

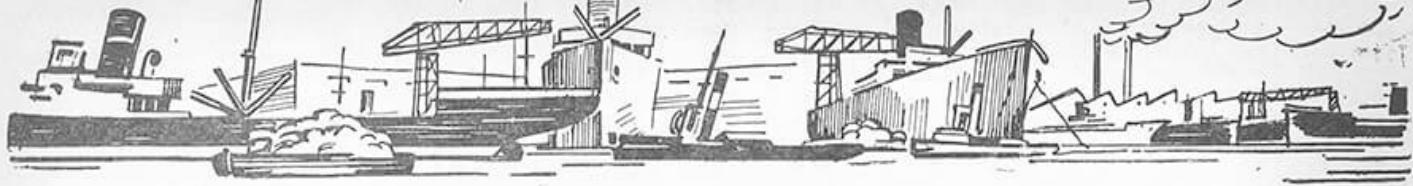
# NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1940

Αρ. Φύλλου 224

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ι'. ΑΡΙΘ. 224

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1940

### ΑΣΥΔΟΣΙΑ "Η ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΣΜΟΣ"

Τοῦ κ. ΓΕΩΡ. ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

Τά «Ναυτικά Χρονικά» έδημοσίευσαν εἰς τό προηγούμενον τεύχος των, ἀποσπάσματα ἐπιστολῆς ἀπευθυνθείσης παρά τοῦ ἀγαπητοῦ μου φίλου κ. Βλαβιανοῦ, πρός ἀνώτερον Κρατικὸν λειτουργόν. Εἰς τὴν ἐπιστολὴν ταύτην ζήγηται ζητημά κεφαλαίδους διὰ τὴν Ναυτιλίαν σημασίας, οἷον εἶναι ἡ πτητήτας ἐν Ἑλλάδι γραμμῇ ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς καὶ ἀναπτύσσονται μὲ εὐγλωττον παρρησίαν, αἱ ἐπί τοῦ ἀπόφεις τοῦ ἐπιστολογράφου.

Οἱ ἀποδέκτης τῆς ἐν λόγῳ ἐπιστολῆς, ἐμπνεόμενος ἐκ τῆς πεποιθήσεως, ὅτι ἡ καλόπιστος κριτική καὶ ἔρευνα δύναται νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ποτυφύην ἐπιζημίαν ἀπόφασεων καὶ τὴν ἐκμάευσιν ἐπωφελῶν τοιούτων, καὶ θέλων νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ἔγερσιν μιᾶς δημοσιωτέρας συζητήσεως πέριξ τοῦ θέματος τούτου, ἔδωσεν εἰς τὴν δημοσιότητα τὴν ἐπιστολὴν ταύτην. Ἀξία λοιπὸν ἐπιαίνου ἡ πρωτοθουλία τοῦ κ. Βλαβιανοῦ. Καὶ ἀξία πάσης τιμῆς ἡ πρᾶξης τοῦ Κρατικοῦ λειτουργοῦ.

Οἱ κ. Βλαβιανὸς ἔξαρτη «τὴν στάσιν τοῦ Κράτους ἔναντι τῆς Ναυτιλίας» ἀναλόγως τῶν ἐπιδιωκομένων ὑπ' αὐτοῦ σκοπῶν. Ἀλλή λέγει θά ἐδει νὰ είναι ἡ πολιτική τοῦ Κράτους ἐάν τοῦτο ἐπιδιώκῃ θελτίων ἔξαφαλίσουσαν μόνιμα καὶ θαθμιάσιας αὔξοντα ὠφελήματα. Καὶ ἄλλη, ἔαν ἀντιθέτως ζητῇ νὰ καρπωθῆ ὠφελεῖσαν εἰς ὁρισμένην στιγμήν, χάριν ἄλλων ἀναγκῶν, θυσιάζοντας οὕτω τὸ μέλλον εἰς τὸ παρόν. Λύτο θεθαίσις είναι σωστό. Ἡ θέσις τοῦ σκοποσήμου θὰ καθορίσῃ τὴν γραμμήν τῆς οκοπεύσεως.

Ἐν τούτοις προκειμένου περὶ τῆς πολιτικῆς τῆς Ἑλλάδος πρὸς τὴν Ναυτιλίαν τῆς, δυνάμειθα νὰ εἴπωμεν, ὅτι μία καὶ μόνη ἐνδείκνυται. Πῶς, σήμερα καὶ αὔριον καὶ πάντοτε θὰ ὑπάρχῃ μία ἀκμαία Ἐλληνική ἐμπορική Ναυτιλία. Τότε μόνον θὰ ἡτο ἐπιτετραμμένον νὰ γίνῃ σκέψις περὶ ἄλλων κατευθύνεων, ἔαν συνεπείᾳ ἐνὸς κατακλυσμοῦ ἔξηφανίζετο ἡ φυλή τῶν Ἑλλήνων καὶ μαζὶ μὲ αὐτὴν ἡ μνήμη τῆς Ἰστορίας. Καὶ ἔαν προσέτι ἥλασσον ἡ γεωγραφικὴ μορφή τῆς Ἑλλάδος καὶ ἔγινετο τὸ Αιγαϊδινός εὑφορος κάμπτος, τὸ δέ ἱστορικό πλουσία ποινιοθόσκη. Δὲν είμαι θαθμός γνώστης τῆς Ἐθνικῆς Ἰστορίας. Ἐχα δύμας τὴν πεποιθήσιν, ὅτι ἔαν διατρέξωμεν μετά κριτικοῦ πινεύματος τὰς σελίδας τῆς, θὰ καταλήξωμεν εἰς συμπέρασμα ἐπιτάσσον νὰ ἀναγνωρισθῇ ἡ ναυτιλιακὴ διαστορία τοῦ Ἑλληνος, ὃς μία ἔκ των πρωταρχικῶν δυνάμεων, αἱ δοποῖαι ἀνύψωσαν τὸ Ἐλληνικὸν Ἐθνος εἰς τὴν περιωπήν τοῦ ἰδρυτοῦ ἀειλαμποῦς πολιτισμοῦ. Καὶ ὑποστηρίζω ἀκόμη, ὅτι τὸ τρόπαιον τῶν ἡρωϊσμῶν τῆς Ἐθνικῆς Πατιγγενεσίας δὲν θὰ ἐπεστέφετο μὲ τὴν αἰματοθαφῇ δάφνην τῆς νικῆς, ἔαν τὸ καρυοφύλλι ἐστερείτο τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ πηδαλίου. «Ολα αὐτά, θὰ ἔλεγαν οἱ ἀποκαλούμενοι ρεαλισταί, ἐπέρασαν. Ἀλλά ἡμεῖς δύμας οἱ ρωμαντικοὶ, φρονοῦμεν, ὅτι δὲν περνοῦν ποτὲ καὶ εἰναι αἰωνίως παρόντα τὰ ἀδήματα ἐκ τῆς ὄφανσεως τῶν δοποίων πλέκεται ἡ πορφύρα τῆς Ἐθνικῆς παραδόσεως. Ἐφ' δόσον λοιπὸν ὑπάρχει Ἑλλάς, πρέπει νὰ ὑπάρχῃ καὶ Ἐλληνικὸν ἐμπορικὸν Ναυτικόν, ἀφοῦ ὑπῆρχε τοιούτον πολὺ προτοῦ ὑπάρχῃ Κράτος Ἐλληνικόν.

Ἡ θεραπεία ἄλλων ἀναγκῶν καὶ ἡ λύσις ἄλλων προβλημάτων, ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει πρέπει νὰ γίνουν διὰ θυσίας τοῦ παρόντος ή τοῦ μέλλοντος τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Τοῦτο συχωρεῖται καὶ ἐπιθάλλεται μόνον ἔαν ἀπειλήθῃ ὑπὸ σοθαρῶν κινδύνων ἡ Ἐθνική ὑπόστασις.

Τὴν σχέσιν τοῦ Ἐλληνικοῦ Κράτους πρὸς τὴν ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν παρομοιάζω πρὸς σχέσιν μητρὸς πρὸς θυγατέρα. Θὰ ἡτο λοιπὸν ἀφύσιον νὰ δεχθῶ ὅτι ἡ Παναμαϊκή ἀσυδόσια εἶναι τὸ εὐγενέστερον ὑπόδειγμα ἐπὶ τῇ θάσει τοῦ δοπού τοῦ Κράτους — μῆτρη τῷρος θὰ ρυθμίσῃ τὰς σχέσεις του πρὸς τὴν Ναυτιλίαν — θυγατέρα.

Ἐάν καὶ ἡ Ἑλλάς ἀνέδευτο ἔσχάτως ἀπὸ μίαν διώρυγα διεθνοῦς μεταφορικῆς χρησιμότητος καὶ δόλον τῆς τὸ παρελθόν, τὸ παρόν καὶ τὸ μέλλον ἀπὸ μίαν συνθήκην οἰκονομικῆς κυρίως σκοπούτητος, τότε ἐδίκαιοντο νὰ ἀνατρέξῃ εἰς τὰ δεδουμένα τῆς πειρας τοῦ Τουρισμοῦ καὶ νὰ ὅργανωσῃ ἐμπορικὸν Ναυτικόν ἐπὶ τουριστικῶν θέσεων. Θά ηξιέται τότε νὰ ἐπινόσιμων παντὸς εἰδούς διευκολύνσεις καὶ νὰ κάμωμεν καὶ εύρυτάτην περὶ αὐτῶν

διαφήμισιν, ἵνα ἐπιτύχωμεν νὰ θέσωμεν κάτωθεν τῆς Κυανολεύου μίαν ἔφοπλιστικὴν δραστηριότητα διεθνοῦς συνθέσεως καὶ τουριστικῆς νοοτροπίας. Ἄλλη ὡς γνωρίζομεν αἱ Ἐλληνικαὶ συνθήκαι καὶ διαφέρουν. Τὸ Ἐλληνικὸν Κράτος διφείλει νὰ ἐποπτεύῃ τὴν Ναυτιλίαν του καὶ ὑποχρεοῦται νὰ ἐπεμβαίνῃ πρὸς ρύθμισιν τῶν ζητημάτων καὶ θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν αὐτῆς. Ἡ γραμμή δύμας Κρατικῆς ἐπεμβάσεως δέοντα νὰ τείνῃ εἰς τὸ πῶς τὸ Κράτος θὰ θογηθῇ ἵνα ἐν συνεχείᾳ θογηθῇ. Πῶς δύμας θὰ γίνη τοῦτο; Τὸ ἔρωτημα μὲ φέρει εἰς τὸ σημεῖον τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Βλαβιανοῦ, ὅπου γράφει ὅτι «Ἐλληνικὴ ναυτική ἐπιχείρησις θὰ είπῃ Ἐλληνικὴ ιδιωτικὴ ἐπιχείρησις» καὶ κατά συνέπειαν «ἡ πραγματικὴ τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας σημαίνει προαγωγὴν μιᾶς ιδιωτικῆς ἐπιχειρήσεως».

Πράγματι ἡ ναυτική ἐπιχείρησις ἐν «Ἐλλάδι ἀντιπροσωπεύει συμφέροντα ιδιωτικά, ὡς ὀλότης δύμας ἀντιπροσωπεύει συμφέροντα θετικά. Πλήγη τούτου, εἰς τὴν σημερινήν ἐποχήν τὸ δικαίωμα τῆς ιδιοκτησίας ἔχασε τὴν ἀπόλυτον ἔξουσίαν ποὺ προσέδωσεν εἰς αὐτὸν ἡ περὶ τὴν ιδιοκτησίας ἀντίληψις τοῦ Ρωμαϊκοῦ Δικαίου. Τὸ δικαίωμα τοῦτο προήχθη εἰς κοινωνικὸν λειτουργήμα. Πρέπει δηλαδή ἡ ἐνάσκησίς του νὰ ἔχῃ ἐπωφελή ἐπιδίωξιν. Ἐκ τῶν λόγων τούτων, δὸκατος παρεμβατισμός αἰτιολογεῖται ἀρκούτως. Ἀλλά καὶ διὰ τούς λόγους τούτους δὸκατος παρεμβατισμός αὐτός, διφείλει νὰ είναι τονωτικός καὶ οὐχὶ ἐξουδετερωτικός τῆς ιδιωτικῆς πρωτοθουλίας. Καὶ διφείλει προσέτι ἐν τῇ ἐκδηλώσει του νὰ συμμαχῇ πρὸς τὴν ιδιωτικήν πρωτοθουλίαν, χρησιμοποιῶν τὴν πολύτιμην πεῖράν της ἐν τῇ καταστρώσει καὶ ἐφαρμογῇ τοῦ σχεδίου τῆς ἐπεμβάσεως.

Πιστεύω, ὅτι τὸ σοφώτερον καὶ ἐνεργητικότερον Κράτος υποτερεῖ εἰς περίσκεψιν, ἐπιμέλειαν καὶ ικανότηταν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ κοινὸν ἄποινον ὃς πρὸς τὸν θερισμὸν θεμάτων τοῦ οἰκονομικοῦ πρεδίου. Ἡ στόχησος καὶ ἔθλαψεν ὁ Κρατικὸς παρεμβατισμός δύσκολης ἡ ἔξηπτημήσεως τῶν γυνώσεων του ἡ ἔδυστητιας πρὸς τούς εἰδήμονας, ἡγνόησε καὶ παρηγκώνισε τὴν ἀποφύλι τοῦ ἀμεσώτατα συνδεομένου μὲ τὸ ὑπό παρέμβασιν θέμα. Ἡ ἀποφύλι τοῦ ἐνδιαφερομένου είναι ἔνα φῶν εἰς τὸν δρόμον τῆς ἐρεύνης. Διατί νὰ τὸ θέσωμεν ὑπὸ τὸν μόδιον; Τώρα ὡς πρὸς τὴν ἔκτασιν καὶ τὴν ἔντασιν τοῦ παρεμβατισμοῦ, δέοντο νὰ παίξῃ ρόλον γυνώμονος καὶ μετρητοῦ τὸ «ἰστορικὸν» ή «παρόνσα καταστασίας» καὶ αἱ μελλοντικαὶ ἀπαιτήσεις τοῦ ἐκάστοτε θέματος. Αἱ πάρωμεν τὴν συγκεκριμένην περίπτωσην τῆς ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Λοιπόν. Αὐτὴν δὲν τὴν ἔκαμε τὸ Κράτος. Ἀντιθέτως ὁ πάρχοντας, δῶρος, πολύτιμους, αὐδανομένη, ἐξελισσομένη, πολὺ πρὸ αὐτοῦ, συνέθαλε νὰ γίνη τὸ Κράτος. Καὶ τοῦ ὑπόστησε εἰς τὰ πρώτα του βήματα, Ναυάρχους Νελσωνείου αἰγάλης, ναύτας ἐμπειροπόλεμος, σκάφη ἀξιόμαχα καὶ συμβούλους συνετούς. Κατόπιν δταν ἔγινε τὸ Κράτος δὲν τὸ ἐκούρασε μὲ τὰ ζητήματα της. Εύρηκε τὸν δρόμον τῆς καθοδηγούμενή ἀπὸ τὴν δημοιουργικὴν ἀνησυχίαν τῶν στελεχών της. Ἐπέρασεν ἀπὸ τὸν ιστίου εἰς τὸ ἄτμον. Ἀπὸ τῆς Μεσογειακῆς ἀτμήρους χωρητικότητος εἰς τὴν ὁκεανοπόρου τοιαύτην. Ἀπὸ τοὺς 800.000 τόνους τοῦ 1914 εἰς τοὺς 2.100.000 τοῦ 1940. Ἀπέκτησε τὴν ἐκπροσώπησην τῆς ἐν Λονδίνω, τὴν Μέκκαν αὐτὴν τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, ὁργανώσασα 22 Ἐλληνικά ναυτικά γραφεῖα. Ἔγινεν αἰσθητή εἰς δόλας τὰς θαλάσσας τῆς ύφηλιου. Καὶ ἐφονήθη ἀπὸ πανισχύρους συναγωνιστάς. Μὲ ποιά εφόδια; Μὲ ποιάν θοήθειαν; Μὲ ποιάν προστασίαν; Θὰ ἡξιέται, μὰ τὴν ἀληθείαν, νὰ ἐπερνει πρωτοθουλίαν τὸ Ναυτικόν Ἀπικελτήριον τῆς Ἐλλάδος, ὅπως ἔρευνηθῇ καὶ γνωσθῇ εύρυτερον τὸ ἀνδραγάθιμα τῆς ἀναπτύξεως καὶ ἐξελίξεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἀπὸ τῆς συστάσεως τοῦ Βασιλείου καὶ ἐφεξῆς. Εάν αὔριον τὸ Κράτος ἔχῃ ἀνάγκας μεταφορῶν ἀπὸ τὴν Αύστραλιαν, ἀπὸ τὴν Ιαπωνίαν, ἀπὸ τὴν Βόρειον ή Νότιον Ἀμερικήν ἀπὸ τὰ πέρατα τῆς γῆς, είναι ἀρκετὸν ἔνα τηλεγράφημα πρὸς τὴν οἰκείαν προτεινούσης Ἀρχήν, διατάσσον ἐπιταξιν, νὰ λύσῃ τὸ πρόβλημα τούτο. Τὸ πρόβλημα τὸ δόπιον ὑπὸ ἄλλην κατάστασιν θὰ ἡτο ἀκα-

θώδες, δυσχερές καὶ ίσως ἀλυτον. Αύτὸς εἶνε τὸ ἐπικόν «ίστορικόν», τῆς Ναυτιλίας μας. Πρόκειται δηλαδὴ περὶ κλάδου δυναμικοῦ, σφύζοντος ἀπὸ παλμὸν δημιουργικόν, δοτικὸν δὲν ἔχηράνθη κατὰ τὰς περιόδους μακρᾶς ἀνομβρίας, ἀλλ᾽ ἀντιθέτως διαρκουσῶν τούτων ήνθησε καὶ ἀναπαρήχθη.

Ἐδῶ λοιπὸν ὁ παρεμβατισμὸς δὲν εἶνε ἀνάγκη νὰ διανυκτερεύῃ καὶ διημερεύῃ ὅπως ὁ ἵστρος παρὰ τὸ προσκέφαλον θαρέως ἀσθενοῦς. Πρέπει νὰ περιορισθῇ ἀπλῶς εἰς ἐπισκέψεις, διὰ νὰ συζητήσῃ καὶ συνεργασθῇ, διὰ νὰ συμπληρώσῃ καὶ ἔξεγενίσῃ καὶ οὐχὶ διὰ νὰ ποδηγετήσῃ ἡ κηδεμονεύση. Ἐπ' εὑκαρπὸν ἔξαιρω τὸ γεγονός ὅτι ὁ κ. Υφυπουργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀνθρωπὸς δράσεως καὶ πρακτικοῦ πνεύματος, προφανῶς ἔξι πολιτικῶν πρός τὸ ἐπιτελεσθὲν καὶ ἐπιτελούμενον ἀπὸ τὴν ιδιωτικὴν ναυτικὴν πρωτοθουλίαν ἔργον, κρατεῖ τὸν παρεμβατισμὸν ἐπὶ λειτουργίας καὶ ἐπίχρητεν νὰ τηρῇ ἐπαφὴν μὲ τὴν πεῖραν τῶν ἐνδιαφερομένων.

Λελογισμένος παρεμβατισμός, σκοπῶν νὰ ἐναρμονίσῃ τὸ συμφέρον τῆς Πολιτείας καὶ τοῦ κλάδου, χρησιμοποιῶν τὴν πεῖραν τῆς ιδιωτικῆς πρωτοθουλίας καὶ καλλιεργῶν τὴν δημιουργικὴν ροπὴν αὐτῆς δὲν ἔνθαρρονεων ήθικων καὶ ώλικων, δύναται νὰ ἀποδῆ δύναμις γονιμοποίους καὶ παραγωγική. Τοιούτον παρεμβατισμὸν τὸν ηγέρην, διότι τὸν θλέπω ἐπίκαιρουν καὶ ἀρωγὸν τοῦ ἄγωνος τοῦ ιδιώτου, δοτικὸς προαγόμενος διὰ τοῦ μόχθου του ἐμπλουτίζει τὸ θέμικὸν εἰσόδημα καὶ συμβάλλει κατ' ἀναλογίαν εἰς τὰ δημόσια θάρη. Οὐαὶ δημόσιος καὶ ἀλλοιονέντων ἐάν ὁ παρεμβατισμὸς ἔξελάμβανε τὴν ιδιωτικὴν πρωτοθουλίαν ως ἀνήλικον δρφανόν καὶ τὴν ἔθετεν ὑπὸ τὴν ἐπιτροπείαν του. Δὲν θὰ παρήρχετο πολὺς καιρὸς διὰ νὰ καταφρεύσῃ τὸ δημιούργημα. Εὔτυχως, ὡς προεπίον, ὁ κ. Τζίφος εἶνε διπάδος τοῦ «λελογισμένου παρεμβατισμοῦ» — ἡ ἔκφρασις εἶνε ιδικὴ του — καὶ οὕτω πράττων προσφέρει καλήν ὑπηρεσίαν πρὸς τὰ γενικὰ συμφέροντα δημιουργῶν παράδοσιν διὰ τὸ «Υπουργεῖον, ἀπότρεπουσαν ἀπὸ ἐπικινδύνους ἀκρότητας.

Δὲν εἶνε τοῦ παρόντος νὰ ἀναπτύξω ἔδω ἀπόψεις ἐάν τὸ α' ἡ θ. ζήτημα ἔχει καλῶς καὶ κακῶς. Περιωρίσθην νὰ ἐκθέσω ἐν γενικούτητι, διότι ἐπειδὴ εἴμεθα «Ἐθνος μὲ μακριώναν ναυτικὴν δρᾶσιν καὶ θλέπω τὴν Ναυτιλίαν ως ἐντὸνας χαρακτηριστικὴν γραμμὴν εἰς τὴν φυσιογνωμίαν τῆς Ἑλλάδος, θεωρῶ εὐλογὸν καὶ ἐνίστητε ἀναγκαῖον τὸν Κρατικὸν παρεμβατισμὸν καὶ ἀπορρίπτω τὴν πολιτικὴν τῆς ἀσυδοσίας. Παρεμβατισμὸν δῶμας συνετον καὶ ὑπεκαίνια τὴν πρὸς δρᾶσιν, μὴ ἐπιδρῶντα δὲν ληθαργικῶς ἐπὶ τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν ἐπιθυμούντων νὰ μείνουν εἰς τὰς ἐπάλξεις τῆς δράσεως. Ἐφόσον λειτουργεῖ δὲν θεσμὸς τῆς ιδιοκτησίας μὲ τὰς κοινωνικὰς ἀπαιτήσεις ποὺ ἔταξεν ἐπὶ αὐτοῦ ἡ σύγχρονος Πολιτεία, διότι ἔκειθεν ἀντλεῖται τὸ θάρρος ἀντιμετωπίσεως κινδύνων καὶ ἐπωμίσεως εὐθυνῶν. Ἀγνοοῦντες αὐτὸν θέτομεν εἰς τὸ θάρος τῶν κοινωνικῶν ἀναγκῶν τὴν ἀκανθαντὴν τῆς ἀφιλοδόξου ἀδρανείας καὶ ἀπορρίπτομεν τὸ ρόδον τῆς φιλοπόνου ἀμίλλης.

Γ. ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

## Τὸ δεκαενδύμερον

### Διαπιστώσεις καὶ προβλέψεις

Ο παρακολουθῶν ἐπιστημένως τὴν δῆλην πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὰς τελευταίας ἔθετομάδας θὰ καταλήξῃ εἰς τὴν διαπίστωσιν διὰ τὴν ἡραγδία τῶν ναύλων ἀνατιμῆσις ἐσταμάτησην. «Ἡδη αἱ τιμαὶ καθηλώθησαν τὰς πρὸ μηνῶν δυσχερείας διὰ τὴν κάλυψην τῶν ἀναγκῶν των. Οἱ καταβαλλόμενοι ἀλλωτε ναύλοι εἰς τὰ οὐδέτερα πλοῖα ἀνταποκρίνονται πλήρως πρὸς τὰ ὑψηλά ἔξιδα κινήσεως, τὰ θαρρύτατα ἀσφάλιστρα καὶ τὰς δαπανηράς ἐπισκεύας. Παράγοντα ἐπίσης ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων ἀποτελοῦν καὶ αἱ μεγάλαι καθυστερήσεις τῶν ταξιδίων. Τὸ μὲν παρεμποδίζουν τὴν ταχυτέραν διεκπεραίωσιν τῆς μεταφορᾶς, ἐπιθαρύνουσαι ως ἔκ τούτου τὸ κόπτος αὐτῆς, δυσχεραίνουν δὲ καὶ τὴν ἐντατικὴν τοῦ πλοίου ἀκμετάλλευσιν, ἐπιφέρουσαι τὴν σημειουμένην ἀνεπάρκειαν χωρητικότητος.

Η συγκέντρωσις ἔξι ἀλλου εἰς χεῖρας τῶν Συμμάχων σεβαστοῦ δύκου οὐδετέρας χωρητικότητος καὶ ὁ διὰ τῆς ἐπιτάξεως ὄλων τῶν συμμαχικῶν σκαφῶν ἐπελθῶν συντονισμὸς τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῶν δύο ἐμπολέμων Αὐτοκρατοριῶν, εἶνε ἀναμφισθήτητον, διότι ὑποτιμητικῶς ἐπέδρασαν εἰς τὴν ναυλαγορᾶν. Ἡδη αἱ Σύμμαχοι Κυθερήσιοις δὲν προσεύχουν εἰς οἵαν κατὰ τὰς ἀρχαῖς τοῦ πολέμου ἔκτασιν εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγορᾶν διὰ τὴν ἔξεύρεσιν χωρητικότητος. Τούναντίον προσπάθεια ἰδιαίτερα καταβάλλεται ὅπως διαθέτουν οἱ Σύμμαχοι ἀνά τὰ διάφορα κέντρα φορτώσεων χωρητικότητα δύον οἰόν της ἐπαρκῆ πρὸς πρόληψιν καθεὶς ἀποτόμου ἀνατιμήσεως τῶν ναύλων ἀπὸ μέρους τῶν οὐδετέρων πλοίων.

Πρέπει ἐν ταύτῳ νὰ σημειωθῇ, διότι ἀπὸ διμήνου περιωρισμέ-

νοι εἶνε οἱ τορπιλισμοὶ καὶ αἱ ἔξι ἀλλων πολεμικῶν ἐπιθέσεων ἀπώλειαι σκαφῶν. Οἱ Σύμμαχοι πρὸς τὸ παρὸν τούλαχιστον δὲν δοκιμάζουν ἀνυπερβλήτους δυσχερείας εἰς τὴν διενέργειαν τῶν μεταφορῶν των.

Ἐάν λάθωμεν ύπ' ὅψιν τοὺς ἀνωτέρω παράγοντας, τοὺς ἄμεσον ἔχοντας ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς πορείας τῆς ναυλαγορᾶς, εὐεξήγητος εἶνε καὶ ἡ σημειρινὴ στασιμότης εἰς τὴν ἀνατιμῆσιν τῶν ναύλων. Δικαιολογεῖται ἀκόμη κάθε πρόδηλεψις ὅτι, ἐφόσον τὸ μέλλον δὲν θά μᾶς ἐπεφύλασσε τὴν ἐπέκτασιν τῶν πολεμικῶν μετώπων, συνεπῶς δὲ καὶ τῶν μεταφορῶν, οἱ ναύλοι προσαρμοσθεῖταις ἦδη εἰς τὸ καθεστῶς τοῦ πολέμου δὲν πρόκειται νὰ σημειωθῶσιν περαιτέρω αὐξήσιον ἀξίαν λόγου. Γύρω τῶν σημειρινῶν ἐπιπέδων θά κυμάνωται, μὲ αὐξομειώσεις τινάς κατά τομεῖς, ἀναλόγως τῆς εἰς ἔκστασην ἔξι αὐτῶν διαθεσίμου κατά περιόδους χωρητικότητος καὶ τοῦ τοῦ ἐπικινδύνου ἥ μη τῶν ταξιδίων.

\*\*\*

Ἄλλα τὰ κέρδη εἶνε μεγάλα, μιθώδη κατά τινας ἐκ τῶν σημειρινῶν ναύλων. Παρὰ τῶν ἀγνοούντων τὰ πράγματα λέγεται θεοβαίως τοῦτο. Οἱ λογαριασμοὶ δύμας οἱ τελικοὶ τῶν ταξιδίων ἐμφανίζουν θεοβαίως κέρδη, δχι δύμας καὶ τὸν πιστεύσμενον πακτωλόν. Αἱ ἀπρόθλεπτοι δαπάναι καὶ αἱ καθυστερήσεις τῶν πλοίων διαφέύδουν συχνὰ κάθε προύπολογισμὸν κέρδους καὶ τὸν συντηρητικῶτερον.

Ἐίνε πλέον σύνθετης ἔνα ταξίδιον τοῦ Πλείτ διὰ τὸ Κόντινεντ — διὰ νὸν λάθωμεν τὸ χαρακτηριστικώτερον παράδειγμα καὶ τὸν εὐνοϊκώτερον ναύλον, λόγω τοῦ ἐπικινδύνου τῆς Βορείου Θαλάσσης — νὰ διαρκέσῃ 4½ μῆνας. Μὲ τὰ 28 δολ., ποὺ πληρώνονται σημειρινοὶ λογαριασμοὶ ἀπήκριθωμένοι διὰ σκάφος 8,200 τόν. Ι. W. Καταλήγουν εἰς τὸ ἀσφαλές συμπέρασμα νὰ θεωρῆται μᾶλλον συμφέρουσα ἡ χρονικὴ ναύλων τοῦ σκάφους εἰς τὰ 17)6 κατὰ μῆνα, παρὰ ἡ περιπέτεια ἐνὸς ταξιδίου ἀδηλου ἐκθέασες, ίσως καὶ θλιβερᾶς, λόγω τῶν πολεμικῶν κινδύνων. «Ἀν δὲ ληφθῇ ύπ' ὅψιν, ὅτι ἀμέσως μετά τὸν πόλεμον ἡ ἀξία ἐνὸς σκάφους εἰκοσατοῦς ήλικίας θὰ είνεται τοῦ μετασημοτοῦ δημόσιον θά είνεται τοῦ παλαιοσιδήρου, καθίσταται αὐτονόχτον, διότι αἱ σημειριναὶ ἀποδόσεις, πολλοῦ γε καὶ δή, πρέπει νὰ θεωρηθοῦν ως κέρδη. Προσιμοῦν ἀπὸ τοῦδε τοῦδε καθωρισμένων ἔχουν τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ παρηλίκου αὐτοῦ σκάφους, τοῦ μηδεμίαν ἀκμεταλλεύσιμον ἀξίαν μεταπολεμικῶς ἀντιπροσωπεύοντος. Μίας όγης ἐφοπλιστικὴ ἐπιχείρησις ἀποθέλουσα καὶ εἰς τὸ μέλλον — κυρίως εἰς αὐτὸ — δὲν ἡμπορεῖ παρὰ τὸ πρόθλημα τὸ μεταπολεμικόν νὰ ἀντιτεωπίζῃ. Κεφάλαια δύκωδη θὰ χρειασθοῦν διὰ τὴν ἀνασυκρότησιν ποιοτικὴν καὶ ποσοτικὴν τοῦ στόλου της. Δεδομένων δὲ τῶν πλεονεκτημάτων τῶν νεωτέρας — ἀπὸ τοῦ 1934 καὶ ἐντεῦθεν — ναυτηρήσεως σκαφῶν, ἡ πρόσκτησις τοιούτων πλοίων θὰ σημαίνῃ διάθεσιν ἐκατομμυρίων λιρῶν. Πρέπει δημοσήποτε νὰ ἔξευρεθοῦν τὰ κεφάλαια αὐτὰ, ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τοὺς φιλοδοξούντας, συνεχίσουν τὴν ἐπαγγελματικὴν των σταδιοδρομίαν, ἔδράζοντες αὐτῶν ἐπὶ στερρῶν θάσεων.

Καὶ ὃν μὲν τὰ παρῆλικα σκάφη μας ἐπωφεληθοῦν ἐπὶ χρονικὸν διάστημα ὑπωθήποτε πακρόν τῶν σημειρινῶν ἴκανοτοιητικῶν ναύλων, δὲν θὰ ἔπειπεν ἰσως νὰ μᾶς ἀνησυχῇ τὸ πρόθλημα τῆς ποιοτικῆς θεοτικῶν τῆς Ναυτιλίας μας. Ἡ ἐπιχειρηματική τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ τὰς κεφάλαια, ποὺ θὰ διαθέτουν, ἐπαρκῆ εἶνε ἔχεγγυα διότι ἡ Ναυτιλία μας θὰ ἀνασυγκροτηθῇ.

«Ἀν δύμας προϊόντος τοῦ χρόνου παγιωθῇ ἔτι μεγαλύτερα ἀσφαλεῖα εἰς τὴν ναυσιπλοίαν καὶ περιορισθοῦν αἱ ἀπώλειαι, ἔξι, ἀντιθέτου δὲ αἱ ἀσφάλια ναυτηρήσεως, αἱ ἡδη παρ' ὄλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν συντελούμεναι, νέαν χωρητικότητα προσθέσουν εἰς τὴν ὑπάρχουσαν, πρέπει νὰ ἀναμένουμεν ἔκπτωσιν αἰσθήτην τῶν σημειρινῶν ναύλων, περιορισμὸν συνεπῶς καὶ τῶν ἀποδόσεων τῶν πλοίων. «Ἀν πάλιν μετά τινας μῆνας οἱ ἐμπόλεμοι λαοὶ ἐπανέλθουν εἰς τὰ εἰρηνικά τῶν ἔργων, τότε δέδυτερον πάσης ἀλλῆς προγενεστέρας περιόδου θὰ ἐκδηλωθῇ τὸ πρόθλημα αὐτῆς τῆς υποστάσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Τὰ ἐν τῷ μεταξὺ ἀποκομισθέντα κέρδη, τὰ δχι πλέον μεγάλα, θὰ ἀποτελέσουν ἀπλῶς τὸν πυρῆνα νέων ἀγωνιωδῶν προσπαθειῶν διὰ νὰ διατηρήσωμεν τὰ κε-

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

**Ιδιοκτῆται ρυμουλκῶν  
Προμηθευταὶ μπῶνκερς  
Γαιανθράκων & Πετρελαίου**

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

**'Εν συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ.  
Wm CORY & SON, LTD**

κτημένα, διά νά μή έκποισθωμεν από τὸν ξενικὸν ἀνταγωνισμόν. Εἶναι ἀρκεταὶ πιστεύομεν αἱ ἀνωτέρω υποθέσεις, δχι καὶ τὸν ἀπίστανοι, διὰ νά καταστήσουν πλήρως ἀντιληπτὴν τὴν ρευστὴν κατάστασιν, ὑπὸ τὴν δόπιον τελεῖ σῆμερον ή Ναυτιλία μας. Μύριοι δοιαὶ ἀστάθμητοι παράγοντες ἐπιδροῦν εἰς τὴν ἔργασίαν της, εἰς τὴν ἐπικερδὴ τῶν σκαφῶν ἀκμετάλλευσιν, εἰς αὐτὸ τὸ μέλλον της. "Ἐχοντες δὲ τοῦτο ἀκριβῶς ὑπὸ δψιν μας πρέπει νά κόπτης ὑπέρ πᾶσαν ἀλλην φοράν ἐπιθάλλεται.

### Τὰ μικρὰ φορτηγά

Διὰ τὴν Μεσογειακὴν φορτηγὸν ναυτίλιαν μας, διὰ τὰ φορτγά δηλαδὴ σκάφη τὰ κάπτεν τῶν 3000 τόννων φορτίου, αἱ στηνάγκας καὶ τὰς δυσχερείας πρὸ τῶν δοπιών κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη καὶ τῷρα ἀκόμη μὲ τὸν πόλεμον ἀντιπαλαίουν τὰ μικρὰ αὐτὰ σκάφη, τὰ πολλαπλασίαν παραγωγικὴν ὑπέρ τῆς Οἰκονομίας μας δυναμικότητα ἔχοντα ἔναντι τῶν ὀκεανοπόρων φορτγάδων, καὶ ἔξτησαμεν πάντοτε διὰ τὴν ξεχωριστὴν αὐτὴν κατηγορίαν τῆς χωρητικότητὸς μας, διάφορον ὅλως, ἔξαιρετικῶς στοργικήν, μεταχείρισιν, ανεξάρτητα τῶν ἐκάστοτε διὰ τὴν μεγάλην ναυτίλιαν μας λαμβανομένων μέτρων.

'Εφόσον θασικὴν πρέπει νά ἔχωμεν τὴν ἐπιδίωξιν, δψως ἔγυτερον πρὸς τὰ ἐμπορουματικὰ μας κέντρα φέρωμεν τὴν θαλασσινήν μας δραστηριότητα, ἵνα ἀφθονώτερα τὰ δόφελη ἀποκομίζῃ ή Οἰκονομία ἡμῶν ἀπὸ τὴν κίνησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ή Μεσογειακὴ ναυτίλια προνομιούχον καταλαμβάνει θέσιν ἐν τῇ ἐκτιμήσει τῶν προσφερομένων παρ' αὐτῆς ὑπέρεσιῶν, ιδιαίτερας δ' ὡς ἐκ τούτου δεὸν νά τούτῃ προσοχῆς.

Τὸ μικρὸν φορτηγόν, ἀπασχολούμενον εἰς μεταφορὰς ἐντὸς τῶν Μεσογειακῶν ὄχθων, προσεγγίζει συχνότατα εἰς τοὺς λιμένας μας. Ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν ἀγορὰν προμηθεύεται κατὰ τὸ πλείστον τρόφιμα, ὄλικά καὶ ἔφδοια, ἀκόμη διενεργεῖ τὰς ἐπισκευαῖς του, ἀκόμη δὲ καὶ τὰς ναυλώσεις του, ἀφοῦ εἰς τὸν Πειραιᾶ κῶν σκαφῶν εἰς συχνὴν ἐπαφήν μὲ τὰς οἰκογενείας των τελούν, οἵτινες δὲ γνωρίζουν πόσον εἴνει τοῦτο συντελεστικὸν διὰ τὴν νοικοκυράνην τῶν ναυτιλομένων μας. Ἐπιπροσθέτως τῷρα μὲ λούμενοι ναυτεργάταις ἀπολαμβάνουν τῶν ἐκτάκτων ἐπιδομάτων, ὥστε εύτυχῶς νά προκινδυνεύῃ τὸ παράπονα καὶ ἡ ζωὴ των.

