπὸ Νεμούδη 2700 τ. ἀνθρακίτον διὰ Σαδόνναν, Μάρ-τιον.

«ΠΟΠΗ» ἐξ Λιμένας Χιλῆς 2400 τ. φωσφάτων διὰ Πειραιᾶ, Μάρτιον.

— ΕΚ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΚΑΤΕ» ἐξ λιμένου Χιλῆς 7600 τ. νιτράτων δι' ἔνα λιμένα Εδρό-ποτης, μὲ δῆμον Μεσόγειον, Μάρτιον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ λιμένου Χιλῆς 10.000 τ. νιτρά-των δι' ἔνα λιμένα Εδρόποτης, μὲ δῆμον Μεσόγειον, Μάρτιον.

«ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐξ λιμένου Χιλῆς 7000 τ. νιτράτων δι' ἔνα λιμένα Εδρόποτης, μὲ δῆμον Μεσόγειον, Μάρτιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Δ. Α.» ἐξ λιμένου Χιλῆς 8.500 τ. νιτράτων δι' ἔνα λιμένα Εδρόποτης μὲ δῆμον Μεσόγειον, Μάρτιον.

«ΜΑΡΟΥΣΙΩ ΛΟΓΟΘΕΤΗΣ» ἐξ λιμένου Χιλῆς 6200 τ. νιτράτων δι' ἔνα λιμένα Εδρόποτης μὲ δῆμον Μεσόγειον, Μάρτιον.

«Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» ἐξ λιμένου Χιλῆς 8.000 τ. νιτράτων δι' ἔνα λι-μένα Εδρόποτης μὲ δῆμον Μεσόγειον, Μάρτιον.

«ΠΟΠΗ Σ.» (δύο ταξίδια) ἀπὸ Σάν Ζούναν 3000 τ. μεταλλευ-μάτων διὰ Γένοβαν, ἔναρξης ἀρχής Απρίλιον.

«ΚΑΔΙΩ» ἀπὸ Λετζόζες 2000 τ. παλαιοσίδηρον διὰ Σουσά, Μάρ-τιον.

«ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἀπὸ Ζογονόδάκη 1700 τ. γιανθρώπου διὰ Κον-στάντζαν, ἀ. φ.

— Τάμη-τοάρτερες

«ΕΥΔΟΣΙΑ» 3650 τόννων d. w. «τάμη - τοάρτερο» διὰ τρεῖς μῆνας (ταξίδια μεταξὺ Εδροπατέων λιμένων), ἀμεσος ἔναρξης.

«ΤΑΣΙΛΑ» 5300 τ. d. w. «τάμη - τοάρτερο» δι' 6 μῆνας (ταξίδια μεταξὺ λιμένων Εδροπατής), ἀμεσος ἔναρξης.

— Α) π. ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ 3050 τ. d. w. «τάμη - τοάρτερο» διὰ 3 μῆ-νας (ταξίδια μεταξὺ Δυτ. Αφρικῆς - Μεσογείου), ἀμεσος ἔναρξης.

— Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΦΕΟΔΩΡΑ» ἐξ Κονστάντζης 1350 τ. πετρελαίων δι' ἔνα λιμένα Ανατολικής Μεσογείου, Μάρτιον.

«ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ» ἐξ Κονστάντζης 700 τ. πετρελαίων διὰ Κον-σταντινούπολιν, Μάρτιον.