"Ολα τ' ἀνωτέρω καταδεικνύουν ἐπαρκῶς τὸ πολλαπλῶς εὐεργετικὸν τῆς δράσεως τῆς Μεσογειακῆς ναυτίλιας διὰ τε τὸ Κράτος — εἰς τὰς ὑπῆρειας τοῦ δοπιού ἐλαχιστὴν παρέχουν ὅπειθαρχίας — δοσον καὶ διὰ τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν καὶ τοὺς ναυχάριν τῶν γενικωτέρων ἐμποροναυτικῶν καὶ οἰκονομικῶν συμφέροντων μας.

Τὰ μικρὰ φορτηγά, ὑπολείμματα τῆς ἀλλοτε ἀνθούσης Ἑλληνικῆς ναυτίλιακῆς δραστηριότητος εἰς τὰς γνώριμα ὄχθα τῆς Μεσογείου, κρίσιν δεινήν, διευτέραν πάσης ἀλλῆς κατηγορίας πλοίων, ἔδοκιμασαν κατὰ τὴν τελευταῖαν εἰκόσατείαν. "Η συχνὴν εἰς τὰς Μεσογειακὰς μεταφοράς. 'Ο ἀνταγωνισμὸς τῶν ξένων πλοίων γραμμῆς, δοσις κυρίων μετὰ τὸ 1920 ἐνετάθη καὶ αἱ ἐμποροναυτικαὶ ἐπιδίωξεις τῶν γειτονικῶν μας χωρῶν ἔφεραν εἰς τὸ ἀδιέξοδον τὴν ἐπιχειρηματικὴν προσπάθειαν τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτίλιου. "Ἐξεπτούσθημεν ἀπὸ τὴν Μεσόγειον, ἐπὶ προμηθεύοντας μόνον τῶν οἰκονομικῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν ἔθνικῶν πλοίων, ἔγκατελείψαμεν τὰς ἔγγυς θαλάσσας, τὰς δοπιάς ἐπὶ χιλιετρίδας ἡγέλακων τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον. "Η σημερινὴ ἔθνικος πράγματα τὰ ὑπολείμματα τῆς πρὸ τοῦ πολέμου τοῦ 1914 λαμπρὰς καὶ ὑποδειγματικῆς Μεσογειακῆς ναυτίλιας μας.

Χάριν αὐτῆς τῆς περιωρισμένης πλέον, ἀλλὰ τόσον πολυτίμου, χωρητικότητος τῶν μικρῶν φορτηγῶν, τῆς «μαύρως μοίρας» δψως προσφύστατας ἐπωνομάσθη, διὰ νά ἐπιτύχωμεν ἀκριβῶς τὴν διατήρησιν της, ἀν μὴ τὴν μελλοντικὴν ισχυροποίησιν τῆς θέσεως αὐτῆς, μὲ ἔξαιρετικὴν στοργὴν πρέπει ν' ἀποβλέψωμεν εἰς τὰς ζητήματα τῆς Μεσογειακῆς ναυτίλιας καὶ ὑπὸ διάφορον πρίσμα ἔχοντας τῶν ὀκεανοπόρων σκαφῶν δρεῖλομεν νά προσθλέπωμεν τὴν θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν της.

Καὶ πρῶτον, δεδομένου τοῦ δεῦτα τὸν ἀνταγωνισμόν, ποὺ καὶ τῷρα διντιμετωπίζει διὰ τὴν ἐπικερδὴ ἀπασχόλησιν του τὸ μικρὸν φορτηγόν εἰς τὴν Μεσόγειον, ἀνάγκη προέχουσα εἰνε νά μελέτηθῇ τοῦ ἰκανότητος.

Θά φανη ἴσως ἐκπληκτικὸν διὰ τοὺς ἀγνοοῦντας τὰ πράγματα, δτι περιωρισμένα εἰνε τὰ κέρδη ποὺ ἀποκομίζει μὲ τοὺς σημερινοὺς ναύλους τὸ Μεσογειακὸν σκάφος, δυσαναλόγως μιτιγά, ἐνῷ καὶ ζημίας ἀρκετά σκάφη ἀπέφεραν λόγω τῶν μετώσεως καὶ τῶν δυσχερειῶν διὰ τὴν προμήθειαν καυσίμου ψληροῦ.

Οι ναῦλοι εἰς τὴν Μεσόγειον δεν δινετιμήθησαν τόσον, δοσον διὰ τὰς ὑπερποντίους μεταφοράς. Κατὰ μέσον ὅρον ἐδιπλασιά-

σθησαν καθ' ἡν στιγμὴν τὰ ἔξοδα κινήσεως, ἡ καύσιμος ψληρή, τὰ ἀσφάλιστρα καὶ αἱ ἐπισκευαὶ, ἐκ παραλλήλου δὲ αἱ καθυστερήσεις τῶν πλοίων πολλαπλασίως ηδηκήθησαν. Προκειμένου περὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, εἰνε σῆμερον τοῦτο τὸ ἀκριβώτερον εἰς ἔξοδα κινήσεως ἔξι δλων τῶν τῆς αὐτῆς κατηγορίας ξένων Μεσογειακῶν σκαφῶν. Τά Ἰταλικά, τὰ Γιουγκοσλαβικά, τὰ Ἰσπανικά, διὰ νά μη ἀναφέρωμεν τὰ δλίγα Ρουμανικά καὶ τὰ κρατικά Σοβιετικά, εἰνε σῆμαντικῶς εὐθηγότερα εἰς τὰς δαπάνας των.

"Ἐχομεν ὑπὸ δψιν μας ἀπηκριθωμένην κατάστασιν διπανῶν διὰ σκαφὸς 2180 τόννων d. w., ἀνήκον εἰς ἐφοπλιστὴν διακρινόμενον διὰ τὴν εἰς τὸ ἐπάγγελμα του εἰδίκευσιν καὶ τὴν οἰκονομίαν εἰς τὰ τῆς διαχείρισεως. 'Η κατάστασις αὐτὴ ἔχει ὡς ἔξῆς:

Μισθοὶ κατὰ μῆνα .....	£ 213—10—0
Δῶρα ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας κατὰ μῆνα .....	» 20—0—0
Τροφοδοσία κατὰ μῆνα .....	» 100—0—0
'Ασφάλιστρα ἐπίσησι δι' ἀσφαλισθεῖσαν ἀξιαν σκάφους λίθων 30.000 καὶ ναῦλων 5.000 ἀσφαλιστρα δι 4.156—0—0, ἀναλογοῦντα κατὰ μῆνα » 346—0—0	
'Υλιζό συντρητήσεως καὶ ἔξοδα κινήσεως, ἔπλανα, ἐνδημάντησις κατὰ μῆνα .....	130—0—0
'Επισκευαὶ ἐπιθεωρήσεων σκάφους καὶ λεβήτων ἔπιστατοι καὶ τακτικαὶ τρεχοῦσις ὑπηρεσίας. 'Αναλογία κατὰ μῆνα .....	120—0—0
'Γενικά ἔξοδα γραφείου Λονδίνου καὶ 'Αθηνῶν τόκων ἔξπιτρετήσεως δανείου, φόροι τακτικοὶ καὶ ἔπιστατοι, συνεισφοραὶ εἰς ταμεία προνοίας πληρωμάτων εἰς σωματεῖα, ἔχοντα τακτικοὶ καὶ ἔπιστατοι .....	200—0—0
'Ἐν ὅλῳ ἔξοδα τακτικὰ κατὰ μῆνα .....	1.129—10—00
'Αναλογοῦντα ἔξοδα καθ' ἐκάστην ημέραν	£ 37—13—00

Μὲ τὰ ἔξοδα αὐτὰ — τὰ αἰσθητῶς μεγάλα — καὶ τὰς δυσχερείας ποὺ ἀντιμετωπίζουν σῆμερον οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ τὰς ἀντρακεύσεις τῶν πλοίων των, μὲ τὰς καθυστερήσεις δὲ ἀλλού εἰς τοὺς Γαλλικούς ίδια καὶ τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας, δὲν εἰνε περίεργον πῶς τελικῶς οἱ λογαριασμοὶ προσφάτων ἀκόμη τακτιδίων μικρῶν φορτηγῶν ἐλάχιστα περιθώρια κέρδους καταλείπουν, μὴ δυνάμενα θεσαίως νά συγκριθοῦν μὲ τὰς ἀποδόσεις τῶν διαφόρων πλοίων.

Τὰ ἀποτελέσματα αὐτὰ ἀκριβῶς τῆς ἀκμεταλλεύσεως τῶν Μεσογειακῶν σκαφῶν καὶ ὁ ἀνταγωνισμός, ὁ καὶ τῷρα ὑφιστάων μενος ἀπὸ τὰ πλοία τῶν γειτονικῶν μας ναυτιλιῶν, μᾶς ὑποχρεώμενον νά ἐπικαλεσθῶμεν τὴν συναντήσην δλων τῶν ἐνδιαφεροτούς εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ νά μποδείξωμεν τὴν διάφορον μεταχείρισιν τῶν μικρῶν φορτηγῶν σκαφῶν κατὰ τὴν λῆψιν τῶν διαφόρων διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτίλιαν μέτρων.

Θά χρειασθῇ τοῖς πλήρης νά ἐπέλθῃ διαχωρισμὸς τῶν φορτηγῶν πλοίων εἰς ὀκεανοπόρα καὶ Μεσογειακά. Μέτα τὴν διάναντην, τὴν ἔξ αὐτῶν τῶν πραγμάτων ἐπιθετήμενη, ἔρευνα ἐπὶ τῶν ίδιατετέρων ἀναγκῶν τῆς Μεσογειακῆς ναυτίλιας. 'Η μελέτη ἀκριβῶς αὐτὴ θά ἐπέτρεπε νά χαράδωμεν καὶ τὰς θασικὰς κατευθύνσεις τῆς μελλοντικῆς τακτικῆς ἔναντι τῆς κατηγορίας τῶν σκαφῶν κινεύονται, πολλαπλασίως εἰσφέροντα διὰ τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας ήμῶν κινοῦνται, πολλαπλασίως εἰσφέροντα διὰ τὴν παραγωγικὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ελλάδος.

ΕΜΜ. 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"

## Ο φόρος ἐπὶ τῶν πωλήσεων καὶ ἀπωλειῶν

### Τὰ ύπο ξένην σημαίαν σκάφη

#### Τὸ κείμενον τοῦ Νόμου

'Ο κατωτέρω δημοσιεύμενος νόμος ἀναφέρεται κυρίως—πλὴν τῶν φορολογικῶν του διατάξεων—εἰς τὰ ύπο Παναμαϊκήν σημαίαν Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγά σκάφη. "Όπως ὅρθιτα ἔτονται εἰς προσφάτους δηλώσεις του ὁ κ. Πρόεδρος τῆς Κυβερνήσεως, πάντες ἀνεξαιρέτως οἱ Ἑλληνες ἔχουν ἱεράν ύποχρέωσιν νὰ συνεισφέρουν ἐξ ἴσου εἰς τὴν κοινὴν προσπάθειαν τῆς ικανοποίησεως τῶν ἑθνικῶν ἀναγκῶν.

Εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀκριβῶς τοὺς κρατοῦντας τὰ πλοῖα τῶν ύπο ξένης σημαίας καὶ δὴ τὴν Παναμαϊκήν, ἡ ύποχρέωσις αὐτὴ ὑπομιμήσκεται διὰ τοῦ νόμου. Προθέλεται τετράμηνος προθεσμία ἵνα ἐπανέλθουν τὰ σκάφη ταῦτα ύπο τὴν Κυανόλευκον.

Εἰμεθα πεπεισμένοι, διὰ δὲν θὰ παρέλθῃ ἀπρακτὸν τὸ τετράμηνον, χωρὶς νὰ διαδηλωθῇ διὰ μίαν ἀκόμη φοράν διατριπτοῦσας καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἔκεινων, οἵτινες διὰ λόγους ἀνεξαρτήτους πρός τὰ πατριωτικά των αἰσθήματα, ύπεχρεωθῆσαν εἰς τὸ παρελθόν νὰ ψύψουν τὴν σημαίαν τοῦ Παναμᾶ ἐπὶ τῶν σκαφῶν των.

Θὰ ἡτο εὔκτασιον πρὶν ἡ κινηθῇ ὁ νόμος νὰ παρέλθῃ καὶ ἡ ἀνωμαλία αὐτῇ εἰς τὰ τῆς Ναυτιλίας μας, διότι πρέπει ν' ἀνομολογηθῇ διὰ περὶ ἀνωμαλίας πρόκειται, τὴν ὥποιαν ὁ νόμος ἔρχεται νὰ ἐπανορθώσῃ.

Περὶ τροποποίησεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ Α. Ν. 2075 τοῦ 1939 «περὶ ἐπιβολῆς ἑκτάκτου προσωρινοῦ φόρου ἐπὶ τῶν κερδῶν τῶν φορτηγῶν πλοίων».

#### ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β'. ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

Προτάσει τοῦ Ημετέρου Υπουργικοῦ Συμβούλιον ἀπεφασίσαμεν καὶ διατάσσομεν:

"Ἄρθρον 1ον

Εἰς τὴν παράγραφον 2 τοῦ ἄρθρου 1 τοῦ ἀναγκαστικοῦ νόμου (2075)1939 προστίθεται δεῦτερον ἑδάφιον ὡς ἔξης:

«Προκειμένου περὶ πλοίων, τὰ ὥποια μετά τὴν ισχὺν τοῦ παρόντος νόμου κτῶνται διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τῆς καθελκύσεως των τὴν Ἑλληνικὴν ιδιαγένειαν, διὰ τὴν προηγούμενην παράγραφον 1 φόρος μειοῦται ὡς ἀκολούθως:

α') Κατὰ 75 ο) ἐπὶ πλοίων ἡλικίας μέχρι πέντε ἑτῶν,

β') κατὰ 50 ο) ἐπὶ πλοίων ἡλικίας μέχρι δέκα ἑτῶν,

γ') κατὰ 25 ο) ἐπὶ πλοίων ἡλικίας μέχρι εἴκοσιν ἑτῶν. Ή κατὰ τὸ παρόν ἑδάφιον μειώσις τοῦ φόρου δὲν παρέχεται ἐπὶ πλοίων, τὰ ὥποια κτῶνται μὲν διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τῆς καθελκύσεως των τὴν Ἑλληνικὴν ιδιαγένειαν, πφο τῆς ἀποτήσεως δημοσίου αὐτῆς ἀνήκον εἰς "Ἑλληνικὰς πλοιοκτήτας κατὰ ποσοτὸν ἀνώτερον τῶν πεντήκοντα ἑκατοστῶν.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ προηγούμενον ἑδαφίον ἡ ἡλικία μετερίται ἀπὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου τοῦ ἔτους τῆς καθελκύσεως ταῦ πλοίου.

"Ἄρθρον 2ον

Εἰς τὸ ἄρθρον 10 τοῦ αὐτοῦ ἀναγκαστικοῦ νόμου (2075)1939 προστίθεται 2 παράγραφος, τῆς ἡγοι τοῦδε μόνης διατάξεως αὐτοῦ ἀριθμούμενης ὡς παραγράφου 1.

2. Διὰ Β. Διατάγματος, ἐκδιδούμενου προτάσει τῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας Υπουργῶν, δύναται δῆτας ἐπεκτείνηται ἡ ἐφαρμογὴ τῶν διατάξεων τῶν ἄρθρων 1 ἕως 10 τοῦ παρόντος νόμου καὶ ἐπὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων ἐνεργούντων ὑπεροχεανίους πλάσις.

"Ἄρθρον 3ον

Τὸ ἄρθρον 11 τοῦ ἀναγκαστικοῦ νόμου (2075)1939 ἀντικαθίσταται διὰ τῶν ἔξης 11, 12, 13 καὶ 14 ἄρθρων, τῶν ὥποιαν ἡ ισχὺς ἀρχεται ἀφ'

ἡς καὶ τῶν ἀντικαθίστατων διατάξεων. Τὸ ἡγοι τοῦδε ἀριθμού 12 τοῦ αὐτοῦ νόμου ἀριθμεῖται ἐφεξῆς εἰς 15.

Ἄρθρον 11ον

1. Ἐπὶ πολὺσσεως καὶ ἐν γένει μεταβιβάσεως ἐξ ἐπαχθοῦς αἵτιας ὡς καὶ ἐπὶ ἀπολειας πλοίον, ἡ διαφορά ἡ προκύπτουσα μεταξὺ τοῦ καθαροῦ προϊόντος τῆς μεταβιβάσεως ἡ τῆς ἀποζημιώσεως, τῆς εἰσπραχθεῖσης ἡ διστικῶς ἀναγνωρισθεῖσης παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν κλπ. καὶ τῆς ἀξίας κτήσεως ἀετὸς θεωρεῖται ὡς κέρδος ὑποεμένων ὀλόκληρον εἰς φόρον κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 4 τοῦ Κοιδικοῦ φορολογίας καθαρῶν προσόδων.

Προκειμένου περὶ ἡμεταπόντων ἀνωνύμων ἑταφιῶν κτισμένων κέρδος ἐκ τοιαύτης ἀπεραξίας πλοίον, ὁ ὀφειλόμενος ὑπὲρ αὐτῶν ἀναλυτικὸς φόρος προκειμένων κατὰ τὰ τέσσαρα πέμπτα αὐτῶν, τὸ τοιοῦτον ὥμοιος κέρδος ὑποδιήπτεται διανεμόμενον ἀπαλλάσσεται τοῦ συνθετικοῦ συμπληρωματικοῦ φόρου τῶν καθαρῶν προσόδων προσόδων.

2. Ως ἀξία κτήσεως τοῦ πλοίου, προκειμένου εἰς τὰ νηολόγια τοῦ Κράτους κατὰ τὴν 1ην Αὔγουστου 1939 ἀλιμάνεται ἡ κατὰ τὴν 1ην Αὔγουστου 1939 ἀξία κτήσεως λαμβάνεται ἡ κατὰ τὴν 1ην Αὔγουστου 1939 ἀξία αὐτοῦ, προκειμένου περὶ πλοίον τὸ ὥποιον πρὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος νόμου εἰχεν ἀποβάλει τὴν Ἑλληνικὴν ιδιαγένειαν, ἐπανατάπτεται δὲ ταύτην μετὰ τὴν ισχὺν τοῦ παρόντος νόμου, ὡς καὶ προκειμένου περὶ πλοίον, τὸ ὥποιον πρὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος νόμου προσέχεται διὰ τῆς παρόντος ιδιαγένειας τοῦ παρόντος νόμου αὐτῆς ἀνῆκεν εἰς "Ἑλληνικὴς πλοιοκτήτας κατὰ ποσοστὸν τῶν πεντήκοντα ἑκατοστῶν.

3. Προκειμένου περὶ πλοίου μὴ ἀνήκοντος κατὰ ποσοστὸν ἀνώτερον τῶν πεντήκοντων εἰς ἔκαποστον εἰς "Ἑλληνικὴς πλοιοκτήτας, τὸ ὥποιον κτῆται πρὸ τῆς πρώτην φοράν μετὰ τὴν 1ην Αὔγουστου 1939 τὴν Ἑλληνικὴν ιδιαγένειαν, ὡς ἀξία κτήσεως λαμβάνεται ἡ ἀξία τοῦ πλοίου κατὰ τὴν 1ην Αὔγουστου 1939 τῆς ἀποτήσεως τοῦ.

4. Ο κατὰ τὴν προηγούμενην παράγραφον 1 φόρος δηλοῦται καὶ καταβάλλεται εἰς τὸ δημόσιον Ταξείδιον ἐντὸς δημόσιου ἀπό τῆς πολύσεως καὶ ἐν γένει μεταβιβάσεως ἐξ ἐπαχθοῦς αἵτιας τοῦ πλοίου ἡ τῆς διστικῆς ἀναγνωρίσεως τῆς ασφαλιστικῆς ἀποζημιώσεως, δι' ἐπιταγῆς ἐκδιδούμενης διὰ τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος εἰς διαταγὴν τοῦ Ελληνικοῦ Δημοσίου εἰς συνάλλαγμα ὄφεως ἐπὶ τῆς Χώρας εἰς τὸ νόμοιον τῆς ὁποίας κατεβάλλεται τὸ τίμημα τοῦ πλοίου ἡ ἀνεγνωρίσθη ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀποζημιώσις καὶ ἐπὶ τέσσαρας Χώρας, καθοδιζομένης ἐπάστοτε δι' ἀποφάσεως τοῦ ἀπό τὸν Οἰκονομικὸν Υπουργοῦ.

5. Ο κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐπιβαλλόμενος ἀναλυτικὸς καὶ συνθετικὸς φόρος ἐπὶ τῆς ἀπεραξίας τῶν πλοίων δὲν εἰσάγεται ὡς δημόσιον ἔσοδον, ἀλλὰ κατατίθεται παρὰ τῇ Τραπέζῃ τῆς Ἑλλάδος, εἰς δό νόμισμα κατεβάλληθη.

6. Μετ' αἴτησην τοῦ καταβάλλοντος τὸν φόρον ἐπὶ τῆς ἀπεραξίας πλοίου τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας δύναται νὰ ἐγκρίνοται, μετὰ προηγούμενην γνώμην τῆς Ανοιτάτης Διοικήσεως Οἰκονομικῆς Αμύνης, τὴν μετατροπὴν τοῦ παρὰ τῇ Τραπέζῃ τῆς Ἑλλάδος κατατεθεῖμένου φόρου εἰς νόμισμα ἔτερον, ἐκείνου, εἰς δό ὅποιος κατεβάλλεται ἀνεστίσηση τοῦ Δημοσίου ἐπὶ τῆς τοιαύτης μετατροπῆς.

7. Όσατός δι' ἀποφάσεως τῶν αὐτῶν Υπουργῶν καθοδιζομένων τὰς διατάξεις τῆς παρόντος νόμου προσέχεται τῶν διατάξεων τῆς παραστήσεως παραγράφων 1 καὶ 3 τοῦ ἄρθρου 13 τοῦ παρόντος νόμου.

8. Προκειμένου περὶ ἐπιβατηγῶν πλοίων, ἐπαγμένουν εἰς τὴν κατὰ τὸν ἀναγκαστικὸν νόμον (1652)1939 Κοινὴν Διεύθυνσιν Ἀτμοπλοΐκων Συγκοινωνῶν, ὡς ἀξία κτήσεως τοῦ πλοίου λαμβάνεται ἡ κατὰ τὰς διατάξεις τῶν ἄρθρων 16 καὶ 17 τοῦ αὐτοῦ νόμου ἐκτιμήθεισα τοιάτην.

## A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

(HELLENIC LINES LIMITED)

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

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτὰ δι' Αγγλίαν, Σκανδιναվίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορ. Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Βελγίου, Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθεταν φορτωτικῶν.

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

Καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ἐλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Έταιρίας

ό δε ἐπὶ τῆς ὑπεραξίας φόρος κατατίθεται εἰς τὴν Τράπεζαν τῆς Ἑλλάδος ὑπὸ ἴδιου λογαριασμὸν ὑπὸ τὸν τίτλον «ἀνανέωσις ἐπιβατηγοῦ στόλου» καὶ διατίθεται κατόπιν ἀποφάσεως τῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας Ὑπουργῶν κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀντοῦ ἀναγκαστικοῦ νόμου 1652) 1939 πρὸς ἀνανέωσιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ στόλου.

8. Λί διατάξεις τῆς πρώτης παραγόμενης τοῦ ἄρθρου 8 ἐφαρμόζονται κατ' ἀναλογίαν καὶ ως πρὸς τὸν ἀναλυτικὸν καὶ συνθετικὸν φόρον ἐπὶ τῆς ὑπεραξίας τῶν πλοίων ἐν περιπτώσει πολήσεως καὶ ἐν γένει μεταβιβάσεως τῶν ἐξ ἐπαχθόνος αὐτίας.

"Ἄρθρον 12ον

1. Ό καθορισμὸς τῆς αὐτῆς τὸ ἄρθρον 11 τοῦ παρόντος ἀξίας κτῆσεως τοῦ πλοίου πρὸς ἐπιβολὴν τοῦ φόρου ἐνεργεῖται παρ' εἰδικῆς Συμβούλευτικῆς Ἐπιτροπῆς συνιστομένης ἐν Πειραιῷ κατὰ τὰ ἐν τοῖς ἐπομένοις ὅριζόμενα.

2. Η Ἐπιτροπὴ αὕτη ἀποτελεῖται: α') ἐξ ἑνὸς Οἰκονομικοῦ Ἐπιθεωρητοῦ ἐπὶ βαθμῷ τοῦλάχιστον τηματάρχου α') τάξεως,

β') ἐπὶ τοῦ Δ' Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου Πειραιῶς,

γ') ἐξ ἑνὸς ἀνωτέρου λημνικοῦ ἀξιωματοῦ, δριζομένου μεθ' ἐνὶς ἀναπληρωτοῦ ὑπὸ τοῦ Ὑψηλοργοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας καὶ

δ') ἐπὶ τοῦ Προέδρου τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος ἢ ἑνὸς μέλους αὐτοῦ ἐποκλιστοῦ, δριζομένου μεθ' ἐνὶς ἀναπληρωτοῦ ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν.

Τὸ λαϊκὸν μέλος προσκαλούμενον καὶ προσερχόμενον κατὰ τὴν δρισθείσαν συνεδρίασιν ἀναπληροῦντα ὑπὸ οἰκονομικοῦ ὑπαλλήλου ή λημνικοῦ ἀξιωματικοῦ, δριζομένου ὑπὸ τοῦ προέδρου τῆς Ἐπιτροπῆς.

Τῆς Ἐπιτροπῆς προεδρεύει ὁ Οἰκονομικὸς Ἐπιθεωρητής, χρέεν δὲ γραμματέως ἔκτελει εἰς οἰκονομικὸς ὑπάλληλος ὄφελονεν ὑπὸ τοῦ προέδρου τῆς Ἐπιτροπῆς.

3. Προσεκμένης περιπτώσεως: ἐφαρμογῆς τοῦ κατὰ τὸ ἄρθρον 11 τοῦ παρόντος νόμου φόρου ἐπὶ τῆς ὑπεραξίας τοῦ πλοίου ὁ ἀριθμός Οἰκονομικὸς Ἐφόρος ὀφείλει νὰ ζητησῃ τὸν προσδιορισμὸν τῆς ἀξίας κτῆσεως τοῦ πλοίου παρὰ τῆς κατά τ' ἀνωτέρου Συμβούλευτικῆς Ἐπιτροπῆς.

4. Η Συμβούλευτικὴ Ἐπιτροπὴ συνεργούμενη ἐν τῷ καταστήματι τῆς Δ' Οἰκονομικῆς Ἐφορίας Πειραιῶς ἡ ἐν ἑτέῳ δημοσίῳ καταστήματι, προσκλήσει τοῦ προέδρου αὐτῆς προσθίνει εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς ἀξίας κτῆσεως τοῦ πλοίου. Πρὸς μόρφωσιν τῆς γνώμης της ἡ Ἐπιτροπὴ λαμβάνει ἵπερ:

α') Τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου, δ') τὸν τύπον τοῦ σκάφους, γ') τὴν κατάστασον τῶν μηχανῶν καὶ τὴν ἐνὶς γένει κατάστασον τοῦ σκάφους, δ') τὴν κλάσιν τοῦ νηργωνόνων, ε') τὰς περιοδικὰς ἐπιθεωρήσεις τοῦ πλοίου, στ') τὴν ἀξίαν τοῦ σιδηρού, ζ') τὰς εἰς τὴν διεθνῆ ἀγορὰν κρατούσας τιμὰς τῶν πλοίων τῆς αὐτῆς ἡλικίας καὶ η') πᾶν ἔτερον συναφὲς στοιχεῖον, προκεκτὸν ἐκ τῶν στατιστικῶν δεδομένων τῶν ὑπαρχόντων παρὰ τῷ Ὑψηλοργείῳ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας καὶ τῷ Ναυτικῷ Ἐπιμελητηρίῳ τῆς Ἑλλάδος. Ωσαύτως η Ἐπιτροπὴ δύναται νὰ αἴτηται τὴν παροχὴν σιασιδήποτε πληρωφορίας παρὰ τοῦ πλοιοκτήτου καὶ παρὰ τὸν ἀριθμὸν Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου, καὶ ἐν γένει νὰ προέρχεται εἰς πᾶσαν ἐνέργειαν τείνονταν εἰς τὴν συγκέντρωσιν παρ' οἰστρηπότερος δημοσίας ἡ ἄλλη ἀρχῆς καὶ ἐν γένει οἰστρηπότερος δραγανότερος, ἐπειρηγήσεως ἡ δραγανότερος τῶν ἀναγκαίων πρὸς λῆψην ἀποφάσεως στοιχείων.

Ωσαύτως η Ἐπιτροπὴ δύναται νὰ ἔξεταῇ μάρτυρας καὶ νὰ διατάσῃ ἡ νὰ ἐνεργῇ πραγματογνωμοσύνην ἡ αὐτογίαν, κρίνει δὲ καὶ ἀποφασίζει κατ' ἀλλούτον καὶ ἐλευθέρων κρίσιν ἡτιολογημένως.

Λί ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς λαμβάνονται κατὰ πλειοψηφίαν, εἰς περιπτώσεις δέ, καθ' ἄζ δὲν ἥθελεν ἐπιτεγχθῆ τοιαύτη, λαμβάνεται ὑπὸ ὃ μέσος δρος τῆς ὑπὸ τῶν μελῶν αὐτῆς καθοριζομένης ἀξίας κτῆσεως τοῦ πλοίου.

Περὶ τῶν ἀποφάσεων τῆς Ἐπιτροπῆς ὁ γραμματέως τηρεῖ λεπτομῆρη πρακτικά, ἀτινα ὑπογράφονται ὑπὸ πάντων τῶν μελῶν τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ τὸν γραμματέως.

Αἱ ἐκδοθείσαις ἀποφάσεις τῆς Ἐπιτροπῆς, ὑπογραφόμεναι ὑπὸ τοῦ προέδρου καὶ τοῦ γραμματέως αὐτῆς, κοινοποιοῦνται ἐν κεκυρωμένῳ ἀντιγράφῳ πρὸς τὸν ἀριθμὸν Οἰκονομικοῦ Ἐφόρου.

5. Επὶ τῇ βάσει τῆς ἀποφάσεως τῆς Ἐπιτροπῆς ὁ ἀριθμός Οἰκονομικὸς Ἐφόρος προσθίνει εἰς τὸν καθορισμὸν τῆς πραγματοποιηθείσης ἐπεργασίας ἐπὶ τῆς μεταβιβάσεως ἡ ἀπολείας τοῦ πλοίου καὶ ἐνεργεῖ τὴν δέουνταν ἐγγαφὴν εἰς τὸν οἰκεῖον φορολογικὸν κατάλογον κοινοποιῶν ταύτην πρὸς τὸν ἐπόχεν πλοιοκτήτην, ἀκολουθουμένης κατὰ

τὰ λοιπὰ τῆς διαδικασίας τῆς ἐφαρμοζομένης ἐν τῇ Δ' Κατηγορίᾳ τῶν καθαρῶν προσδόδων.

Ο Οἰκονομικὸς "Ἐφόρος δικαιούται νὰ προσδιορίσῃ ἀξίαν κτῆσεως τοῦ πλοίου μακροτέραν τῆς καθορισθείσης ὑπὸ τῆς Συμβούλευτικῆς Ἐπιτροπῆς, ἐν τοιαύτῃ δημοσίευσις ἐπέχει τὸ δάρος τῆς ἀποδείξεως.

Ἐν περιπτώσει ἀμφισθήτησεως τῆς ἀξίας κτῆσεως τοῦ πλοίου τῆς καθορισθείσης ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς, ὁ προσφεύγων φέρει τὸ δάρος τῆς ἀποδείξεως.

6. Εἰς τὰ μέλη καὶ τὸν γραμματέα τῆς Ἐπιτροπῆς παρέχεται ἀποζημίωσις δογ. ἑκατὸν πεντήκοντα (150) δι' ἑκατονταν καὶ κατὰ συνεδρίασιν.

7. Διὰ Β. Διατάγματος, ἐκδιδομένον προτάσει τῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας Ὑπουργῶν, δύναται νὰ τροποποιώνται, συμπληρώνται καὶ ἀντικαθίστανται αἱ διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου.

"Ἄρθρον 13ον

1. Ό κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 11 τοῦ παρόντος νόμου ἐπιβαλλόμενος φόρος, ἀναλογίας καὶ συνθετικός, ἐπὶ τῆς ὑπεραξίας τοῦ πλοίου ἀποδίδεται εἰς δὲ νόμιμα εὑρίσκεται οὗτος κατατεθεμένος κατὰ τὴν ἡμέραν τῆς ἀποδόσεως, διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας Ὑπουργῶν εἰς τὸν καταβαλόντας αὐτὸν πλοιοκτήτας, ἐὰν οὗτοι ἐπὶ τοῦ τριῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας πρὸς ἐπίδοσην διάλογον τοῦ φόρου ἥθελον προσθῆνεν τὴν νομιμήν φόρον ἡ ἀγοραὶ πλοίου ἥλικίας, διαφορούντος μὲν τοῦ πολέμου μέχρι εἰς τὸν προθεσμήν, μετά τὴν λήξιν δὲ αὐτὸν μέχρι δέκα πέντε ἔτῶν, μετρουμένης ἀπὸ τῆς 31ης Δεκεμβρίου τοῦ ἔτους τῆς καθελκυσθεών τον, γορητικότητος δὲ οὐχὶ κατοτέρας τῆς κοινητικότητος τοῦ πλοίου, ἐπὶ τοῦ διποίου κατεβλήθη ὁ φόρος.

Η ἀπόδοσις τοῦ φόρου ἐνεργεῖται μετὰ τὴν νηολόγησιν τοῦ πλοίου. ΕἼπε συμπλοιοκτησίας ἐφαρμόζονται κατ' ἀναλογίαν αἱ διατάξεις τῆς παρούσης παραγράφου.

2. Εἰς τὰ κατὰ τὴν προηγουμένην παράγαμαν ἀγοραζόμενα πλοῖα δὲν περιλαμβάνονται τὰ πλοῖα, τὰ ὅποια κτῶνται μὲν τὸ πρῶτον ἀπὸ τῆς καθελκυσθεών των τῆς Ἑλληνικῆς ιδιαγένειαν ἀνήκοντα δημοσίου πρὸς αἵτης εἰς Ἑλληνας πλοιοκτήτας κατὰ ποσοτὸν ἀνότερον τῶν πεντήκοντα ἀποτελούσαν. Ωσαύτως δὲν περιλαμβάνονται καὶ τὰ πλοῖα, τὰ ὅποια εἰλούν ἀποβάλλεται πρὸ τῆς ισχύος τοῦ παρόντος νόμου τὴν Ἑλληνικήν ιδιαγένειαν.

3. Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας Ὑπουργῶν, ἐκδιδομένης ἐπὶ τῇ αἵτησει τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτῶν ἀποβαλλομένη εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν, δύναται νὰ παρατείνηται ἡ ἔφ' ἄπαξ ἡ καὶ τηματικῶς ἐπὶ μίαν τὸ πολὺ εἰσόδη τρεισίαν ἀπὸ τῆς λήξεως τῶν ἔχυσηπραξιῶν ἡ κατὰ τὴν παράγαμαν 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου προθεσμία πρὸς ἀπότισην τῶν πλοίων, ἐάν, λόγῳ τῶν ἐκ τῶν πολεμικῶν συνθηκῶν ἴημερων τῶν πλοίων, δὲν τυγχάνῃ συμφέροντα νὰ ἐντὸς τῆς ταχείστης προθεσμίας ἀπότισης εἴησιν.

4. Διὰ κοινῆς ἀποφάσεως τῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας Ὑπουργῶν, ἐκδιδομένης ἐπὶ τῇ αἵτησει τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτῶν ἀποβαλλομένη εἰς τὸ Ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν, ὁ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἄρθρου 11 τοῦ παρόντος νόμου ἐπιβαλλόμενος ἀναλογίας καὶ συνθετικός φόρος ἐπὶ τῆς ὑπεραξίας τῶν πλοίων δύναται νὰ ἀποδοθῇ εἰς τοῦ πλοιοκτήτης πρὸ τῆς λήξεως τῶν νέων πλοίων, ἐπὶ τῇ ἐμέρους τοῦ παρόντος πλοιοκτήτης ἀποτελούσαν ἡγεμονίας εἰς τὴν πόλην τοῦ πλοίου, ἐπὶ τῇ ἡμέρᾳ τοῦ διαβολού, ἐπὶ τῇ ἡμέρᾳ τοῦ πλοίου, καθοριζομένης διὰ τῆς αὐτῆς ἀποφάσεως τῶν Υπουργῶν.

Εἰς ἣν περίπτωσιν ἥθελεν ἀποδοθῆ ἐπὶ ἐγγυήσει ὁ φόρος, ἀλλὰ ὁ ἀναλαβὼν αὐτὸν πλοιοκτήτης δὲν ἥθελεν πραγματοποιῆσαι τὸν δρόν, δι' ὃν ἐγένετο ἡ ἀπόδοσις, δὲ ὑπόχρεος πλοιοκτήτης σὺν τῇ κατεβλήθη τὸ τίμημα τοῦ πλοίου ἡ ἀσφαλιστική ἀποζημίωσις ἡ ἐπὶ τῇ παροχῇ ἐμπαγμάτου ἀσφαλείας ποσού τοῦλάχιστον διπλασίου τοῦ ἐπιτομέρου φόρου, καθοριζομένης διὰ τῆς αὐτῆς ἀποφάσεως τῶν Υπουργῶν.

5. Λί διατάξεις τῶν προηγουμένων παραγομένων τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ εἰς ἣν περίπτωσιν οἱ πλοιοκτήται ἀντὶ τῆς ἀποτίσεως νέων πλοίων διαθέσει ποσὸν ἵσον πρὸς τὸ συνολικὸν ποσό της ὑπεραξίας ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐπὶ τοῦ διποίου κατεβλήθη ὁ φόρος, διὰ τὴν ἡδερούσαν ναυπηγείον ἡ δεξιανεύδη πλοίου ἡ διὰ τὴν ἐκτέλεσην ἀλλοι ναυτικῶν ἔργων, μετά προηγούμενην ἔγκρισιν πάντων τούτων ὑπὸ

Telegrams:  
«GENICOLAOU»  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU LTD.**  
SHIPBROKERS  
Bevis Marks House, Bevis Marks  
LONDON E.C. 3

Telephone:  
AVENUE 4941

Δάνεια

Ναυπηγήσεις

·Αγοραπωλησίας

«GENICOLAOU»  
Piraeus

·Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.**  
Μέγαρον Ηλεκτρ. Σταθμὸς (2ος δρόφος 2-22)-ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλ. 42-633

Ναυλώσεις

·Ανθρακεύσεις

τῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας 'Υπουργῶν.

6. 'Ἐν ᾧ περιπτώσει τὰ κατὰ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος ἄρθρου ἀποτύμενα νέα πλοία ἥθελον ἀποβάλει τὴν Ἑλληνικὴν ἴδιαν πρὸ τῆς παρόδου πεντετεῖς ἀπὸ τῆς νηπολογίσεως τῶν, τὸ παρεχόμενον εὐ-εργέτημα ἀποδοσεως τοῦ φόρου ἀνακαλεῖται, ὁ δὲ ἀποδοθεὶς φόρος ἀνα-ζητεῖται παρὰ τοῦ εἰς ὃν ἔγενετο ἡ ἀποδοσης πλοιοκτήτου, τοῦ τελευταίου πλοιοκτήτου ὃντος ἀλληλεγγύως ὑποχρέον διὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ ἀποδοθέντος ποσοῦ.

7. Διὰ β. Διαταγμάτων, ἐκδιδομένων προτάσει τῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας 'Υπουργῶν, καθορισθέσανται αἱ λεπτομέρειαι τῆς ἔκτελέσεως τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἄρθρου.

"Ἄρθρον 14ον

1. 'Ἐν περιπτώσει μεταβιβάσεως πλοίου, ἢ ἐπὶ συμπλοιοκτήσιας μεταβιβάσεως ποσοστῶν ἐπὶ τοῦ πλοίου, συναποτύμενον μεταξὺ ἡμεδαπῶν, ἐὰν προηγουμένως διὰ τὴν μεταβίβασην τούτων ἥθελε ζητηθῆ καὶ ζη-ηγηθῆ ἔγκρισης τῶν ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας 'Υ-πουργῶν, ὅ κατα τὸ ἄρθρον 11 τοῦ παρόντος νόμου φόρος ἐπὶ τῆς ὑπερ-φαξίας τῶν πλοίων μειοῦνται:

α') Κατὰ 50 ο) ἐπὶ τοῦ τιμήματος τῆς ὑπερφαξίας μέχοι 500.000 δραχμῶν,

β') κατὰ 40 ο) ἐπὶ τοῦ τιμήματος τῆς ὑπερφαξίας ἀπὸ 500.001 ἕως 1.000.000 δραχμῶν καὶ  
γ') κατὰ 30 ο) ἐπὶ τοῦ τιμήματος τῆς ὑπερφαξίας ἀπὸ 1.000.001 ἕως 2.000.000 δραχμῶν.

Κατὰ τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ συνθετικοῦ φόρου, ἐφ' ὃσον συντρέ-χει περιπτώσις, ἡ ἐπὶ τῆς ὑπερφαξίας πρόσδοσης ὑπολογίζεται εἰς τὴν συνο-λικὴν καθαρὰν πρόσδοσην μειοῦνται κατὰ τὰ ποσοστά τῆς ἀνωτέρω κλί-μακος μειώσεων τὸν ἀναλυτικὸν φόρον.

2. Αἱ διατάξεις τῆς προηγουμένης παραγράφου 1 δὲν ἐφαρμόζονται προεξεμένου περὶ μεταβιβάσεων γιγνομένων πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς εἰσφορᾶς εἰς συνιστωμένην ἡ ὑπάρχουσαν ἑταῖριν.

"Ἄρθρον 4ον

1. 'Εξαιρετικῶς ἐπιτέλεται ὅπως δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν, ἐκδιδομένης ἐφ' ἐκάστης εἰδίκης περιπτώσεως, οἱ κα-ταβαλλόντες ἐκπρόθεσμοι, ἀλλὰ πάντως οὐχὶ πέραν τῆς 31ης Μαρτίου 1940 τὸν κατὰ τὸ ἄρθρον 1 τοῦ ἀναγνωριστοῦ νόμου 2075)1939 φόρον τῆς πρότης τριμηνίας τοῦ ἡμερολογίουν ἔτους 1940 ἀπαλλάσσονται τῶν κατὰ τὸ ἄρθρον 6 τοῦ ἀπό τοῦ νόμου προσαντελέσεων, τῆς ἀπαλλαγῆς ὅμως ταῦτης μὴ ἔξικονμένης μέχρις ἐπιστροφῆς τῶν τυχόν καταβληθέντων ποσῶν.

2. 'Η κατὰ τὸ ἄρθρον 11 τοῦ ἀναγνωριστοῦ νόμου 2075)1939 προ-θεσμά πρὸς ἐπίδοσην δηλώσεως τοῦ φόρου ἐπὶ τῆς ὑπερφαξίας τῶν πλοί-ων, ἀναλυτικοῦ καὶ συνθετικοῦ, ἐφ' ὃσον ἔλληξ ἡ λῆγει πρότερον, παρα-τένεται ἐπὶ δέον μῆνας ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος νόμου.

"Ἄρθρον 5ον

1. Προκειμένου περὶ πλοίων Ἐλληνικῆς ιθαγενείας, ἀπειναὶ ὅμως πρὸ τῆς ἰσχύος τοῦ παρόντος νόμου ἀπέβαλον ἀτήνη, οἱ ἀπὸ 1ης Ἀ-πριλίου 1940 καὶ ἔφεξης "Ἐλλήνες πλοιοκτήται αὐτῶν κατὰ ποσοστὸν ἀ-νότερον τῶν πεντετεῖς ἐπαντούστων ἑπορεοῦνταν νά ἀποδώσουν ἐπὶ νέ-ον εἰς ταῦτα τὴν Ἑλληνικὴν ἴδιαν προθεσμίας τεσσάρων μη-νῶν ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ παρόντος νόμου, ἀπαλλασσόμενοι διὰ τὴν τοιάτην ἀπότοξην τῆς Ἐλληνικῆς ιθαγενείας τῶν τελῶν χαρτο-σημάνων ὡς καὶ τοῦ τυχόν φεύγοντος μεταβιβάσεως, ἐφ' ὃσον ἥ-θελεν ἀπατηθῆ τοιαῦτη ἐπὶ τῆς προκειμένης ἀτίας.

2. 'Ἐπὶ τῶν πλοίων τὰ ὄποια ἐπανατίθονται τὴν Ἐλληνικὴν ιθαγέ-

νείαν κατὰ τὴν προηγουμένην παραγραφὸν, ὁ ἔπειτας προσωρινὸς φό-ρος ἐπὶ τῶν κερδῶν τῶν φορτηγῶν πλοίων τοῦ ἀναγνωριστοῦ νόμου 2075)1939 ἐπιβάλλεται ἀπὸ τῆς δευτέρας τριμηνίας τοῦ ἡμερολογιακοῦ ἔτους 1940 καὶ ἔφεξης.

3. 'Ἐν περιπτώσει μὴ συμμορφώσεως τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τὰς διατάξεις τῆς παραγράφου 1 τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἀπαγορεύεται ἡ χο-ρήγησης πρὸς αὐτοὺς καὶ τὰ μέλη τῶν οἰκογενεῶν τῶν ἀδειῶν ἀποδημίας εἰς τὸ ἔσωτερον δι' οἰονότητος λόγου, ὡς καὶ ἡ παροχὴ πρὸς αὐτοὺς συναλλαγμάτων δι' οἰνοδήποτε χρήσης, ὁ δὲ κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις φόρος ἐπὶ τῆς συνολικῆς καθαρᾶς προσόδου αὐτῶν τῶν οἰκονο-μικῶν ἔτον 1940—41 καὶ ἔφεξης τριπλασιάζεται καταβαλλόμενος εἰς μίαν δόσιν.

4. Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υφαντουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δύ-ναται ὡσάντως ἡ ἀπαγορευθῆ εἰς "Ἐλληνας ἀξιωματικὸν τοῦ Ἐμποριοῦ Ναυτικοῦ ἥ καὶ εἰς μὴ διπλωματιούχονς "Ἐλληνας ἔργάτας θαλάσσης ἥ ἄνεις ἀδειάς τοῦ ίδιου 'Υφαντουργοῦ ναυτολόγησις αὐτῶν ἐπὶ πλοι-ων ἐπὸ ξένην σημαίαν.

5. Οἱ κατὰ τὴν ἔκδοσιν τῆς κατὰ τὴν παραγράφῳ 4 ἀπαγορευτι-κῆς ἀποφάσεως ἐπὶ τῶν ἀντότερων ὑπορεοῦντων ἐπὶ πλοίον ὑπὸ ξένην σημ-ιανήν πορεοῦνται δόπιος ἐντὸς τῆς διὰ τὴν ἀποφάσεως ταύτης καθορι-σθησμένης προθεσμίας, αἰτήσοντα εἴτε ἀπ' εὐθέας, εἴτε μέσω 'Ἐλληνι-κῆς Ηροεντικῆς Λιμενικῆς Ἀρχῆς, παρὰ τοῦ 'Υφαντουργοῦ τῆς Ἐμπο-ρικῆς Ναυτιλίας ἀδειαν πρὸς συνέχισιν τῆς ἔργασίας αὐτῶν ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω πλοίων.

Ἡ χορήγησης ἥ μὴ τῆς ἀδείας ἀποκείται εἰς τὴν ἐλευθέραν κοίσιν τοῦ 'Υφαντουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἐν περιπτώσει ἀπορρίψεως τῆς αὐτήσεως τῆς ἀδείας ὑποχρεοῦνται οἱ μὴ τυχόντες τοιαύτης νά πα-σσοσιν ἐντὸς τῆς δομισθησμένης ὑπὸ τοῦ ίδιου 'Υφαντουργοῦ προθεσμίας παρέχοντες τὰς ὑπηρεσίας τῶν ἐπὶ τῶν ὡς ἄνω πλοίων.

6. Οἱ κατὰ παράδοσιν τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου 4 τοῦ πα-ρόντος ναυτολογούμενοι ἐπὶ ξένων πλοίων ἀγενὴς τοῦ 'Υφαντουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὡς καὶ οἱ μετὸ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας τῆς προηγουμένης παραγράφῳ 5 συνεχίζοντες ἀγενὴς ἀδειάς τὴν παρο-χὴν τῶν ἑπορεοῦντων αὐτῶν ἐπὶ τοιούτων πλοίων, στεροῦνται ἔφεξης ἀ-τοδικίας καὶ ἀμεταλλήτως τοῦ δικαιώματος τῆς ἐν γένει ἀσκήσης εἰς τὸν ναυτικοῦ παραγγέλματος, ἐκπίποντοι δ' ἡμα ἐπὶ πάντων τῶν κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις δικαιωμάτων αὐτῶν ἐπὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαγ-κοῦ Ταμείου καὶ τῶν Ταμείων Προνοίας Ἀξιωματικῶν Ἐμπορικοῦ Ναυ-τικοῦ ἥ Κατωτέρων Πληρωμάτων Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

7. Αἱ διατάξεις τῶν προηγουμένων παραγράφων 1, 2 καὶ 3 τοῦ πα-ρόντος ἄρθρων ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ πάντων πλοίον ἀγενὴς τοῦ 'Υφαντουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ὡς καὶ οἱ μετὸ τὴν λῆξιν τῆς προθεσμίας τῆς προηγουμένης παραγράφῳ 5 συνεχίζοντες ἀγενὴς ἀδειάς τὴν παρο-χὴν τῶν ἑπορεοῦντων πλοίων, στεροῦνται ἔφεξης ἀ-τοδικίας καὶ ἀμεταλλήτως τοῦ δικαιώματος τῆς ἐν γένει ἀσκήσης εἰς τὸν ναυτικοῦ παραγγέλματος, ἐκπίποντοι δ' ἡμα ἐπὶ πάντων τῶν κατὰ τὸν άνωτερον τῶν ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

8. Οἱ ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν διατάξεων τῆς παραγράφου 5 τοῦ πα-ρόντος ἄρθρων παραμένοντες ἐπανεργοὶ ἀξιωματικοὶ ἥ λοιποὶ ἔργάται θα-λάσσης τυγχάνονται εἰδίκης οἰκονομικῆς προστασίας κατὰ τὰ διὰ κοι-νῆς ἀποφάσεως τῶν ἐπὶ τῶν οἰκονομικῶν καὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας.

9. Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ Συμβούλιον δύναται νά ἀπα-λλάσσονται τῆς διὰ τῶν διατάξεων τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐπιβαλλόμενης ἑπορεύσεως οἱ πλοιοκτήται νά πρὸς αὐτούς πλοίον αὐτῶν ἐπὶ τῶν ἐν ταῖς παραγραφαῖς 1 καὶ 7 τοῦ παρόντος προβλεπομένων.

'Ἐν Ἀθήναις τῇ 5η Ἀπριλίου 1940

### ΓΕΩΡΓΙΟΣ Β'.

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟΝ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΝ

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

### ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

'Εγκριθεὶς διὰ τῆς ύπ' ἀριθ. 52.405 ἀποφάσεως 'Υφαντουργείου 'Εργασίας καὶ τῆς ύπ' ἀριθ. 16560 τοῦ 'Υπουργείου Εθνικῆς Οίκονομίας στηρι-ζόμενης 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 ἔγγραφάς ἀπευθυντέον εἰς τὸν Γεν. Πράκτορας:

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

Τηλ. Διεύθυνσις: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ»

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8. ΠΕΙΡΑΙΑ

‘Υπολογισμὸς τῆς μειώσεως τοῦ φόρου  
έκτακτων κερδῶν ἐπὶ ἀπωλείας πλοίου

Τὸ ἄρθρον 2 τοῦ ἀναγκαστικοῦ νόμου 2076) 1939 τὴν ὑποχρέωσιν τῆς καταβολῆς τοῦ δι' αὐτοῦ ἐπιθελθέντος φόρου ἐπιτῶν ἐκτάκτων κερδῶν τῶν παντὸς εἰδούς μηχανοκινήτων φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, ἐπιτέλλει εἰς τοὺς κατά τὴν πρώτην ἡμέραν ἔκάστης τριμηνίας ἔγγεγραμμένους εἰς τὸ οἰκείον ηηολόγιον πλοιοκτήτας, διὰ δὲ τοῦ ἑδαφ. 2 καθιστᾷ ἀλληλέγγυον τὴν ὑποχρέωσιν ἐπὶ συμπλοιοκτησίᾳ, εἰς τοὺς συμπλοιοκτήτας, ὡς καὶ εἰς τὸν διαχειριστὴν τοῦ πλοίου.

Ο φόρος ὅριζόμενος κατὰ πλοίον συνδέεται λογικῶς πρὸς τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου καὶ ταύτην ἔχει πακούει, ἀφοῦ σκοπός τῆς ἐπιθολῆς τοῦ ἑκτάκτου φόρου εἶναι ἡ φορολογία τῶν ἑκτάκτων κερδῶν. Διά τοῦ διὰ τοῦ ἄρθρου 3 τοῦ νόμου προβλέπονται αἱ περιπτώσεις, αἵτινες, ἀντικειμενικῶς ἐπιδρῶσαι εἰς τὴν μείωσιν τοῦ κέρδους, ἐπάγονται τὴν μείωσιν τοῦ φόρου, τοιαῦται δὲ ὅριζονται ὁ πλήρως ἀπόδειγμένος παροπλισμὸς τοῦ πλοίου, ή ἐπίταξις τοῦ πλοίου, ή ὑπαρξία ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐνυποθήκου δανείου καὶ τέλος η ἀπώλεια τοῦ πλοίου.

‘Η § 4 τοῦ ἄρθρου 3 ὁρίζει, ὅτι ἡ ἐκδικαστικὴ Ἐπιτροπὴ τῶν ἐνστάσεων ἡ κρίνουσα τὴν ἐνστασίν, τὴν διώκουσαν τὴν μείωσιν τοῦ φόρου διὰ τὴν περίπτωσιν τοῦ παροπλισμοῦ, δύναται ν' ἀπορρίψῃ ἐν δῷλῳ ἢ ἐν μέρει τοῦ αἰτήματος τῆς ἐνστάσεως περὶ μειώσεως τοῦ φόρου, ἔαν θήσει πεισθῆ, ὅτι ἔξ έτέρων εὐνοϊκῶν συμθηκῶν καὶ γεγονότων, συντρεξάντων ἐν ἕκάστῃ περιπτώσει κατά τὴν ἀσκησιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ ἐνισταμένου καὶ λαθόντων χώραν εἴτε κατά τὴν κρινομένην τριμηνίαν, εἴτε κατά τινα τῶν προηγουμένων ἢ ἐπόμενων τριμηνίων, καθ' ἃς ἐφαρμόζεται ὁ κατά τὸν ὡς ἀνώ νόμον φόρος, δὲν δικαιολογεῖται η αιτουμένη μείωσις.

Έπειδή περαιτέρω ή § 5 τοῦ αὐτοῦ ἄρθρου ὁρίζει: «Αἱ διατάξεις τῶν προηγουμένων παραγράφων τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ ἀπωλείας τοῦ πλοίου», γεννᾶται τὸ ζῆτημα, ἔαν ἡ ἐκδικαστικὴ ἐπιτροπὴ τῆς ἐνστάσεως, δι' ἣς ζητεῖται ἡ μείωσις τοῦ φόρου δι' ἀπώλειαν τοῦ πλοίου, δύναται ν' ἀπορρίψῃ ἐν δλῷ ἢ ἐν μέρει τὸ αἴτημα τῆς ἐνστάσεως περὶ μειώσεως φόρου κατ' ἐφαρμογὴν τῆς § 4 τοῦ ἴδιου ἄρθρου. Φρονοῦμεν, ὅτι εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου ἡ Ἐπιτροπὴ δὲν δύναται νὰ ἐφαρμόσῃ ὅλοκληρον τὴν § 4, δηλαδὴ νὰ ουσχετίσῃ τὴν ἀπωλείαν πρὸς ἄλλας ἐνοικίας συνθήκας καὶ γεγονότα, ουντρέξαντα κατά τὴν ἀσκησην τῆς ναυτιλιασκῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ ἐνισταμένου, ἀλλ᾽ ὑποχρεοῦται νὰ δεχθῇ τὴν ἐνστάσιν, ἔαν εὕρῃ ταύτην θάσιμον κατ' οὐσίαν. Δηλονότι ἐν τῇ περιπτώσει τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου, ἡ § 4 τοῦ ἄρθρου 3 εὑρίσκει ἐφαρμογὴν ἐπὶ τοσούτων μόνον: «Ἡ Ἐπιτροπὴ κρίνουσα κατὰ πεποιθήσιν ἀποφαίνεται ἐπὶ τε τῶν δικονομικῶν ἐνστάσεων καὶ τῆς οὐσίας».

Εἰς τὴν γνώμην ἡμῶν ταῦτην, ὀντίθετον πρὸς τὴν ἐκφρασθεῖσαν ἀνεπισήμως κατὰ τὴν πρώτην συνεδρίασιν τῆς Ἐκδικαστικῆς Ἐπιτροπῆς τῶν ἐνστάσεων ύπὸ μέλους αὐτῆς, ἀγόμεθα ἐκ τῶν ἔξῆς σκοψεύων: Αἱ περιπτώσεις τοῦ παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου, τῆς ἐπιτάξεως τούτου τοῦ ἢ τῆς δι' αὐτοῦ ἀσφαλείας ἐνυπόθηκον χρεῶν, δὲν ταῦτιζεται οὔτε νομικῶς οὔτε πραγματικῶς πρὸς τὴν ἀπώλειαν τοῦ πλοίου, ἡτις θετεῖ τέρμα εἰς τὴν οἰκονομικὴν αὐτοῦ δρᾶσιν, εἰς αὐτὴν τὴν ἀτομικότητά του, ἡτις ἐν τῷ δικαίῳ καὶ μάλιστα τῷ φορολογικῷ ἐμφανίζεται ως φορεὺς υποχρέωσεων. Ἐν ἀρχῇ τῆς παρούσης ἐσημειώθη, ὅτι ἡ ὑποχρέωσις πρὸς καταβολὴν τοῦ φόρου ἐπεθῆκτη εἰς τοὺς πλοιοκτήτας καὶ συνεδέθη λογικῶς μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ πλοίου. Ἡτις προϋποθέτει, ὅτι τὸ πλοῖον ὑπάρχει καὶ δὲν ἔχει ἀπολεσθῆ. Ἡ κρατοῦσα ἐν τῷ φορολογικῷ δικαίῳ ἀρχῇ τῆς ἐπιθολῆς τοῦ φόρου ἐπὶ τοῦ πλοίου, (οὕτως ἐν τῇ φορολογίᾳ ἐπιτέθευματος ὁρίζεται «Μηχανοκίνητα πλοῖα ὑποθάλλονται εἰς φόρον ἐπιτρέψατος»), ισχύει ἐν τῇ νέᾳ ἐκτάκτῳ φορολογίᾳ, τούτῳ δὲ προκύπτει ἐξ αὐτῆς τῆς διατάξεως περὶ φορολογικῆς ἀπαλλαγῆς τῶν φορτηγῶν πλοίων ὀλίγικης χωριτικότητος 500 κόρων καὶ κάτω. (ἄρθρον 1, § 2, v. 2075), ἡ ἀπαλλαγὴ δηλονότι ὥριζεται ὑπέρ τοῦ πλοίου καὶ κατ' ἀκολουθίαν αὐτὸῦ ὑποθάλλεται εἰς τὸν φόρον, ἀν ὑπερβαίνῃ τοὺς 500 κόρους, ἀπλῶς δὲ ἡ ὑποχρέωσις τῆς καταβολῆς τοῦ φόρου ἐπιθάλλεται εἰς τοὺς πλοιοκτήτας.

TELEPHONES: 36939

TELEGRAMS  
ACUTE. HULL

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

ΜΑΝΙΛΑΣ  
ΣΥΡΜΑΤΙΝΑ

**ΣΧΟΙΝΙΑ**  
ΜΑΡΚΑΣ "ABUS"

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ  
ΥΡΗΣΙΝ

**ΜΑΡΚΑΣ "ABUS,"**  
ΑΔΙΑΒΡΟΧΑ, ΑΠΟΔΙΔΟΝΤΑ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΝ ΧΡΗΣΙΝ.  
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΙΔΙΚΑ ΜΑΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ  
ΠΡΟΜΗΘΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΣ ΑΤ) ΚΑΣ  
ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΝΑΥΑΡΧΕΙΑ.

ΕΚΦΟΡΤΩΤΗΡΕΣ - ΠΡΟΣΑΕΤΗΡΕΣ - ΡΥΜΟΥΛΚΙΑ

Κατ' ακολουθίαν τούτων, έάν το πλοιόν το ύποβαλλόμενον είς έκτακτον φόρον ἀπόλεσθη ἐντὸς μᾶς τῶν τριμηνιῶν, δι' αἵ ἐπελθήθη ὁ φόρος, ἐλλείπει ἡ πραγματικὴ προϋπόθεσις τῆς ἔκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου καθ' ὀδόκληρον τὴν τριμηνίαν, δι' ἣν ἐπιληρώθη ὁ φόρος, τούτο δὲν ὑποβάλλεται εἰς φόρον δι' ὀδόκληρον τὴν τριμηνίαν καὶ ὁ φόρος δέον νὰ μειωθῇ καὶ ἀποδοθῇ ὁ ἀναλογῶν εἰς τὸ χρονικὸν διάστημα ἀπὸ τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου καὶ μέχρι τέλους τῆς τριμηνίας. Ἡ ἀντίρρησις ὅτι ἡ γνώμη αὕτη δὲν ἐπικουρεῖται υπὸ τοῦ γράμματος τῆς § 5 τοῦ ἄρθρου 3, ἥτις ἀνεύ διακρίσεων, δρίζει «αἱ διατάξεις τῶν προηγουμένων παραγράφων τοῦ παρόντος ἄρθρου ἐφαρμόζονται καὶ ἐπὶ ἀπωλείας τοῦ πλοίου», δὲν εἰνὲ θάσιμος, διότι ἡ διάταξις δρίζουσα περὶ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν προηγουμένων παραγράφων καὶ ἐπὶ ἀπωλείας τοῦ πλοίου, νοεῖ ἐφαρμογὴν οὐχὶ πασῶν τῶν διατάξεων, ἀλλ' ὅσων προσαρμόζονται πρὸς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀπωλείας. Φέρ' εἴπειν οὐδαμῶς ἐπὶ ἀπωλείας τοῦ πλοίου δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ τὸ ἐδάφιον 2 τῆς § 3, ὅπερ δρίζει: «Ἡ ἔνστασις ἐπιδίδεται ἐντὸς προθεσμίας εἰκοσιν ἡμερῶν ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ παροπλισμοῦ κλπ.». Νομίζουμεν δημοσ., ὅτι καὶ ἔξ αὐτῆς τῆς αιτιολογικῆς ἐκθέσεως τοῦ νόμου καὶ ἔκ τοῦ ἐκτελεστικοῦ αὐτοῦ διατάγματος, ἐνισχύεται ἡ ύφ' ἡμῶν ύποστηριζομένη ἐρυθνεία.

Ούτως ἐν τῇ αἰτιολογικῇ ἔκθεσι, οημεῖούνται τὰ ἔνδῆς: «Οὐ νόμος θέλει νά μή ἐπιτρέψῃ μείωσιν τοῦ φόρου εἰς περίπτωσιν, κατά τὴν όποιαν ἔτερα ναυτιλιακά κέρδη ἔκαλυψαν τὴν ἑκ τοῦ παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου τινὸς ζημιάν». Κατά τὸν νόμον τὰ εὐ- νοϊκά γεγονότα τὰ συντρέαντα διά τὴν πραγματοποίησιν τῶν κερδῶν δὲν εἶνε ἀναγκαῖον νά ἔλαβον χώραν ἐντὸς τῆς κρινομέ- νης τριμηνίας οὔτε ν' ἀφορῶσι τὸ ἐν παροπλισμῷ πλάτο- ον. κλπ.» Κατά τὴν ἀντίληψιν δηλούντη τῆς αἰτιολογικῆς ἔκθε- σεως, ἡ συνεκτίμησης τῶν εύνοικῶν συνθήκων καὶ γεγονότων γί- νεται ἐν περιπτώσει παροπλισμοῦ τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ ἐν περι- πτώσει ἀπώλειας, δι' ἣν ἡ αἰτιολογικῇ ἔκθεσις ἀναφέρει μόνον τὰ ἔνδῆς: «Πλὴν τῆς περιπτώσεως τοῦ παροπλισμοῦ, ὁ νόμος προβλέπει μείωσιν τοῦ φόρου ὅταν λάθη χώραν ἀπώλεια πλοίοι». Περιετέρω ἡ αἰτιολογικῇ ἔκθεσις μειοῖ τί ισχύει εἰς τὴν περίπτωσιν ἐπιτάξεως πλοίου καὶ τί εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ὑπάρχεως ἐνυποθήκων δανείων. Εἰς πάσας τὰς περιπτώσεις ταύτας παροπλισμοῦ, ἐπιτάξεως, ἔξυπηρετήσεως ἐνυποθήκων δανείων ὑ- φίσταται μείωσις τοῦ κέρδους, παραμένοντος τοῦ πλοίου καὶ οὐχὶ ἀπώλεια παπτός κέρδους μετά τοῦ συναπτολύμενου πλοίου, διὰ τοῦτο εἰς τὰς τρεῖς ταύτας περιπτώσεις δικαιολογεῖται μείωσις τοῦ φόρου, ἐνῷ εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀπώλειας ἐπιθάλλεται ἡ συ- νέκλειψις τῆς φορολογικῆς ὑποχρεώσεως μετά τοῦ ἐκπλόντος πλοίου, ἐφ' οὐδὲ φόρος ἔχει ἐπιθληθῆ. Ἀλλὰ καὶ τὸ ἄρθρον 7 τοῦ ἀπό 13 Δεκεμβρίου 1939 ἐκτελεστικοῦ διατάγματος ἐν πλή- ρει ἀρμονίᾳ πρὸς τὴν ἔννοιαν, ἢν εἰς τὸν νόμον ἀπόδιδομεν. δρί- ζει: «Ἡ Ἐπιτροπὴ πρὸς μόρφωσιν τῆς κρίσεως αὐτῆς, λαμβάνει ὑπὸ δόψιν τὰ στοιχεῖα περὶ τῆς διαφορείας τοῦ ὃ παροπλισμῷ ὡς τῇ ἡ τῆς ἐπιτάξεως καὶ κλπ., καὶ τὸ ἀποτελέσματα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ ἐνισταμένου κλπ.». Ἔαν οὐκεφθῇ τις, ὅτι ἡ ἐν τῷ νόμῳ οειρός τῶν περιπτώσεων τῆς μειώσεως τοῦ φόρου εἶνε αἱ ἔνδῆς: παροπλισμῷ, ἀπώλειᾳ, ἐπίταξει, θάδιδη τὴν ήθελημένην παραλέψιν τῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου ἐν τῷ ἄρθρῳ 7 τοῦ διατάγματος, λόγῳ τοῦ νομίμου ἀποκλεισμοῦ τῆς συνεκτίμησεως τῶν ἀποτελε- σμάτων τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως τῶν ἐνισταμένων εἰς τὴν περίπτωσιν τῆς ἀπώλειας.

ΔΙΟΝ. Η. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΣ  
Δικηγόρος

**THE KOPPERS COAL C°**

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ  
Έτησία παραγωγή 13.000.000 τόννων



Τολευταρική διεύθυνση

"ELPINCOAL."

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ  
εἰς Ν. Υόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,  
Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιούς.  
KOPPERS ROSAHONTAS

KOPPERS POCAHONTAS  
KOBENZL, INC.

## COPPER'S NEW RIVER

KOPPERS INDIAN CREEK  
KOPPERS CO.

#### KOPPERS SLOPE

## HER. Coal Expc

ROFTERS SLOPE  
Πράκτορες: H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.  
112-113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3  
Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON Τηλ. ROYAL 4140

## Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον διὰ τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας

'Απὸ τὴν ἑτησίαν ἔκθεσιν τῶν πεπραγμένων

Ο χώρος τῶν στηλῶν αὐτῶν δὲν ἐπιτρέπει τὴν ἔξι διοκλή-  
ρου δημοσίευσιν τῆς μακρᾶς καὶ ἐμπειριστατωμένης ἑτησίας ἔκ-  
θεσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐπὶ τῶν πεπραγμένων τῆς  
Ναυτιλίας μας κατὰ τὴν λήξασαν χρῆσιν 1939-40. Ἀρκούμεθα  
συνεπῶς νὰ παραλάβωμεν ἔξι αὐτῆς ὡρισμένας περικοπᾶς — τὰς  
μᾶλλον ἐνδιαφερούσας — αἵτινες παρέχουν ἀνάγλυφον τὴν εἰκό-  
να τῆς σημειρῆς κατασάσως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν  
προβλημάτων ποὺ ἀντικείμενοι εἰσὶ.

Ἡ σύνταξις τῆς δῆλης ἔκθεσεως δόφειλεται εἰς τὸν ἐκλεκτὸν  
συνεργάτην μας κ. Ν. Κατσαμπῆν, Τμηματάρχην τοῦ Ναυτικοῦ  
Ἐπιμελητηρίου, τὸν ὅποιον καὶ συγχαίρομεν.

Ἡ ἀνασκόπησις τῶν πεπραγμένων, ἀφοῦ ἔξιστορει λεπτομε-  
ρῶς τὰς διαφόρους φάσεις διὰ τῶν ὅποιων διῆλθεν ἡ ναυτική  
μας θιομηχανία προπολεμικῶς καὶ κατὰ τοὺς πρώτους μῆνας  
τοῦ πολέμου, ἵνα προσαρμοσθῇ εἰς τὰς ἔξι αὐτοῦ δημιουργηθεί-  
σας νέας συνθήκας ἐργασίας, καταλήγει εἰς τὰ ἔξης συμπερά-  
σματα:

Περαίνοντες τὴν παροῦσαν ἔκθεσιν θεωροῦμεν σκόπιμον νὰ καθο-  
ρίσουμεν δι' ὅλην τὰς γενικὰς γραμμάς, ἐπὶ τῶν ὅποιων, κατὰ τὴν  
γνώμην μας, θὰ ἔσται νὰ βασισθῇ ἡ ναυτιλιακὴ μας πολιτικὴ ἐπὸν τὰς  
σημειρίνας περιστάσεις.

Οὐτὶ ἀκριβῶς προέχει εἶναι νὰ κατανοήσουμεν πάντες οἱ διωσδήπο-  
τε συνδέομενοι μὲ τὴν ναυτιλίαν, ὅποδήποτε καὶ ἀν ιστάμεθα, διὶ τοῦ  
διατρέχομενος πάντας τὸν περίοδον τοῦ ἐκτάκτου γεγονότου, τῶν ὅποιων οὔτε τὰς φά-  
σεις, οὔτε τὰς μεταπτώσεις, οὔτε τὴν διάρκειαν δυνάμειαν διασίων νὰ  
προσδιωμεν. Ἐχομεν, βεβαίως, τὴν πεῖσμαν τοῦ μεγάλου πολέμου, οὐδὲν  
θὰ ἥδεται εἰς πολλάς ποράσεις μας καὶ ἐνεργειας μας νὰ κορομεύῃ  
ὅς πολύτιμος σύμβολος, καὶ δόλης, πλὴν ὅμοιος θὰ ἦται παρακειμενό-  
ντες νὰ προσξηκήσουμεν διτὶ ἡ ἔξιλεις τῶν γεγονότων θὰ ἀκολο-  
ύθη ἀρεβᾶς τὴν ἀπὸν πορείαν ὅπως καὶ κατὰ τὴν προηγούμενην παγ-  
κόσμου σύρραξιν. Ὑπάρχουν ἀπρόσπτα καὶ ἐκπλήξεις δυνάμεναι ἀπὸ  
στιγμῆς εἰς στιγμὴν ν' ἀνταρέψουν προβλέψεις καὶ καταστάσεις.

Ὑπὸ τὸ πεντάμηνον πρότερον ν' ἀντιμετωπίσουμεν μὲ πολλὴν σύνε-  
σιν τὴν σημειρίνην ἔκτακτον τὸν ναυτιλιακὸν μας ἐπιχειρή-  
σον καὶ οὔτε νὰ καταλαμβανόμεθα ἐπὸν ἀκράτουν ἐνδυνασμοῦ καὶ τυ-  
φλῆς αἰσιοδοξίας, οὔτε νὰ ἐφοργηθῶμεν προειδάλωτες τὸ μέλλον λαμ-  
πρὸν καὶ ἀνέφελον.

Ἐάν μὲν ὁ πόλεμος διαρκέσῃ ἐπὶ μαρῷ δέντο τὴν σημειρίνην ἡ ἀπὸ  
ἄλλην μορφὴν ἔχεται, η μαρῷ διάρκεια καὶ ἡ, λόγῳ τατῆς, δημο-  
σιονομικὴ καὶ οἰκονομικὴ ἀπαλλώσις τοῦ κόσμου εἶναι ἐνδεχόμενον νὰ  
ἐπιφέρῃ ἐν τέλοι πλήρη ἀναστάτωσιν εἰς τὰς σημειρίνας καταστάσεις καὶ  
ἐκ θεμελίων ἀνατροπὴν τῶν κοινῶν παραδεργμάτων ἀξέων, οὗτος  
ῶστε δὲν εἶναι ἀπίστανον οἱ σημειρίνην θεωροῦμενοι πλούσιοι νὰ εὑνέθωσι  
τελικῶς πτωχοί. Ἐάν, ἐξ ἀντίθετου, ὁ πόλεμος τερματισθῇ συντόμως,  
νέοις οἰκονομικοῖς ἀγώνοις θὰ ἐνσημάνηται τοῦ προστάτη τοῦ δια-  
πολιτικοῦ ἀρχείου τὴν ναυτιλίαν, πότιν προλάβομεν νὰ συνέλθωμεν οἰ-  
κονομικῶς ἐκ τῆς μαρφορροής τοῦ προσεχούμενού τοῦ παρελθόντος.

Εἰς δὲν τὰς ναυτικὰς χώρας ἐπὶ τῇ προβλέψει τοῦ ἀγώνος τούτου  
τὰ μεταπολεμικὰ ναυτιλιακὰ προβλήματα ἀντιμετωπίζονται καὶ μελε-  
τῶνται ἀπὸ τοῦδε, εἰς τίνας δὲ οὐδετέρας ἐξ αὐτῶν ἡρχίσεν ἡδη συστη-  
ματικὴ ἔργασια καὶ ἐπικάτεσσος τούς εἰς τομεῖς καὶ ναυ-  
λαγοράς ἐλενθερωθείσες ἀπὸ τὴν ἐπιφροήν τῶν ναυτιλιῶν τῶν ἐπο-  
λέμων.

Διὰ τὸν 'Ελλάδα, κατ' ἔξοχὴν ναυτικὴν χώραν, ἐπιβάλλεται ἡ ἀπὸ  
τοῦδε ἀντιμετώπισις καὶ σοβαρὰ μελέτη τῶν μεταπολεμικῶν ναυτιλια-  
κῶν μας προβλημάτων καὶ ἡ καταστροφής καὶ — κατὰ τὸ δυνατόν —  
θέσις ἐν ἐκτελέσει ἐνός προγράμματος ἴσχυροποιήσεως τῆς ναυτιλίας  
εἰς τρόπον ὅστε νὰ δυνηθῇ ἀπὴν ν' ἀντισταθῇ ἐναντίον τῶν ἀντιξόων  
περιστάσεων, αἱ δοτῖαι ἀσφαλῆς θὰ ἐπακολουθήσουν διτὶ ἡ ἔξιης τοῦ  
πολέμου παρέλθῃ.