## Τὰ φορτηγά μας ἀνὰ τὴν 'Υδρόγειον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"ΕΤΟΣ νΑΥΠ.	ΤΩΝ γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγαλλιανή .....	Θ. Επιφανειάδη .....	11	1656	εἰς Δυτ. Μεσόγειον
'Αγιος Γεώργιος .....	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος .....	11	4248	φορτώνει εἰς 'Αργεντινήν
'Αγιος Γεώργιος .....	Α. Γ. Βλασπούλου .....	12	3283	εἰς Νότιον Αμερικήν
'Αγιος Γεώργιος IV .....	Ζωγραφιά Νικολάου κλπ. .	38	4847	ἐν πλῷ ἐπ ταξίδιον 'Ινδιῶν
'Αγία Βαρβάρα .....	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία .....	04	2425	ἐν πλῷ ἐπ Ρουμανίας δι' Εὐρώπην
'Αγία Ειρήνη .....	'Ηλία Πατέρα .....	09	4330	ἐν Μεσογείου δι' Εὐρώπην
'Αγία Θαλασσινή .....	Λ. Κεράνη .....	11	3808	ἐν πλῷ ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αγία Μαρίνα .....	έτ. «Κάσσος» .....	12	4151	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγιος Βίκτωρες .....	νιῶν Ν. Ι. Πατέρα .....	19	4344	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγιος Βλάσιος .....	'Ιω. Δ. Χανδρῆ .....	18	3061	εἰς Νότιον Αμερικήν
'Αγιος Μάρκος .....	Γ. Τριλίδα .....	19	4514	ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αγιος Νικόλαος .....	Εύαγγ. Νομικοῦ .....	99	1106	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
'Αγιος Νικόλαος .....	ἀδ. Χατζηπατέρα .....	15	3687	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγιος Σπυρίδων .....	Γεώργ. Δ. Χαλκιά .....	05	3338	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγκύρα .....	έτ. «Ελληνική» Α.Ε. ....	23	2447	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
'Άδαμαντιος .....	έτ. «Άδαμας» Α.Ε. ....	15	4277	εἰς Βόρειον Ειρηνικὸν
'Άδαμας .....	έτ. «Άδαμας» Α. Ε. ....	18	4144	ἐν πλῷ δι' Αμερικήν
'Άδαμαστος .....	έτ. «Άδαμας» .....	19	7466	εἰς λιμένας Κόλπου
'Άδαμ. Γεωργαντῆς .....	ἀδελ. Γεωργαντῆ .....	16	3443	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Άδελφότης .....	Μιχ. Καρδᾶ .....	17	5838	ἐν πλῷ ἐξ Ιαπωνίας δι' Εὐρώπην
'Άδελφοι Χανδρῆ .....	'Ιω. Δ. Χανδρῆ .....	19	6176	ἐν πλῷ διὰ Κόντινεντ
'Άθηνᾶ Λιθανοῦ .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. ....	36	4824	φορτώνει εἰς Αντιρραίαν
'Άθηναι .....	«Ελληνική» Α.Ε. ....	10	2897	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Αίας .....	ἀδ. Πατέρα .....	15	4729	εἰς λιμένας Ιαπωνίας
Αιγαίι .....	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	εἰς λιμένα Εὐρώπης (διὰ Γένοβαν)
Αιγαίον .....	Έτ. «Αιγαίον» Α.Ε. ....	19	5285	ἐκ Βορ. Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
Αιγεὺς .....	ἀδ. Πατέρα .....	20	4538	εἰς λιμένας Ιαπωνίας
Αικατερίνη .....	ἀδ. Γεωργαντῆ .....	13	4929	ἐκφορτώνει εἰς Μεσόγειον
Αικατερίνη Τ. .....	Θ. Λ. Τεργιάζου .....	17	2560	ἐν πλῷ ἐξ Ερυθρᾶς Θαλάσσης δι' Εὐρώπην
Αικατ. Κουμαντάρου .....	ἀδ. Κουμαντάρου .....	17	7777	ἐν πλῷ διὰ Κόντινεντ
Αίνος .....	έτ. «Ζέψωρος» Α.Ε. ....	10	3554	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Αῖς Γιώργης .....	νιοὶ Γ. Σιγάλα .....	08	2098	άναμένεται εἰς Στυλίδα
'Αλεξάνδρα .....	Κ. Καρδᾶ καὶ νιοῦ .....	13	4355	ἐκφορτώνει εἰς Εὐρώπην
'Αλέξανδρος .....	Μ. Α. Ταχινιτζῆ .....	06	4343	ἐπόδιος Λισσαβόνα, μὲν ζημίας μηχανῶν
'Αλιάκμων .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. ....	13	4521	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Αμερικῆς
'Αλίκη .....	Ν. Γ. Λιθανοῦ .....	17	5140	εἰς λιμένας Ιαπωνίας
'Αλφειός .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. ....	20	5116	εἰς ταξίδιον Ιαπωνίας
'Αναστασία .....	Π. Πρωτοπαπᾶ .....	05	2883	ἐν Μεσογείου δι' Εὐρώπην
'Αναστ. Πατέρας .....	Δ. Πατέρα .....	14	3382	εἰς λιμένας Ολλανδίας
'Ανδρέας .....	«Ιόνιον» Α. Ε. ....	19	6566	ἐν πλῷ δι' Αργεντινήν
"Αννα .....	Ν. Λυκαρποδούλου .....	19	5173	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειουν
"Αννα Βούλγαρη .....	Χαρ. Θ. Βούλγαρη .....	12	4603	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Αννα Ν. Γουλανδρῆ .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	21	4358	ἐκ Χιλῆς δι' Εὐρώπην
"Αννα Μαζαράκη .....	ἀδ. Μαζαράκη .....	13	5411	ἐν πλῷ ἐπ Μεσογείου δι' Ινδίας
"Αννα Σταθάτου .....	έτ. Σταθάτου .....	18	5685	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
"Αννα Τ. .....	Θ. Λ. Τεργιάζου .....	06	2728	ἐξ Αφρικῆς δι' Εὐρώπην
'Ανθίππη Ν. Μιχάλου .....	Κ. Μιχάλου .....	05	3298	φορτώνει εἰς Κονσταντζαν
'Αννίτσα .....	'Ιω. Λιθανοῦ .....	18	4324	ἐν πλῷ δι' Αργεντινήν
'Αντίκλεια .....	Παν. Τζανετάτου .....	92	951	ἐκ Ρουμανίας διὰ Μεσόγειον
'Αντώνης .....	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ .....	15	3729	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
'Αντώνιος .....	Α. Γεωργαντῆ .....	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό διετίας
'Αντώνης Γεωργαντῆς .....	Γ. Γεωργαντῆ .....	15	3557	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αντώνιος Χανδρῆς .....	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς» .....	18	5866	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ανω Βαθύ .....	I. Δ. Τσούνια .....	82	1524	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Αξιός .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. ....	19	5289	ἐν πλῷ δι' Ανατ. Μεσόγειον
'Αργολικός .....	Μαρῆ Έμπειρίου .....	21	4786	εἰς ταξίδιον ἐξ Ινδίων
'Αργύ .....	Ἐνγενίδη .....	20	1995	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αρκαδία .....	«Ατλαντίς» Α.Ε. ....	66—21	853	εἰς πλόας Κονσταντζης — Ελλάδος
'Αρμάθια .....	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία .....	19	4683	εἰς ταξίδιον "Απο" Ανατολῆς
'Αρτεμις Πήγητα .....	ἀδ. Πήγητα .....	06	1433	ἐξ Ελλάδος διὰ Δυτ. Μεσόγειον
'Αρχάγγελος .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. ....	17	5692	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
'Αρχων .....	Ρωμ. Γιαδικάρογλου .....	22	1364	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
'Ασημίνα Μπάϊκα .....	Π. Μπάϊκα .....	95	1344	εἰς ταξίδιον Σμύρνης — Θεσσαλονίκης
'Ασίμη .....	'Ασ. 'Ε. Καραβία .....	05	722	εἰς λιμένα Πειραιῶς
'Ασπασία .....	I. Γαλάκη .....	14	4211	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης δι' Αμερικῆς
'Ασπασία Νομικοῦ .....	«Θηραϊκή» Α.Ε. ....	38	4857	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αστήρ .....	Θερμ. Σταφυλοπάτη .....	96	1350	εἰς πλόας Δυτ. Μεσογείου
'Ατλαντικός .....	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε. ....	19	5446	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
'Ατλας (τάνκερ) .....	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε. ....	09	4009	ἐν πλῷ δι' Ελλάδα
Αύρα .....	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	εἰς λιμένα Εὐρώπης, ἐπισκεψή
'Αφρόδεσσα .....	ἀδ. Κιρτάτα .....	05	2529	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Βαθύ τῆς Σάμου .....	νιῶν Δ. Ιγγλέση .....	12	1556	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης διὰ Πειραιᾶ
Βαλεντίνη .....	Ίω. Σκαρλατίδη .....	09	4713	εἰς πλόας ἐν τῇ "Απο" Ανατολῆ
Βαρβάρα .....	Άθ. Ζωνόπολου .....	10	1354	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Βασ. Δεστούνης .....	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ .....	12	3299	εἰς λιμένα Εὐρώπης (ελεγχος φορτίου)
Βασ. Α. Πολέμης .....	'Ιω. Γκούμα .....	07	3429	ἐν πλῷ ἐξ Νότ. Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
Βέλγιον .....	«Ελληνική Α. Ε.» .....	19	2844	εἰς λιμένα Πειραιῶς
Βικτωρία .....	N. Απόδιακου—X. Πατέρα	14	4202	ἐπιστρέφει ἐξ "Απο" Ανατολῆς δι' Εὐρώπην
Βικτωρία .....	Γ. Νικολαΐδη κλπ. ....	19	6085	εἰς Βόρ. Αμερικήν
Βιολωτώ Ν. Γουλανδρῆ .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	19	3598	φορτώνει εἰς Αργεντινήν
Βιργινία .....	'Αντ. Παπαδάκη .....	17	2313	εἰς Δυτ. Μεσόγειον
Βιργινία Σ. .....	Z. Σαμονθράκη .....	05	3885	ἐν πλῷ ἐπ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Βόρις .....	«Εμπορ.-Εφοριαστική» Α.Ε. ....	17	5166	ἐν πλῷ ἐπ Ρωσίας διὰ Βόρ. Αμερικήν
Γ. Σ. Λιθανός .....	«Λιθανός» Α.Ε. ....	37	4835	ἐν πλῷ διὰ Χιλῆν
Γαλαξίας .....	«Γαλαξίας» Α.Ε. ....	18	4398	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Αμερικήν
Γεράσιμος Βερωνωτῆς .....	P. καὶ Π. Βερωνωτῆ	20	6843	ἐξ Ιαπωνίας δι' Εθνοάντων