### Οἰκονομικὴ δύναμις καὶ συνεργασία

Πρότεινε νὰ γίνονται συνειδητά παρὸν τῶν ὅποδήποτε ἐνδιαφερομέ-  
νων διὰ τὴν ναυτιλίαν μας τὰ προτερημάτα τῆς καὶ τὰ ἐλαττωμάτα τῆς  
καὶ νὰ καταβλῆται πάσα προσπάθεια, ὅπως ἐνισχυθῶν τὰ μὲν καὶ ἔξα-  
γειθεῖν τὰ δέ. Μερικὰ ἐκ τῶν προτερημάτων μας εἰναι ἡ ἐκ μαρφᾶς  
παραδοσεως ἐπιχειρηματικής μας περὶ τὴν ναυτιλίαν, ἡ ἐνστροφή μας  
πρὸς προσαρμογὴν εἰς τὰς ἔκστοτε μεταβαλλομένας περιστάσεις, ἡ ἐμ-  
φυτος ἐπιμονὴ τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρηματιῶν εἰς τὴν φαλασσίαν  
ἐπιχειρήσοντας παρὰ τὰς ἀπότομους μεταπτώσεις τῆς, τοὺς κινδύνους τῆς  
καὶ τὰς συμφάδες τῆς. Επίσης οικρατικῶν πλεονέκτημά μας εἰναι ἡ ὑ-  
παρξίες περιφρούν ὑλικοῦ ἀποτελεσμάτων ἀπὸ πραγματικῶν ναυτι-  
λιών, διατηροῦντας εἰσέτι τὰς ὑγείες ἀρχαίας τοῦ παρελθόντος, τὴν συνεί-  
δησιν τοῦ καθόκοτος καὶ τὴν ἀγάπην πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Τὰ πλεονεκτήματα μας ταῦτα δέντο νὰ ενισχύσουμεν κατὰ πάντα τρό-  
πον, διότι ταῦτα ἀποτελοῦν τὸν ἀρχογνωμόναν λίθον ἐπὶ τοῦ ὅποιον τὸ  
δόλον τηναυτιλιακὸν μας οἰκοδόμημα στηρίζεται.

Οσον ἀφορῇ τὰ μειονεκτήματα μας, ταῦτα εἶναι δυστυχῶς πολλά  
καὶ παγκοίνως γνωστά, τινὰ τῶν ὅποιων εἶναι οἱ περιωρισμένοι πόροι τῶν  
ναυτιλιακῶν μας ἐπιχειρηματων, τὴν Ἐλλειψην ἀμοιβαίας ἐμπιστούντος καὶ τὴν  
ἀποτέλεσμα τὸν ἀτομικόν, τὴν συνεργασίαν μεταξὺ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλι-  
στῶν. Εάν σημειρίνην ἡ συγκρότησις τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου εἴναι ἡ  
χειροτέρα δύναμιν τῶν σηματῶν ἀπὸ ἀπόφεως ποιοτικῆς τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ,

τοῦδο δοφεῖται κατὰ μέγαν λόγον εἰς τὴν ἀτομικὴν φιλοδοξίαν τοῦ  
'Ελληνος ἐφοπλιστοῦ νὰ δημιουργήσῃ, καὶ ὁ πτωχότερος, ίδιαν ἐφοπλι-  
στήριν ἐπιχείρησιν, γνόμενος κάτοχος ἐνός οἰουδήποτε πλοίου, ἔστι νὰ συ-  
νεταιρισθῇ μὲ ἄλλους συναδέλφους εἰς τὴν ἰδρυσιν βιωσίμου καὶ ἰσχυ-  
ρᾶς ἐπιχειρηματικῆς. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς τατικῆς μας τάπτης εἶναι δι-,  
ἔναν δὲν ἔγινετο ὁ πόλεμος, ὁ 'Ελληνικὸς φορτηγὸς στάλος, διὰ τὴν ὑ-  
περβολικήν διόγκωσιν τοῦ δόπιού ου μὴ γνωρίζοντες τὰ πρόγραμματα ὑμι-  
λοῦν μεθ' ὑπερηφανείας, ὃτοι καταδίκασμένοι εἰς τὸν οαγδαίον ἀμα-  
σιών πόδη τῶν νέων καὶ συγχρονισμένοι στόλοιν τῶν ἄλλων ναυτικῶν  
χωρῶν.

Τὰ προβλήματα ταῦτα, τὰ δόπια ἀφοροῦν ἀρτήν την ὑπαρ-  
χιν τῆς ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, προσωρινῶς παραμερισθέντα λόγῳ  
τοῦ πολέμου, θὰ ἐπανέθυμον ἀμπλικά μετά τὴν λῆξιν τοῦ καὶ πρέπει  
ἀπὸ τοῦδο νὰ ἔχουνται λάβει δῦλο τὰ ἐνδεικνύμενα μέτρα, διότι δυνη-  
θῶν νὰ ἀνανεώσουμεν κατὰ τὸν καλύτερον, εὐθηνότερον καὶ ταχύτε-  
ρον δυνατόν τὸ πρόστιμον τῶν πεπαλαιωμένων στόλων μας. 'Αλλὰ διὰ νὰ γίνῃ  
τοῦδο ζηταῖσμένα πόδη παντὸς οἰκονομικούν τὸν συγκέντωσιν τῶν  
κεφαλαίων. 'Ο, τι κερδίζουμεν σήμερον πρέπει νὰ παραμείνῃ ὡς ἴε-  
ρον ἀποθεματικὸν διὰ τὴν ἀγορὰν νέων πλοίων, ἀνετὸν ὅποιων είμεθα  
καταδίκασμένον νὰ σύνθισμενται ὡς ναυτιλιακοὶ ἐπιχειρηματίαι. Καὶ ἐπει-  
δὴ δὲν γνωρίζουμεν εἰς ποιας τιμᾶς θὰ ἀγοράσουμεν τὰ νέα πλοία, οὔτε  
ποιαν ἀξίαν θὰ ἔχουν τὰ νομίσματα που εἰσπάττουμεν σήμερον καὶ ἐπει-  
δὴ διὰ ἀνανεώσιμον τὸν στόλο μας θὰ ἀπαιτήσῃ κολοσσιαία ποσά, διὰ τοῦτο,  
διονδήποτε μεγάλα καὶ ἄν εἰνε τὰ σήμερον περιδιάνωμένα, δὲν θὰ ἔσται  
νὰ θεωρῶνται ὡς ὑπερβολικά οὔτε καὶ τὰ σήμερον περιδιάνωμένα, δὲν θὰ  
ἔσται νὰ ποιούνται τὰς οἰκονομικούς κόσμους. 'Η ἀντίληψης, διὰ οἱ για-  
τεργάται γενικῶς ἀδικοῦνται καὶ ταραχοῦνται καὶ στεροῦνται καὶ ὑπο-  
φέρουν καὶ ἐπομένως διὰ δικαιοῦνται νὰ διατελέσουν σύνεχες καὶ ἡμέ-  
ρα τῇ ἡμέρᾳ μεγαλυτέρας ἀξιώσεις, ή ἀντίληψης λέγομεν αὐτὴ δέον νὰ  
ἐπλειψῃ.

Ως πρὸς τὸ σημεῖον τὸ ἀφοροῦν τὴν συγκέντωσιν τῶν ἐφοπλιστ-  
ών κεφαλαίων εἰς τὴν σημειρίνην συνεταιρισμούς ὁργανωμένης, νομίζουμεν διὶ  
πάσα προσπάθεια ἐπιβάλλεται νὰ καταβλῆται πόδης ἀποκεφαλίσκων τὸν ἀ-  
τομικιστικὸν πνεύματος τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐπιχειρηματίου καὶ πόδης κατα-  
νόησιν τοῦ γεγονότος διὰ τὴν συσσωμάτωσιν καὶ ἡ συνεργασία ἀποτελοῦν  
καὶ ἀποτελέσουν καὶ στηρίζεται τὸ ναυτεργάτης κόσμος. 'Η ἀντίληψης, διὰ οἱ για-  
τεργάται γενικῶς ἀδικοῦνται καὶ ταραχοῦνται καὶ στεροῦνται καὶ ὑπο-  
φέρουν καὶ ἐπομένως διὰ δικαιοῦνται νὰ διατελέσουν τὸν συνειδητοῦς  
πλούσιοτέρων ναυτιλιών τῆς Ἐλληνικῆς.

Πρότεινε, λοιπόν, νομίζουμεν νὰ τεθῇ κάπιον τέρμα εἰς τὰς διαφορε-  
τικούς προσεπάθειας διὰ πάντας τὸν περίοδον νὰ σταθῇ καὶ νὰ διατηρηθῇ ἡ  
θέσις τοῦ 'Ελληνος ναυτεργάτων κάθε ἀλλο παρὸν ἰδεώδης ὑπέροχην.  
'Αλλὰ καὶ αὐτὸς οὗτοι οἱ πλοιοκτήται τῆς ἐποχῆς ἐκείνης ὑφίσταντο με-  
ρίας στερήσεις διὰ νὰ ἔχουνον ἀκόμη καὶ δύλιγα σελίνια. Σήμερον  
διοιος τὰ πράγματα ἔχουνται ἀλλαῖς ἐντελῶς. 'Άπὸ τὸ σημειρίνην διότι  
Κράτος οἱ 'Ελληνες ναυτεργάταις καὶ παρέλασαν καὶ ἀπολαμβάνουν τοιού-  
των πλουσιοτέρων ναυτιλιών τῆς Ἐλληνικῆς.

Πρότεινε, λοιπόν, νομίζουμεν νὰ τεθῇ κάπιον τέρμα εἰς τὰς διαφορε-  
τικούς προσεπάθειας διὰ πάντας τὸν περίοδον νὰ σταθῇ καὶ νὰ διατηρηθῇ  
θέσις τοῦ 'Ελληνος ναυτεργάτων τοῦ δόπιον καὶ ὁ πλοιοκτήταις καὶ ὁ ναυ-  
τεργάτης ἀναμένονται κέρδος, πρέπει ν' ἀποτελέσουν τοὺς συνειδητοὺς  
καὶ ἀπαραβάτους κανόνας τοῦ 'Ελληνος ναυτεργάτων.

Η ποιοτικὴ βελτίωσις τοῦ ἐμφύοντος ὑλικοῦ, τὸ ὅποιον μειονεκτεῖ ἐ-  
πικινδύνως, πρέπει ν' ἀποτελέσῃ τὴν ἔτεραν δύναμιν τοῦ δόλου ναυτιλιακοῦ  
μας προγράμματος.

Οὐτὶ, συνεπῶς, ἐπιβάλλεται νὰ πράξωμεν ἐπὶ τὰς παραδίσας ἀνω-  
μάλους συνθήκας, δύναται νὰ συνοισθῇ εἰς τὰς γενικὰς ἀντάς γραμ-  
μάς: Νὰ ἀποτελέσουμεν ισχὺν καὶ ἀντοχὴν διὰ νὰ δυνηθῇ ἐν' ἀντι-  
τοπάθημεν οὐδεὶς τοῦ σοληνοῦ ἀγόνων, ὁ δόπιος θὰ διδλώθῃ εἰς τὸ  
ναυτιλιακὸν πεδίον μετά τὸν τεμαχισμὸν τῆς σημειρίνης περιπτετείας.  
Καὶ η ἴσχυς μας αὕτη δὲν δύναται νὰ συνελθῃ παρὰ εἰς τὴν μεγάλην  
οἰκονομικήν μας διναιμικότητα, εἰς τὴν συγκέντωσιν τῶν διεσπαρμένων  
δυνάμεων μας καὶ εἰς τὴν ἐπιλικήν καὶ ὑφέλιμον συνεργασίαν τοῦ ναυ-  
τεργατικοῦ κόσμου.

Ἐάν ἀκόλουθωσιμεν τὰς γραμμάς αὕτας, μὲ τὴν βοήθειαν καὶ τοῦ Θεοῦ τῆς 'Ελλάδος, θὰ κατορθωσιμεν νὰ ἔξελθωσιμεν οὐδοὶ ἀπὸ τὴν πα-  
ροῦσαν θεέλλαν καὶ νὰ διατηρησιμεν τὴν 'Ελληνικὴν οικαναν εἰς τὴν  
ἐπιζήλων θέσιν ἀνά τὰς θαλάσσας τῆς ὑφηλίου, τὴν δόπιαν αὕτη ἔχει  
καταλάβει μετά μακρούς καὶ τραχείες ἀγόνων ὀλοκλήρων γενεῶν.

## Bistis Shipping Corp.

Ναυτικοὶ Πράκτορες, Αγοραπωλησίαι πλοίων

24 Stone St.  
NEW YORK

Τηλεγρ. Διεύθυνσις :  
«ARIBISTIS»-New York

**ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΠΟΛΕΜΟΥ**

Τὸ διαρρεῦσαν δεκαπεντήμερον ἐπεψύλασσε μίαν νέαν διὰ τοὺς βο-  
ρείους λαοὺς δοξιμασίαν, τὴν ἐπέπτασιν τοῦ πολέμου εἰς τὴν Σκανδιναν-  
νῆν χερσόνησον. Κατόπιν ἀποχάις πολλῶν ἔβδομάδων, κατὰ τὴν διάρ-  
κειαν τῶν ὅποιων καὶ αὐτὸς ὁ κατύθάλασσαν ἄγων σηματιζήν ἐνερ-  
γεισεν ἦφεσιν, φαγδαῖς ἐπῆλθον τὰ γεγονότα ἀπὸ τῆς Τῆς Ἀπρίλιον καὶ  
ἐντευθεν. Μετά τὰς ἀποφάσεις τοῦ διασυμμαχικοῦ πολεμικοῦ συμβου-  
λίου, ὅπως ἐνταθῇ ὁ ἐναντίον τῆς Γερμανίας ἀποκλεισμὸς καὶ ἐμποδι-  
σθῇ κάθε περιπτέρῳ μεταφορὰ ἐκ τῶν Νορβηγίας λιμένων πρὸς τὴν  
Γερμανίαν συνιδικού σιδηρομεταλλεύματος, ἥρχισαν ἐφαρμοζόμενα ὑπὸ  
τῆς Μεγάλης Βρετανίας τὰ πρὸς τὸν σοπὸν αὐτὸν ἐνδεικνύόμενα μέ-  
τρα. Οὕτως Ἀγγλικαὶ ὑποθύρια διενεργοῦντα προκεχωρημένας περιπολί-  
ας ἔγγὺς τῶν στεγῶν τοῦ Σπάργερα, κατέβαθμαν Γερμανικά τινα πλοῖα  
μεταφερόντα ἐκ Νάρβικ φορτία μεταλλεύματος.

Οἱ πρῶτοι αὐτοὶ τοφῆλλοισι ἔθερηνασ τὴν κεβέρηνσιν τοῦ Ράι  
καὶ σχέδια κατεσφόδησαν πρὸς ἔξασφάλιστον τοῦ ὄμαλοῦ εἰς οιδηπο-  
μεταλλένια Γερμανικοῦ ἀνεψοδιασοῦ. Ἡ ἐκδήλωσις τῶν ἐν λόγῳ σχε-  
δίον συνέπεσε μὲ τὴν σημαζικὴν ἐνέργειαν τῆς 8ης Ἀπριλίου περὶ πον-  
τίσσεων ναυρῶν καὶ δημιουργίας τοῦν φραγμάτων κατὰ μῆκος ώραιμέ-  
νον ἐπικαθών διὰ τὴν νανοτολίαν περιοχῶν τῶν Νορθγρίκων χωρικῶν  
ἴδωτον. Καθ' ὃν χρόνον μοῖραί Αγγλικῶν πολεμισκῶν ἐποιέθεντο τὰς  
νάρκας εἰς τὰς περιοχάς τοῦ Στάντλαντετ, τοῦ Μπούντ καὶ τοῦ Οὐέσ-  
τφόρδ, μοῖραί Γερμανικῶν πολεμισκῶν, συνεδύσουσαν ὀπλιταγωγά μὲ-  
στρατόν, κατελάμβανον τὸ φίδιό τοῦ "Οσλό καὶ τοὺς Νορθγρίκους λια-  
νας Μπέργκεν, Τροντχέμ, Κριστιανσαντ, Νάρδικ κλπ., ἐνῷ ἔτεραι δυ-  
νάμεις ἀπὸ μὲν τῆς θαλάσσης κατελάμβανον τὴν Κοπεγχάγην καὶ τὴν  
ηνησιωτικὴν Δανίαν, ἀπὸ δὲ τῆς έσησ τείσεβαλον διὰ τῶν συνόφρων τοῦ  
Σλέσβιχον - Χολστάϊν εἰς τὴν ἐπαναστάσιν. Λίγη

Ἐνόπλους τῆς ἀποδόστων ταῦτης ἔπαισεσσι τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὰς Σκανδιναϊκάς χώρας, ἡ Δανία ἐδέχθη τὴν εἰσοδήλην ἀντιστάσεως, ὅφεοθείσεις εἰς τὴν ἐξ Βερολίνου διαβεβαίωσίν περὶ προσωρινότητος τῆς κατοχῆς καὶ ἐγγυήσεως τῆς Δανικῆς ἀνεξαρτησίας καὶ ἁδαρικής ἀκεραιότητος. Ή Νορβηργία δύμως ἀντέταξεν ἐνοπλὸν διαν καὶ διὰ τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Ἐσθετικῶν ἐδίλλουσεν, διτεθωρεῖ τὴν χώραν εὐφορικομένην εἰς ἐμπόλεμον κατάστασιν πόθε τὴν Γερμανίαν. Ἡ Ἀγγλία καὶ ἡ Γαλλία ἔσπενσαν πάραποτα εἰς δούτησαν τῆς Σκανδιναϊκῆς ταῦτης χώρας καὶ πλέοντα ναυμαχίαν καὶ ἀεροπορικαν ἐπιδρομαντάνονταί ἀπὸ τῆς 8ης Ἀπριλίου καὶ ἐντεῦθεν, ἀπὸ τοῦ Κάτεγατ μέχρι τοῦ Νάρβοι.

Τὰ τελικά ἀποτελέσματα τῶν διαδοχικῶν συρράξεων και αἱ ἀμφοτέρωθεν ἀπόλεια δὲν είνει εἰσέτι ἐν λεπτομερεῖς γνωστά. Τὰς σημαντικώς ὀντάς ἐνδιαφέρει κυρίως ἡ πλευρά τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας. Μετά τὴν διλογίωσιν τῆς καταλήψεως τῆς Δανίας — ἔξαρσει τῷ νήσω Φερόβο, αἵτινες κατελήψθησαν ὑπὸ τῶν "Ἄγγλων" — ἡ Γερμανικὴ διοίκησις πατογῆς ἀπλύγονες τὸν ἐπόλευτον παντὸς Δανικοῦ ἐμπορίου πλοιού ἀπὸ τοὺς ἐθνικοὺς λιμένας, διέταξε δὲ φαριστηλεγματικῶν ὅλα τὰ ἐν πᾶλι ἐντισθούσαν Δανικά σύγχρονά εἰς τοὺς πλησιεστέρους οὐδετέρους λιμένας καὶ ίδια εἰς Ἰταλίας καὶ Ἰσπανίας. Παρόμια διαταγαὶ ἐπικολούθησαν καὶ ποδὸς τὰ Νορβηγικὰ πλοια. Εἰς ἀπάλτησιν τὰ Ναυαρχεῖα "Ἄγγλιας" καὶ Γαλλίας συνέστησαν εἰς τοὺς Δανοὺς καὶ Νορβηγοὺς πλοιάρχους νὰ μὴ ἀπανούσουν εἰς τὴν Γερμανικὴν ἐπιταγὴν, ἀλλὰ νὰ καταπλέουσσον εἰς ουμακιούς λιμένας, όπου καὶ θὰ ἐτύγχανον τῆς δεούσης φιλικῆς προστασίας. Τὰ ἐκαναδά εὐθέντα Δανικά καὶ Νορβηγικά πλοια ἀνέστειλαν τὸν ἐκεῖθεν ἀπόπλουν τοὺς μέχρι νεωτέρας διαταγῆς. Τοια ἐξ ἄλλον "Αμερικανικὰ ἀτμόπλοια εὑνέθεντα εἰς τὴν Βόρειον Νορβηγίαν ἀπέπλευσαν ἐν σπουδῇ, παραλαβόντα τοὺς "Αμερικανούς ἑπτάδους.

Τὰ πλοῖα τῶν ἐμπολέμων

Κατὰ τὰς διεξαγομένας ἐπιχειρήσεις ἀπωλέσθησαν, ἐβλάβησαν ἢ κατεσχέθησαν ἀφοί τὸ έμπορικό πλοῖα, κυρίως Γερμανικά. Εἰς τὸν λιμένα τοῦ Νάρβικ κατελήθησαν ἀπρόσπιτως ἀπὸ τὴν Γερμανικὴν ἐπίθεσιν τέσσαρα Ἀγγλικά φορτηγά καὶ τίνα οὐδέτερα, ἅπται παρελάμβανον φορτία μεταλλεύματον δι' Αγγλίαν. Τὰ Ἀγγλικὰ οχάρη, ὡς ἀνηγγέλθη ἐπειδόντων, κατεσχέθησαν ἢ ηδὴ ἀγόνεστα ἡ περιστέρω τυχὴ των, ἐνῷ εἰς τὰ οὐδέτερα ἀπηγορεύθη ὁ ἀπόλοντος των μέχρι νεοτέρας διαταγῆς. Ἐπαγιδεύθησαν ἐξ ἄλλων εἰς διασφόρους Νορβηγούς

λιμένας περὶ τὰ 15 Γερμανικά ἐμπορικά σκάφη, ἅτινα καὶ θεωροῦνται καταδίκασμένα.

Πέραν τῶν σιωπῶν αὐτῶν ἕπεστι η Γερμανικὴ ναντιλία σοβαρᾶς ἀπώλειας καὶ ἐκ τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων. Οὕτω, παρὰ τὸ φίδιόν τοῦ Νάρθικ, ἀνετινάχθη ἔνα δῆλαταγωγὸν 8460 τόννων γκρός, μεταφέρον πυρομαχικά ἑβυθίσθησαν δὲ ἕτερα τέσσαρα φορτηγά μὲ πολεμικὸν ὑλικὸν καὶ παντοίας πομποθείας διὰ τὰς Γερμανικὰς ἀποβατικὰς δυνάμεις. Ἐτερον ἐμπορικὸν πλοίον ἑβυθίσθη παρὰ τὸ Μπέργκεν καὶ ἀρκετά ἄλλα δῆλαταγωγά μὲ στρατόν, ἐποριαλίσθησαν εἰς Σκάγερας ἢ προσέκρουσαν ἐπὶ ναρκῶν εἰς τὴν ἑκεὶ περιοχὴν. Κατὰ τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ Τσούρτου εἶχον βινθισθῆ μέχρι τῆς ἐπόπειας τῆς 11ης Ἀπριλίου, δεδημικά καὶ μεγάλα Γερμανικά ἐμπορικά πλοῖα, κατὰ μεταγενεστέρας διωριστοφοριαζόμενα, προερχομένα ἐκ Σουηδικῆς πηγῆς, αἱ ἀπώλειαι τῆς Γερμανικῆς ναντιλίας ἐπελογίζοντο μέχρι τῆς 12ης Ἀπριλίου εἰς 25 ἔως 30 σκάψη, συνολικῆς χωρητικότητος 70.000 ἔως 80.000 τόννων. Κατὰ τὴν αὐτὴν πηγὴν, αἱ εἰς ἄνδρας καὶ ὥλικὸν ἀπώλειαι δίνανται νάντιοι πολεμικοὶ προσέγγιστοι, ἐὰν ληφθῇ ὑπὸ ὄψιν, ὅτι ἐφ' ἐξάστουν βινθισθέντος πλοίου ἐπέβανον, κατὰ μέσον δόρον, 200 ἄνδρες. Παρὰ τὰς Νοοθηγηκὰς καὶ Σουηδικὰς ἀκτὰς ἀνεσύρθησαν περὶ τὰς 3.000 πτωμάτων, η δὲ ἐπιφάνεια τῆς θαλάσσης εἰς μεγάλη ἔκτασιν εἶνε κεκαλυμμένη ἀπὸ στόδῳ πετρελαίου. Εἰς Σκάγερας μόνον ἀπώλεισθε συνολικὴ Γερμανικὴ χωρητικότης 10.000 τόννων εἰς πολεμικά καὶ ἐμπορικά σκάψη.

Συγχερούμενα πληροφορίαι δὲν ιπτάρουν δι' ὅλα τὰ βιβλισθέντα Γερμανικά πλοιά. Ἐξ ὅσων ὅμως στοιχείων μετεδόθησαν ἀπὸ Ἀγγλικῶν ἀνακοινώσεων και ἀπὸ οὐδέτερας πηγάς προστίπτει, ὅτι μεταξὺ τῶν βιβλισθέντων πλοίων καταλέγονται τὰ μικτά σκάφη *Rauenfels* και *Amasis*, τὸ πετρελαιοφόρον *Poseidon*, τὸ ἐπιβατήγον *Rio de Janeiro* και φρεγτήγον *Kreta* κ. ἄ., περὶ τῶν ὅποιών παραθέτομεν λεπτομερέας ἡς ἀπολείας των εἰς τὸν κατωτέρῳ πλάνῳ τῶν βιβλίσεων. "Οσον ἀφορᾷ ἡνὶ φήμιν, καθ' ἧν ἐτορπαλίσθη τὸ υπεροχεάνιον *Bremen* ἀπεδειχθῇ αὖτις ἀναληθῆς.

Οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας

Ἐν τῷ μεταξὺ τὴν 12ην Ἀπριλίου ἐδημοσιεύθη ἀνακοινωθὲν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου πλήρωφροῦν τοὺς ναυτιλλούμενους, ὅτι ὡρισμένη πειραιών τῆς Βορ. Θαλάσσης καὶ τῶν πορθμῶν Σπάγεφας καὶ Κάτεγκατ κατέστη ἐπικίνδυνος εἰς τὴν ναυσιπλόων, λόγῳ τῆς ποντίσεως ναρκῶν ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ στόλου. Η πειραιὴ αὕτη ἐγγίζει τὰς Δανικὰς καὶ Γερμανικὰς ἀπτάς, καθὼς καὶ τὰ Ὀλλανδικὰ κωρικά ὑδατα. Διανοὶς μικροὺς 10 μιλῶν παραμένει ἀνοικτὸς εἰς ὥρισμενα σημεῖα. Τὸ ἀνοικτὸν δυτικὸν ἄκρον τῶν νέον πεδίων ναρκῶν ἔρχεται 24 μίλια βορείως τῆς Ὀλλανδικῆς παρὰ τὸ Σιλίγκ ἀπτῆς καὶ ἔπεινεται 60 μίλια Ν. Δ. τοῦ Μπρέγκου. Ἐξεῖνεν ἡ ἐπικίνδυνος ζώνη ἀπλούτων πρὸς ἀνατολὰς περιστλίουσα διάβολην τὴν Βόρειον Θάλασσαν μέχρι τῶν Δανικῶν παραλίων, περιλαμβανομένου καὶ διάβολήν του πορθμοῦ τοῦ Σάντανα.

Τὸ πρακτορεῖον Ρώμης ἐπεξῆγοῦν τὴν ἀνωτέρῳ ἐπίσημον ἀναστο-  
νοσιν τοῦ Ναυαρινεῖον τονίζει, ὅτι ἡ νέα ζῶντι τὸν ναυρόν δὲν εἰσδειν ἔν-  
τος τῶν Ὀλλανδικῶν και Σουηδικῶν χωρικῶν ὑδάτων, ἀφίνει δὲ ἐλευθέ-  
ρους τινὰς διαύλους διὰ τὴν ἀσφαλῆ ναυσιπλόων τῶν οὐδετέρων πλοι-  
ων, ἀτίνα πρόερχοντα από τοὺς Σουηδικούς λιμένας και κατευθύνοντα  
πρὸς τὴν Βόρ. Θάλασσαν. Κατὰ τὸν Σουηδικὸν ναυτικὸν τύπον οἱ Σύμμα-  
χοι διὰ τῶν νέων αὐτῶν φραγμάτων ἐδημούρησαν διὰ τὴν Γερμαν-  
ικὴν πρὸς τὴν Νορβηγίαν ἐπιχείρησον ἔναν εὔσον Μάρον.

Αἱ κατὰ θάλασσαν ἐπιχειρήσεις

Πέραν τῶν ἀνωτέρω γεγονότων, χαραπτησικὴ ὑπῆρχεν ἡ περιστολὴ τῆς Γερμανικῆς κατά θάλασσαν δράσεως ἐναντίον τῆς συμμαχικῆς καὶ τῆς οὐδετέρας ναυτιλίας. Αἱ ἀεροπορικαὶ ἐπιθέσεις ἐναντίον τηνοποιῶν ὑπῆρχαν σποραδικαὶ, ἡ δράσις τῶν ὑποβρυχίων ἥρωασθη καὶ οἱ ἐκ τῶν ναρκών κινδύνοι ἡμειώθησαν εἰς τὸ ἔλαχιστον. Ἔσημειώθησαν ἐπιτυχεῖς τινὲς ἐπιθέσεις ἐναντίον ὑποβρυχίων, μία εἰς τὰ Ἀγγλικά δασά καὶ ἄλλη εἰς τὸ Νότιον Ατλαντικόν, ἐνθα τὸ ἔξωπλισμένον Βρετανικὸν πτερωτοφόρον «El Ciervo» ἔρριψεν ἀποτελεσματικῶς 16 βολαῖς ἐναντίον ὑποβρυχίου ἐπιχειρήσαντος νά τὸ τορπίλλιον ἐξ ἕγγυτάντης ἀποστάσεως. Ετέρα προίττωσις ἀγνεόστοι εἰς ἔπιπλον

# **ORIENTAL SHIPPING BROKERS**

**SHIPBROKERS, SHIOPWNERS & SHIPPING AGENTS**

**GLEN LINE BUILDING, 2 PEKING ROAD**

**SHANGHAI, CHINA.**

Cables:  
«ORSHIP»  
(Shanghai)

Lombard,  
New Boe,  
Bentley's

**AGENCIES:  
LONDON,  
MANILA,  
HONGKONG  
KODE.**

«Ναυτικὸν Γραφεῖον, ιδιαιτέρως συνεργαζόμενον μετὰ τῶν κυριωτέρων Ἰαπωνικῶν καὶ Κινεζικῶν ναυτικῶν Οἰκῶν»

MNG. DIRECTORS:  
**LEONTI PODPAKH**  
**CAPT. J. G. SCARL**  
(J.C.Scarlatides)

πης. Τὰ συνοδεύοντα ταύτην ἀντιτορπίλικὰ κατώρθωσαν νὰ βιθίσουν τὸ ὑποβρύχιον καὶ νὰ αἰχμαλωτίσουν ἄρκετοὺς ἄνδρας ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ.

Σύντονα ἔξ ἄλλου μέτρα ἐλήφθησαν πρὸς πάταξιν τῆς κατασκοπείας καὶ ματαίωσιν κάθε μεταδόσεως πληροφοριῶν περὶ τῆς ἐκάστοτε θέσεως καὶ κατευθύνεως τῶν σημασικῶν νησοπομπῶν. Παραλλήλως τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον προσκήνειν ἀμισθίας 1000 λιόντων διὰ τὴν παροχὴν πληροφοριῶν, ἀπίνες ὥδεσιν συντελέσει εἰς τὴν καταστροφὴν ὑποβρύχιον ἢ πολεμικὸν ἐπιφανεῖας καὶ 50 λιόντων διὰ πληροφορίας ἀφορόσιας τὴν κίνησιν ἢ δρᾶσιν ἐχθρικῶν πλοεμάτων. Μιρρότεσσα ἀμισθία καθιερώθησαν καὶ διὰ τὴν ἐποίημαντιν ναρκῶν. Ἀνενοινόθησαν ἐπίσης ἡ τοποθέτησις αὐτομάτως λειτουργούντων φροτηγῶν εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, ὁ καταρισμὸς διαυγματικοῦ σημεβούλιον ἐμπορικῆς ναυτιλίας, ἡ διέλευσις τοῦ ὑπεροσεανοῦ «Mauritanian» ἐκ Χονούλουν δι'. Ἀεροπλάνων καὶ ὁ ἐκ Νέας Υόρκης ἀπόλλονς πρὸς ἄγνωστον διεύθυνσιν τοῦ μεγάλου Γαλλικοῦ ἀπεργοεικονίου «Ile de France».

Ἐγγνώσθη ἀκόμη καὶ μία ἐνδιαφέροντα «Αμερικανικὴ ἀπόλησις, καθ' ἣν αἱ «Export Lines», τῆς Νέας Υόρκης, διέταξαν τὰ διελθόντα εἰς τὴν Μεσόγειον σκάψη των ναυ μῆ προσεγγίζουν ἐφεξῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας. Κατὰ τοὺς «Tēmes» τῆς Νέας Υόρκης, ὑ διαταγὴ αὕτη ὀφειλεται εἰς ὑπόδεξιν τῶν ναυτικῶν ἀρχῶν, διὰ πρέπει νὰ περιήρθῃ ἢ Μασσαλία εἰς τοὺς λιμένας, οἵτινες θεωροῦνται κλειστοὶ εἰς τὴν Ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν, ἀσχέτως ἂν δὲν εὑρίσκεται ἐντὸς τῆς ἐμπολέμου περιοχῆς τῆς καθορισθείσης ἐπὸ τοῦ προέδρου κ. Ρούζελετ.

#### Ἡ τύχη τῶν Γερμανικῶν πλοίων

Τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ἀπριλίου ἐπεφύλασσε καὶ νέας διὰ τὴν Γερμανικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ἀπόλεις. «Ἐνα φροτηγὸν ἀντοενθύσθη καὶ ἀρκετὰ ἄλλα, ὡς γράφουμεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην, ἐποπλίσθησαν παρ' Ἀγγλικῶν ὑποβρύχιων εἰς τὰ Νορβηγικὰ ὕδατα καὶ παρὰ τὸ στενόν τοῦ Σκάγερας. Ἐν τῷ μεταξὺ πολλὰ Γερμανικὰ σκάφη ἀπὸ τὰ καταφυγόντα εἰς ὑδετέρους λιμένας, ίδια δὲ ἀπὸ τὰ ναυλοῦντα εἰς λιμένας τῆς Απο «Ανατολῆς, ἀπέλενσαν μὲ κατεύθυνσιν, ναῦς λέγεται, πρὸς τὸ Βλαδιβοστόκ. Μεταξὺ τῶν πλοίων αὐτῶν καταλέγοντα τὰ μικτὰ λάτινες «Noordwijk», «Rendsburg» καὶ «Vogtland», ἀπόλενσαντα ἐκ τῶν Ἀνατολικῶν Όλλανδικῶν Ἰνδιῶν. Τὸ πετρελαιοφόρον «Ασμοδεῖ» πλαμμένον εἰς τὸ Μεξικὸν ἀπὸ τὸ παρελθόντος Σεπτεμβρίου καὶ φέρον ἐπ' αὐτὸν φροτηγὸν 1000 βαρέλιον πετρελαίου ἐτέθη ὑπὸ κατάσχεσιν καὶ ἐκπλειστηριασθὲν ἥγορδασθη ὑπὸ τῆς Μεξικανικῆς ἑταφριας πετρελαίου. Τέλος ἀρκετὰ Γερμανικὰ φροτηγὰ ἐκ τῶν καταφυγόντων εἰς τὴν Ἀδριατικὴν ἔξαρσοντον νὰ παραμένουν εἰς τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης. Ἐξ αὐτῶν μόνον τὸ «Ἀγκυρα» ἐπέτυχε νὰ πλεύσῃ εἰς Ντουμπρόβνικ, ὑπόθεν ἐφόρτωσε καὶ μετέφερε εἰς Τεργέστην φροτήν ποδίτων.

#### Αἱ ὀλικαὶ ναυτιλιακαὶ ἀπώλειαι

«Οσον ἀφορᾷ τέλος τὰς ἀπώλειας τῆς σημασικῆς καὶ τῆς οὐδετέρας ναυτιλίας, ἐνδιαφέροντες ἀριθμὸς καὶ συγκρίσεις ἐδήμουσεύθησαν εἰς τὰς Βελγικὰς ἐφημερίδας, ὀφειλόμεναι εἰς τὸ «Διεθνὲς Ἐμπορικὸν Ἰνστιτούτον τῶν Βρ̄» ἵλλων. Σημαντώνως πρὸς αὕτας, ἐκ τῶν πολεμικῶν καθαρῶν κινδύνων ἐνθύσισαν μέχρι τῆς 15ης Φεβρουαρίου 650.000 τ. γραφὲς σημασικῶν πλοίων καὶ 400.000 τ. οὐδετέρων. Αἱ ἀπώλειαι αὗται ἀντιστοιχοῦν εἰς μηναῖαν μέσον δρον 190.000 τόννων, ἡτοι 120.000 τ. διὰ τὰς σημασικὰς ναυτιλίας καὶ 70.000 τόννων διὰ τὰς οὐδετέρας. Συνεπὸς, ἡ Γερμανικὴ δρᾶσις μειώνεται τὸν σημασικὸν ἐμπορικὸν στόλον κατὰ 0.5 ο) μηναῖς καὶ τὸν παγκόσμιον (ἔξαρσέσει τοῦ Γερμανικοῦ) κατὰ 0.3 ο). Αἱ ἀπώλειαι αὗται εἶναι ἀσύμματοι ἔναντι τῶν τοῦ προηγουμένου πολέμου, διὰ τοῦτο ἀπώλειαν ἔφθασαν καὶ ἀνότατον δρον εἰς 874.000 τ. γραφὲς (Ἀπρίλιος 1917), μὲ περιορισμὸν εἰς 351.000 τόννων κατὰ Σεπτεμβρίου τοῦ ἴδιου ἔτους καὶ μὲ ἐλάγιστον ποσοστὸν ἀπώλειῶν 0.79 ο) ἐπὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων καὶ 0.85 ο) ἐπὶ τῆς κωφητικότητος, προσεκμένων διὰ τὰς νησοπομπᾶς, ἐνῷ σήμερον δὲ ἀντιστοιχὸς ἀριθμὸς οὐδέποτε ὑπέρεβε τὴν ἀπώλειαν ἐνὸς πλοίου ἐπὶ πεντακοσίων. Σημειούνται ἀσύμματα, διὰ τοῦτο ἀπώλειαν ἔφθασαν καὶ τὰ 40 ο) τῆς χωρητικότητος τῆς.

#### Οἱ ἀναγγελθέντες τορπίλισμοι

«BURGOS» Νορβηγικὸν φροτηγόν, 3219 τ. γραφὲς (τοῦ 1920): Ἐπορπίλισθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν ὑπὸ Γερμανικῶν ὑποβρύχιον, ἀρκετὰ δὲ μέλη τοῦ πληρώματος ἐξαναγνίσθησαν.

«DAGESTAN» Ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον, 5742 τ. γραφὲς (τοῦ 1921): Ἐνθύσισθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν τορπίλισθην, ἐκ δὲ τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπωλέσθησαν τέσσαρες ἄνδρες μεταξὺ τῶν ποιῶν καὶ δὲ πλοιαρούσιος.

«NAVARRA» Νορβηγικὸν φροτηγόν, 2118 τόννων γραφὲς (τοῦ 1920): Ἐπορπίλισθη ἄνευ προειδοποίησεως ὑπὸ Γερμανικοῦ ὑποβρύχιου

χίουν παρὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Σκωτίας καὶ ἐθνισθή ἐντὸς δλίγων λεπτῶν. Τέσσαρες ἀξιοματικοὶ τοῦ πλοίου καὶ ἐννέα ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρώματος ἀπωλέσθησαν. Οἱ ὑπόλοιποι 14 περιστυλέγησαν ἀπὸ οὐδέτερα σκάφη.

«SVEABORG» Σουηδικὸν δεξαμενόπλοιον, 9076 τόννων γραφὲς (τοῦ 1931): Κατευθυνόμενον ἔξ Ἕνωμένων Πολιτειῶν εἰς Σουηδίαν μὲ φροτηγὸν πετρελαίων, ἐθνισθή ἔξωτη τῶν Σκωτικῶν ἀκτῶν, ἐκ δὲ τοῦ πληρώματος τοῦ διεσώθησαν 33 ἄνδρες. Οἱ ἐν Λονδίνῳ ἀντιπρόσωποι τῶν πλοιοτητῶν ἔχον τὴν πληροφορίαν, διὰ τὴν οἰκείαν στήλην τῶν «άτενημάτων» εἰς τοῦ ποταμούς.

#### Βυθίσεις ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ ναρκῶν

«NYDALEN» Νορβηγικὸν φροτηγόν, 625 τ. γραφὲς (τοῦ 1920): Προσέκρουσεν ἐπὶ νάρκης ἐγγὺς τῶν Σκωτικῶν ἀκτῶν καὶ ἐξώκειλεν ἐγκαταλειψθέν. Τὸ ἔξ 14 ἄνδρῶν πληρωμάτων τοῦ κατώφθωσε νὰ διασωθῇ.

«ΩΚΕΑΝΙΑ» Ἀλληλικὸν φροτηγόν, 4843 τ. γραφὲς (τοῦ 1907): Ἐθνισθή εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Ανατολικῆς τῆς Ἀγγλίας προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης. Αεπαπερείας παφαθέτουμεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην τῶν «άτενημάτων».

#### Βυθίσεις ἐκ ἄλλων πολεμικῶν κινδύνων

«ROSSINGTON COURT» Ἀγγλικὸν φροτηγόν, 6922 τ. γραφὲς (τοῦ 1928): Μετέχον νησοπομπῆς συνεκρύσθη εἰς τὸν Ατλαντικὸν μὲ δεξαμενόπλοιον καὶ ἐθνισθή. Τὸ ἔξ 36 ἄνδρῶν πληρωμάτων διεσώθη.

«BARN HILL» Ἀγγλικὸν φροτηγόν, 5439 τ. γραφὲς (τοῦ 1921): «Υπόστη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν ἐπίθεσιν ἀπὸ Γερμανικῶν ἀεροπλάνων καὶ ἐξήπησε ναρκειαν, μὲ τὴν προσθήκην διὰ πυροπλεύτη. Ἐπηρολούθησαν πολυήμεροι ἔρεναν, τὸ σκάφος διώματος οὐδαμότερον ἀνευρέθη. Θεωρεῖται δέσμων, διὰ ἀπωλέσθη ἀτανδρῶν.

«FARNDALE» Ἀγγλικὸν φροτηγόν, 4236 τ. γραφὲς (τοῦ 1928): «Ἐνῷ παρέλειπε τὰς ἀκτὰς τοῦ Τακοράτη ἐστημένη ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐξηγῆσες ἔξ ἀγνώστων αἵτιας καὶ ἐπηρολούθησε πυροπλεύτη. Τὸ πληρωμάτων προσθήκη φλεγόμενον καὶ ἐγκατελείψθη. Τὸ πληρωμάτων διεσώθη.

«GLENEDEEN» Ἀγγλικὸν φροτηγόν, 4772 τ. γραφὲς (τοῦ 1909): Ήποδόμησεν πεδίον ναρκῶν καὶ ὑπὸ θαλασσοταραχῆς ἐξώκειλεν εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀκτὰς καὶ ἐθνισθή. Θύματα δὲν ὑπάρχουν.

«ELDONPARK» Ἀγγλικὸν φροτηγόν, 5184 τ. γραφὲς (τοῦ 1928): Μετέχον νησοπομπῆς καὶ ἐλισσόμενον ἐγγὺς τῶν Ισλανδικῶν ἀκτῶν προσηγόρισεν πεδίον ναρκῶν καὶ ὑπὸ θαλασσοταραχῆς ἐξώκειλεν εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀκτὰς τοῦ ιστορικοῦ περιοχῆς.

«GORSPEN» Ἀγγλικὸν ἀλευτικόν, 208 τ. γραφὲς (τοῦ 1913): «Ἐβομβαρδίσθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν ἀπὸ Γερμανικῶν ἀεροπλάνων καὶ ἐθνισθή. Τὸ πληρωμάτων τοῦ διεσώθη παρ' ἐτέρων ἀλευτικῶν.

#### Καταβυθίσεις Γερμανικῶν πλοίων

«MIMI HORN» Γερμανικὸν φροτηγόν, 4007 τ. γραφὲς (τοῦ 1928): Αὐτοεβυθίσθη εἰς τὸν Βόρειον Ατλαντικὸν, εὐθὺς ὡς διετάχθη παρ' Ἀγγλικοῦ πλοεμπούνον ἐπ' ἀναζόψῃ τὸν πλοῦν τοῦ. Τὸ πληρωμάτων τοῦ ημαλωτούτης. Τὸ Γερμανικὸν τοῦτο σκάφος είλεν ἀπολεύσει τὴν 4ην Μαρτίου ἀπὸ τὰς Ὀλλανδικὰς Δυτικὰς Ινδίας μὲ πολέτιμον διὰ τὴν πολεμικὴν διομήναντα φροτήσιον.

«KRETA» Γερμανικὸν φροτηγόν, 2359 τ. γραφὲς (τοῦ 1923): Κατευθυνόμενον εἰς Νορβηγίαν μὲ ἑφδοῖα διὰ τὴν ἐκεῖ Γερμανικὴν ἐστρατείαν ἐπορπίλισθη παρ' Ἀγγλικοῦ ὑποβρύχιου πληρωμάτων τοῦ Ἀγγλικοῦ περιοχῆς.

«POSEIDON» Γερμανικὸν πετρελαιοφόρον, 5864 τ. γραφὲς (τοῦ 1922): Μετέχον τῶν ἐπιζειρήσεων εἰς Νορβηγίαν ἐπορπάλισθη ἀνοικτά τῶν νήσων Μάσνερ, παρὰ τὴν εἰσόδου τοῦ φιλόδοτοῦ τοῦ «Οσλο». Τὸ πληρωμάτων περισυνελέγη ἀπὸ Νορβηγικὰ ἀλιευτικὰ πλοιάρια καὶ ἀπεβιδάσθη εἰς Στάδερον.

«RIO DE JANEIRO» Γερμανικὸν ἐπιβατηγόν, 5261 τ. γραφὲς (τοῦ 1914): «Ἐπορπάλισθη εἰς Σκάγερας, ἀνοικτά τῶν Νορβηγικῶν ἀκτῶν. Τὸ σκάφος ἐπέβανον τριακόσιοι στρατιῶται, ἐκ τῶν ὅπων ἐπινίγησαν οἱ ἡμίσιες. Ἀπολέσθησαν ἐπίσης καὶ 80 ιπποι. Πολλοὶ ἐκ τῶν διασωθέντων εἰς τὴν Νορβηγικὴν ἀκτὴν ἤσαν τραυματίαι.

«AMASIS» μικτὸν Γερμανικὸν σκάφος, 7129 τ. γραφὲς (τοῦ 1923): «Ἐπορπάλισθη παρ' Ἀγγλικοῦ ὑποβρύχιου πληρωμάτων εἰς Σκάγερας καὶ ἐθνισθή, ἐνῷ ἐπεζείρει νὰ πλεύσῃ πρὸς τὴν πληρωμήν τοῦ Νορβηγικήν ἀκτήν. Η τύχη τῶν ἐπιβανόντων δὲν ἐγνωσθῆ.

«RAUENFEL.S» μικτὸν Γερμανικὸν σκάφος, 84650 τ. γραφὲς (τοῦ 1928): Μὲ φροτήσιον πολεμικοῦ ὄντος ἐκανονισθήσαν ἀπὸ Ἀγγλικά πολεμικά καὶ ἀνετινάζθη παρὰ τὸ Νάρδικ. Οἱ περισσότεροι ἐκ τῶν ἐπιβανόντων ἀπολεσθήσαν.

«ANTARES» Γερμανικὸν φροτηγόν, 2593 τ. γραφὲς (τοῦ 1939): Κατευθυνόμενη πληρωμή τῶν Δυτικῶν ἀκτῶν τῆς Σουηδίας. Ἐξ τῶν ἐπιβανόντων ἀπεβιδάσθησαν 34 ἄνδρες ἐκ Λύσεν. Οἱ ἀπολεσθήσαντες ὑπολογίζονται εἰς τοῦ

**E. ARVANITOPULO**

(ESTABLISHED IN 1894)

Telegr.«Arvanitopoulos»

**STEAMSHIP AGENTS**

PORT-SAID, Fouat 1st St.No.1.  
P.O.B. 394. Tel.No. 740 & 8137

**BROKER FOR CHARTERING**

Agent for: «The Hellenic Mediterranean Lines Co. Ltd.»  
«The Hellenic Coast Lines Co. Ltd.»

**FORWARDING AGENT**

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

## Ναυτικά τεχνικά νέα

Η έφεύρεσις τοῦ Γιούρκεβιτς διά τὸ ἀβύθιστον τῶν πλοίων

Εἰς τὸν διετήν τύπον, προεξάλεσεν ἀρκετὰ σχόλια καὶ συζητήσεις ἡ ἐφεύρεσις τοῦ Γιούρκεβιτς, διὰ τὸ ἀβύθιστον τῶν πλοίων εἰς περιπτώσιν βλάβης προερχομένης ἐκ προσβολῆς πολεμικοῦ διλον εἰς τὰ βαταλα, οἱ δὲ εἰδοῖς, ιδίᾳ ἐν Γαλλίᾳ, διον καὶ ἐγένετο ἡ ἀνακοίνωσις τῆς ἐφεύρεσεως, ἔχουν διαφεύγει εἰς διὸ ἀντιτίθεται γνώμης σχολάς. Οἱ μὲν θεωροῦν τὴν πρότασιν ως σημαντικὸν δῆμα διὰ τὴν προστασίαν ἔναντι τῶν ναρκῶν καὶ τῶν τορπιλῶν τῶν ὑποθρυχίων, οἱ δὲ ἀμφισβητοῦν σύστημας τὴν πρακτικότητα τῆς ἐφεύρεσεως.

Ο Γιούρκεβιτς, διαπρεπεῖς ναυπηγὸς εἰς τὴν παλαίαν Ρωσίαν, κατέφυγες ὡς πρόσφενες εἰς τὴν Γαλλίαν, διον τέλος ἔλαβε τὴν Γαλλικὴν ὑπηρότητα καὶ ἐπεβλήθη κυρίῳ διὰ τῆς παραδοχῆς τοῦ νέου σχήματος τῶν ναυπηγικῶν γραμμῶν, τοῦ φέροντος τὸ ὄνομα του, κατὰ τὴν ναυπηγησιν τῆς «Νορμανδίας». Τὸ σχῆμα ἀπεδείχθη ὅντως πλεονεκτικὸν ἀπὸ ἀπόφεως ἴδιᾳ ταχύτητος, καὶ εἰς τὸν ἴδιον ἀνετέθη τέλος ἡ ἐκπόνησις τῆς μελέτης διὰ τὴν ναυπηγησιν τοῦ νέου ὑπερωκεανοῦ τῶν 100.000 τόννων καὶ ταχύτητος 35 κόμβων, ήτις καὶ ἐσχεδιάστη ἐν Γαλλίᾳ πρὸ τῆς ἐφρήξεως τοῦ πολέμου.

Ἡ νέα ἐφεύρεσίς τοῦ στηρίζεται ἐπὶ τοῦ γεγονότος ὃτι, ὅταν βληθῇ ἐν σκάφος καὶ τὸ ἐκ τῆς νάρκης ἡ τῆς τορπιλῆς ὁγμὸς δημιουργεῖται εἰς τὰ βαταλα, τὸ δέδος εἰσφέρει μόνον ἐπειδὸς ὃ ἐντὸς τοῦ βλαβεροῦ διαιρέσιμας τὸ πλάχον αἴτιος σφαγῆς ἀλλὰ δύναται νὰ ἐκφέρῃ ἐκτοπιζόμενος ὑπὸ τοῦ κατακλύσοντος ὑδάτος. Ἐάν ἐπομένως κατορθωθῇ ὁστεὸς ἀλλὰ νὰ παραμένῃ ἐντὸς τοῦ πληγέντος διαιρέσιμας, οὗτος συμπεριέβενος ὑπὸ σταματήσης την περιπέτερον εἰσοδον τῶν ὑδάτων, ὅταν ἡ πίεσις τοῦ βράσου τὸ νῆρος τῆς ὑδροστατικῆς πίεσεων τοῦ ὑδάτος.

Η πραγματοποίησίς τῆς ἀνωτέρῳ ἰδέας είνει κατορθωτὴ ἐὰν τὰ στόμα τῶν κυτῶν, ἀλλὰ καὶ τὰ οιδηπότε ἀλλὰ ἀνόγματα, κλείουν ἀεροπταγῶς, πρᾶγμα ἐπιτυγχανόμενον μὲ τὸν ἐρδιασμὸν τῶν πλωμάτων διὰ ἀλαστικοῦ παρεμβολατοῦ καὶ καλῆς συσφίγξεως. Εἰς τὸ οὖτον στεγανὸν σκάφος ὁ ἀλλὰ παραμένει ἐντὸς τοῦ κυτῶν καὶ ὅτι ἐμποδίζει τὴν καταβύθισιν, δύος, ἐπὶ παραδείγματος συμβάντα μὲ ἀντερπομένην σενήν φάλλον, εἰς τὴν ὁποίαν παραμένει ἐντὸς ὁ ἀλλ. Τὸ σύστημα ἐφημούσθη ἄλλως τε ἐπιτυχῶς κατὰ τὴν ἀνέλκυσιν πλοίον ἐπὶ τοῦ βράσου, ἴδιᾳ τῶν θωρηκτῶν τοῦ παλαιοῦ γερμανικοῦ στόλου εἰς τὸ Σκάπα Φλόου.

Ως πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν ὅμως τῆς ἐφεύρεσεως εἰς τὰ ὑπάρχοντα πλοῖα, γεννῶνται διάφοροι ἀντιρρήσεις, ὡς πρὸς τὴν δυνατότητα τοῦ ἀεροπτεγοῦς κλεισμάτος τῶν στομάτων κατῶν τῆς σημερινῆς γνωστῆς κατασκευῆς, ἡ ἔστω καὶ κάπως τροποποιούμενης. Ἀλλὰ καὶ τούτου ἐπιτυγχανούμενον ἀμφιβολίᾳ γεννῶνται ἐπίσης ὡς πρὸς τὴν ἀντοχὴν καὶ ἀντὸν τούτων τῶν καταστρομάτων εἰς τὴν ἐσωτερικῶς ἀνταντισομένην πίεσιν τοῦ ἀλόρος, ἐάν μάλιστα ληφθῇ ὑπὸ ὅψῃ τὸ ἀρκετὰ μέγα τῆς ἐπιφανείας αὐτῶν μεταξὺ δύο στεγανῶν διαφραγμάτων, δύος εἰς τὰ φροτιγὰ πλοῖα. Ἡ ἀντοχὴ γενικῶς τῶν καταστρομάτων είνει καὶ ἀπὸ κατασκευῆς, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἀπόφεως φθορᾶς, λόγῳ τοῦ ἐκτεθειμένου αὐτῶν, ἀρκετά μειωμένη. Τοῦτο ἀπεδείχθη ἴδιατέρως κατὰ τοὺς διαφεύγοντας μῆνας τοῦ πολέμου, ὅπου οὐ παραμόρφωσις, τὰ ὁγματα καὶ ἡ ἀποκοπὴ τῶν καταστρομάτων, προηγήθησαν συγκάτις τῆς καταβύθισεως τῶν ὑπὸ τορπιλῶν ἡ ναρκῶν βλάβεντον πλοίων.

Ἡ ἐφεύρεσις τοῦ Γιούρκεβιτς, δὲν ξέρει ἐν τούτοις παρὰ τὰς ἀνωτέρων ἀντιρρήσεις τὴν ἔξαιρετικήν της σπουδαστήτητα καὶ τὰ ἀπο-

## Τὰ 'Αγγλικά ύφαλοχρώματα "CAMREX,,

Χρησιμοποιούνται ἡδη ἐκτὸς ἄλλων Ἑδνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων τὴν συνεχῆ αὔξησιν πελατείας.

Δι' ὅλα γενικῶς τὰ Tanks & Bilges μεταχειρίσθητε 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 τραχιάτων εἰς τοὺς κυριωτέρους ἐν τῷ ἔξωτερικῷ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

#### 'Αντιπρόσωπος Γ.Δ.ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF

Ίδιαιτέρα δυνασίς: 208, Cathedral Rd.-CARDIFF  
Τηλματα: "CAMREX,, -Cardiff ή Sunderland

λέσματα τῶν ἀναληφθησμένων δοκιμῶν θὰ καταδεῖσον τὴν πρακτικότητά της.

#### Η ἐκατονταετηρίς τῆς ἡλεκτρικῆς πρώσεως

Ἡ ἡλεκτρικὴ πρόσωσις, ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, τὸ ἀπὸ ἀπόφεως θερμικῆς καὶ μηχανικῆς ἀποδοσεως τελειότερον σύστημα ἐκ τῶν μέχρι τοῦτο ἐν ἐφαρμογῇ. Ἡ τιμὴ τῆς πρώτης ἐφαρμογῆς τοῦ ἡλεκτρισμοῦ διὰ τὴν πρόσωσιν ἀνήκει εἰς τὴν Ρωσίαν, ἡ οποία δύος καὶ σήμερον δύναται νὰ θεωρηθῇ, ὡς διαδέσθων κατ' ἀναλογίαν πρὸς τὴν συνολικὴν χρηματοποίηση τοῦ ἡμεροφύλου στόλου της, τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἡλεκτροκινήτων πλοίων.

Τὸ πρότων πλοίου πατεσκενάσθη πρὸ τὸ 100 ἑτδῶν, ἡτοι κατὰ τὸ 1839 ἐπὶ τῇ βάσει σχεδίου καὶ ὑποδεῖσεν τοῦ Ρώσου φυσικοῦ Γιακούπη, ἥτοι δὲ πλοιάριον διὰ τὴν μεταφράσην 12 ἑπτατόν, πρωθυμίενον ὑπὸ ἡλεκτροκινητοῦ, τροφαρδοτομένου ἐξ 69 ὑγρῶν στοιχείων, μὲ ἐπιτευχθεῖσαν ταχύτητα 2½ κόμβων. Ο σκοπὸς τῆς ναυπηγήσεως ὑπῆρξεν βεβαίως καθαρός ἡ ἐπιστημονικὴ ἔρευνα καὶ τὸ πλοιάριον μετά τινα καὶ διελύθη.

Ἄλλα καὶ τὸ ἐπόμενον σοβαρὸν δῆμα διὰ τὴν ἡλεκτρικὴν πρόσωσιν ἐγένετο ἐπίσης ἐν Ρωσίᾳ ἐν συνδυασμῷ μάλιστα καὶ μὲ τὴν πρώτην ἐφαρμογὴν τῆς μηχανῆς Ντῆζελ, ἐπὶ πλοίον, κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος αἰώνων. Κατὰ τὸ 1903 ἐναπηγήθη τὸ δεξαμενόπλοιον «Vandal», 1100 τόννων, μὲ μικρὸν βύθισμα διὰ πλάσιον εἰς τὸν Βόλγαν καὶ τὴν Κασπίαν θάλασσαν. Ἡ ἐγκατάστασις τοῦ πλοίου ἀπετελεῖται ἀπὸ τρεῖς τρικύλινδρους τετραχρονίους δηξελομηχανάς ἀπλῆς ἐνεργείας, ἐκάπης κινούσας ἀνά μίαν γενετεῖσαν μὲ 240 στροφάς. Διὰ τὴν σίνησην τῶν ἐλίκων ἐγκατεστάθησαν 3 ἡλεκτρονικήτης μὲ ταμεβαλόμενον ἀριθμὸν ἀπὸ 30 μέχρι 300 στροφῶν. Τὰ ἐκ τῆς δοκιμῆς δὲ ταύτης συμπεράσματα διὰ τὴν μετέπειτα ἐξέλιξην τῆς δηξελοηλεκτρικῆς πρόσωσεως ὑπῆρχαν ὄντως σημαντικά καὶ ἐναπηγήθησαν μὲ τὸ ἀνωτέρῳ πρότυπον καὶ ἔτερα σκάφα.

Ἐκτοτε οἱ Ρώσοι τεχνικοὶ δὲν ἐγκατέλειψαν τὴν προτίμησίν των πρὸς τὴν ἡλεκτρικὴν πρόσωσιν, δεῖγμα δὲ τῆς προτίμησέως ταύτης είνει καὶ ἡ τελευταία κατὰ παραγγελίαν ναυπηγήσις ὑπὸ τῶν 'Ολλανδίων ναυπηγείων τῶν δύο ἐπιβατῶν «Moldebotwaf» καὶ «Stadlin». Τὰ σκάφη ταῦτα, ἀποτελοῦν τὰς πλέον συγχρονισμένας μονάδας τοῦ σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου, 7500 τόννων ὄλικης χωρητικότητος, πρωθυμίενα ὑπὸ στροβιλοηλεκτρικῆς ἐγκατεστάσεως 14.000 ἵππων, μὲ ταχύτητα 20 κόμβων.

Διὰ τὰς εἰς τὴν Ρωσίαν δύος ναυπηγήμενα ἡ δηξελοηλεκτρικὴ πρόσωσις ἀποτελεῖ κανόνα, δοθέντος ὅτι ἐκ τῶν ἐξίκοντα περίπου ἡλεκτροκινήτων σκαφῶν παντὸς τύπου καὶ μεγέθους, τὰς δύοις διαβέτει η Σοβιετικὴ "Ενοίσις, μόνον τὰ ἀνωτέρῳ δύο είνει στροβιλοκινήτητα. Μεταξὺ τῶν ἀνωτέρων σκαφῶν, πρότυπον διὰ τὸ εἰδός του ἀποτελεῖ καὶ τὸ ὑπὸ Ρώσου τεχνικοῦ μελετηθὲν καὶ εἰς Ρωσικὰ ναυπηγεῖα ναυπηγήμενον φροτηγὸν «Trudi». Τοῦτο ἐσχεδιάσθη διὰ 10.500 τόννων d.w. πρότυπον καὶ ἐπτάπομα 19.000 τόννων καὶ ταχύτητα 13,5 κόμβων. Η πρώσως γίνεται διὰ δύο μηχανῶν Ντῆζελ 3400 ἵππων καὶ δύο δηξελοκινητήρων 2260 κιλοβάτ.

Τὸ πλοίον ὃ διὰ τὴν ἐγκατεστάσεως προτηγήσθη μέχρι τοῦτο εἰς τὴν Ρωσίαν καὶ τὸ μεγαλύτερον δηξελοκινητήρων φροτηγὸν ἐν τῷ κόσμῳ. Προσορίζεται διὰ τὴν ταχικήν ἐντὸς 6

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

### ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Διὰ λιγνιτῶν λιγνιτωρυχείου «ΤΑΧΤΑΜΠΙΤ»

ΣΕΡΡΩΝ

κληρονόμων Δ. Σ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ἡ ἀριστη τοιστῆς τῶν λιγνιτῶν καὶ τὰ ἔξαιρετικῶς μεγάλα σχήματα αὐτοῦ, ἵνα οὕτω μὴ διαφεύγονταν ἐκ τῶν ἐσχαρῶν τῶν φούρονων, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ λίαν ίκανοποιητικὴ τιμὴ, ἔξασφαλίζουν εἰς τὰ ἀτμόπλοια εὐθηνὴν καύσιμον ὅλην.

Ἀποτείνεσθε:

### ΘΕΟΔΩΡΟΝ Ι. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΝ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΑ

Πρακτορεύσεις, ναυλώσεις ἀτμοπλοίων Ἑλληνικῶν 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

έδομάδων συγκοινωνίαν διότι Όδησσον είς Βλαδιβοστόκ, άνευ ένδιαιμέσου σταθμού διά καστιμον και τά έτη της άποδοσεώς του άποτελέσματα διά είνε γενικώς ένδιαιμέροντα διά την σύγκρισην με την στροβιλοκλειδωτήν πρόσωσην, ήτις προετιμήθη είς αλλα κράτη διά φορτηγά λάινες τού άνωτέρου τού.

### ΗΛΕΚΤΡΟΣΥΓΚΟΛΛΗΣΤΙΣ ΕΙΣ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΝ ΤΩΝ ΜΗΧΑΝΩΝ

Η έφαρμογή της ήλεκτροσυγκολλήσεως διά κατασκευήν διαφόρων τιμημάτων των μηχανών ή των βοηθητικών μηχανημάτων, είς άντικατάστασιν των συνήθων χυτοσιδηρών, παρουσιάζει έκτος του μικροτέρου δάρους και της μικροτέρας δαπάνης και το σοβαρόν, διά τας σημερινάς συνήθης της έσπενσμένης παραγωγής, πλεονέκτημα τού συντομοτέρου χρόνου διά την κατασκευήν και την παράδοσην.

Τά χρήτα τεμάχια, ως έπι παραδείγματι αί βάσεις των μηχανών και μηχανημάτων, πρέπει νά παρουσιάζουν έκτος της άντοχης και ποιάν τινα σκληρότητα ή άντιστασιν άδρανείας, ή δύοντα και δέν έπιτερετα την έλαττωσιν του δάρους είς τα ίππο του υπολογισμού της άντοχης προσύποντα διά διά την ήλεκτροσυγκολλήσεων κατασκευήν. Την έλλειψην ταύτη, έναντι των χυτοσιδηρών τεμάχιων, συντηληθόντει συνήθως μία μελετημένη σύνδεσης ένι είδει πλασίων και άγκωνων, αρα και είς πρότην διά πάντως συνθετώτερον σχήματος ήλεκτροσυγκολλήσεων κατασκευήν.

Είς το κεφάλιαν των ναυτικών μηχανών και των βοηθητικών μηχανημάτων τη συνηθέστερον δι' ήλεκτροσυγκολλήσεως δυνάμειν νά κατασκευασθούν τεμάχια είνε αί βάσεις των μηχανών, στύλοι της μηχανής, περιβλήματα ψυγειών, κελνήρη δραστήρων και προθερμαντήρων, ήτοι τεμάχια μηύ ύποκειμενα είς υπερβολικάς ποτώσεις, είς τα τημάχια δέ ταῦτα έχοντα γίνει σοβαρά προστάθεια άντικαταστάσεως τού χυτοσιδηρού.

Είς την περίπτωσιν χυτοχαλιθδίνων τεμάχιων, τά δύοντα πρόσεται νά άντικατασταθούν ίππο ήλεκτροσυγκολλήσεων κατασκευής έξι έλατον χάλυβος, αί συνθήκων δέν είνε αί αώτα, ως με τὸν χυτοσιδηρούν και ή καλύτερα ακολουθουμένη με τὴν σημερινήν έξελιξιν της ήλεκτροσυγκολλήσεων μέθοδος, είνε ή συνδεδυσμένη είς μαλακού και τεμάχια χυτού χάλυβος κατασκευή, ως έπι παραδείγματι η τοποθέτησης χυτοχαλιθδίνων υποβάθμων έπι ήλεκτροσυγκολλήσεων δύσεως διά την στήριξιν τῶν κυρίων έδρανων κλπ.

Έννοεται διτη η ποιότης της έπετελουμένης έργασίας, πρός άποφργήν τῶν μειονετημάτων τῆς κακής ήλεκτρονού καλήσεως, έξαιρεται κατά τὸν γενικὸν κανόνα διότι τὴν σκόπιμον έπειρον τού καταλλήλου ίδιου και τῶν ήλεκτροδίων και τὴν χρησιμοποίησιν έπαρκοντος ισχύος έγκαταστάσεως και έργαλησιν, δύοντα δέ και είς διά τὰς της ήλεκτροσυγκολλήσεως πρέπει και διά τὰς έν λόγῳ έργασίας νά διατίθεται κατάλληλον, κατηγορισμένον και εύσυνητον προσωπικόν ίππο ένθυμησένην καθοδήγησιν. Ο τέλειος έλεγχος τῆς κατασκευῆς άποτελεῖ δεβαίον έν τῶν δυαρεστέρων προσβλημάτων, έφ' δύον οὕτω δέν δύναται νά περιορισθῇ είς τὴν κατ' έπιφανειαν έπιθεώρησιν.

Ός ο καλύτερος έλεγχος έχει άποδειχθῇ διά τῶν άκτινων X, διστις ίδιως είνε και δαπανηρός, αλλα και οὐχί πάντοτε εύχερος, δι' αιτού διαπιστωτῶν τῶν καλύτερον τρόπον η έπαρξης έλαττωματικῶν τημάτων τῆς φαρῆς ήλεκτροσυγκολλήσεως, ήτις και δέν νά άντικατασταθῇ. Μία έτέρα μέθοδος είνε ή βασιζομένη έπι μαγνητικῆς άρχης. Κατ' αντήν τὸ ίππο έλεγχον τεμάχιον μαγνητίζεται, μεδ' διέπριγχεται με πολλούειδες ίγρων έν μεταλλικῆς κύνεως. Τά μόρια τοῦ οιδηρού σχηματίζονται γραμμάς κατά μήκος τῶν μαγνητικῶν γραμμῶν και έν τῆς άνωμάλων θέσεως είς τὴν περιοχήν τῶν κοιλωμάτων τῆς συγκολλήσεως ή έτέρον σφάλματος, διαπιστωτῶν τοῦτο πρός άντικατάστασιν. Άλλα και διά καταλλήλων ήλεκτροδίων δργάνων, δεικνύντων πτῶσιν τῆς διαφορᾶς δυναμικῶν είς τὴν περιοχήν τοῦ κοιλωμάτος ή τοῦ σφάλματος τῆς ήλεκτροσυγκολλήσεως, έχει δοκιμασθῇ ο έλεγχος.

Άι άνωτέρω μέθοδοι είνε δεβαίον δυνατῶν νά έφαρμοσθῶν μόνον εἰς μικρά τεμάχια και δηκεί εἰς μετρίας ή μεγάλας μεταλλικάς κατασκευάς, ως είνε φέρεται άι τῶν πλοίων. Διά τὰς τελευταίας τωτάς ή πάρχει ήμως έντυχως τὸ δεδομένον, διτη δέν έποκεινται είς υπερβολικάς

κοπόσεις, άναλόγως έννοεται πρός τὸ πάχος τῶν τιμημάτων τῆς κατασκευῆς, ώστε νά ίππονται παρόν τυχόν έλαττωματικήν συγκόλλησην άφετόν περιθώριον άσφαλειας. Διά τὰς κατασκευᾶς τωτάς ή άναλόγους ως είνε ή κατασκευῆς δοχείων ήποκειμένων είς πίεσιν, αι κλασικαὶ μέθοδοι τῆς έκτελέσεως μηχανικῆς δοκιμῆς, ήτοι έφελκυσμοῦ κατά δείγματα έν τῶν συγκόλλονται μερῶν, και ή ίδρωνται δοκιμή δίδουν σαφή συμπεράσματα ως πρός τὴν άντοχήν τῆς κατασκευῆς και ή ποκαλάπτουν τὰ έλαττωματικά ως πρός τὴν άντοχήν ή τὴν στεγανότητα μέρη.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ Ναυπηγός B. N.

### Άσφαλιστικά ζητήματα

#### -Αι άποζημώσεις έκ συγκρούσεων

Υπό ίδιαλας περιστάσεις ο δρός «Freight — Collision» δέν έπιφερεται σοβαρώς τοὺς άσφαλιστας, δι' δι' ή αρχετα συνήθως περιλαμβάνεται είς τὰ άσφαλιστήρια σκαφών. «Οσον αφορᾷ είδικῶς τοὺς Αγγλίους έφελκυστήρια τῶν, διότι χρήματα νά περιλαμβάνεται ή ανωτέρῳ δρός είς τὰ άσφαλιστήρια τῶν, διότι έπιτελείται είς περίπτωσιν τινα συγκρούσεως τοῦ σκάφους τῶν νά έκηρνοστον ήπειθείσι άποζημώσεις και ή ενδύνη των αντη νά καθίσταται άπωτηή, δυνάμει τῆς έν άλλοδατη ίσχυούσης νομοθεσίας. Οι άσφαλισταί τείνουν νά περιφέρουν τῶν διαφοράν τῶν ίδρων μεταξύ άγγλικῆς και ξένης νομοθεσίας. Είς την Αγγλίαν, ως γνωστόν, ή ενδύνη τοῦ έφελκυστον — έχαιρεται τῶν περιπτώσεων άπωλεις ζωῆς — περιορισθείσει είς 8 λίρας κατά τὸν πόνον έπι τῆς χωρητικότητος τοῦ πλοίου τοῦ, διά ζημίας προκληθείσας έκ συγκρούσεως είς έτερον πλοίον.

Είς άλλας χώρας ή νομοθετική πρόσλειψις είνε διαφορετική. Είς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας, ή. ζ., την Γαλλίαν, την Γερμανίαν, τὸ Βέλγιον, την Νορβηγίαν, την Σουηδίαν, την Σοβιετικήν Ρωσίαν και τὴν Ιταλίαν, ή ενδύνη τοῦ πλοιού τῶν άσφαλιστήριον διά ζημίας έκ συγκρούσεως περιορίζεται μέχρι τῆς άξιας τοῦ πλοίου, σύν τη προσθήκῃ και τοῦ γαλλού τον. «Ηδη, διτη οι καταβαλλόμενοι είς τὰ ούδετερα πλοίαν νάνοι είνε τόσου ίψηλοι, καθίσταται άπωτηπτόν, πόσον δύναται νά έπιφεράσῃ τὰ συμφέροντα τῶν άσφαλιστῶν τῶν άναγκαρη τοῦ άνωτέρῳ δρόν είς τὰ ούδετερα πλοίαν, δεδομένον μάλιστα, διτη οι κίνδυνοι συγκρούσεων έπολλαπλασιάσθησαν άπο τῆς έκρηξεως τοῦ πολέμου.

Είς πολλὰ ταξίδια τὰ πλοία είσπράττουν σήμερον νανόν 7 λιρῶν κατά τὸν πόνον φροτίου, τοῦδ' οπερ άντιστοιχεῖ πρός 12 λίρας 12 περίπου έπι τῆς χωρητικότητος νέτ - ορτζιστο. Εάν τὸ πλοίον είνε πλαΐσιον, ένδεχεται νά μη φθάνῃ ή άξια τοῦ τάξ 12 λίρας κατά τὸν πόνον, ίδια μάλιστα ή πέστη και αντη έπι τῆς συγκρούσεως μεγάλας ζημίας. Είς την περίπτωσιν αντήν ή νανός συντελεῖ είς τὴν πληρωμήν άποζημώσεως μεγάλερας, έναντι έκείνης τῆς άξιας τοῦ σκάφους.

#### -Τὰ «άγνοούμενα» σκάφων

Συντόμως θὰ παραστῇ άνάγκη νά προέλθονται οι άσφαλισταί είς άποφργήν τῶν μειονετημάτων τῆς κακῆς ήλεκτρονού καλήσεως, έξαιρεται κατά τὸν γενικὸν κανόνα διότι τὴν σκόπιμον έπειρον τοῦ καταλλήλου ίδιου και τῶν ήλεκτροδίων και τὴν χρησιμοποίησιν έπαρκοντος ισχύος έγκαταστάσεως και έργαλησιν, δύοντα δέ και είς διά τὰς της ήλεκτροσυγκολλήσεως πρέπει και διά τὰς έν λόγῳ έργασίας νά διατίθεται κατάλληλον, κατηγορισμένον και εύσυνητον προσωπικόν ίππο ένθυμησένην καθοδήγησιν. Ο τέλειος έλεγχος τῆς κατασκευῆς άποτελεῖ δεβαίον έν τῶν δυαρεστέρων προσβλημάτων, έφ' δύον οὕτω δέν δύναται νά περιορισθῇ είς τὴν έπιφανειαν έπιθεώρησιν.

Ετερον ζήτημα άναφέρεται είς τὴν κατανομὴν τῶν ενθυμῶν μεταφράσεων ουγκούσων και πολεμικῶν κινδύνων, διά τὰς περιπτώσεων συγκρούσεων. Τὸ Αγγλικὸν ήποντηστόν τῆς Ναυτίλιας έσχεν έπροκειμένη τὴν πρωτοβούλιαν νά καταρτίσται είδικῶς συμβούλιον ναντικῶν έμπειρογνωμόνων και διακανονιστῶν, είς τὸ πόνον θὰ παραπέμπωνται έφεξης πρός γνωμάτευσιν αι άνωτέρῳ περιπτώσεις.