Γεώργιος Γ. ....	Δ. Δάμπαση ..... 18	4289	έξ Νοτ. 'Αμερικής δι' Εύρωπην
Γεώργιος Π. ....	Θ. 'Επαφανειάδη ..... 03	4052	εις λιμένα Εύρωπης
Γεώργιος Ι. Γουλανδρῆς ....	άδ. Γουλανδρῆ ..... 13	4345	έν πλῷ διὰ Νότ. 'Αμερικήν
Γεώργιος Κυριακίδης ....	Ν. Γ. Κυριακίδη ..... 11	4201	εις λιμένα Εύρωπης
Γεώργ. Μ. Λιθανός ....	«Λιθανός» Α. Ε. .... 38	5482	έν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Γεώργ. Μ. 'Εμπειρίκος ....	Σ. Γ. 'Εμπειρίκον ..... 21	5728	έν πλῷ διὰ Χιλῆν
Γεώργιος Ποταμάνος ....	«Ηπειρωτική, Α.Ε.» ..... 13	4044	έν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Γιάννης ....	Γ. 'Ανδρέου κλπ. .... 05	4391	εις λιμένα Εύρωπης
Γιαν. Γούναρης ....	Γ. Ζ. Γούναρη ..... 01	2238	έκφοτώνει εἰς Δυτ. Μεσόγειον
Γρανικός ....	«Γρανικός» Α. Ε. .... 16	3689	εις ταξίδιον 'Απω 'Ανατολῆς
Γρηγόριος Κ. II ....	Π. Καλλιμανοπούλου ..... 19	2546	εις λιμένα 'Αφρικής
Δαμασκηνή ....	Παν. 'Αγγελάτου ..... 03	1196	εις ταξίδιον Μεσογείου
Δάναντρις ....	άδελφ. Συνοδινού ..... 14	2113	άνετ. Όραν 10 Μαρτ. διὰ Χαλκίδα
Δάρμας ....	άδ. Πήτα ..... 83	1595	έξ 'Ελλάδος διὰ Δυτ. Μεσόγειον
Δελφίν ....	Λῶ καὶ 'Ανδρεάδη ..... 06	3816	εις λιμένα Εύρωπης
Δέσποινα ....	έτ. Μιχαλίνον ..... 06	3016	έν πλῷ έξ Μεσογείου δι' Εύρωπην
Δημ. Γ. Θερμιώτης ....	Α. Μ. Τατάκη ..... 06	4271	έν πλῷ διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
Δημ. 'Ιγγλέσης ....	νίων Δ. 'Τυγλέση ..... 18	5275	έν πλῷ διὰ Βόρ. 'Αμερικήν
Δημ. Νομικός ....	Λουκᾶ Νομικοῦ ..... 03	1171	εις ταξίδιον Ζογκούλδακ — Κωνστάντζης
Δημ. Χανδρῆς ....	'Ιω. Χανδρῆ ..... 10	4643	εις λιμένας Ιαπωνίας
Διαμαντής ....	Διαι. Πατέρα ..... 19	5438	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Διον. Σταθάτος ....	έτ. Δ. Α. Σταθάτου ..... 19	5168	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Δίρφυς ....	άδ. Πατέρα ..... 17	4240	εις οιδέτερον λιμένα Εύρωπης
Διώνη ....	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη ..... 06	4181	φορτώνει εἰς Αργεντινήν
Δωρίς ....	'Ηλ. Χατζηλία ..... 17	4604	έν πλῷ έξ 'Αργεντινής δι' Εύρωπην
Έβη Λιθανοῦ ....	Ν. Λιθανοῦ ..... 37	4839	έπιστρέφει έξ Αντηραλίας εἰς Μεσόγειον
Έβρος ....	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ ..... 18	5283	εις λιμένα Εύρωπης
Ειρήνη Κυριακίδου ....	Ν. Γ. Κυριακίδη ..... 22	3781	φορτώνει εἰς Νότ. 'Αμερικήν
Ειρήνη Σ. 'Εμπειρίκου ....	Στ. 'Εμπειρίκον ..... 27	4164	έν πλῷ διὰ Νότιον 'Αμερικήν
Έλένη ....	Α. Καλλινίκον ..... 18	5655	έπιστρέφει έξ Ιαπωνίας εἰς Εύρωπην
Έλένη Κουλουκουντή ....	άδελφ. Κουλουκουντή ..... 38	5548	έξ Νοτίου 'Αμερικής διὰ Μεσόγειον
Έλιζα ....	Άντ. Παπαδάκη ..... 19	1986	φορτώνει εἰς Κωνστάντζαν
Έλισάθετ ....	άδ. Μαζαράκη ..... 22	3553	εις λιμένα Εύρωπης
Έλλενικ Σίτι ....	Έμμ. Γιαννούλατον ..... 17	2486	εις πλόας ἐν Κίνα
Έλλενικ Τρέιντερ ....	Έμμ. Γιαννούλατον ..... 07	2052	εις πλόας ἐν Κίνα
Έλλάς ....	έτ. «Έλληνική» Α.Ε. .... 16	2081	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Έλληνικό ....	Θ. Παπαδημητρίου ..... 04	3059	έν πλῷ έξ Εύρωπης διὰ Μεσόγειον
Έλπις ....	Ι. Ν. Γουλανδρῆ ..... 12	3651	έν πλῷ διὰ Νότιον 'Αμερικήν
Έμμυ ....	Α. Πρίντεζη ..... 19	1492	έν πλῷ έξ Μεσογείου δι' Εύρωπην
Έμπειρικος Νικόλαος ....	'Ανδρ. Βεργωτῆ ..... 14	3895	εις λιμένα Εύρωπης, έπισκεψῃ
Έπαμ. Κ. 'Εμπειρίκος ....	Γ. Ν. 'Εμπειρίκον ..... 18	3798	έν πλῷ έξ Βουλγαρίας δι' Εύρωπην
Έρατω ....	νίων 'Επ. 'Εμπειρίκον ..... 27	4585	έν πλῷ έξ 'Αργεντινής δι' Εύρωπην
Έυανθία ....	Ι. Σκαραλάτιδη ..... 18	5904	εις ταξίδια 'Απω 'Ανατολῆς
Έυθοίδις ....	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ ..... 15	3551	έν πλῷ έξ Ρουμανίας δι' Εύρωπην
Έγγενα Καμπάνη ....	Μαρῆ 'Εμπειρίκον ..... 22	4792	έπιστρέφει έξ Ινδίων
Έγγ. Σ. 'Εμπειρίκου ....	Γ. Ν. 'Εμπειρίκον ..... 98	3470	έν πλῷ έξ Εύρωπης δι' Αργεντινήν
Έγγενια Λιθανοῦ ....	Στ. 'Εμπειρίκον ..... 20	4882	έν πλῷ διὰ Χιλῆν
Έγγενη Χανδρῆ ....	«Θεοφανώ» Α.Ε. .... 36	4839	εις λιμένας Ιαπωνίας
Έγγενη Στεφανοπούλου ....	'Ιω. Χανδρῆ ..... 20	5317	εις λιμένα Εύρωπης
Έγδοξια ....	«Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου ..... 03	2018	εις πλόας ἐν Εύρωπη
Έηγνος ....	«Λιθανός» Α. Ε. .... 19	5627	έν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Έύθαλια ....	άδ. Γουλανδρῆ ..... 18	3553	έν πλῷ έξ 'Αργεντινής δι' Εύρωπην
Έύθαλια Μαρῆ ....	Ν. Μαρῆ ..... 19	4196	εις λιμένας Ανατ. Μεσογείου
Έύπλοια ....	Γιώργη Λαιμοῦ ..... 11	3862	έν πλῷ διὰ Νότ. 'Αμερικήν
Ζάννες Γούναρης ....	άδελφοι Γούναρη ..... 07	4407	έκφοτώνει εἰς Πειραϊά
Ζαννής Λ. Καμπάνης ....	άληρο. Λ. Καμπάνη ..... 20	5317	εις Βόρ. 'Αμερικήν
Ζεύς ....	'Ηλ. Χατζηλία ..... 20	4279	έν πλῷ έξ Β. 'Αμερικής δι' Εύρωπην
Ζέφυρος ....	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε. .... 09	4796	εις ταξίδια «τάμι - τσάτερες»
Ζηνοθία ....	έτ. «Μιχαλίνον» ..... 06	2947	έν Δυτ. 'Αφρικής δι' Εύρωπην
Ήλ Γ. Κουλουκουντής ....	άδελφοι Κουλουκουντή ..... 38	5548	εις ταξίδιον Ελφηνικοῦ
Ήρων ....	Δημ. Ν. Κουφδς ..... 06	1516	έν πλῷ διὰ λιμένα Μεσογείου
Θάλεια ....	'Ηλία Ξνάλα ..... 17	5875	έπιστρέφει έξ 'Απω 'Ανατολῆς
Θάσος ....	Θ. Λ. Τεργιάζου ..... 19	1565	εις λιμένα Εύρωπης
Θεόδδολ 2 ....	Θωμᾶ Ν. 'Επαφανειάδη.... 10	657	άργει 'Ελευσίνα ἀπὸ διετίας
Θεμώνη ....	έτ. «Κάσος» Α. Ε. .... 38	5717	εις ταξίδιον 'Απω 'Ανατολῆς
Θεοδώρα (τάνκερ) ....	Παπᾶς καὶ Σία ..... 17	1054	εις ταξίδια Κωνστάντζης — Μεσογείου
Θεοδώρος Κουμάνταρος ....	άδ. Σ. Κουμάνταρον ..... 17	5709	εις ταξίδιον Εύρωπης
Θεόδωρος Τ. ....	Θ. Λ. Τεργιάζου ..... 12	3409	έν πλῷ έξ Ρουμανίας δι' Εύρωπην
Θεομήτωρ ....	νίων Σπύρου Πολέμη ..... 10	4427	έν πλῷ διὰ Νότ. 'Αμερικήν
Θεοσκέπαστη ....	Β. Μαύρου — Σ. Μενδρινοῦ ..... 11	3726	έν πλῷ έξ Εύρωπης (διαταγάζ)
Θεοφανώ Λιθανοῦ ....	«Θεοφανώ» Α. Ε. .... 37	4815	έν πλῷ διὰ Χιλῆν
Θερμαϊκός ....	Μαρῆ 'Εμπειρίκον ..... 23	4518	έπιστρέφει έτε ταξίδιον Ινδίων
Θέτις ....	Π. Χατζηλία ..... 30	4123	εις λιμένα Εύρωπης
Θέτις Α. ....	Γ. 'Ανδρεάδου ..... 10	4111	φορτώνει εἰς Ρίβερ Πλέιτ
Θηρασία Νομικοῦ ....	Έναγγ. Νομικοῦ ..... 88	1356	έν πλῷ διὰ Κρήτην
Θράκη ....	Θ. Λ. Τεργιάζου ..... 17	982	έν Ρουμανίας διὰ Μεσογείου
Ία ....	Π. Χατζηλία ..... 17	4860	εις Βόρ. 'Αμερικήν
Ίακωβος ....	Γ. 'Αγγελίδη ..... 01	2107	εις 'Ανατ. Μεσόγειον
Ίγδρ ....	Α. 'Αναστασίου ..... 07	2693	εις λιμένας Εύρωπης
Ίθακος ....	Γ. Δρακούλη ..... 06	3916	εις Βόρ. 'Αμερικήν
Ίκαριον ....	«Αίγαιον» Α.Ε. .... 12	4013	έν πλῷ έξ Μεσογείου δι' Εύρωπην
Ίλισσος ....	«Θεοφανώ» Α.Ε. .... 15	4724	εις λιμένας Εύρωπης
Ίουλία ....	'Ηλ. Χατζηλία ..... 14	4352	εις λιμένα Εύρωπης (έλεγχος φορτίου)
Ίρις ....	Π. Παλαιοκρασσᾶ ..... 11	1781	εις πλόας ἐν Εύρωπῃ
Ίωάννα ....	Έλ. Βελλιώτη ..... 01	1192	έις Κωνστάντζαν (διὰ Γένοβαν)
Ίωάννης ....	Δ. Δάμπαση ..... 09	3667	έν πλῷ έξ 'Αργεντινής δι' Εύρωπην
Ίω. Καρρᾶς ....	Παν. Καρρᾶ ..... 17	3527	εις λιμένα Εύρωπης
Ίω. Μ. 'Εμπειρίκος ....	Στ. 'Εμπειρίκον ..... 24	3734	εις λιμένα Εύρωπης (διὰ Μεσογείου)
Ίω. Νομικός ....	Λ. Νομικοῦ ..... 99	640	εις πλόας ἐν Ελλάδι
Ίω. Π. Γουλανδρῆ ....	άδ. Γουλανδρῆ ..... 10	3750	έπιστρέφει έξ 'Αργεντινής