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

ΙΔΡΥΘΕΣΑ ΤΩ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C<sup>o</sup> L<sup>TD</sup>

EXCHANGE CHAMBERS

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



## Γαλλία

### Πολεμικά και μεταπολεμικά ζητήματα

Είς τὴν ἀναβληθεῖσαν, κατὰ τὴν πρόσφατον ἐτοίμα συνέλευσιν τῆς «Κεντρικῆς Ἐνοίσεως τῶν Γάλλων ἑφοπλιστῶν», ἔκθεσιν ἐπὶ τὸν περιαγμένον τοῦ 1939 ἀνασκοποῦνται τὰ προβλήματα, ποὺ ἀντιμετωπίζει σήμερον ἡ Γαλλικὴ ναυτικὴ βιομηχανία καὶ διὰ προβλέπεται ν' ἀναγύψουν κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περιοδὸν. Πλὴν ἐλαχιστῶν ἔξαρσεσ, ὅλα τὰ ἄνω τῶν 500 τόννων Γαλλικά πλοῖα, διὰ δὲν εἶχον ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου ἐπιταχθῆ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Πολεμικοῦ Ναυτικοῦ, ἐναὐλωθήσαν ἐπὸ τοῦ ἀπονομένου τῶν Μεταφρόνων διὰ λογαρασμὸν τῆς κυβερνήσεως. Η ἐπίτοξης διεξήγετο διὰ τῆς ὑπογραφῆς συμβολαιῶν ἐπέχοντος θέσιν ναυλουσιμών, συνεπληρώνετο δὲ μὲν ἔνα συμβόλαιον, δυνάμει τοῦ ὁποίου ὁ πλοιοκτήτης διαχειρίζεται τὸ σκάφος τοῦ διὰ κυβερνητικὸν λογαριασμὸν. Ἀναφερομένη ἡ ἔκθεσις εἰς τὸ γεγονός, διὰ ωριμέσμα τημέναι τῶν προμηθεύντων συμβολαιῶν συνεχήθησαν παρὰ τὸν ἀπονομένον τῆς Ναυτιλίας μετὰ πάρθον 4 ½ περίποτα μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν, τονίζει διὰ τοῦ ἐφοπλιστῶν, ὅπως καὶ ὁ λοιπὸς βιομηχανοὶ, δὲν ἐπιθυμοῦν ἄλλο τι, εἰη μόνον ἐπιστροφὴν τῶν ἔξδων τῶν. Οὐδεὶς ὅμως εἰνσενείδητος βιομηχανος — ἀναφέρει περαιτέρω ἡ ἔκθεσις — δύναται νὰ μὴ διεργοτάται συνεχῶς κατὰ πόσον ἡ ἐργασία τοῦ ἔναντι ἀπονομένου σκάφους μετὰ τὸν πόλεμον. Κατὰ μεζονα λόγον διεργοτάται ὁ ἐφοπλιστής, δισταὶ δὲν ἰσημονεῖ τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ καθήκοντά του ἐναντὶ ἐκείνων, οἵτινες ἔξαρτῶνται ἀπὸ τὴν ἐργασίαν του. Τὸ ἔνικὸν συμφέρον ἐπιβάλλει, ὅπως ἡ Γαλλικὴ ναυτιλία δυνηθῇ ν' ἀνακτήσῃ μεταπολεμικῶν τὴν θέσιν της. Πρὸς τὸν σχοινὸν ἀπὸν πρέπει ἀπὸ τοῦδε νὰ ἥησθον ἐπὸ τοῦ προσίκρωντα μέτρα διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν δυνηζομένων πολεμικῶν σκαφῶν, καθὼς καὶ ἐκείνων, τὰ ὅποια μετὰ τὴν ἥησην τοῦ πόλεμου νὰ είναι ἀνίκανα πρὸς περαιτέρω ἐπιχειρῆ ἐκμετάλλευσιν ἀνὰ τὴν διεθνῆ ἀγοράν. Ο τύπος τοῦ ὑπὸ διαπραγμάτευσιν τελούντος εἰσὶται «συμβολαιοῦ» — ναυλουσιμών περιήγεις Ιανουοντικὰς πρόγραμματι διατάξεις, ἐφόσον καθορίζει τὰ τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν δυνηζομένων σκαφῶν, τὰ τῆς παραδόσεως τῶν ἐπιτάπτων πλοίων μετὰ τὸν πόλεμον εἰς τὸν ἰδιοκτήτας των καὶ τὰ τοῦ σχηματισμοῦ κεφαλαίων διὰ λογαριασμὸν τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς διευκόλυνσιν τῶν νέων ναυτικήσεων. Αἱ διατάξεις αὗται εἰναι τὸν ζωτικὸν σπουδαίοντος διὰ τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν, ἀποτελοῦν ὅμως ἀκόμη τὸ ἀντικείμενον συνητήσεων καὶ προσορθούσεων εἰς τὰς ἀντιρρήσεις τοῦ ὑπὸ προμηθεύτων τῶν Οἰκονομικῶν.

Σχετικῶς μὲ τοὺς δρόους ὑπὸ τοὺς δρόους χορηγιμοποιοῦνται ἡ τὰ σκάφη παρὰ τὸν ἀπονομένον τῶν Μεταφρόνων, ἡ ἔκθεσις δείνεται ἐπιφλακτικὴ καὶ τονίζει, διὰ ἐκ λόγων λεπτότητος θὰ ἡτο ἀσποπότος, ἀλλὰ καὶ πρόωρος κάθε διατάπως ἐπικίσθεων ἀπὸ τοῦδε. Η «Ἐνοίσησι συνεργάσεται στενώς μετὰ τὸν ὑπὸ προμηθεύτων τῶν Μεταφρόνων, ἐξλήνητ δὲ νὰ συνεργασθῇ καὶ μὲ ἄλλας ἀρμοδιαὶς κυβερνητικὰς ἀρχές ἐπὶ ἐτέρας φύσεως ναυτιλιακῶν ζητημάτων, ως λ. χ. εἰπὶ τῶν ὕδων ἐργασίας, τῶν ἀδειῶν, τῶν ἡμέρων ἀναπαύσεως καθ' ἔδομαδα, τῆς πληρωμῆς τῶν ἀπεριφοίων κλ.

### Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

#### Ἡ ἐλλειφις δεξαμενοπλοίων

Κατὰ πληροφορίας ἐξ Νέας Ύδρως ἐπιτροπῆς τῆς Ἀμερικανικῆς Γερουσίας ἐπελήφθη ἡδη τῆς ἐρεύνης ἐπὶ τῶν αἰτίων, ἄτινα προεκάλεσαν τὴν σημαντικὴν αὕτην τῶν ναύλων τῶν δεξαμενοπλοίων ἐπὸ τοῦ Κόλπου Μεζικοῦ πρὸς τὸν λιμένα τῆς Ἀντιοχίης ἀπτῆς. Παραλλήλος ἡ «Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ» τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν συσκέπτεται μετὰ τῶν διευθύνσεων τῶν κυριοτέρων ἐταφρίων πετρελαίων καὶ ἄλλων ἰδιοκτητῶν δεξαμενοπλοίων, μετὰ τὰς ἐπὶ τοῦ ἰδίου ἀντικείμενον ἀπονομεύσας διαμαρτυρίας τοῦ Κογχρέσον καὶ διαφόρων ἐπιχειρήσεων πετρελαιοῦ. Κατόπιν τῶν ἀντέρω συσκέψεων ὁ πρόεδρος τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» ηνάρχος Land ἀνενόινωσεν, διὰ αἱ ἀστρήθεις ἀνατίμησεις τῶν ναύλων τῶν «τάκνερες» καὶ τῆς ὑγρᾶς καυσίμων ὥλης ἐπρεπε κηρίως ν' ἀποδοθοῦν εἰς τὴν λόγῳ τοῦ πόλεμου δημιουργηθεῖσαν ἐλλειψιν δεξαμενοπλοίων.

## THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

(Founded 1866)

COLOMBO - CEYLON

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

Manager Directors:  
H. P. COSMAS  
J. COSMAS  
E. BODTKER  
E. B. CREASY

P. O. Box 178

Cables:  
DESPATCHCO.

Συμφώνως πρὸς τὸ Ιταλικὸν πρόγραμμα ἐνισχύσεως τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος, πρόσεται νὰ τεθοῦν ὑπὸ ναυτικήσιν κατὰ τὸ τρέχον

## Ιταλία

### Ναυπηγικὴ δραστηριότης

Συμφώνως πρὸς τὸ Ιταλικὸν πρόγραμμα ἐνισχύσεως τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος, πρόσεται νὰ τεθοῦν ὑπὸ ναυτικήσιν κατὰ τὸ τρέχον

Τὸ «Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ» φρονεῖ, διὰ τὸ συντόμως θὰ ὑπάρξουν περισσότερα διαθέσιμα «τάκνερες», καθὼς καὶ μία πλέον ἀποτελεσματικὴ ὑπηρεσία νηοπομπῶν διὰ τὰ ἀπερατλαντικὰ ταξίδια τῶν δεξαμενοπλοίων, εἰς τρόπον ὃστε οἱ ναύλοι θὰ ἐπανήφορτο εἰς τὰ κανονικὰ ἀντὸν ἐπιπέδα, ἀνενούνται πινερντητικῆς παρεμβάσεως. Οἱ ναύλοι διὰ τὰς ἔνικας μεταφορὰς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν — παρετήσουν ὡς Land — ενδιόσκονται προφανῶς, ὑπὸ τὸν ἐλέγχον τῶν Ἀμερικανῶν ιδιοκτητῶν δεξαμενοπλοίων, ἐνῷ εἰς τὰς ἐκ Βενεζούελας ἐργασίας οἱ ναύλοι τελοῦν ὑπὸ τὸν ἐλέγχον τῶν Σένων πλοιοκτητῶν. Δὲν ἵπασχον ἐν τούτοις ἀποδεῖξεις, διὰ τοῦ ιδιωτῶν Αμερικανῶν πλοιοκτητῶν η οἱ ἀλλοδαποὶ συνάδελφοι τῶν κρατῶν δεξαμενοπλοίων ἐπέτοις τῆς ἀγορᾶς, διὰ τὰ προσκαλέσματα προφανῶν ἀνατίμων τῶν ναύλων, αἱ δὲ μεγάλαι ἐταιρίαι πετρελαίων, αἵτινες ναύλωνον σκάψη εἰς τὴν ἐλευθέρων ἀγορὰν δύνανται κατέκρινον καθὼς τοινήτητα. Φαίνεται συνεπῶς, διὰ τὴν ἀσθητὴν ὑγιεινὴν τῶν ναύλων ἀποτελεῖ τὸ φυσικὸν ἀποτέλεσμα τῆς ἐν τῇ ἐλευθέρᾳ ἀγορᾶς.

Τὸ σπάνις τῶν δεξαμενοπλοίων ἀποδίδει — κατὰ τὸν κ. Land — εἰς τὰς ἐκ τοῦ πολέμου συνεπείας. Τὰ ἔνια σκάψη ὑπερχρεωθησαν ν' ἀπασχοληθῶν εἰς ἐργασίας πρὸς τὰς πολεμικὰς ζώνας, τὰ δὲ Αμερικανικὰ δεξαμενοπλοίαν ἀνέλαβον νὰ καλύψουν τὰ σύντο δημιουργηθεῖντα κανάπεις ἀπὸ τὰς λοιπὰς ἀγορᾶς. Τὸ ὑπαγωγὴ ἀφ' ἐτέρου τῶν δεξαμενοπλοίων εἰς τὸ σύντημα τῶν νηοπομπῶν αἰσθητῶς ὑπεβίσσως τῶν μεταφορικῶν Ιανούστητητα. Ἐποφέποιτο τῆς «Στάταρ Οἴλ Κόμπταν», τῆς Νέας Ύδρου, ἐπελόγισαν, διὰ τοῦ χρειάζονται σήμερον δύο «τάκνερες», ταξιδεύοντα ὑπὸ νηοπομπήν, διὰ νὰ ἐκτελέσουν ἔνα δρομολόγιον πρὸς τὴν Εὐρώπην, ἐκεῖ δρόμον προηγούμενως ἐπήρχει ἐν μόνον πλοίον.

Ο ναύαρχος Land ἐτοίμισεν ἐν συμπεριφόρου τὴν πεποιθησίν του, διὰ τοῦ πάροδον τοῦ χρόνου καὶ τὴν δελτίου τοῦ συστήματος τῶν νηοπομπῶν ὃν προέλθουν ἀποτελέσματα ιανοπομπῆς καθώς τοῦ πλοίου τοῦ ιανοπομπῶν δέλλιον.

### Ίαπωνια

#### Η βραδύτης τῶν ναυπηγήσεων

Κατὰ τὰς Ιαπωνικὰς ἐφημερίδας διαφορὰ ἀντιλήφειν ἐπικρατεῖ ἐν Ταπονιά μεταξὺ ἑφοπλιστῶν καὶ ναυτηγῶν, ὡς πρὸς τὸ ναυπηγεῖον κόστος καὶ τὸν χρόνον τῆς προσήπομπης τῶν παραγγελλομένων πλοίων. Οἱ ναυτηγοὶ, λαμβάνοντες ως βάσιν ἔνα σκάφος τῶν 1000 τόνων, ἐπιμένουν εἰς κόστος 1000 γινεν (58 λιρῶν) κατὰ τόννον, ἢτοι εἰς ποσὸν 58.000 λιρῶν δι' ὀλόκληρον τὸ πλοίον. Οἱ πλοιοκτηταὶ οὖν τὴν ἐν λόγῳ τιμὴν ως λιαν ὑπερβολικήν, ἀν καὶ παραδέχονται ὅτι ὁ κριώτερος κατὰ τὴν σημερινήν ἐποχὴν παράγον μᾶς ναυτηγήσεως δὲν ἔχειται εἰς τὸ κόστος, ἀλλ' εἰς τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως. Αἱ ἀνεπαρχεῖς εἰσαγογαὶ πρώτων ὑλῶν θὰ ἐπιβραδύνουν μέχρι τοῦ 1942 τὴν συμπλήρωσιν καὶ ἀντὸν ἀζόμη τῶν ὑπὸ κατασκευὴν Ιαπωνικῶν πλοίων. Κάθε συνεπῶς νέα παραγγελία πραγματοποιούμενη σήμερον θὰ ἀναφέρεται εἰς χρόνον παραδόσεως τὸ 1942 ή 1943 τὸ ἐνοιστέρον, διότε πλέον ὁ Εὐρωπαϊκὸς πόλεμος ἐνδέχεται νὰ τεμαχισθῇ. Οἱ Ιάπωνες πλοιοκτηταὶ εἰναι πρόδημοι νὰ διαβιβάσουν παραγγελίας καὶ στέργουν εἰς τὴν πληρωμὴν τὸν ἡπτηλοῦ κόστον, ὑπὸ τὴν ḡητήν ὅμως προποθεσιν νὰ συντελεσθῇ ἡ παράδοσις τῶν νέων πλοίων τὸ θραδέφερον ἐντὸς τοῦ προσεκόσυντος. Εἰς τὰς ἀπόνεις αὗτας οἱ ναυτηγοὶ ἀπαντοῦν διὰ τοῦ πάροδου τῶν αἴτων, διὰ τοῦ πάροδου τῶν νέων πλοίων τὸ θραδέφερον κατὰ τὸν πόλεμον τοῦ 1941. Εποισύρουν ἀζόμη καὶ τὴν προσοχὴν ἐπὶ τῶν δυσχερεῶν τῆς καλύψεως τῶν ξημῶν, αἵτινες προέρχονται εἰς τὰ ναυτηγεῖα ἐξ ἀφορμῆς τῶν προκαταβολῶν διὰ τὰ εἰσαγόμενα ώλικα.

έξαμπρον — ώς άναφερον πληροφορία εκ Ρώμης — σκάφη 120.000 τόννων, προσοξόμενα, κυρίως, διά τάς μεταφοράς γιανθράκων εκ Σαρδηνίας καί "Άρας πρός τούς Ιταλικούς λιμένας, καθώς καί τινα δεξαμενόπλοια διά τάς μεταφοράς των παραγόγων πετρελαίου. Η άνωτέρω χρονηγότης προβλέπεται νά παραδοθῇ έντος τοῦ 1941. Έγνώσθη ἐπίσης εἰς τοὺς ναυτικούς κώπλους, διά παραγματεύσεις δεξαμενών μεταξύ τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν καί τῆς Ιταλικῆς κυβερνήσεως διά τὴν παραγματικής χρονηγότης, τῆς όποιας ή ἄξια θὰ καλυφθῇ διά τῆς παραδόσεως φορτηγοῦ Αμερικανικῆς χρονηγότης, τῆς όποιας η ἄξια θὰ καλυφθῇ διά τῆς παραδόσεως φορτηγοῦ Αμερικανικοῦ γιανθράκου. Ταῦτα, δύον ἀφορᾶ τὴν ἀμεσων προσποτήν τῆς Ιταλικῆς ναυτικής διοικησίας.

"Οσον ἀφορᾷ τὸ μέλλον, ἀναφέρεται η ἔγκριθείσα ηδη παρὰ τοῦ ὑπουργείου τῆς Συγκοινωνίας παραγγελία τῆς «Τίγρενη» διά τὴν κατασκευὴν 6 ἔως 8 μισθῶν δηξελοπλοίου, ταχύτητος 20 μιλίων, προσοξούμενον νά ἔχει προστασίαν τάς γραμμάς πρός τὴν Λιβύην καί τὴν Τύνιδα. Τὸ «Λόιδ Τειρεστίνο» ἔξι ἀλλού ἀντιμετωπίζει τὴν ναυτιλίην ένδος ἐπιβατηγοῦ σκάφους 18.000 τόννων γκρός καί ταχύτητος 22 μιλίων διά τὴν γραμμάν πρός τὴν Σαγκάην καί ωρισμένον ἀριθμοῦ μισθῶν δηξελοπλοίου, ταχύτητος 19 μιλίων, διά τάς γραμμάς πρός τὴν Ανατολικήν Αφρικήν.

Τὰ άνωτέρω δὲν ἔχουνται τάς παραγωγικάς δινατότητας τῶν Ιταλικῶν ναυτικείων, δεδομένου, διά τὰς ἔναρξεις τοῦ πολέμου ωρισμένους δευτερεύοντας σημασίας ναυτιγείας ἐτέθησαν ἐν ὑπηρεσίᾳ διά τὸν κάλυψην τῶν ἀναγκῶν τοῦ Βασιλικοῦ καί Εμπορικοῦ ναυτικοῦ τῆς Ιταλίας. Πρό τινων ἀκριβῶν ἡμερῶν, ἐπὶ τὴν βάση τῆς ἐκδήλωμένης εὐρτέρας ναυτιγικῆς δραστηριότητος, διά γεοργιαστής κ. Μπαπολίνη, εἰσηγήτης τοῦ σχεδίου ναυτιγήσεων διά τὴν ἀνάνεωσιν τῆς Ιταλικῆς ναυτιλίας, ἐδήλωσεν ὅτι η ἔθνική χρονηγότητα πρέπει ν' αὐξηθῇ κατά 3.000.000 τόννων γκρός, ὥστε νά καλύψη τὸ 1/10 τοῦ παγκοσμίου τονίας, ἀνεργούμενον, ώς γνωστόν, εἰς 67 ἔτατ, τόννων γκρός.

'Ο κ. Μπαπολίνη προσέθηκεν, διά τὸ Ιταλικός ἐμπορικὸς στόλος ἀριθμοῦ σήμερον 203 πλοίων γραμμῆς, συνολικῆς χρονηγότητος 1.300.000 τόννων, ἀτίνα ἔχουσανταν τακτικά δρομολόγια πρὸς διά τὰς κατευθύνσεις τῆς Υδρογείου καί διατέλεσσον ἑταῖρος 10.4 ἑκατομμύρια μιλίων. Καταλήγων συνέστησε τὴν κατασκευὴν μεγάλου ἀριθμοῦ φορτηγῶν τῶν 9.000 τόννων, ὥστε νά καταστῇ δυνατή μεταπολεμικῶς η ἀποτελεσματική ἀντιμετώπισης τῶν ξένων σημαδῶν, τόσον εἰς τὰ ὑπερφεράνια ταξίδια, δύον καί εἰς τὰς πρός τὴν Αποταλήν γραμμάς.

### Η δημιουργία Ούγγρης ναυτιλίας

Μεταξὺ τῶν Ιταλικῶν ναυτικῶν κώπλουν ἔγνωσθη, διά Ούγγροικαί ἐπιχειρήσεις εἰσίσκονταν εἰς διαπραγματεύσεις μὲν ἐφοπλιστῶν τοῦ Φιούμε καί τῆς Γένοβας διά τὴν ἀγοράν μεταχειρισμένων ἐμπορικῶν πλοίων συνολικῆς χρονηγότητος 60.000 τόννων πρὸς δημιουργίαν μιᾶς Ούγγρηκης ναυτικῆς ἑταῖρας. Τὰ ἀγορασθήσομενα σκάφη θὰ ἔντολογούνται εἰς τὸ Φιούμε καί θὰ διετίθενται πρὸς κάλυψην τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τοῦ ἔχουσαντος ἐμπορίου τῆς Ούγγρας. Αναφέρεται συναφῶς, διά της ἡ τελευταῖα εἰς τὸν Κόπανο πρός τὴν Ανατολήν παρέσχε μίαν δῆθην εἰς τὸ μέσον τοῦ Φιούμε διαμετακομιστικὸν Ιταλουγγρικὸν ἐμπόριον, κάρις καί εἰς τὴν ἑταῖρεσσαν δραστηριότητα τῆς ὑφισταμένης Ιταλουγγρικῆς ἐμπορικῆς ἑταῖρας.

## Μεγ. Βρεταννία

### Αἱ ἀποζημιώσεις διὰ τὰ ἐπίτακτα

Τὸ ζῆτημα τοῦ καθορισμοῦ τῆς ἀποζημιώσεως τῶν ἐπίτακτων Αγγλικῶν πλοίων ἔξαπλουντεῖ ν' ἀποτελῇ τὸ ἀντιμετώπιον διαπραγματεύσεων μεταξὺ τῆς Αγγλικῆς Κυβερνήσεως καί τῶν ἐφοπλιστῶν. Αἱ διστάμεναι ἀπόψεις τῶν τελευταῖων δὲν ἔνημονισθησαν εἰσέπι, η δὲ κοινὴ συνεδρίασίς τῶν ἐφοπλιστῶν ποντοπλούοντων «τράπατς» καί «εἰλένερζ» ἡτούς ἐπρόσθιον νά συγκρητηθῇ πρὸς ἡμερῶν εἰς τὸ Ναυτικὸν Επιμελητήριον, ἀνεβλήθη μὲν τὸ αἰτιολογικὸν μιᾶς πλέον ἐμπεριστατωμένης μετέτης τοῦ κυβερνητικοῦ «σχέδιου».

Τὸ Αγγλική Κυβερνήσης προσέφερεν εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς, ώς ἀποζημιώσιν διά τὰς ἐπιτάξεις 5/9½ κατά τόννον δ. w. μηνιάως, μὲ κάλυψην παραγματικής αὐτῆς τῶν ἀσφαλειῶν κατά τὸν πολεμικὸν κινδύνων. Η πρότασις αὕτη ἔκπαισθετο ἐπὶ πλοίων τῶν 8000 τόννων δ. w. καί ἄνω, μὲ προσδευτικήν διά τὰ μικρότερα σκάφη κλίμακα, προβλέπουσαν 1½ πέννας ἐπὶ πλέον κατά τόννον δ. w. δὲ 250 τόννων τῶν 8000 τόννων. Τὰ δηξελοκίνητα σκάφη θὰ ἔλαμβανον ποσούν πλέον τῶν 2000 τόννων μηνιάως καί — μείον 5 ορού — κα-

τὸ Ναυτικὸν Επιμελητήριον ἔξι ἀλλού εἰχε προτείνει ώς βάσιν ἀποζημιώσεως τὰ σελ. 7), μὲ κάλυψην τῶν πολεμικῶν κινδύνων ἐκ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν. Η ἐφοπλιστικὴ αὕτη πρότασις θὰ ἀπέδιδε καθαρὸν ναῦλον ἐκ σελλινίων 6/3, ἀντὶ πολογισμοῦ 6/3, διά τὸν ἀπηρτούντο κατὰ μέσον δρον 9 πέννα διά τὴν ἀσφάλισην τῶν πολεμικῶν κινδύνων. Διὰ τὰ φθάση εἰς τοὺς ἀριθμούς αὐτῶν τὸ Επιμελητήριον, ἐβάσισε τοὺς ὑπολογισμούς του εἰς κόστος 100.000 λιρῶν διά τὸ πλοίον τῶν 8000 τόννων δ. w., ἐνῷ τὸ ὑπερισχετικόν τῆς Ναυτιλίας ἔλαβεν, ώς βάσιν, κόστος μὴ ὑπερβαίνων τὰς 90.000 λιρῶν.

Αἱ δύο προτάσεις συναφίζονται εἰς τὰ ἀπόδολοντα: Τὸ Ναυτικὸν Επιμελητήριον πλεόνως τὰ γενικά ἔξοδα πλοίων τῶν 8000 τόννων φορτίου εἰς λ. στ. 48 ἡμεροσίως, καθόφισε δὲ ἔξιπηρέτησιν κεφαλαίου πρὸς 5 ορού ἐπὶ κόστος 100.000 λιρῶν, προβλέψιν ἀποσβέσεως 5 ορού ἐπὶ ίδιου κόστους καί ἀντικαταστάσεως 3 ορού ἐπὶ ποσοῦ 100.000 λιρῶν. Προσαρτοῦντα ἔξοδα 7000 λιρῶν ἐπηρίσιος, Η βάσις συνεπῶς τῆς καθαρᾶς ἀποζημιώσεως καθοφίζεται εἰς σελ. 6/3. Κατὰ τὸ κυβερνητικὸν σχέδιον ἔγνετο δεκτὸς δὲ πολογισμοῦ τῶν ἔξοδων εἰς 48 λ. στ. ἡμεροσίως, διά τὸν ὅμιος 5 ορού καί τὸ προβλέψιν ἀποσβέσεως 5 ορού ὑπελογίζοντο ἐπὶ κόστους 90.000 λιρῶν. Διὰ τὴν ἀντικαταστάσιν ἔξι ἀλλού προτείνετο ν' ἀποτελέσῃ αὕτη τὸ θέμα «Λευκῆς Βίβλου», ητος θὰ διεγανόντες τὸ ζῆτημα κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον. Τοιουτοτόπως, τὸ κυβερνητικὸν σχέδιον τίσθεται διὰ τὴν ἀποζημιώσιν τὸ ποσὸν τῶν σελ. 5/9 ½.

Προφανὲς καθίστασται, διά τοις ἀνωτέρω ἀριθμοῖς μολονότι ὑπόκεινται δεσμοίς εἰς διαράρους μεταβολάς, ἐν τούτοις γεγονός εἰναι, διά ἀντικατοπτριζούν τὰς γενικὰς ἀμφοτέρων οὐρανούς εἰναι, ἀπό τοις προτείνονται ναῦλοι δὲν θὰ κατέλειπον, εἰς πολλὰς περιπτώσεις, κανένα περιθώριον κέρδους, ἀλλ' διά ἀπλῶς θὰ ἔκλαπτον τὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως.

Κατὰ συμπληρωματικὰς πληροφορίας, τὸ κυβερνητικὸν «σχέδιον» ἀποζημιώσεως τῶν ἐπίτακτων πλοίων ἔξησθη ἐν συνεδρίᾳσει τῶν «Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστῶν» εἰς τὸ «Ναυτικὸν Επιμελητήριον», ἀλλ' ἀνεβλήθη ἡ ἐπ' αὐτῷ λῆψις ἀπόφασεως. Τὸ «σχέδιον» χαρακτηρίζεται, ώς διλιγότερον εἰνόσιον, παρ' δύον ἀρχικῶν ἐποτεύεται. Λέγεται, διά τοις προτείνονται ναῦλοι δὲν θὰ κατέλειπον, εἰς πολλὰς περιπτώσεις, κανένα περιθώριον κέρδους, ἀλλ' διά ἀπλῶς θὰ ἔκλαπτον τὰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως.

Οἱ «Ἄγγλοι πλοιοκτῆται — τοιούσιον ἔξι ἀλλού, διά τὸ ὑπουργείον τῆς Ναυτιλίας πραγματοποιεῖ, χωρὶς ὅμιος καί νά ἀποκαλύπτῃ, σηματικὰ κέρδη ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐπίτακτων σκαφῶν, δυσανασχετοῦν δὲ διαν τὰ καλύπτονται νά δεχθοῦν ἀμοιβὴν μόλις καλύπτονται τὰ γενικά ἀπὸ τῶν ἔξοδων. Ενας περιάρτητος συντελεστής, διά τελείων θ' ἀσφήση λίαν ἐπίζημον εἰς τὰ συμφέροντα τῶν «Ἀγγλών ἐφοπλιστῶν», προσέχεται ἀπὸ τὸν ἐπερχομένην οἰκονομικὴν ισχυροποίησιν τῶν ξένων συναδέλφων τῶν. Τὰ οὐδέτερα σκάφη εἰσπάττονται ἀπὸ τὴν ἐπερχομένην οἰκονομικὴν ισχυροποίησιν τῶν ξένων συναδέλφων τῶν. Τὰ ἀναγκαῖα κυβερνητικὰ καὶ γενικῶς ἀπὸ τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν ὑπερβολικά ἄνηλούς ναῦλους, ίκανα καταλείποντας περιθώρια κερδῶν πρὸς δημιουργίαν διαθεσίμων κεφαλαίων, ίκανα μεταπολεμικῶς θὰ χρησιμεύσουν διά νά ἔνταξην διά ταῦτας τοῦ πραγματικοῦ ζητεῖται, διά τοῦ περιθώριου τῶν ξένων συναδέλφων τῶν. Τὸ οὐδέτερα σκάφη εἰσπάττονται ἀπὸ τὴν Αγγλικήν κυβερνητικήν καὶ γενικῶς ἀπὸ τὴν ἐλευθέραν ἀγοράν ὑπερβολικά ἄνηλούς ναῦλους, ίκανα καταλείποντας περιθώρια κερδῶν πρὸς δημιουργίαν διαθεσίμων κεφαλαίων, ίκανα μεταπολεμικῶς θὰ χρησιμεύσουν διά νά ἔνταξην διά ταῦτας τοῦ πραγματικοῦ ζητεῖται, διά τοῦ περιθώριου τῶν ξένων συναδέλφων τῶν.

Τὸ «Υπουργείον τῆς Ναυτιλίας προτείνει βασικὸν ναῦλον 5/9 ½ κατὰ τόννον δ. w. μηνιάως διά πλοίων 8000 τ. καὶ ἄνω, μὲ αὐξησην 1½ πέννας διά πλοίων 250 τ. δ. w. κατὰ τὸν βασικοῦ δροῦ τῶν 8000 τόννων. Δὲτούσιες μαρτιδολία, διά τοις τοῦ ζῆτημα ἐμελετήθη παρὰ τὸν ὑπουργείον ἀπὸ πλάστης πλευρᾶς καὶ διά ἐλάχιστον πλινθούσιαν ποσούν. Η ματαίωσις οὐαδήποτε συμφωνίας θὰ ἔσημανεν ἐν τῇ πραγματικότητι, διά τοις ἐφοπλισταῖς θὰ ἔξαγαγασθοῦν νά ἐγείρονται ἀπωτήσεις, βάσει τοῦ περιθώρου νόμου. Τοιουτοτόπως δικαιούνται νά ἔλαβον εἰς πλέον εἰς μίαν λογικὴν ἀποζημιώσιν, διῆσην θὰ ἔλαμβανον πρὸ τοῦ πολέμου, ἀν δὲ κληροῦν νά ἐργασθοῦν τὰ πλοία τῶν «ταῦτα ποτέρες», δικαιούνται εἰς ἀπωτήσην οἰωνήποτε δαπανῶν, αἴτινες θὰ ἔνταντο νά προκληθοῦν.

Εἰναι ἀπίθανον — συνεχίζει ὁ ἐφοπλιστής — διά ἀπωτήσην 8000 τ. δ. w. θὰ ἔπειταγχανε περισσότερα τῶν 5/—, κλεισμένον «ταῦτα ποτέρες», καὶ τοῦ Ιούλιον ἡ Αὔγουστον π. τοῦ. Εξ τοῦ ναῦλου τούτου θὰ προέκυπτεν εἰσόδημα 2000 λιρῶν μηνιάως καὶ — μείον 5 ορού — κα-

## 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.

θαρόφων τοιούτων 1900 λιρῶν. Τὰ ἔξοδα θὰ ἀνήρχοντο εἰς 35 περίπου λι-  
ρας ἡμερησίως ή 1067 μηνιάως, θ' ἀπέμενε δὲ εἰς τὸν ἐφοπλιστὴν κα-  
θαρόφων προῦσαν 833 λιρῶν μηνιάως.

Εις τοὺς ὑπολογισμούς του τὸ ὑπονομεῖον Ναυτιλίας λαμβάνει ὡς δικαίων μέσην ἀρχικὴν ἄξιαν τοῦ πλοίου τῶν 8000 τ. d.w. τὸ πασὸν τῶν 90.000 λιγῶν. Τὸ πασὸν αὐτὸν εἶναι δὲ δίγονον. «Η πρόδηλεψις τοῦ ὑπονομείου ἐξ 5 000 ὅπου διατίθεται καὶ 5 000 δι」 ἀπόδεσσιν δίδει μίαν ἔπιστημα διὰ τὸν ἐφοπλιστὴν ἀπόταλμαν 9000 λιγῶν ἡ μηνιαία ποιανθήτων 750 λιγῶν. Φαίνεται, ὅτι ἡ παρὰ τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» προταθείσα ἄξια τῶν 100.000 λιγῶν είναι ἀριθμητέρα, ὥποτε ἡ ἀντίστοιχος πρόδηλεψις ἀνέρχεται εἰς 10.000 λιγῶν ἐπησίως ἡ 833 λιγῶν μηνιαίως, αὐτὸν δὲ τὸ ποσὸν ἀνεμένετο νῦν καλυψθῆ βάσει τοῦ περὶ ἐπιτάξεων νόμου.

Η ἐπί τῶν ἀξιῶν διαφορά μεταξὺ ἑφοπλιστῶν καὶ ὑπονομείον ἀναφέρεται εἰς 2.2 πέννας κατὰ τόννον d. w. μηνιαίως. Μία συνεπώς αὔξησις τοῦ βασικοῦ νάυλου εἰς 6) — θὰ ἔχαλντε τὴν διαφοράν ταῦτην καὶ θὰ ἔδιδεν εἰς τὸ ἑφοπλιστήν μίαν πλέον ἀντιπροσωπευτικὴ ἀπόδοσιν ἢ τῆς ἐποιημένης ἀγχικῆς ὁξίας τοῦ πλοίου του. Πέραν τῆς προβλέψεως δὲ ἀπόσθετον καὶ τούς τὸ ὑπονομείον προτείνει τὴν καταβολὴν γενικῶν ἔξοδων ἐκ 48 λιφών ἡμεροπίσιος, συμπεριλαμβανομένων τῶν ἀπό Σεπτεμβρίου π. ἔ. καὶ ἐντεῦθεν αἰχνήνετων ἔξοδων ὑπολογιζομένων εἰς λ. στ. 6.10.0 ἡμεροπίσιος, καθὼς ἐπίσης καὶ ἔνα ἔπιδραμα δ' οὐδὲ<sup>ν</sup> ὅλων τῶν λοιπῶν ἔξοδων πρὸς κάλυψην τοῦ ἐκτὸς ἐνοικίασθε καχύννου. Προτείνει τέλος τὸ 'Υπονομείον καὶ τὴν καταβολὴν ἐνὸς κονδυλίου ἐντελῶς παραβλεψθέντος ἀπό τοὺς ἑφοπλιστάς, ητοι τῆς ἀσφαλιστικῆς ἀπαλλαγῆς (franchise), ἐποιγιζομένης εἰς 675 λίφας ἡπισίως ή λ. στ. 1.17.0 ἡμεροπίσιος. Λαμβανομένων ἐπ' ὅντι τῶν ομεριγών συνθηκῶν, τὰ ἐπιδόματα ταῦτα είναι γεννιαδόδαρα, δεδημένου μάλιστα, διτὶ ή καθεστωμένη μετὰ ἔξαρσην ἀναθεωρήσις ἐπιτρέπει τὴν δινατότητα προσαρμογῆς των ἐπὶ τὰ βελτίω.

Μία ἐκ τῶν κυριωτέρων διαφοριῶν ἀνάφερεται εἰς τὸ ζῆτημα τοῦ ἀποθεματικῶν διὰ τὰς ἀντικαταστάσεις. Τὴν ἐν προκειμένῳ ἀπόζημωσιν ἐπιθυμῶν οἱ ἐφοπλισταὶ νῦν δύσισσιν εἰς 3 ο) ἑτησίων ἐπὶ τῆς ὑπὸ αὐτῶν ὑπολογιζομένης ἀρχικῆς ἀξίας τῶν 100.000 λιρῶν, ζητοῦν δηλαδὴ ἔνα ποσὸν 3000 λιρῶν ἐπιτοικίας. Ἐπὶ τῆς ἀπόφεως ταύτης δὲν συμφωνεῖ τὸ ὑπουργεῖον καὶ προτιμᾶ νῦν φθάσῃ τόσα εἰς μιαν συμφωνίαν ἐπὶ τῆς βάσεως τοῦ ναύλου, καταλείπονταν δὲν διακανονισμὸν τοῦ ζητήματος τῆς ἀντικαταστάσεως μετά τὴν λῆξιν τοῦ πολέμου. Οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἔπειτε νῦν δεχόντων τοῦτο, ἐφόσον αἱ προσάσεις διὰ μελοντικής συζήτησης,

Ποίος ἐφοπλιστής — διεργάτας ὁ ἐπιστολογράφος — δύναται νὰ είνει βέβαιος, ότι μὲ ποσὸν 3000 λιφῶν ἑτησίους καὶ δι' ἄγνωστον ἀφιθῆντον ἐτῶν θὰ δυνηθῇ νὰ καλύψῃ τὰς ἑκτάκτους αὐτοῦ δαπάνας ναυτηγίσεως; Προσέβη, ἀφὰ γε, ή μετά τοῦ ὑπουργείου διαπραγματεύθεισας ἐπιτροπὴν ἐφοπλιστῶν εἰς πρόβλημα την, ότι τὸ διὰ τὴν ἀντικατάστασαν περιθώνιον δὲν θὰ ὑπόκειται εἰς καμμίαν φοδολογίαν; 'Εάν δηλ., τότε δεδομένον καὶ τῶν πενιχρῶν κερδῶν τῶν προηγουμένων ἐτῶν — δόλια μόνον θ' ἀπομείνουν ἐκ τῶν 3000 λιφῶν. 'Εξ ἀλλού, θὰ είνει πρόθυμοι οἱ ἐφοπλισταὶ ν' ἀναλάβουν τὴν ἐποχρέωσιν, δπως τὸ ποσὸν τῶν 3000 λιφῶν καὶ ἔτος διαφαλαζῆθι διὰ μεταπλευρικὰς ναυτηγήσεις καὶ μὴ διανεμηθῆ εἰς τοὺς μετόχους; Εἰνε ἀμφιβολοῦ, πράγματι, ἀν κανεῖς ἐκ τῶν ἐφοπλιστῶν θὰ ήτο πρόθυμος ν' ἀναλάβῃ σῆμερον ἐποχρέωσιν διὰ ναυτηγίδην πρόγραμμα, προσορίζομενον νὰ ἐφαρμοσθῇ εἰς ἄγνωστον μελλοντικὴν περίοδον.