'Ιω. Φαφαλιός .....	Δ. Φαφαλιοῦ .....	19	5670	εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν
'Ιω. Φράγκος .....	Μάρκ. Φράγκου .....	12	3442	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Ιω. Χανδρῆς .....	'Ιω. Δ. Χανδρῆ .....	20	6094	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Καδιώ .....	νῖοι Γ. Σιγάλα .....	11	1430	εἰς λιμένα Εὐρώπης (δι' Ἀδριατικὴν)
Καθαριώτισσα .....	νῖοι Γεωργ. Καραβία .....	13	1877	ἐκ Δυτ. Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Καλασφάτης .....	Κ. Καλασφάτη .....	17	4443	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Καλλιόπη .....	Δ. Πατέρα .....	10	4948	ἐκφορτώνει εἰς Βέλγιον
Καλλιόπη Σ. .....	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία .....	18	5152	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Καλύψω Βεργωτή .....	«Ἐπτάνησος» Α. Ε. ....	18	5686	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Καπετάν Στρατῆς .....	Ξενίος — Κομπῆς καὶ Σία .....	06	3574	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Καραβάδος .....	Γ. Σταματελάτου .....	13	2325	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Καρρᾶς .....	Κ. Καρρᾶς καὶ Υιοῦ .....	18	5234	ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Κασσάνδρα Λουλούδη .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	19	5106	εἰς ταξίδιον Ἰαπωνίας
Κάσος .....	ἔτ. «Κάσος» Α.Ε. ....	39	5235	ἐκ Μεσογείου δι' Ἀμερικὴν
Κάστωρ .....	ἔτ. Γράτσου .....	21	5497	εἰς Ἀπο Ἀνατολήν
Κάτε .....	Ν. Λυκιαρδοπούλου .....	18	5197	ἐν πλῷ διὰ Χιλῆν
Κατερίνα (τάνκερ) .....	ἔτ. «Τρανσπετρόλ» Α. Ε. ....	87	2495	ἐκφορτώνει εἰς Πειραιᾶ
Κατίνα Π. .....	Γ. Παπαγιαννάκη .....	00	1206	εἰς πλόας Σμύρνης — Θεσσαλονίκης
Κατίγκω Χατζηπατέρα .....	νῖον Κ. Χατζηπατέρα .....	13	3661	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Κέπιτ Κόρσο .....	Άθ. Κουλούρια καὶ Κ. Ξένου .....	05	3890	ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν
Κεχρέα .....	Θ. Ἐπαφανειάδη .....	12	1968	ἐκ Ρουμανίας δι' Εὐρώπην
Κλεάνθης .....	«Πίνδος» Α.Ε. ....	11	4153	φορτώνει εἰς Καλκούταν
Κολχίς .....	ἀδ. Συνοδινοῦ .....	09	2219	φθάνει Πειραιᾶ 15 Μαρτίου
Κονδύλης .....	Γ. Κονδύλη .....	14	4439	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου διὰ Β. Ἀμερικὴν
Κονίστρα .....	Θωμᾶς Ἐπαφανειάδη .....	07	3530	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Κορινθιακὸς .....	Μαροή Ἐμπειρίκου .....	10	3562	ἐξ Ἰνδῶν διὰ Δυτ. Ἀφρικῆν
Κόρθιον .....	ἀδ. Σύμπουρα .....	09	2116	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Κουλούρας — Ξένος .....	Άθ. Κουλούρα — Κυρ. Ξένου .....	15	4914	εἰς λιμένας Ἰαπωνίας
Κουμουνδούρος .....	Υἱοὶ Ἐπ. Ἐμπειρίκου .....	25	3598	ἀνεχ. Σαΐγκον δι' Εὐρώπην
Κύθηρα .....	Πολυχό. Κατράκη .....	02	1070	φορτώνει εἰς Ὁδησσὸν
Κῦμα .....	I. Χαδούλη — M. Σιτενᾶ .....	12	3994	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Κύμα .....	Ἄπ. Πεζᾶ .....	11	3959	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Κυρά - Παναγιά II .....	Ἀντ. Χάλαρη .....	99	1012	ἐν πλῷ διὰ Βεγγάζην
Κυριακούλα .....	A. καὶ Δ. Λαμποῦ .....	18	4340	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Κωνσταντίνος Η. .....	Ήλ. καὶ Ἄθ. Ἡλιοπούλου .....	05	2527	φορτώνει εἰς Ἀμερικαν διὰ Πειραιᾶ
Κωνσταντ. Λουλούδης .....	ἀδ. Γούλανδρῆ .....	22	4697	φορτώνει εἰς Ἀργεντινὴν
Λακωνικὸς .....	Μαροή Ἐμπειρίκου .....	14	3803	εἰς ταξίδιον Νοτ. Ἀμερικῆς
Λειθαθώ .....	Γ. Μ. Σταματελάτου .....	03	1765	εἰς πλόας ἐν Κίνᾳ
Λένα .....	I. Μυλωνᾶ .....	14	1735	ἀργεῖ εἰς Βαρκελώνην ἀπὸ ἔτος
Λεόντιος Τεργιάλζος .....	Θ. Λ. Τεργιάζου .....	11	4479	ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Λέρος .....	Δ. Μοσχονᾶ — I. Φασόλη .....	99	846	εἰς ταξίδια Σμύρνης — Θεσσαλονίκης
Λεωνίδας .....	Θρ. Βογιατζῆδη .....	28	4573	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Λεωνίδας Μ. .....	Χατζηπατέρα — Μιχάλου .....	29	4573	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης .....	Ζλήρουν. Λ. Καμπάνη .....	17	4274	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς .....	Μιχ. Βαλμᾶ .....	14	2080	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης .....	νῖον Λ. Κονδύλη .....	12	3923	ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Λιλή .....	Χαρ. Πατέρα .....	20	5719	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀπο Ἀνατολῆς
Λύρας .....	P. καὶ Λ. Λύρα .....	18	5685	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Μαίανδρος .....	Ίω. Γ. Λιβανοῦ .....	19	4581	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μαίηντ δρ Σάμος .....	νῖοι Π. Δ. Γουλανδρῆ .....	01	1190	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Μαίρη Δευτεραίου .....	Βασ. Δευτεραίου .....	03	1383	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀφρικῆν
Μαίρη Λιθανοῦ .....	ἔτ. ἀδελφῶν Λιβανοῦ .....	38	4771	εἰς λιμένας "Ἀπο Ἀνατολῆς
Μαϊώτις .....	Α. Συνοδινοῦ .....	88	1709	ἀνεχ. Δυτ. Μεσογείου δι' Ἀφρικὴν
Μάκης .....	E. K. Βλασπούλου .....	06	3546	φορτώνει εἰς Ἀβάναν
Μαλισκάδης .....	Μαροή Ἐμπειρίκου .....	12	3903	εἰς ταξίδιον Ἰνδῶν
Μανούνλα .....	νῖοι Γεωργ. Καραβία .....	20	1965	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μάξης Βόλφ .....	Γ. Προτόλου .....	17	6694	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Μαραθών .....	Α. Λούζη ἀλ. .....	19	7926	ἀνεχ. ἐξ Εὐρώπης (διαταγάς)
Μαργαρίτα .....	Γεωργιάδη καὶ Σοφιανοῦ .....	89	2187	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Μαργαρίτα Χανδρῆ .....	I. Χανδρῆ .....	20	5401	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μαρή Χανδρῆ .....	Βιομ. — Ἐφ. «Χανδρῆς» .....	18	5840	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μαρία Λ. .....	K. H. Λαμποῦ .....	12	4707	φορτώνει εἰς λιμένας Ἀργεντινῆς
Μαρία Νομικοῦ .....	Λουκᾶ Νομικοῦ .....	99	1165	εἰς πλόας ἐν Ἑλλάδι
Μαρία Σταθάτου .....	Γ. N. Σταθάτου .....	22	6303	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μαριέτ Νομικοῦ .....	Έμμ. Καραβία .....	19	5241	λαραμένει εἰς Ἀμερικαν
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ .....	P. Πρωτοπαπᾶ .....	15	4447	εἰς ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς
Μαριόγκα .....	I. Νικηφόρου .....	12	4236	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη .....	ἀδελφῶν Κιρτάτα .....	04	4784	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μάριος .....	Μιχ. Καραγεώργη .....	06	602	ἐξ Ἀδριατικῆς δι' Ἑλλάδα
Μαρουκά Πατέρα .....	Δ. Πατέρα .....	17	4269	εἰς ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς
Μαρκυσιώ Ληγοθέτη .....	ἀδελ. Γούλανδρῆ .....	13	4669	φορτώνει εἰς Χιλῆν
Μάρπησσα .....	N. Εύσταθίου .....	19	5476	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μάρω Υ. .....	ἀδ. Γιαννουνλάτου .....	24	3836	εἰς λιμένας "Ἀπο Ἀνατολῆς
Μάστερ Ηλ. Κουλουκουντῆς .....	ἀδ. Κουλουκούντη .....	38	5548	ἐν πλῷ ἐκ Ν. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Ματρώνα .....	N. Βογιατζῆδη .....	02	2846	φορτώνει εἰς Ρουμανίαν
Μεμδᾶς .....	Άνδρ. Βεργωτῆ .....	00	4359	εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν
Μεμδᾶς .....	Μαρ. Κουρουνλή .....	12	1735	ἐν πλῷ διὰ Νεμούνῳ
Μέντωρ .....	Γ. Δρακούλη .....	02	3050	εἰς λιμένας Εὐρώπης
Μερόπη .....	Άνδρ. Πατά .....	11	4181	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Μεσσαριάδ Νομικοῦ .....	έτ. «Π. Νομικός» Α. E. ....	95	985	ἐν πλῷ δι' Ἀνατ. Μεσόγειον
Μιμόζα .....	«Ἐμπορ.-Ἐφορπλιστική» Α. E. ....	05	3071	ἐξ Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον
Μίνα Λ. Καμπάνη .....	κλήρουν. Λ. Καμπάνη .....	20	5227	φθάνει εἰς Νότ. Ἀμερικὴν
Μιχαήλ Λιθανός .....	«Θεοφανὼ» Α. E. ....	38	4774	φορτώνει εἰς Λύστραίαν
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος .....	Στ. «Ἐμπειρίκου .....	18	5202	φορτώνει εἰς Λούναβιν
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς .....	κλήρουν. Μ. Γουλανδρῆ .....	21	6669	ἐν πλῷ διὰ Ρουμανίαν
Μιχάλης .....	Δ. Φατού .....	19	4680	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μιχαλίδης .....	ἀδ. Συλᾶ .....	08	3742	εἰς λιμένας "Ἀπο Ἀνατολῆς
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως .....	Δημ. A. Κυδωνιέως .....	15	3874	ἐξ Νοτ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆς .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	18	5199	ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν
Ναντίν .....	«Ἐμπορ.-Ἐφορπλιστική» Α. E. ....	04	3582	εἰς λιμένα Πειραιῶς