Οι ἐφοπλισταὶ πρέπει ν' ἀποδημιῶσσιν κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε νὰ δυνηθῶν καὶ διαφυλάξουν ζάτι ἐκ τοῦ εἰσοδήματός των καὶ συγχρόνως νὰ ἔχουν ἐπ' ὄψιν των ἑτοίμους προτάσεις διὰ ναυπηγησεῖς μετὰ τὴν ληξίν του πολέμου, ὥστε ν' ἀνακτηθῇ, μὲ τὴν ἐλαχίστην δυνατὴν ἀγοραποίησιν, ὁ ἀπολεσθεὶς χρόνος. Θὰ ἡτο φρόντισον διὰ τοὺς ἐφοπλισταὶς νὰ λάβουν ἀρόμητα παρὰ τοῦ ὑπουργεῖου τῆς Ναυτιλίας συγκεκριμένας τινὰς προτάσεις, ὅχι μόνον διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν ἐκ πολεμικῶν κινδύνων ἀπολεσθέντων πλοίων των, ἀλλὰ καὶ τῶν παλαιών ἔχεινον σκαφῶν, τῶν ὅποιων ἡ οἰκονομικὴ ἐκμετάλλευσις εἰς ὅμαλήν περιόδου εἶναι ἀδύνατος.

Ἐάν φθάσουν εἰς τὴν συμφωνίαν αὗτὴν οἱ "Αγγλοί πλοιοπτήται, θὰ ἔρεψε νά ἐπιμείνουν εἰς αὔξησην τῆς ὑποτιθεμένης ἀξίας εἰς τὰς 100.000

Α. ΣΓΟΥΡΩΦ & ΣΙΑ

**ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ  
ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩΝ 1914 ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ**

**ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ, ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ 3.**  
Τηλ. Διεύθ. ΑΡΣΓΟΥΡΩΦ. Αθήνας Τηλ. δρ. 30696-30697-30698

**Ύποκαταστήματα:** ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, Φίλωνος 39  
ΕΝ ΘΕΣ)ΝΙΚΗ, Αγ. Μηνά 7  
**ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:** Εις τὰς κυριωτέρας πόλεις τῆς Ελλάδος

**ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΥΡΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΗΣ,  
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΖΩΗΣ κλπ.**

Είδικότης εἰς ἀσφαλίσεις πατὰ κινδύνων μεταφορῶν διὰ θαλάσσης, Ἑηρᾶς καὶ ἄέρος.

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

λιδῶν, καὶ νῦ δεχθοῦν ἀντιστοίχος τὴν προτεινομένην ὑπὸ τοῦ ὑπονομγείου βάσιν τῶν σελλινίων 5)9½, πλέον 2½ πεννῶν διὰ τὴν αὐξηθεῖσαν ἀξίαν, ἣτοι βασισθὸν ναῦλον 6)—.

Τὰ ταξίδια ἐν νησομπῆ

Αἱ παρεχόμεναι ἐπὶ τοῦ Ἀγγίτου Ναυαριγείου στατιστικαὶ περὶ τῶν μέχρι τούτῳ ἀπόλειδῶν ἐμπορικῶν πλοίων, καὶ καὶ δὲν περιλαμβάνουν εἴη μόνον τὰς καταβυθίσεις καὶ οὐχὶ τὰς ἐξ πολεμικῶν ἐν γένει κινδύνων ζημιας, χαρακτηρίζουσιν ὑπὸ τοῦ Ἀγγίτου ἀσφαλιστικῶν κύκλων ἂν ένθαρρουτικαὶ διὰ τοὺς συμμάχους. Δὲν γεννᾶται ἀμφιβολία, ὅτι ὁ κατὰ θάλασσαν πόλεμος βαίνει εὐνοϊκῶς διὰ τοὺς Ἀγγίτους καὶ μελονότι οἱ ἀσφαλισταὶ ἐνεργοῦν ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν ἔνα ἀπαράτητον ἔλεγχον τῆς θέσεως, εἰς ἣν εἰσίσχονται οἱ κατὰ τὸν πολεμικὸν κινδύνουν λογαριασμοί τον, ἐν τούτοις δὲν ἔχουν λόγους νὰ μὴ είνει ιανουπημένοι.

"Ενα ζήτημα παρέχον λαδιήν είς σχόλια, μεταξύ έκεινών ιδίᾳ τῶν ξένων κύκλων, οἵτινες δὲν ἀντιλαμβάνονται ἀπολόγως τὰς ἀντιμετωπούμενας εἰς μίαν μεγάλην κατά θύλασσαν σύρραξιν δυσχερείας, ἀναφέρεται εἰς τὰ ταξίδια ἵνα νηοπομπάς. Ἀπειρίζην ἐπ τὸν πραγμάτων, οἵτινα τὰ πλοῖα τὰ μετέχοντα τῶν Ἀγγλικῶν νηοπομπῶν ἔχουσανταν ή νηφλὸν ἐπιπέδον ἀσφαλείας. Τὸ γεγονός αὐτὸν διεπιστόθη πλέον ἐπ τῆς πειρας τῶν οὐδετέρων σκαφῶν. Ἐν Ἀγγλίᾳ κατανοοῦνται πλήρως αἱ δυναμέρεια τῶν οὐδετέρων διὰ νὰ εἰσέλθουν τὰ σκάφη των εἰς τὰς ουμασικὰς νηοπομπάς, η ἀμερικάνης δύνας καὶ ἀντικειμενική ἔξει τασίς τῶν μεθόδων διεξαγωγῆς τοῦ πολέμου πιεῖν, οἵτινα τὰ Γερμανικὰ ίπτοδρύγια εἰς οὐδεμίαν προσβαίνονται διάκρισιν μεταξὺ ουμασικών καὶ οὐδετέρων πλοϊών. Οσον μικροτέρα προστασία παρέχεται εἰς τὰ μεμονωμένα ταξίδειάν των σκάφη, τόσον μεγάλεργοι δημιουργοῦντα καίνδυνοι ἐπιθέσεως κατ' αὐτῶν, ἀσχέτως τοῦ ἐκτελουμένου ταξίδιον καὶ ἀδιαφόρως ἀν τὸ μεταφερόμενον παρ' αὐτῶν φροτίον ἀποτελεῖται ἀπὸ τρόφιμα καὶ προσορίζεται ἀπὸ μίαν οὐδετέρων χρωμά δι' ἄλλην.

‘Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς — παρατηροῦν οἱ ἀσφαλιστικοὶ κύκλοι —  
κάθε οὐδέτερος ἐφοπλιστὴς δέοιται νὰ ἔχει τὴν μεταξὺ παραπλησιων τῶν  
σκαφῶν του καὶ’ δῆλη τὴν πολεμικὴν περίοδον η νά τὰ φιγοκινδυνεύουν  
εἰς ἀπροστάτευτα ταξίδια, ἀν καὶ γνωρίζῃ, διτὶ θὰ προσβληθοῦν εἰς πρώτη  
τὴν εὔσαιραν. Ή μόνη ἀσφαλής δόδος ἔγκειται εἰς τὴν συμμετοχὴν εἰς  
τὰς νηοπομάτας. Ἐλέγθη μάλιστα σοχετικῶς, διτὶ θὰ ἔρχεται οἱ ἀσφαλι-  
στικοὶ νὰ ἔνθαρσούντων πρὸς τοῦτο οὐδέτερους, προσφέροντες μίαν  
διαφορὰν εἰς τὰ ἀσφαλίστρα διὰ τὰ ταξίδια ὑπὸ νηοπομάτας.

Κατά γενικόν κανόνα καὶ ἐν τῇ πράγματιστητὶ οὐδεμίᾳ διάχρισις γίνεται σήμερον μεταξὺ ταξιδίων ἐν νηποποτῆ ἢ μεμονωμένων διὰ τὸν καθορισμὸν τῶν πολεμικῶν ἀσφαλίστων, ἀν καὶ εἰς τίνας περιπτώσεις συμφένεται μία ἐπιστροφὴ ἐπὶ τὸν μικτὸν ἀσφαλίστουν κατὰ τὸ τέρμα τοῦ ταξιδίου, ἐφόσον ἀπόφευχθῇ ὅτι ἐγένετο ἐν νηποποτῇ. Θά δητούσι λογικάν νά ἐπιποίησιν τις ἀδίκιος τὴν ἐν προειδεμένῳ τακτικῷ τῶν ἀσφαλίστων, ἀν δὲν λάβῃ ὑπὲρ ὃν ποιεῖται συνθήκας. "Αν ἔθεσται πάντα χωριστὰ τιμολόγια διὰ φροτώσεις «έπό νηποποτῆ» θά ἔργεται οἱ ἀσφαλίσται νά ἐφαρμόσουν τὴν ἀπαίτησην νηποποτῆς. Εἰς τοιωτὴν περίπτωσιν θὰ προσπητέτο, διότι ἡ ἐγγύησις ἐκτὸνικῶδη κατὰ γράμμα, πρᾶγμα διότι θὰ ἐκοινωνεῖ, ὅτι ὁ ησηφαλίσμένος θὰ ἐξητάτο ἀπὸ συνθήκας ἐξ ὀλοκληρῶν κειμένων ἐκτὸς τοῦ ἐλέγχου του, διότι ἀν παρεβιάζετο ἡ ἐγγύησις θὰ ἐδίκιωσητο οἱ ἀσφαλίσται νά ἀρνηθοῦν κάτε ευθύνην τουν, εἴτε ή ἀπλούστερον.

Πιθανὸν μεταξὺ τῶν δύο ἀπόφεων νὰ ἔσενθετη μία μέση κατάστασις, όποτε δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς βέβαιον, διὶ οἱ ἀσφαλισταὶ θὰ θέασαν πρόδημον νὰ τὴν δεχθῶν. Θά δημοκολύνοντα σύντος οἱ ἐφοπλισταὶ εἰς τὰ ὑπὸ νηοπορήμαν ταξίδια τῶν σωμάτων τουν, διὰ τοῦ καθορισμοῦ εὐθυντέρων ἀσφαλιστων, θὰ κατοχυρώντο δ' ἐξ ἄλλου καὶ ή ἀσφαλεστέρων γνωστοῖσι τῶν οὐδετέρων σωμάτων.

### Τὰ σύγχρονα δεξαμενόπλοια

"Ενα ἀπό τὰ σοφαρώτατα ποιητήματα, ποὺ ἀντιμετωπίζει, λόγῳ τοῦ πολέμου, ἡ Μ. Βρεταννία, ἀφορά τὴν ἐπανῆσην τῶν ναυπηγήσεων πρὸς ἀντικατάστασιν τῶν ἀπολειών τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας της. Ός είνε γνωστόν, αἱ ναυπηγήσεις ἐμπορικῶν πλειόν τέθησαν πρὸ των ἑδ-

## ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΕΠΙ ΣΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ,  
ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

## ΥΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΡΟΥΣ ΔΥΝΑΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

## ΥΙΟΙ Κ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΟΥ

## ΑΘΗΝΑΙ, ΚΟΡΑΗ 3<sub>A</sub>

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 30-681, 30-682, 30-683

μάδων έπειτα τούς Ναυαρχείους, ένως εἰς τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ ἐπονηγείου Ναυτιλίας παρέμεινεν ἡ ἑκάτοντα, ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν, τοῦ καταλληλοτέρου τόπου ἐξ ἐξάστης κατηγορίας, εἰς τρόπον ὃστε αἱ νέαι κατασκευαὶ νὰ ἔναρμονιζονται πρὸς τὰς ἀνάγκας τῶν ἐθνικῶν μεταφορῶν. Παραλλήλως ἀντιμετωπίζεται καὶ ἡ ἐπιτάχυνσις τῶν ναυπηγικῶν ἔργων διὰ τῆς καθιερώσεως ὑρισμένων τόπων σκαφῶν καὶ διὰ τῆς κατανομῆς τῶν διαταγῶν εἰς τὰ εἰδικεψέμενα δι᾽ ἐκάστην κατηγορίαν πλοίον ναυπηγεῖται. Τὰς περισσοτέρας ἀνάγκας πρὸς κάλυψην ζητικῶν διὰ τὴν χώραν μεταφορῶν παρουσιάζει σήμερον ἡ κατηγορία τῶν δεξαμενοπλοίων, τοῦτο δὲ καὶ παρέστη λαβὴν εἰς τὴν συγκεκριμένην περίπτωσιν δηξελοκονήτων δεξαμενοπλοίων 12.000 τόνων d.w. — ητοι μεγέθεινος χρονίου διὰ τὰς σημερινὰς ἀνάγκας — μᾶς δίδουν τὰ ἀκόλονθα συμπεράσματα ἐνδιαφερούσης συγκρίσεως: Σπάρος τοῦ ἀντέροι μεγέθους, ναυπηγόμενον τὸ 1920, θὰ ἔχειάπέται μηχανάς μὲ δύναμας 3500 πλοίων ἀξιών, διὰ ν' ἀναπτύξῃ ταχύτητα 12 μῆλων καὶ διὰ εἰχεν ἡμερησίαν κατανάλωσις ὑγρᾶς 21 τόνων, ἐνῷ ἐπὶ παρομοίου πλοίου σημερινῆς κατασκευῆς ἡ ἀποδόντως θὰ κατηρχεται εἰς 3000 καὶ ἡ κατανάλωσις εἰς 14 τόνων, ητοι εἰς τὰ 3/4, ἔναντι τοῦ παλαιοῦ σπάρος. Σημειωτέον, ὅτι οἱ ἀριθμοὶ οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὸ ναυπηγήθειν κατὰ τὸ τέλος τοῦ προγραμμένου πλοέων πλοίουν, εἰναι καθαρῶς ὑποθετικοί, διότι τοῦτα αἱ ταχύτητες τῶν δεξαμενοπλοίων δὲν ὑπερέβανται κατὰ πολὺ τὸ 10 μῆλα, τὰ δὲ δηξελοκονήτων «ετάκερος» ἥσπαν δίλγα. Λόγον χάριν η «Standard Oil Co.» κατέτη τὸ 1921 στόλον ἀπὸ 110 ἀτμοκίνητα καὶ 10 μόνον δηξελοκίνητα δεξαμενόπλοια. Τὰ τελευταῖα εἰχον μέσον ταχύτητα 10 μῆλων, ή δὲ κατάστασις ἀντί δύναται βασίμως νὰ χαρακτηρισθῇ, ὅτι ἀντίρροφωντεντική τῆς τότε θέσεως διολκήσουν τῆς χωρητικότητος τῶν δεξαμενοπλοίων.

Μέγα μέρος τῆς πρόσδου εἰς τὴν ἔπιτευχεσαν μείωσιν τῆς κατανάλωσης ὀφείλεται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ συστήματος τῆς στερεᾶς ἐγκάσεως τοῦ καυσίμου, ἀντί της δὲ ἐμφυσήσεως τοιωτῆς (blast injection). Η τροποποίησις ἀντί κατέστησε δυνατήν την κατάργησην τοῦ ἀεροσυμπεστού, διότι δὲν ἐνεφάνιζε μαμίαν ἀξιόλογον ἀπόδοτικότητα καὶ ἐπέτευγεν ὑψηλότερα κατὰ μέσον ὅρων πέτερες εἰς τοὺς κυλίνδρους, αἵτινες ὑπῆρχαν συντελεσταὶ μᾶς ὑψηλοτέρας θερμακῆς ἀπόδοσεως.

Ἐτέρα δελτίωσις προήλθεν ἀπὸ τὴν διὰ τῶν καυσαερίων ἀνάκτησιν θερμότητος παρὰ τῶν λεβήτων, οὕτινες τροφοδοτοῦν διὰ ἀτμοῦ τὰς βοηθητικὰς μηχανάς. Ή ὅπτος ἐπερχομένης οἰκονομίας καυσίμου ὑπελγίσθη εἰς 5 ο.ο περίπου ἐπὶ τῆς δῆλης δαπάνης. «Αναφορικῶς μὲ τὸ ξητημα τῶν βοηθητικῶν μηχανῶν τῶν δεξαμενοπλοίων γνωστὸς ναυτικὸς ἐπιθεωρητής ὑπεστήσιεν, ὅτι ἡ πρακτικότερά διαφορύθυσις εἶναι ἡ προσβλέποντα τὴν δὲ ἀτμοῦ κίνησην τοῦ πηδαλίου, τῶν βαροσέλκων καὶ μᾶς σειρᾶς ἡλεκτρογενετήρων καὶ διὰ οἱ ὑπόλοιποι ἡλεκτρογενετήρες δύνανται νὰ εἶναι δηξελοκίνητοι. Διὰ τοῦ τρόπου αὐτοῦ χρησιμοποιεῖται ὀλόκληρος ἡ ἀπόδοσης τοῦ ἀτμοῦ ἐπί τῶν καυσαερίων, διότι τὸ πλοίον ταξιδεύεις ἐν διάστημα καὶ τὰ διαμήκηντα καὶ τὰ διαχωρισμένα τοῦ τριμήτου τούτου ἐπέκειται τοῦτο τὸ διάστημα τοῦ πλοίου ταξιδεύεις.

Η διαφορύθυσις καὶ ἡ κατασκευὴ ἐξ ἄλλου ἐνὸς συγχρόνου δεξαμενοπλοίου εἶναι οἰμερον κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἡτονούς ὅμοιομορφος, τὸ δὲ παλαιότερον σχέδιον μὲ ἔνα μόνον διάμηκτος διαχώρισμα εἰς τὸ μέσον τῆς γραμμῆς καὶ μὲ δερινὰς δεξαμενάς εἰς τὰς πτέρυγας, ἐγκατελείψθη σχεδόν εἰς ὅλοκλήρουν, ἀντικατασταθεὶν μὲ τὸ σύστημα τῶν δύο διαμήκων διαχωρισμάτων. Έκ τοῦ νεωτέρου τούτου σχεδίου ἀπορρέουν διφορέμενα θετικά πλεονεκτήματα, τόσουν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἐκμεταλλεύσεως, δούνται καὶ τῆς συντηρησίσεως. Αἱ φορτεροχρόνεσσις διεγκλωνούνται καὶ τὸ σκάφος, διότι εἰνε κενόν, δύναται νὰ ἀματισθῇ, διότε αἱ πέτερες ἐπὶ τοῦ σκλητοῦ νὰ διατηροῦνται εἰς τὸ χαμηλότερον δυνατὸν ἐπίπεδον. «Οσον ἀφορᾷ τὴν συντηρησιν, ή παράλειψις τῶν θερινῶν δεξαμενῶν μείωνει τοὺς κινδύνους διαβρώσεως. Διεπιστόθη ἐν προσεμένῳ, διότι τὰ καταστρόφατα καὶ τὰ διαμήκη διαχωρισμάτα τοῦ τριμήτου τούτου ἐπέκειται ἰδιαίτερως εἰς φθοράν, ὅφειλονταν ισώς εἰς τὸ ἐκ περιτροπῆς κατέβρεγμα καὶ στέγνοντα τῆς ἐπιφανείας.

Η διάδρωσις ἀποτελεῖ ἔνα ἀπὸ τὰ πλέον δύσκολα προβλήματα, ποὺ πρέπει ν' ἀντιμετωπισθοῦν εἰς τὴν ἐκμεταλλεύσεων τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ — δυστυχῶς — δὲν φάντασται νὰ ἐπάρξῃ ἄλλο ἀπότελεσματούντων ἀντίτοιχον, εἰών μόνον νὰ χρησιμοποιήσται τὸ σκάφος κατὰ τὰ πρότα ἔτη τῆς ἔργων τοῦ εἰς τὴν μεταφορῶν ἀκάθαρτον πετρελαίου. «Οταν πλέον δὲν ἔνε καυνούντες, τότε δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς μεταφορὰν διῆλισμένου πετρελαίου, διότε ὡς γνωστὸν προκαλεῖ δια-

βρώσεις. Εἴς δὲν τῶν σκαφῶν τῆς κατηγορίας ταῦτης, ποὺ ναυπηγοῦνται σήμερον — καταλήγει ὁ ἀρθρογράφος τεχνικός — τὸ δηξελοκίνητον δεξαμενόπλοιον τῶν 12.000 τόνων d. w. προσφέρει τὰς καλύτερας δυνατότητας πρὸς τυποποίησιν, διότι ἀσύμη καὶ ποὺ τοῦ πολέμου ἀριστερὸς βαθμὸς ὁμοιομορφίας εἰχεν ἐπιτευχθῆ ἐν Ἀγγλίᾳ, ὅχι μόνον διὰ τὰς ναυπηγήσεις τῶν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰς κατασκευάς ἀφετῶν ξένων.

### Άσφαλιστρα καὶ μαγνητικά νάρκαι

Ἐνδιαφέροντα περίπτωσις ἀσφαλίσεως πολεμικῶν κινδύνων ἐπὶ σώματος, μὲ δοὺς ἐπιτρέποντας μείωσιν τοῦ ἀσφαλίστρου, ἐὰν τὸ πλοίον χρωπατισθῇ ἀπόδοσθητον ἀπὸ τὰς μαγνητικὰς νάρκας, ἐσημειώθη προσάρτως εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου. Πρόκειται περὶ ἀσφαλίσεως ἐνὸς Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ διὰ κυλικὸν ταξίδιον, μὲ ἀσφαλίστρου λ. στ. 5 ο.ο, ἀλλὰ καὶ μὲ προβλεψιν επιστροφῆς 10 ο.ο, ἐὰν τὸ πλοίον εἰνε «ἀπόδοσθητον». Κατὰ τὸν ἀσφαλιστικὸν συνεργάτη τῆς «Journal of Commerce», τοῦ Λίβερπουλ, δὲν παροντιάσθησαν καὶ ἄλλαι παρόμια ἀσφαλίσεις, τοῦ γεγονός δύος, ὅτι ἡ ἀντέροι περίπτωσις ἐκαλύψθη, ἀφίνει νὰ υπονοθῇ, ὅτι οἱ ἀσφαλίστραι ἀντιλαμβάνονται — ἀπὸ τῆς ίδικῆς των πλοντῶν — τὴν σπουδωτήτην τὰς ἀπτελεσματικῆς μεθόδου, ητοι θὰ ἔτειν νὰ προστατεύσῃ ἐπαρκῶς τὰ πλοῖα ἀπὸ τοῦ κινδύνου τῶν μαγνητικῶν ναρκῶν καὶ ὅτι ἡ συνεργίαν παρέστηται — ἀπὸ τῆς ίδικῆς των πλευρῶν — τὴν σπουδωτήτην τὰς ἀπτελεσματικῆς μεθόδου.

Γενικῶς, ἡ ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ δεῖνται κατὰ κανόνα ἐπιφυλακτική, προκειμένου ν' ἀπόδειξῃ ἐιδίκην τινα ἐφεύρεσιν ἀσφαλείας, οἱ δὲ ἀσφαλίστραι ἀναμένουν τὴν ἀπόδειξιν τῆς ἀποτελεσματικότητος καθὲ προδόντων εἰς τὴν ναυπηγήσην τῶν πλοίων ἢ τὴν προστασίαν των, πρὸν ἡ προδόντων — συνεπείᾳ ταῦτης — εἰς οιανδήποτε παραχώρησην ἀσφαλίστρου. «Ηδη, θίσται μία συγκεκριμένη περίπτωσις, καθ' ἣν οἱ ἀσφαλίστραι φάνενται ἀπόδειξμενοι τὸ ἐφεύρεθεν σύστημα τοῦ ἀντιμαγνητικοῦ πλοίου καὶ τὴν πρακτικὴν αὐτοῦ ἀξιῶν, δοὺς ἀφορᾶ τὴν ἐπαρκῆ προστασίαν τῶν πλοίων ἀπὸ τὰς μαγνητικὰς νάρκας. «Ισως νὰ ἐπηρεάσθησαν ἀπὸ τὴν δήμησιν, διότι οἱ ἐφεύρεθενται τῆς συσκευῆς εἰνε πρόθυμοι νὰ ταξιδεύσουν ἐπὶ πεδίον μαγνητικῶν ναρκῶν παρέστηται τούτων προστατευόμενον διὰ τῆς ἐφεύρεσις τῶν πλοντῶν ταῦτας μαγνητικῶν ναρκῶν.

Καὶ ὁ ἀσφαλιστικὸς συνεργάτης τῆς Ἀγγλίης ἐφημερίδος προσθέτει: «Δὲν γνωρίζω τὸ κόστος διὰ τῶν ἐφοδιασμῶν τοῦ πλοίου μὲ τὴν ἐλύτρη συσκευήν, ἐφόδον δύοις ἡμέραις 80.000 λιρῶν, ἀντιποστούει τὴν προστασίαν πλοιούμαν 400 λιρών, δύναται νὰ ποτευθῇ, διότι ἡ τιμὴ τῆς ἐφεύρεσης συσκευῆς θὰ ἔξαρξεται πεντάμενον πλοίου μαγνητικῶν ναρκῶν. Ισως νὰ ἐπηρεάσθησεν τῆς συσκευῆς εἰνε πρόθυμοι νὰ ταξιδεύσουν ἐπὶ πεδίον τοῦ πλοίου μαγνητικῶν ναρκῶν.

### Ρουμανία

#### Τὰ λιμενικὰ τέλη τῆς Κωνστάντζης

Ἀνενοινόθη ἵπο τῶν ἀρμόδιων Ρουμανικῶν ἀρχῶν, διότι τὰ λιμενικὰ τέλη τῆς Κωνστάντζης πρόκειται νὰ διττασιασθῶν ἀπὸ τὴν 15ης τρέχ. μηνός. Ή εἰσπραξίας θὰ γίνεται ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ χρονοῦ φράγκου, ὑπολογιζόμενης εἰς Ἀγγλίας λίρας διὰ τὰ βρετανικὰ σύμα τοῦ εἰς Ἐλβετίαν φράγμα διὰ τὰ σκάφη ὅπων τῶν λοιπῶν σηματῶν. Πρὸς ἀποφανγή συνεργάσησον ὀφείλονται οἱ «Αγγλοι πλοιοκτήται» νὰ λαμβάνουν ἐγγυτικὰς ἀποτολαὶς ἀπὸ τὴν Τράπεζαν τοῦ Ονειστάμενας δὲ πρὸς τὴν Ἔβουρνεϋεστίον τῶν Ρουμανικῶν λιμένων καὶ βεβαιόνται, διότι τὰ τέλη θὰ καταβλῆσθων ἀμα τῇ λίρᾳ εἰδοποίησες ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους πράκτορας ἐξάστη τοῦ πλοίου περὶ τοῦ ὀφειλόμενου ποσοῦ. Ή Τράπεζα θὰ τηλεγραφῇ πρὸς τὴν διεύθυνσιν τοῦ λιμένος τῆς Κωνστάντζης, διότι ἔθεσεν εἰς πίστωσιν τῆς τὸ ἀναλογούν διὰ τὸ προσεγγίσαν πλοίον ποσόν. Οι πλοιοκτήται ἀμφ' ἐτέρου τῶν λοιπῶν ἐθνικήτων δέν νὰ λαμβάνουν παρομοίας ἐγγυητικὰς ἀποτολαὶς ἀπὸ τὴν «Credit Suisse», τῆς Ζυρίχης.

### Άτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα

#### Η κατασθύσις τοῦ ἀπὸ «Ωκεανία»

Τὴν ἀγίην τῆς 7ης Απριλίου προσέρχουσεν ἐπὶ τὰς νάρκης εἰς τὰς τὰς της Ανατολικὰς ἀπὸ τῆς Αγγλίας καὶ ἐποτάν τοῦ σοβαφὸν φῆγμα εἰς τὰ ὑφαλα ἐβιθούση τὸ φορτηγὸν «Ωκεανία» 4843 τ. γρούς καὶ ναυπηγήσεως 1907, γηλοληγμένον εἰς Χίον καὶ ἀνήκον εἰς τὸ ἐφοπλιστήν κ. Καρίβαλην. Τὸ σκάφος ήτο κενὸν καὶ εἰχεν ἀποτέλεσει ἐξ λαμένος ἐλέγχου. Εὐθὺς μετὰ τὴν πρόσφροντον κατέστη δυνατὸν νὰ ἐπειρυθῇ τὸ σῆμα κινδύνου, Αγγλικαὶ διὰ πλοία περιπολίας σπεύσαντα εἰς τὸν τόπον τοῦ δυστημάτου περισυνέλεξαν ἀπὸ τὰς λέμβους 28 ἄνδρας ἐπὶ τοῦ πληρώματος καὶ τοὺς ἀπεβίσασαν εἰς τὸν πλησιεστέρον λιμένα. Πέντε ἐκ τῶν ναυαγῶν εἰχον ἐλαφρῶς τραυματισθῇ καὶ εἰσήχθησαν εἰς νοσοκομεῖον. Κατὰ τηλεγράφημα τοῦ πλοιάρχου κ. Φίλ. Σαλιάρη πρὸς τὸν πλοιοκτήτην ἐφονεύθη κατὰ τὴν ἐφορείτην τῆς νάρκης ὁ πρότος μηχανιστής τοῦ σοβαφούς «Αντ. Πρόσορ».

«ΑΓΓΛΙΑ ΖΩΝΗ» (προσθηταρέων ἀπὸ δημήτου περίπου εἰς τὰς ἀπὸ τῆς Κυπροφορίας): «Ανειλίσθη ὑπὸ τοῦ ναυαγασθοτικοῦ «ATRATO» καὶ ἐργαστηκόντην εἰς Κατάρολον πρὸς ἐπιθεώρησην. Είταν θὰ ουμοληγθῇ εἰς Πειραιά.

«ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ»: «Εφθασεν εἰς Αμέρισαν, ἀφοῦ ἀπόλεσεν εἰς Δουγκάσχων ἀμφοτέρες τὰς ἀγκύστας τους.

«ΠΕΤΑΛΑΟΙ»: Περιπλανώνται εἰς Εθνωπατζόν λιμένα τὰς ἀποτοποητικῶν νανοπλοΐας καὶ ἡδη ταξιδεύειν.

«ΝΗΡΙΤΟΣ»: Παραμένει εἰς λιμένα Ενδώπατης, ἔνθα ἐπισκενάζει τὰς σοβαφὰς ζημιάς εἰς προσκρούσεως ἐπὶ νάρκης.

**MARMARAS**  
WHOLESALE PRODUCE DEALER SHIPPING AGENTS  
**ΙΑΚ. ΜΑΡΜΑΡΑΣ**  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ-ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ  
BALTIMORE M.D.  
Phone: University, 8679      1531 Carswell Str.



(τοῦ 1905), διπερ είχεν ήμαδυθισθή τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον εἰς τὰ Σούμδικά παράλια, συνεπεία προσφρούσεως ἐπὶ νάρκης καὶ ἔκτοτε ἀνελκύσθη ρυμούληκθὲν εἰς τὴν Κοπεγχάγην, διη πρόσειται νὰ διαλυθῇ, ἀλλ' ἦδη ἐποκεντᾶται καὶ θὰ εἰσέλθῃ προσεγῶς εἰς τὴν ἑπτοεσίαν.

— Ἐπὶ τοῦ μικροῦ ἀπομολούσιον «ΚΩΣΤΑΛΣ» 177 τ. γκρός, τῶν κ. κ. Π. Κρασακοπούλου, Ἀλ. Ἀποστολάρη καὶ Δημ. Δενδρινοῦ, ἐνεγράφη ὑποθήκη ἐπὶ τοῦ συνόλου διὰ ποδὸν 30.000 μάρκων, ἐπὶ ὀνόματι Γερμανικῆς Ἔταιρίας τοῦ Γκαϊρλίτς, κατασκευαστικῶν πετρελαιομηχανῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος μετατρέπεται ἦδη εἰς πετρελαιοκινήτων.

— Τὸ ποταμόπλιον «ΛΙΑΣ» 884 τ. γκρός, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Πατρ. Βενετούσιουν εἰς τὸν κ. Ιω. Π. Παράσκον, ἀντὶ 1.200.000 δραχ.

— Τὸ φορτηγόν «ΑΡΓΩ» 1995 τόννων γκρός (τοῦ 1920) μετεβάσθη παρὰ τὸν κ. Ενγ. Α. Εὐγενίδη εἰς τὴν ἀνόνυμον ναυτικὴν ἑταῖοιαν «Αργοναῦτα» ἀντὶ τιμῆς 16.380.000 δραχμῶν.

— Τὸ νεωαγορασθὲν φορτηγόν «ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (ex «AUGUST») 5254 τ. γκρός (τοῦ 1911) τῶν κ.κ. Σπαρ. καὶ Πολ. Λαμοῦ μετεγράψη ἐξ Λονδίνου εἰς τὰ νηολόγια Χίου.

— Τὰ 72 οἱ τοῦ φορτηγοῦ «ΘΕΤΙΣ Α.» 4111 τ. γκρός (τοῦ 1910) ἐπωλήθησαν παρὰ τὸν κ. Γ. Ἀνδρεάδην εἰς τὴν κ. Πολιτικὴν Ἀνδρεάδην 36 οἱ καὶ τὸν κ. Στρατῆν Ἀνδρεάδην, ἔτερα 36 οἱ, ἀντὶ συνολικῆς τιμῆς 3.000.000 δραχμῶν.

— Τὸ φορτηγόν «ΙΩ. ΚΑΡΡΑΣ» 3527 τ. γκρός (τοῦ 1917) μετανομάσθη «ΣΙΓΥΡΙΔΩΝ».

Παρὰ τῆς ἑταῖοιας «Πέτρου Νομαρά» ἡγοράσθη διὰ πελάτας τῆς τὸ μικρὸν Ἀγγλικὸν φορτηγόν «GIBER KEBIR» 551 τὸν γκρός, 850 τόννων φορτίου περίπου καὶ ναυτηγήσεως 1887. Τὸ σκάφος παρελήφθη εἰς τὸ Γιβραλτάρ καὶ μετωνομάσθη «AJAX» πρόσειται δὲ νὰ κατατένεσθη εἰς Πειραιᾶ δι' ἐποκεντῆν. Τὸ ἐν λόγῳ πλοῖον θὰ διατηρήσῃ τὴν Ἀγγλικὴν σημαῖαν.

— Τὸ ἄγορασθὲν παρὰ τὸν Ελλήνων πρὸς καροῦ Εσθονικὸν φορτηγόν «VANHVA» 3655 τόννων γκρός (τοῦ 1910) ἐτέθη ἐπὸ τὸν Παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ ἐνεγράψη εἰς τὸ «Δόδυς Ρέτζιστερ» ἐπ' ὀνόματι τῆς «CIA DE VAPORES, LTD.,» τοῦ Παναμᾶ.

— Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 18 συμπληρωματικὸν τεύχος τοῦ «Δόδυς Ρέτζιστερ» (τῆς 27ης Μαρτίου) ἀναφέρεται, διὰ διηῆδον τὰς ἐπανεῳχήσεις τον τὰ φορτηγά «Ἀλγενές» εἰς τὸν Ανατολήν, «Γαλαξίας» εἰς λιμένα Εὐφώπης, «Θεοσκέπαστη» εἰς Αμβέρσαν, «Ιζάριον» εἰς Πειραιᾶ καὶ Νικ. Γ. Κουλουκούντη εἰς Καλκούταν.

— Εἰς τὸ αὐτὸν τεύχος τοῦ «Δόδυς Ρέτζιστερ» ἐνεγράφουσαν τὰ φορτηγά: «ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ» (ex «Καΐτη Χανδρῆ») 2974 τ. γκρός (τοῦ 1918) τὸν κ. Ιω. Δ. Χανδρῆ, μὲ νηολόγησην εἰς Πειραιᾶ, «ΒΙΚΤΩΡΙΑ» (ex «BELLFLOWER») 6085 τ. γκρός (τοῦ 1919) τὸν κ. Δ. Α. Νικολαΐδη μὲ νηολόγησην εἰς Πειραιᾶ, «ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (ex «AUGUST») 5254 τ. γκρός (τοῦ 1911) τὸν κ.κ. Σ. καὶ Π. Α. Λαμοῦ, μὲ νηολόγησην εἰς Χίον καὶ «ΣΤΕΦΑΝΟΣ» (ex «Φράγα») 653 τ. γκρός (τοῦ 1918) τὸν κ. Σ. Θεοφανίδη, μὲ νηολόγησην εἰς Λαύριον.

— Ηχορητεύθησαν, δυνάμει τοῦ νόμου καὶ μετεβιβάσθησαν εἰς τὸ Τ.Ε.Σ., παρὰ τοῦ πολίου καὶ θὺ ἐκποιηθοῦν πρὸς διάλυσιν ἐν Ἐλλάδi, τὰ παρήλια ἀποτοποία σκάφη «ΒΑΣΙΛΙΚΗ» 190 τ. γκρός (τοῦ 1879), «ΣΚΥΡΟΣ» (ex «Κρόνος») 639 τόννων γκρός (τοῦ 1882) καὶ «ΦΩΚΙΣ» 250 τ. γκρός (τοῦ 1886).

— Τὸ φορτηγόν «ΒΑΘΥ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥ» 1570 τ. γκρός (τοῦ 1912) τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Ιγγλέσην ἡγοράσθη παρὰ τὸν Ελλήνων ἐφοπλιστῶν, ἐπὶ τῶν ἰδιοκτητῶν τὸν τορπαλισθέντος φορτηγοῦ «Ἐκατόνταρχος Δραπούλης», ἀντὶ τιμῆς 55.000 λιρῶν.

## Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Μικρὸς ὑπῆρξεν ὃ δηκος τῶν ναυλώσεων εἰς τὴν ἑλευθέραν ναυλαγορᾶν καὶ αἰσθητῶς χαλαρὰ ἡ ἑτητοις χωρητικότητος. Οἱ ναῦλοι ἐσημειώνουσαν χαρακτηριστικὴν πτῶσην ἀπὸ ὅλα τὰ κέντρα φορτώσεων, τοῦτο δὲ ἀποδιδεται εἰς τοὺς περιορισμοὺς τῶν τορπαλισμῶν καὶ τῶν ἐξ ἄλλων ζινδόνων θυσίεων, εἰς τὴν διάθεσιν ἐπὸ τῶν συμμάχων δύκαδων χωρητικότητος, εἰς ἣν ἀναμένεται νὰ προστεθῇ καὶ μέγι τημῆταις Νοθρηγίκης καὶ Δανικῆς ναυτιλίας καὶ εἰς τὴν πλέον ἴσορροπον κατανομὴν τοῦ τοντάρου. Τὸ Πλέιτερ ἐπέδειξε τὴν πλέον ἀξιοσημειώτων χαλαρότηταν. Σκάφη ἀνάλογα παρέμονεν καὶ ἀλειφεῖς διαταγῶν παρετείτο, ὑπεδεικνύοντο δὲ 26 δολ. δι' Ἀμβέρσαν — Ρότερνταμ καὶ 120 — διὰ Δυτ. Ἀγγλίαν ἢ Ιρλανδίαν.