Ναυτίλος .....	Δ. Γουλανδρή—Ρ. Πολίτη	04	3531	ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν
Νέα 'Ελλάς .....	ἀδ. Γουλανδρή .....	22	16991	ἀναχωρεῖ Πειραιᾶ 16 Μαρτ. διὰ N. 'Υόρκιην
Νέλλου .....	έτ. «Ωκεανὸς» A.E.	13	4826	εἰς ταξίδιον Ἀπω 'Ανατολῆς
Νεμέα .....	Γ. Ν. Σταθάτου .....	19	5101	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Νέστος .....	«Θεοφανῶ» A. E.	19	5764	εἰς λιμένας Ἰαπωνίας
Νήσιον .....	Α. Καλλίνικου .....	18	5154	ἐκφορτώνει εἰς Εὐρώπην
Νηρεύς .....	Ηλ. Χατζηλία .....	37	5205	ἐν πλῷ διὰ N. 'Αμερικὴν
Νήριτος .....	Γ. Δρασούλη .....	07	3854	εἰς λιμένα 'Αγγλίας, μὲν ξημίας ἐν νάρκης
Νικολῆς .....	Ν. Γ. Μωραΐτη .....	21	3576	ἔξι Εὐρώπης δι' 'Αμερικὴν
Νίκος Τ. .....	'Ελευθ. Τρικόγλου .....	19	5175	ὑπὸ φόρτωσιν εἰς Ἀργεντινὴν
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς .....	έτ. 'Ατλαντικός .....	17	3201	ἐν πλῷ ἔξι Ἰνδιῶν δι' Εὐρώπην
Νικόλαος Δ. Λ. .....	Ν. Λυκαρδοπούλου .....	39	5486	ἐν πλῷ διὰ Χιλῆν
Νικόλαος Μίχαλος .....	Κ. Μιχάλου .....	13	4342	εἰς ταξίδιον Βορ. 'Αμερικῆς
Νικόλαος Νομικός .....	Α. Νομικοῦ .....	99	625	εἰς πλόας ἐν Ἐλλάδι
Νικ. Πιάγκος .....	Μιχ. Πιάγκου .....	12	4499	ἐν πλῷ διὰ Νότ. 'Αμερικὴν
Νικόλαος Φιλίνης .....	Μική Φιλίνη .....	04	3111	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Νικόλαος .....	Β. Σ. Ρωσολύμου .....	10	4540	εἰς Βόρ. 'Αμερικὴν
Νικόλαος 'Αγγελος .....	Ίο. 'Αγγέλου .....	12	4351	εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς
Νικόλαος Πατέρας .....	Ηλ. καὶ Κ. Πατέρας .....	10	4362	ἔξι 'Αφρικῆς δι' Εὐρώπην
Νικολάου Βιργινία .....	Γ. Νικολάου .....	20	6868	εἰς ταξίδιον Εἰρηνικοῦ
Νικολάου Γεώργιος .....	Γ. Νικολάου .....	30	4108	ἐπιστρέφει ἐκ ταξίδιον Ἰνδιῶν
Νικολάου Ζωγραφιά .....	Γ. Νικολάου .....	13	7156	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Νικολάου Μαρία (τάνκερ) .....	Γ. Νικολάου .....	27	5525	εἰς ταξίδιον Βορ. 'Αμερικῆς
Νικολάου Ούρανια .....	Γ. Νικολάου .....	22	6397	εἰς λιμένας 'Αλω 'Ανατολῆς
Νίτας .....	ἀδ. Γιανναγά .....	15	4732	ἔξι "Αφρικῆς δι' Εὐρώπην
Νύμφη .....	Ν. Λυκαρδοπούλου .....	21	4504	εἰς λιμένα Νότ. 'Αμερικῆς
'Οδυσσεύς .....	Παν. Α. Γιαννουλάτου .....	13	4577	ἐν πλῷ διὰ Καλκούταν
"Ολγα 'Επ. Εμπειρίκου .....	νίῶν 'Επ. 'Εμπειρίκου .....	22	4677	ἐν πλῷ ἐκ N. 'Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
'Ολιανδία .....	«Ἐλληνική, A. E. ....	11	1759	εἰς λιμένας Εὐρώπης
"Ολυμπος .....	Κουλούθου — 'Εμπειρίκου .....	18	5249	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
'Ομόνοια .....	Ξενιοῦ — 'Αδ. Χριστοφορίδου .....	08	3699	παραμένει εἰς 'Αμβούργον
"Ορος "Αθως .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	13	3578	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ορος Αίτνα .....	έτ. «Ατλαντικός» A. E. ....	29	4230	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
"Ορος 'Ελικόν .....	Τράμπ, Κοζ .....	18	5525	ἔξι Εὐρώπης διὰ Νότ. 'Αμερικῆς
"Ορος 'Ιθώμη .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	14	4191	ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν
"Ορος Κάσιον .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	18	7914	εἰς ταξίδιον Βορ. 'Αμερικῆς
"Ορος Κιθαρών .....	«Τράμπ, Κοζ .....	12	3876	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ορος Λυκαθήττος .....	«Ατλαντικός» A. E. ....	17	4292	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
"Ορος Μυκάλη .....	Κ. Γεωργιλῆ καὶ Σία .....	07	3556	ἔξι "Απω 'Ανατολῆς δι' Εὐρώπην
"Ορος Μυρτώ .....	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	19	5403	εἰς λιμένας Εὐρώπης
"Ορος Ολυμπος .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	6692	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
"Ορος Πάρνης .....	έτ. «Θησεὺς» A. E. ....	17	4371	ἐν Μεσογείον διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
"Ορος Πέρα .....	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	18	5208	ἐν πλῷ δι' 'Αργεντινὴν
"Ορος Πήλιον .....	έτ. «Θησεὺς» A. E. ....	17	5655	ἔξι Εὐρώπης διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
"Ορος Πίνδος .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	5729	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ορος Πρίονας .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	10	3986	ἐκφορτώνει εἰς Εὐρώπην
"Ορος Ροδόπη .....	έτ. «Ωκεανὸς» A.E. ....	19	5182	εἰς 'Αργεντινὴν ὑπὸ φόρτωσιν
"Ορος Ταῦγετος .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	3286	εἰς λιμένα Βορ. 'Αμερικῆς
"Ορος Ταύρος .....	«Ατλαντικός» A. E. ....	20	6696	εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς
"Ορος Υμηττός .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	6388	εἰς λιμένας Ἰαπωνίας
"Ορος Χελμός .....	«Ατλαντικός» A.E. ....	23	6481	εἰς Βόρ. 'Αμερικὴν
Π. Μαργαράρωνης .....	Δημ. Μαργαράρωνη .....	13	4979	ἐκφορτώνει εἰς Βέλγιον
Παγασητικός .....	Μαρη 'Εμπειρίκου .....	14	3942	εἰς ταξίδιον ἐκ Βορ. 'Αμερικῆς
Παγκρατίων .....	Δημ. N. Κουφδές .....	20	2171	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Παναγῆς .....	N. Λυκαρδοπούλου .....	20	5187	ἐν πλῷ διὰ Μεσογείον
Παναγῆς .....	I. Δ. Τσούνια .....	94	2744	εἰς πλόας ἐν Κίνᾳ
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος .....	Εναγγ. Νομικοῦ .....	01	3575	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείον δι' Εὐρώπην
Παντελῆς .....	Ίω. Βασιλείου καὶ Σία .....	12	5839	ἐκ Βορ. 'Αμερικῆς (διαταγῆς)
Παντιάς .....	K. Λαμπού καὶ I. Ποντικοῦ .....	11	3845	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Παπαλέας .....	έτ. «Ωκεανὸς» A.E. ....	12	4981	ἔξι Εὐρώπης διὰ Νότ. 'Αμερικὴν
Παπαλεμός .....	Γ. Α. Γεωργιλῆ .....	10	3748	ἐν πλῷ ἔξι 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Παρθενών .....	ἀδ. Πειθή .....	08	3189	ἐν Μεσογείον δι' Εὐρώπην
Πάτραι .....	έτ. «Ἐλληνική» A.E. ....	09	1977	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Περράκης Λ. Καμπάνης .....	κληρ. Λ. Καμπάνη .....	10	3584	φορτώνει εἰς N. 'Αμερικὴν
Περοεύς .....	Α. Ἀνδρεάτου .....	18	5172	εἰς ταξίδιον ἐκ B. 'Αμερικῆς
Πεταλούι .....	Μαρη 'Εμπειρίκου .....	17	6565	ἐποικενάζεται εἰς Κόντινεντ
Πετρόβιλ (τάνκερ) .....	Τρανσπετόβιλ .....	03	4634	εἰς ταξίδιον Περσιοῦ Κόλπου
Πετράκης Νομικός (τάνκερ) .....	M. καὶ E. Νομικοῦ .....	14	7020	ἐν πλῷ δι' Ελλάδα
Πέτρος I. Γουλανδρής .....	ἀδ. Γουλανδρή .....	23	4693	εἰς λιμένας Μεσογείον
Πήγασος .....	Γ. N. Λουλούδη .....	20	4399	ἐπιστρέφει ἔξι "Απω 'Ανατολῆς
Πηλεύς .....	E. Χατζηλία .....	28	4695	εἰς λιμένας "Απω 'Ανατολῆς
Πίνδος .....	έτ. «Πίνδος» A. E. ....	08	4360	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Πιπίνα .....	G. M. Σταματελάτου .....	04	2709	εἰς πλόας ἐν Κίνᾳ
Πλειάδες .....	ἀδελφ. Προϊόν .....	18	4620	εἰς Βόρειον 'Αμερικὴν
Πολέμης .....	I. Δ. Παλαιοκαρασσᾶ .....	09	1457	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείον δι' Εὐρώπην
Πολύκτωρ .....	Γ. Δρασούλη .....	14	4077	εἰς λιμένας Εὐρώπης
Πόπη .....	Μιχ. Βερούνος .....	96	1594	ἐν πλῷ δι' Αἴγυπτον (εἴτα Πειραιᾶ)
Πόπη Σ. .....	Yioi G. Σιγάλα .....	03	2083	εἰς Βόρ. Ισπανίαν (διὰ Μεσογείον)
Ποσειδῶν .....	Μιχ. A. 'Εμπειρίκου .....	19	4649	εἰς ταξίδιον Νοτ. 'Αμερικῆς
Ρήνος .....	«Ιόνιον» A. E. ....	18	6429	εἰς λιμένας Εὐρώπης
Ρόκος .....	«Επτάνησος» A. E. ....	19	5637	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Ρόκος Βεργάτης .....	Μιχ. Καραγεώγη .....	99	1044	εἰς πλόας 'Ανατ. Μεσογείον
Ρούλα .....	K. Πετρούτση — Γ. Τάνες	01	3634	ἀνεχ. "Άδεν 6 Μαρτ. διὰ Καλκούταν
Σαλαμνία .....	A. Γ. Χάλαρη .....	84	708	εἰς πλόας ἐν Ελλάδι
Σαρωνικός .....	Μαρη 'Εμπειρίκου .....	12	3548	φορτώνει εἰς Ινδίας
Σίφνος .....	Θεμ. Σταφυλοπάτη .....	17	2290	εἰς λιμένα 'Ανατ. Μεσογείον
Σουζ .....	Μποδ. 'Αθανασιάδη .....	07	950	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
Σουλιώτης .....	«Ναυτίλος» A.E. ....	17	4300	ἐν πλῷ διὰ Νότ. 'Αμερικὴν
Σουσάννα .....	N. Παπαδάτου-Α.Τσαβλίον	04	932	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Μαρτ.

Σπάρτη .....	Γ. Σταματελάτου .....	22	1202	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Σπύρος .....	«Αίγαιον» Α. Ε. ....	18	6629	εἰς ταξίδιον Ἀμερικῆς
Σταύρος Γ. Ἐμπειρίκος .....	έτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκου» .....	36	3931	ἐν πλῷ διὰ Χιλῆν
Στάυρος .....	Δ. Φαφαλιοῦ .....	14	3801	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Σταύρος Κουμάνταρος .....	«Κάσσος» Α. Ε. ....	25	4853	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Στρυμών .....	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου .....	12	5528	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Στυλιανή .....	«Λιβανός» Α. Ε. ....	19	5250	εἰς λιμένας Ἰαπωνίας
Στυλιανός Χανδρῆς .....	ἀδ. Πήττα — Κ. Σχοιδάνου	96	3256	ἐν Ρουμανίᾳ δι' Εὐρώπην
Τάναϊς .....	Ίω. Δ. Χανδρῆ .....	19	6059	εἰς λιμένας Βορ. Ἀμερικῆς
Ταξιάρχης .....	ἀδελφ. Συνοδιοῦ .....	07	1545	ἔρθ. Κατάνη 11 Μαρτ.
Τασία .....	ἀδελφ. Λαμποῦ .....	13	4221	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Τάσις .....	Καδ. Σιγάλα .....	04	3034	εἰς πλόας ἐν Εὐρώπῃ
Ταύγετος .....	«Μυτήθων» Α. Ε. ....	13	4706	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Τέτη .....	Κουλούθου — Ἐμπειρίκου	18	5687	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Τέτη Νομικοῦ .....	νῖοι Γ. Σιγάλα .....	03	2747	εἰς Δυτ. Μεσόγειον
Τηλέμαχος .....	Λουκᾶ Νομικοῦ .....	02	1882	εἰς λιμένας Μεσόγειον
Τουρκία .....	Γ. Δρακούλη .....	11	3658	εἰς λιμένας Εὐρώπης
Υδραίος .....	έτ. «Ἐλληνική», Α. Ε. ....	09	1911	ἐν πλῷ δι' Ἑλλάδα
Υδρούνσα .....	Α. Κονλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Υπανις .....	Π. Χριστοπούλου .....	22	2038	εἰς λιμένα Εὐρώπης (δι' Ἑλλάδα)
Φανερωμένη .....	ἀδ. Συνοδιοῦ .....	09	1459	ναυλοχεῖ εἰς Πειραιᾶ
Φλώρωρ Νομικοῦ .....	Νικ. Θ. Βούλγαρη .....	08	3404	φορτώνει εἰς Πλέιτ
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ .....	Λουκᾶ Νομικοῦ .....	21	1783	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Φρέδ .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	18	6701	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Χαδιώτης .....	Κ. Δ. Καλαφάτη .....	07	4043	εἰς λιμένα Ζονάν (ζημία ἐν περιπλανήσ.)
Χέλατρος .....	έτ. «Κάσσος» Α.Ε. ....	29	4386	ἐν Νοτίου Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Χίος .....	έτ. «Κάσσος» Α. Ε. ....	14	3489	εἰς λιμένας Εὐρώπης
Χλόδη .....	«Λιβανός» Α. Ε. ....	39	5650	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Χρήστος Μαρκέτος .....	Ν. Λυκαρδοπούλου .....	28	4641	εἰς λιμένα Νοτ. Ἀφρικῆς
Ώκεανία .....	«Μαρκέτος» Α. Ε. ....	19	5209	ἀπὸ Χονολούντον δι' Ἰαπωνίαν
Ώριών .....	Μ. Καρίβαλη .....	07	4843	ἔξ. Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην
Ώρωπός .....	Πολ. Λύφα — Α. Λούζη .....	09	4798	εἰς ταξίδια Εὐρώπης
Άλκυών (Παναμ.) .....	Μαρῆ Ἐμπειρίκου .....	13	4474	ἐπιστρέφει ἐν ταξίδιον Ἰνδιῶν
Άλμπτα (Παναμ.) .....	Ίω. Π. Γουλανδρῆ .....	17	3530	ἔξ. Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Άμαρυλλίς (Παναμ.) .....	έτ. «Άλμπτα» .....	08	3444	εἰς Νοτ. Ἀμερικὴν ὑπὸ φόρτωσιν
Άνιτα (Παναμ.) .....	«Άμαρυλλίς» Α.Ε. ....	18	4328	εἰς ταξίδιον δι' Εὐρώπην
Άνδρεάς (Παναμ.) .....	έτ. «Τραναπόρτες» .....	18	4206	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Άννα Μάρκου (Παναμ.) .....	Παναμαΐῆς ἔταιρίας .....	17	5317	ἀνεγ. ἔξ. Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην
Άουρόρα (Παναμ.) .....	Ε. Βιντιάδη ιλπ. ....	19	2486	φορτώνει εἰς Ρουμανίαν
Βάρκο (Παναμ.) .....	έτ. «Πέρσην» .....	13	4584	ἐν πλῷ ἔξ. Ιαπωνίας διὰ Παναμᾶν
Γιολάντα (Παναμ.) Τ. ....	Ανύερον — Ἀπέργη .....	96	1437	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Δώρα (Παναμ.) .....	έτ. «Προμέρα» Παναμᾶ .....	13	4680	ἐκφορτώνει εἰς Δυτ. Μεσόγειον
Ἔστερο (Παναμ.) .....	Κ. Ατυχίδη .....	98	584	παραμένει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ἴλλενάο (Παναμ.) .....	«Ισθμένια» Α. Ε. ....	20	4743	εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν
Κάρμαρ (Παναμ.) .....	έτ. «Κολόνη» .....	19	5291	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Κλαίρη (Παναμ.) Τ. ....	Α. Ε. «Κάρμαρ» .....	19	5226	εἰς λιμένας Ἰαπωνίας
Κουλέμπρα (Παναμ.) .....	έτ. «Προμέρα» Παναμᾶ .....	16	5845	ἐν πλῷ ἐκ Βαλπαραϊό διὰ Περού
Λόντα (Παναμ.) Τ. ....	έτ. «Προτομπέλλο» .....	19	5260	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Μαρία (Παναμ.) .....	έτ. «Ατλάντικα» .....	16	5505	εἰς ταξίδιον ἐκ Β. εἰς Ν. Ἀμερικὴν
Μαρτῆς ('Αγγλ.) .....	έτ. «Προμέρα» Παναμᾶ .....	28	4919	ἀνεγ. Β. Ἀμερικὴν δι' Ἀφρικὴν
Μιραμάρε (Παναμ.) .....	Γ. Μ. Κουλούκουντη .....	94	2483	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Μιραφλόρες (Παναμ.) .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	19	5731	εἰς ταξίδια Βόρ. Ἀμερικὴν
Μπόνα (Γαλλ.) .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	19	5764	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Μυριάτι (Παναμ.) Τ. ....	Σ. Φαρούκη .....	98	3482	εἰς πλόας ἐν Εὐρώπῃ
Ορος "Οθρυς (Παναμ.) .....	«Ισθμένια» Α. Ε. ....	21	7012	εἰς ταξίδια Βόρ. Ἀμερικῆς
Ούρανία (Παναμ.) .....	Μ. Μάρκου .....	19	4817	εἰς πλόας ἐν Εὐρώπῃ
Πάναμ (Παν—τάνκερ) .....	έτ. «Ατλάντικα» .....	02	1953	εἰς λιμένα Ανατ. Μεσογείου
Πηνελόπη (Παναμ.) .....	«Ιστιένια» Α. Ε. ....	25	7277	εἰς ταξίδια Βόρ. Ἀμερικῆς
Ρίο Γκράντε (Παναμ.) .....	έτ. «Πόλαρ» .....	19	4799	εἰς Απο. Ἀνατολήν
Σαντιάγο (Παναμ.) .....	έτ. «Παναμέρα» .....	19	5696	ἐν πλῷ δι' Ἀμερικὴν
Σίγκυντ (Παναμ.) .....	έτ. «Σαντιάγος» .....	08	3860	ἔξ. Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Τούνια (Παναμ.) .....	Ίω. Π. Γουλανδρῆ .....	17	3531	φορτώνει εἰς Ρίβερ Πλέιτ
Φαίαξ (Παναμ.) .....	έτ. «Τούνια» .....	12	4393	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Φροσούλα (Παναμ.) .....	έτ. «Πόλαρ» .....	15	7188	εἰς ταξίδιον Βόρ. Ἀμερικῆς
Χάιφα Τρέιντερ (Παλαιστ.)	Ίω. Ε. Βαρδαΐα .....	03	1282	εἰς λιμένα Πειραιῶς
	Βασ. Ι. Σαπούδου.....	03	3075	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην

Established 1892

**D. J. PAPADIMITRIOU**

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

PORT-SAID

SUEZ

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Steamship Agents

Brokers for Chartering

Forwarding Agents

Telegr.: DIORYX

Telephone: 2174