Καὶ ἀπὸ τὴν Β. Ἀμερικὴν ἡ ἐργασία καθυστερεῖ εἰς ἀνάταξιν. Υπῆρχε μόνον ἡ τητοις διὰ γιανάθρων ἀπὸ Χάρτουν πόδες δι' ὅλας τὰς κατευθύνσεις, ἐπληρώνοντο δὲ δολ. 9.25 διὰ Ρίον Ἰανέσφορον, 9.50 διὰ Μπουένος Ἀργεσ καὶ 10.25 διὰ Ροτζάριο. Αἱ διὰ γεννημάτων διαταγῶν ἂσαν ἀλάχισται, μὲ πληρωμὴν 20) — τὸ κονωπτερὸ δι' Ιορδανίαν, τὸ δὲ παλαιοδημαρά ἀπὸ Κόλπουν δι' Ιαπωνίαν εἰς τὰ δολ. 17 φίο. Αἱ ζαχαρίες Κούνδας μὲ ποιὸν τηνα ἡτητοις, κυρίων διὰ Γαλλίαν, προσφέροντο δὲ 100) — διὰ Μασσαλίαν καὶ ἀπὸ Σάν Ντομέγκο 18 δολ. διὰ Καζαπτλάγκαν. Αἱ ἐντὸντο - τοάρτερε, αἱ τιμαὶ εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 15θημέρου ἂσαν 35 σέντς ἀπὸ Νόρδερν φέντες διὰ Χάρδον καὶ 39 σέντς διὰ Λονδίνου. Ο. Β. Εἰρηνικὸς μὲ διατηρημένην ἡτητοις, ἀλλὰ μικρὸν τὸ προσφερόμενον τοντάρο, Ἀνεψιόντο 28 δολ. ἀπὸ Βαγκούνερ δι' Ἀμβέρσαν καὶ 175) — φίο διὰ δυτ. ἀετὴν Ἀγγλίας.

Εἰς τοὺς πέραν τοῦ Σονέζ τομεῖς μία καὶ ὥπασδήποτε κίνησις ἐπεκράτησεν, οἱ ναῦλοι διωρὶς ἐκαμψθησαν ἀλαρρώς, ἔναντι τῶν πρὸς μηνὸς τιμῶν. Απὸ Μαντράζ, ἐναντὶ τῶν 185) — δι' Ἀμβέρσαν προσφέροντο 170) — καὶ διὰ Μασσαλίαν γύρω τῶν 120) — Απὸ Καλκούταν ἀνεψιότερο ἡ τιμὴ τῶν 140) — τοὺς 50 κ.π. διὰ Β. Γαλλίαν καὶ ἀπὸ Καράτοι — Μαργκάκος 140) — Απὸ Σαΐγκον, ἀρχετὸν ἐνδιαφέρον δι' ὅλους τοὺς προσφερομένους. Ἐπληρώνοντο 100) — φίο (ἀνθρακάτης) διὰ Σαβόναν καὶ 82) (ὅγια) διὰ Νταζάρο καὶ 150) δι' Ἀγγλίαν. Απὸ Φιλιππίνας (κόπρα) διὰ Μασσαλίαν 140) — τοὺς 70 κ.π. καὶ ἀπὸ Ιάβαν ὑπεδεικνύοντο 105) — διὰ Πειραιᾶς καὶ Μασσαλίαν. Σημειωτέον, ὅτι αἱ πλεισταὶ τῶν ἀνωτέρω τιμῶν ἀνεψιότερον

το εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 15θημέρου. Εξ Ανταραλίας ἐκλείσθη μόνον συμμαχικὸν τοντάρο. Διὰ Σαγγάρην ἐπληρώθησαν 60) — καὶ δολ. 17 δι' Ἡν. Πολιτείας. Οἱ ἀραβόσιτος Ν. Ἀφρικῆς εἰς 135) — ἀπὸ Κέπτ Τάουν δι' Ἀγγλίαν καὶ τὰ μεταλλεύματα εἰς τὰ 110) — φίο ἀπὸ Ντρομπίταν διὰ Δονητηκρην. Ζήτησις ἐπίσης διὰ γιανάθρων παραχθεῖσαν διὰ θλούς τοὺς προσφερομένους.

Εἰς Μεσογείον ἡ ἑτητοις ἀφεύόματα κυρίως τὰ μεταλλεύματα, αἱ πράξεις ὥμος ἂσαν ὀλίγοτεστα, λόγῳ ἀλογῆς τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰς προσφερομένας τιμάς. Διαταγὰ διὰ Ρουμανία γεννημάτα βιησούος καὶ ἀνεψιότερον ἐξ Δουνάβεως 90) — δι' Ἀγγλίαν καὶ 80 σ.ελ. ἀπὸ Κονστάντζαν. Διὰ Ρωσίας μεταλλεύματα προσφέροντα δολ. 10 ἐξ Πότι διὰ Βαλτικού. Δι' Ἀλ. ἀπὸ Τορρενίου ἐπληρώθησαν 62) — δι' Ιαπωνίαν.

«Οσον ἀφορᾷ τὸν Ἀγγλικὸν γιανάθρων, ἐγγνώσθησας, ἐγγνώσθη μὲν ἀπό της πολιτείας τοῦ Ναυτιλίας ν' αὐξήση ἀπὸ 20%ς Ἀπριλίου κατὰ 5) — τῶν ναῦλων δι' θλούς τοὺς προσφερομένους. Ἐν τῷ μεταξὺν αἱ τιμαὶ διὰ Βρετανικῆς στάψης ἐξ Ν. Ονταλίας ἂσαν διὰ Μπάχιαν Μπλάγκαν 33) —, Πότρ Σαΐδης ἢ Αλεξανδρείαν 30) —, Σαβόναν 30) — καὶ Βιησούτην 35). Τὰ «εἴται - τοσάρτεος» εἰς σχετική γαλαφότητα. Διὰ ταξίδια ίνδιων ἐπληρώθησαν δολ. 5.25 καὶ διὰ ταξίδιον Χίλης δολ. 5 εἰς στάψης 9750 τ. δ. w.

## Προσήραξε τὸ ἀπὸ τὸ «Ἐλστη»

Τὴν 3.30' πρωινὴν τῆς 14ης Ἀπριλίου ἔξωκειλε, λόγῳ τῆς κακοπαραίας καὶ τοῦ σκότους, παρὰ τὸ ἀρχοτήμου τοῦ Μαραθῶνος τὸ ἐπιβατηγὸν ἀπικόπλιον «Ἐλστη», ίνστιν σοβαρὰς ζημίας εἰς τὰ θύματα τῆς πρώσας. Κατὰ τὴν πρόσκρουσιν ἐφοεύθη εἰς ναύτης τοῦ πλοίου. Οἱ πλοίαρχος, διαιτούσας, διτὶ δὲν ἐσκομεύστη ἐπικίνδυνος εἰσορκῆτης ιδαίων τοιωτῶν εἰδών.

## Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

### — Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΦΦΡΟΣΟΥΛΑ» ἐξ Κονστάντζης 1750 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Κονστάντζης 120 δαν. ξιλείας δι' ἔνα λιμένα Ανατ. Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΚΥΡΑ ΠΑΝΑΓΙΑ Π» ἐξ Δουνάβεως 100 δαν. ξιλείας διὰ Σικελίαν, ἀ. φ.

«ΚΑΤΙΝΑ Π.» ἐξ Κονστάντζης μὲ διφόρων ἐξ Δουνάβεως 120 δαν. ξιλείας διὰ λιμένα Ιταλίας καὶ ἔνα Δυτ. Μεσογείου, ναῦλος κατ' ἀποκοπήν, ἀ. φ.

«ΙΩΑΝΝΑ» ἐξ Κονστάντζης (πλήρες φορτίου γεννημάτων καὶ γεννῶν) δι' ἔνα λιμένα Ανατολικῆς Μεσογείου, ναῦλος κατ' ἀποκοπήν, ἀ. φ.

«ΣΤΥΛΑΙΑΝΟΣ» ἐξ Κονστάντζης (πλήρες φορτίου ξυλείας) μὲ διφόρων ἐξ Δουνάβεως διὰ δύο λιμένας Ανατολικῆς Ελλάδος, «Ελλάδος», Ἀπριλίου 15—30.

«ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ» ἐξ Δουνάβεως 230 δαν. ξιλείας διὰ δύο λιμένας Ανατ. Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΠΟΠΗ» ἐξ Κονστάντζης 170 δαν. ξιλείας διὰ Σρινίαν — Παλιστίνην, ἀ. φ.

«ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Δουνάβεως 225 δαν. ξιλείας διὰ Πειραιᾶς Απριλίου 15—30.

— Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΑΕΡΟΣ» (τρίτον ταξίδιον) ἐξ περιοχῆς Σιρώνης 1150 τ. ἀλατος διὰ Σερβικής Ελευθέρας ζώνης Θεσσαλονίκης, ἀ. φ.

«ΑΣΙΜΗ» (τρίτα συνεχὴ ταξίδια) ἐξ περιοχῆς Σμύρνης 800 τ. ἀλατος διὰ Σερβικής Ελευθέρας ζώνης Θεσσαλονίκης, ἀ. φ.

«ΒΑΘΥ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥ» ἐξ Λαρισίου 1900 τ. χρωμάτων δι' ἔνα λιμένα Δυτικῆς Μεσογείου, Απριλίου 15—25.

«ΚΑΔΙΩ» ἀπὸ Σεμέτρινο καὶ Ντομπρόβνικ (πλήρες φορτίου ξυλείας) δι' ἔνα λιμένα Δυτικῆς Μεσογείου, Απριλίου 15—30.

«ΟΣΤΡΑΚΟΝ» ἐξ περιοχῆς Σμύρνης 350 τ. ἀλατος διὰ Σερβικής Ελευθέρας ζώνης Θεσσαλονίκης, ἀνδλος εἰς δραχμάς, ἀ. φ.

«ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Βορείου Αφρικῆς 1000 τ. χόρτων δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, ἀ. φ.

«ΤΕΤΗ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Βορείου Αφρικῆς 4300 τ. γεννημάτων δι' ἔνα ἡ δύο λιμένας Εὐρώπης, ἀ. φ.

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Δαλματίας (πλήρες φορτίου ξυλείας) διὰ Πειραιᾶ (ναῦλος εἰς δραχμάς), Ἀπριλίου.

«ΑΝΝΑ ΜΑΡΙΑ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Δαλματίας (πλήρες φορτίου ξυλείας) διὰ Πειραιᾶ (ναῦλος εἰς δραχμάς), ἀ. φ.

— Ἐκ παντοῖων ἀλλων ἀγορῶν

«ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Εὐρώπης 2.000 τ. πίσσης δι' ἔνα λιμένα Ισπανίας, Απριλίου — Μάιου.

«ΘΑΣΟΣ» ἀπὸ Σάν Ζονάν 2300 τ. μεταλλεύματων διὰ Γένοβαν, Απριλίου.

«ΠΟΛΕΜΗΣ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Εὐρώπης 2000 τ. πίσσης δι' ἔνα λιμένα Ισπανίας, Απριλίου — Μάιου.

# ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23ΗΝ ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



Η

ρία ειδικεύεται εἰς ἀσφαλίσεις ἐλληνικῶν πλοίων

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

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

ΤΗΛΩΜΑΤΑ: ASFALIA - LONDON

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: A. LUSI LTD - LONDON

## Τὰ φορτηγά μας ἀνὰ τὴν Ὅδον

'Αγια Ιωαννή .....	Θ. Ἐπιφανειάδη .....	11	1656	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
'Αγιος Γεώργιος .....	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος .....	11	4248	εἰς Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αγιος Γεώργιος .....	Α. Γ. Βλασποτούλου .....	12	3283	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγιος Γεώργιος IV .....	Ζωγραφιά Νικολάου κλπ. .	38	4847	εἰς ταξίδιον Πλέιτ
'Αγια Βαρθαρά .....	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία.....	04	2425	ἐν πλῷ ἐκ Ρουμανίας δι' Εὐρώπην
'Αγια Ειρήνη .....	'Ηλία Πατέρα .....	09	4330	ἐν πλῷ διὰ Μεσογείου
'Αγια Θαλασσινή .....	Δ. Κεράνη .....	11	3808	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγια Μαρίνα .....	έτ. «Κάσος» .....	12	4151	ἐν πλῷ δι' Αμερικὴν
'Αγιοι Βίκτωρες .....	νιῶν Ν. Ι. Πατέρα .....	19	4344	εἰς Βόρειον Αμερικὴν
'Αγιος Βλάσιος .....	'Ιω. Δ. Χανδρῆ .....	18	3061	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
'Αγιος Μάρκος .....	Γ. Τούλιβα .....	19	4514	ἐν πλῷ ἐκ Πλέιτ δι' Εὐρώπην
'Αγιος Νικόλαος .....	Ἐδαγγ. Νομικοῦ .....	99	1106	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
'Αγιος Νικόλαος .....	ἀδ. Χατζηπατέρα .....	15	3687	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης (διαταγάς)
'Αγιος Σπυρίδων .....	Γεώργ. Δ. Χαλκᾶ .....	05	3338	εἰς οὐδέτερον λιμένα Εὐρώπης
'Αγκυρα .....	έτ. «Ἐλληνικὴ» Α.Ε. ....	23	2447	ἐν πλῷ διὰ Μεσογείου
'Αδαμάντιος .....	έτ. «Ἀδάμας» Α.Ε. ....	15	4277	ἐκ Βορ. Εἰρηνικοῦ δι' Εὐρώπην
'Αδάμας .....	έτ. «Ἀδάμας» Α. Ε. ....	18	4144	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
'Αδάμαστος .....	έτ. «Ἀδάμας» .....	19	7466	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Άδαμ. Γεωργαντῆς .....	ἀδελ. Γεωργαντῆ .....	16	3443	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
'Αδελφότης .....	Μιχ. Καρρᾶ .....	17	5838	εἰς Ιαπωνίας διὰ Βόρ. Εἰρηνικὸν
'Αδελφοί Χανδρῆ .....	'Ιω. Δ. Χανδρῆ .....	19	6176	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αθηνᾶ Λιθανοῦ .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. ....	36	4824	εἰς Αντιρραῖας δι' Ελλάδα
'Αθηνᾶι .....	«Ἐλληνικὴ» Α.Ε. ....	10	2897	ἐν πλῷ διὰ Κόλπον Μεσινοῦ
Αἰας .....	ἀδ. Πατέρα .....	15	4729	ἐν πλῷ δι' Αμερικὴν
Αἴγαιον .....	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία .....	96	1406	εἰς λιμένα Δυτ. Ιταλίας
Αἴγενος .....	Έτ. «Αλγαίον» Α.Ε. ....	19	5285	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Αἰκατερίνη .....	ἀδ. Πατέρα .....	20	4538	εἰς Βόρειον Εἰρηνικὸν
Αἰκατερίνη Τ. .....	ἀδ. Γεωργαντῆ .....	13	4929	εἰς λιμένα Μεσογείου
Αἰκατερίνη Κουμαντάρου .....	Θ. Λ. Τεργιάζου .....	17	2560	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αἴνος .....	ἀδ. Κουμαντάρου .....	17	7777	ἐν πλῷ διὰ Νότιον Αμερικὴν
'Αἴς Γιώργης .....	έτ. «Ζέψυρος» Α.Ε. ....	10	3554	ἐν πλῷ δι' Ινδίας
'Αλεξάνδρα .....	νιοὶ Γ. Σιγάλα .....	08	2098	φορτώνει εἰς Μεσογείου
'Αλεξάνδρος .....	Κ. Καρρᾶ καὶ νιοῦ .....	13	4355	ἐν πλῷ δι' Αμερικὴν
'Αλιάκμων .....	Μ. Α. Ταχιμντζῆ .....	06	4343	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
'Αλίκη .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. ....	13	4521	ἐν πλῷ διὰ Νότιον Αμερικὴν
'Αλφειός .....	Ν. Γ. Λιβανοῦ .....	17	5140	εἰς λιμένας Ἀπω Ανατολῆς
'Αναστασία .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. ....	20	5116	ἐν πλῷ διὰ Χιλῆν
'Αναστ. Πατέρας .....	Π. Πρωτοπαλᾶ .....	05	2883	εἰς ταξίδιον Αφρικῆς
'Ανδρέας .....	Δ. Πατέρα .....	14	3382	φορτώνει εἰς Δυτ. Αφρικῆν
'Αννα .....	«Ιόνιον» Α. Ε. ....	19	6566	ἐν πλῷ δι' Εργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αννα Βούλγαρη .....	Ν. Λυκαρδοπούλου .....	19	5173	ἐν πλῷ δι' Απω Ανατολῆν
'Αννα Ν. Γουλανδρῆ .....	Χαρ. Θ. Βούλγαρη .....	12	4603	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
'Αννα Μαζαράκη .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	21	4358	ἐν πλῷ δι' Ανατ. Μεσογείου
'Αννα Σταθάτου .....	ἀδ. Μαζαράκη .....	13	5411	ἐν πλῷ διὰ Νότιον Αμερικὴν
'Αννα Τ. .....	έτ. Σταθάτου .....	18	5685	εἰς λιμένας Δυτ. Ανατολῆς
'Ανθίππη Ν. Μιχάλου .....	Θ. Λ. Τεργιάζου .....	06	2728	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
'Αννίτας .....	Κ. Μιχάλου .....	05	3298	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αντίκλεια .....	Ίω. Λιβανοῦ .....	18	4324	ἐν πλῷ δι' Εργεντάντζαν
'Αντώνης .....	Παν. Τζανετάτου .....	92	951	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
'Αντώνιος .....	Σ. καὶ Π. Λαιμοῦ .....	15	3729	ἐπισκενεύεται εἰς Πειραιᾶ
'Αντώνης Γεωργαντῆς .....	Α. Γεωργαντῆ .....	83	1187	εἰς λιμένα Μεσογείου
'Αντώνιος Χανδρῆς .....	Γ. Γεωργαντῆ .....	15	3557	ἐν πλῷ δι' Εργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Ανω Βαθύ .....	Βιον. — 'Εφ. «Χανδρῆς» .....	18	5866	ἐν πλῷ δι' Ανατ. Μεσογείου
'Αξίδιος .....	I. Δ. Τσούνια .....	82	1524	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Αργολικός .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. ....	19	5289	ἐν πλῷ δι' Ιαπωνιαν
'Αργώ .....	Μαρῆ Εμπειρίου .....	21	4786	εἰς λιμένα Μεσογείου
'Αρκαδία .....	Ἐνύ. Εὐγενίδη .....	20	1995	εἰς πλόας Ρουμανίας — Ελλάδος
'Αρμάθια .....	«Ἀτλαντῖς» Α.Ε. ....	66—21	853	εἰς πλόας Απω Ανατολῆς δι' Εὐρώπην
'Αρτεμίς Πήττα .....	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία .....	19	4683	εἰς ταξίδιον Ελλάδος — Μεσογείου
'Αρχάγγελος .....	ἀδ. Πήττα .....	06	1433	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου
'Αρχων .....	«Θεοφανώ» Α. Ε. ....	17	5692	ἐν Δουνάβεως δι' Ανατ. Μεσογείου
'Ασημία .....	Ρωμ. Γιαδιζάρογλου .....	22	1364	εἰς ταξίδια Σιαργῆς — Θεσσαλονίκης
'Ασημία Μπάτικα .....	Π. Μπάικα .....	95	1344	φορτώνει εἰς Σιαργῆν διὰ Θεσσαλονίκην
'Ασημή .....	'Ασ. Ε. Καραβία .....	05	722	ἐν πλῷ δι' Βορ. Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
'Ασπασία .....	I. Γαλάκη .....	14	4211	εἰς λιμένας Βορ. Αμερικῆς
'Ασπασία Νομικοῦ .....	«Θηραϊκή» Α.Ε. ....	38	4857	εἰς ταξίδια Μεσογείου
'Αστήρ .....	Θεμ. Σταφυλοπάτη .....	96	1350	ἐν πλῷ δι' Εργεντινῆς δι' Αμερικῆν
'Ατλαντικός .....	έτ. «Ἀτλαντίδες» Α.Ε. ....	19	5446	εἰς ταξίδια Σιαργῆς δι' Εργεντινῆς
"Ατλας (τάνκερ) .....	«Τρανσποτέρολ» Α.Ε. ....	09	4009	εἰς ταξίδια Ελλάδος — Μεσογείου
Αύρα .....	I. Χαδούη — Μ. Σιτινᾶ .....	12	4652	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου
'Αφρόδεσσα .....	ἀδ. Κιρτάτα .....	05	2529	ἐν πλῷ διὰ Πειραιᾶ
Βαθύ τῆς Σάμου .....	νιῶν Δ. Ἰγγλέση .....	12	1556	εἰς ταξίδια Σιαργῆς
Βαλεντίνη .....	'Ιω. Σκαρατιδή .....	09	4713	ἐν πλῷ δι' Εργεντινῆς δι' Αμερικῆν
Βάλτερ Δ. Μώνσον .....	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ .....	17	3703	εἰς ταξίδια Ελλάδος — Μεσογείου
Βαρθαρά .....	'Αθ. Ζωϊστούλου .....	10	1354	εἰς λιμένα Μεσογείου
Βασ. Δεστούνης .....	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ .....	12	3299	ἐν πλῷ δι' Εργεντινῆς δι' Αργεντινήν
Βασ. Α. Πολέμης .....	'Ιω. Γκούμα .....	07	3429	εἰς πλόας δι' Εργεντινῆς δι' Εργεντινῆς
Βέλγιον .....	«Ἐλληνική» Α. Ε. ....	19	2844	εἰς ταξίδια Απω Ανατολῆς — Ευρώπης
Βικτωρία .....	N. Απόδιακον—X. Πατέρα .....	14	4202	εἰς λιμένα Βορ. Αμερικῆς
Βικτωρία .....	Δ. Α. Νικολάιδη .....	19	6085	ἐν πλῷ δι' Αργεντινῆς δι' Εργεντινῆς
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	19	3598	εἰς λιμένα Εργεντινῆς
Βιργινία .....	'Αντ. Παταδάκη .....	17	2313	εἰς λιμένα Εργεντινῆς
Βόρις .....	Z. Σαμοθράκη .....	05	3885	εἰς λιμένα Εργεντινῆς
Γ. Σ. Λιθανδρῆ .....	«Εμπορ.-Ἐφοριαστική» Α.Ε. ....	17	5166	εἰς λιμένα Βόρειον Αμερικὴν
Γαλαξίας .....	«Λιβανός» Α.Ε. ....	37	4835	φορτώνει εἰς Χιλῆν
Γεράσιμος Βεργωτῆς .....	«Γαλαξίας» Α.Ε. ....	18	4398	εἰς πλῷ δι' Εργεντινῆς
Γεώργιος Γ. .....	P. καὶ Π. Βεργωτῆ .....	20	6343	εἰς πλῷ δι' Εργεντινῆς
	Δ. Δάμπαση .....	18	4289	εἰς ταξίδιον Αργεντινῆς

Γεώργιος Π.	Θ. Ἐπιφανειάδη	03	4052	ἐν πλῷ διὰ Δυτ. Ἀφρικὴν
Γεώργιος. Ι. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γούλανδρη	13	4345	ἐν πλῷ δ' Ἀργεντινὴν
Γεώργιος Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Γεώργιος. Μ. Λιθανός	«Λιθανός» Α. Ε.	38	5482	εἰς λιμένας Ιαπωνίας
Γεώργιος. Μ. Ἐμπειρίκος	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	ἐν πλῷ δ' Ἐνδώπην
Γεώργιος Ποταμίανος	«Ηπειρωτική, Α.Ε.»	13	4044	ἐν πλῷ δ' Ἀπο. Ἀνατολήν
Γιάννης	Γ. Ἀνδρέου κλπ.	05	4391	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Γιαννης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Γρανικός	«Γρανικός» Α. Ε.	16	3689	εἰς Ἀπο. Ἀνατολήν
Γρηγόριος Κ. Η.	Π. Καλλιμανούσηλον	19	2546	ἐν πλῷ δ' Ἐνδώπην
Δαμασκηνή	Παν. Ἀγγελάτου	03	1196	εἰς ταξίδιον Ρούμανίας — Ἐλλάδος
Δάναπτρις	ἀδελφ. Συνοδινοῦ	14	2113	κατέπλευσεν εἰς Καβάλλαν
Δάρμας	ἀδ. Πήτρα	83	1595	εἰς Δυτ. Μεσόγειον
Δελφίν	Λῶ καὶ Ἀνδρεάδη	06	3816	εἰς λιμένα Μεσογείου
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	ἔξ Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον
Δημήτρης	Σπ. καὶ Πολ. Λαμποῦ	11	5254	ἐν πλῷ δ' Ἀργεντινὴν
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	ἐν πλῷ ἐξ Β. Ἀμερικῆς δ' Ἐνδώπην
Δημ. Ἰγγλέσης	νίδων Δ. Ἰγγλέση	18	5275	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	εἰς λιμένα Μεσογείου
Δημ. Χανδρῆς	Ίω. Χανδρῆ	10	4643	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ελληνικὸν
Διαμαντῆς	Διαι. Πατέρα	19	5438	κατέπλευσεν εἰς Ἀργεντινὴν
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Δίρφυς	ἀδ. Πατέρα	17	4240	ἐν πλῷ δ' Ἀμερικὴν
Διώνη	Γ. Φ. Ἀνδρεάδη	06	4181	ἐκφορτώνει εἰς Νότιον Ἀμερικὴν
Δωρίς	Ἡλ. Χατζηλία	17	4604	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ἐθῆ Λιθανοῦ	Ν. Λιθανοῦ	37	4839	εἰς ταξίδιον Αντιστρατίας — Μεσογείου
Ἐθρος	Τιο. Γ. Λιθανοῦ	18	5283	ἐν πλῷ διὰ Χιλῆν
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἐκφορτώνει εἰς Ἀνατ. Μεσόγειον
Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	27	4164	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δ' Ἐνδώπην
Ἐλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἔξ Απο. Ἀνατολῆς δ' Εὐρώπην
Ἐλένη Κουλουκουντῆ	ἀδελφ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἐκφορτώνει εἰς Μεσόγειον
Ἐλίσα	Ἀντ. Παπαδάκη	19	1986	εἰς λιμένα Μεσογείου
Ἐλισάβετ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	ἐν πλῷ δ' Ἀμερικὴν
Ἐλλενική Σίτου	Ἐμμ. Γιαννουλάτου	17	2486	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Ἐλλενική Τρέντερ	Ἐμμ. Γιαννουλάτου	07	2052	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Ἐλλάς	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	16	2081	ἐν πλῷ δ' Ἐλλάδα
Ἐλληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Ἐλπίς	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	ἐν πλῷ ἐξ Πλέιτ δ' Εὐρώπην
Ἐλπίς	Α. Πρότετζη	19	1492	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Ἐμμυ	Ἀνδρ. Βεργωτῆ	14	3895	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ἐμπειρίκος Νικόλαος	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου	18	3798	ἐν πλῷ δ' Ἀμερικὴν
Ἐπαμ. Κ. Ἐμπειρίκος	νίδων Ἐπ. Ἐμπειρίκου	27	4385	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Αμερικὴν
Ἐρατώ	I. Σκαρολατίδη	18	5904	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Ἐδανθίτις	Ίω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	ἐν πλῷ δ' Εὐρώπην
Ἐδύσοικός	Μαρῇ Ἐμπειρίκου	22	4792	ἐν πλῷ δ' Ἀβάνναν
Ἐδύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου	98	3470	φροτώνει εἰς Ἀργεντινὴν
Ἐδύγενη Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	20	4882	ἐν πλῷ ἐξ Χιλῆς δ' Εὐρώπην
Ἐδύγενία Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	36	4839	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Ἐδύγενία Χανδρῆ	Ίω. Χανδρῆ	20	5317	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ἐδύδοξια	Ἀνδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	εἰς ταξίδια Εὐρώπης
Ἐδήνος	«Λιθανός» Α. Ε.	19	5627	εἰς ταξίδια Ιαπωνίαν
Ἐδύθαλία	ἀδ. Γούλανδρη	18	3553	ἐκφορτώνει εἰς Θεσσαλονίκην
Ἐδύθαλία Μαρῆ	N. Μαρῆ	19	4196	φροτώνει εἰς Ρουμανίαν
Ἐπύλοια	Γιώργη Λαμποῦ	11	3862	ἔξ Αργεντινῆς δ' Εὐρώπην
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	ἐν πλῷ ἐξ Μεσόγειον (διαταγάς)
Ζανῆς Λ. Καμπάνης	Ζ. Καμπάνη	20	5317	εἰς Νότιον Αμερικὴν
Ζεύς	Ἡλ. Χατζηλία	20	4279	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	ἐκφορτώνει εἰς Μεσόγειον
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947	ἐν Δυτ. Αφρικῆς δ' Εὐρώπην
Ἡλ. Γ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	εἰς ταξίδιον Βορ. Ελληνικοῦ
Ἡρων	Δημ. Ν. Κουφδές	06	1516	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Θάλεια	Ἡλία Σύλλα	17	5875	ἔξ Ιαπωνίας διὰ Βόρ. Αμερικὴν
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	φροτώνει εἰς Ισπανίαν διὰ Δυτ. Ιταλίαν
Θεόδολ 2	Θωμᾶ Ν. Ἐπιφανειάδη	10	657	ἀργεῖ Ελενίδαν ἀπὸ διετίας
Θεμώνη	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	38	5717	ἐν πλῷ δ' Αντιστρατίαν (εἴτα Ἐλλάδα)
Θεοδώρα (τάνκερ)	Πατᾶς καὶ Σία	17	1054	εἰς ταξίδια Κωνσταντίνης — Ανατ. Μεσογείου
Θεοδώρος Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	17	5709	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Θεοδώρος Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	ἐν πλῷ ἐξ Ρουμανίας δ' Εὐρώπην
Θεομήτωρ	νίδων Σπύρου Πολέμην	10	4427	ἔξ Αργεντινῆς δ' Εὐρώπην
Θεοσκέπαστη	B. Μαρόν — Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	ἐν πλῷ διὰ Ρίθερ Πλέιτ
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	ἐν πλῷ διὰ Χιλῆν
Θερμαϊκός	Μαρῇ Ἐμπειρίκου	23	4518	ἐν πλῷ δ' Ἰνδίας
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	εἰς ταξίδιον Χιλῆς
Θέτις Α.	Γ. Ἀνδρεάδου	10	4111	ἐκφορτώνει εἰς Νότιον Αμερικὴν
Θηρασία Νομικοῦ	Ενάγγ. Νομικοῦ	88	1356	εἰς πλόας ἐν Ελλάδι
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Ἵα	Π. Χατζηλία	17	4860	ἐν πλῷ δ' Εὐρώπην
Ἱάκωβος	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	εἰς ταξίδιον Ανατ. Μεσογείου
Ἱγόρ	A. Αναστασίου	07	2693	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ἱθάκος	Γ. Δρακούλη	06	3916	ἐν πλῷ ἐξ Αμερικῆς δ' Εὐρώπην
Ἱκάριον	«Αλγαίον» Α.Ε.	12	4013	ἐν πλῷ δ' Ἀργεντινὴν
Ἱλισσός	«Θεοφανώ» Α.Ε.	15	4724	ἐν πλῷ διὰ Νότιον Αμερικὴν
Ἱουλία	Ἡλ. Χατζηλία	14	4352	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Ἱρις	Ἰσ. Παλαιοκαρασᾶ	11	1781	εἰς πλόας ἐν Εὐρώπῃ
Ἱωάννα	Ἐλ. Βελλιώτη	01	1192	εἰς ταξίδιον Κοννυτζης — Ανατ. Μεσογείου
Ἱωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	ἔξ Εὐρώπης δ' Αμερικὴν
Ἰω. Καρρᾶς	Παν. Καρρᾶ	17	3527	Ἴδε: «ΣΠΥΡΙΔΩΝ»
Ἰω. Μ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκου	24	3734	ἐκφορτώνει εἰς Πόρτ Σαΐδ
Ἰω. Νομικοῦ	Α. Νομικοῦ	99	640	εἰς πλόας ἐν Ελλάδι
Ἰω. Π. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γούλανδρη	10	3750	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Ἰω. Φαφαλιδής	Α. Φαφαλιοῦ	19	5670	εἰς λιμένα Εὐρώπης

'Ιω. Φράγκος .....	Μάρκ. Φράγκου .....	12	3442	εἰς ταξίδιον Νοτ. Ἀμερικῆς
'Ιω. Χανδρῆς .....	'Ιω. Δ. Χανδρῆ .....	20	6094	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Καδίω .....	νιοί Γ. Σιγάλα .....	11	1430	ἐν πλῷ διὰ Λαλματίαν
Καθαριώτισσα .....	νιοί Γεωργ. Καραβία .....	13	1877	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης — Μεσογείου
Καλαφάτης .....	Κ. Καλαφάτη .....	17	4443	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικῆς
Καλλιόπη .....	Δ. Πατέρα .....	10	4948	κατευθύνεται εἰς Ἀργεντινήν
Καλλιόπη Σ. .....	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία .....	18	5152	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικῆς
Καλυψώ Βεργατῆ .....	«Ἐπτάνησος» Α. Ε. ....	18	5686	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Καπετανί Στρατῆς .....	Ξενίδης — Κουμπῆς καὶ Σία .....	06	3574	εἰς λιμένα Μεσογείου
Καραβάδος .....	Γ. Σταματελάτου .....	13	2325	εἰς πλόας ἐν τῇ "Απω. Ἀνατολῆς"
Καρρᾶς .....	Κ. Καροᾶς καὶ Υἱοῦ .....	18	5234	εἰς πλῷ διὰ Νότιον Ἀφρικῆς
Κασσάνδρα Λουλούδη .....	ἀδ. Γούλανδοῦ .....	19	5106	εἰς "Απω. Ἀνατολῆν
Κάσος .....	έτ. «Κάσος» Α.Ε. ....	39	5235	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' Ἀμερικῆς
Κάστωρ .....	έτ. Γράτσου .....	21	5497	εἰς Λευταλίαν (εἴτα Ελλάδα)
Κάτε .....	Ν. Λευαρδοπούλου .....	18	5197	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικῆς
Κατερίνα (τάνκερ) .....	έτ. «Τρανσπετόλη» Α. Ε. ....	87	2495	ἀνεχ. ἐπ Πειραιῶς 14 Ἀπριλ.
Κατίνα Π. .....	Γ. Παπαγιανάκη .....	00	1206	ἐν πλῷ διὰ Ρουμανίαν
Κατίγκω Χατζηπατέρα .....	νίων Κ. Χατζηπατέρα .....	13	3661	ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινήν
Κέιπ Κόρσο .....	'Αθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου .....	05	3890	εἰς λιμένα ἔλεγχον
Κεχρεά .....	Θ. Ἐπιφανειάδη .....	12	1968	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Κλεανθης .....	«Πίνδος» Α.Ε. ....	11	4153	φορτώνει εἰς Ἰνδίας
Κολχίς .....	ἀδ. Συνοδινοῦ .....	09	2219	ἔφθ. Βόρ. Ἀφρικῆς 13 Ἀπριλ.
Κονδύλης .....	Γ. Κονδύλη .....	14	4439	εἰς Βόρ. Ἀμερικῆς
Κονίστρα .....	Θωμᾶς Ἐπιφανειάδη .....	07	3530	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Κορινθιακός .....	Μαροή Ἐμπειρίκου .....	10	3562	ἐν πλῷ διὰ Γαλλικὸν Κογκό
Κόρθιον .....	ἀδ. Σύμπονα .....	09	2116	εἰς ταξίδιον Ἐλλάδος
Κουλούρας — Ξένος .....	'Αθ. Κουλούρα—Κυρ. Ξένου .....	15	4914	εἰς λιμένας τῆς "Απω. Ἀνατολῆς
Κουμουνδούρος .....	Υἱοί Ἐπ. Ἐμπειρίκου .....	25	3598	φορτώνει εἰς Μεσόγειον
Κύθηρα .....	Πολυχρ. Κατράκη .....	02	1070	εἰς ταξίδιον Ἀνατ. Μεσογείου
Κῦμα .....	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ .....	12	3994	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης δι' Ἀμερικῆς
Κύμα .....	'Απ. Πεζᾶ .....	11	3959	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Κυρά - Παναγιά II .....	'Αντ. Χάλαρη .....	99	1012	ἐπιφορτώνει εἰς Σικελίαν
Κυριακούλα .....	Α. καὶ Δ. Λαμιοῦ .....	18	4340	φορτώνει εἰς Ἀφρικῆς
Κωνσταντίνος Η. .....	'Ηλ. καὶ 'Αθ. Ἡλιοπούλου .....	05	2527	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπης δι' Ελλάδα
Κωνσταντ. Λουλούδης .....	ἀδ. Γουλανδορῆ .....	22	4697	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Λακωνικός .....	Μαροή Ἐμπειρίκου .....	14	3803	ἐν πλῷ διὰ Ρίθεο Πλέιτ
Λειβαθώ .....	Γ. Μ. Σταματελάτου .....	03	1765	εἰς πλόας ἐν Κίνῃ
Λένα .....	'Ιω. Μυλωνᾶ .....	14	1735	ἀργεῖ ἀπὸ ἔτους εἰς Βαρκελώνην
Λεόντιος Τεργιάζος .....	Θ. Δ. Τεργιάζου .....	11	4479	ἐν πλῷ δι' Ἰνδίας
Λέρος .....	Δ. Μοσχονᾶ — I. Φασόλη .....	99	846	εἰς ταξίδια Σμύρνης — Θεσσαλονίκης
Λεωνίδας .....	Θρ. Βογιατζῆδη .....	28	4573	εἰς λιμένα Μεσογείου
Λεωνίδας Μ. .....	Χατζηπατέρας — Μιχάλου .....	29	4573	ἐν πλῷ διὰ Ρίθεο Πλέιτ
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης .....	κληρον. Λ. Καμπάνη .....	17	4274	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς .....	Μιχ. Βαλμᾶ .....	14	2080	εἰς ταξίδια Εὐρώπης
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης .....	νίων Λ. Κονδύλη .....	12	3923	ἐν πλῷ δι' Ἀφρικῆς
Λιλή .....	Χαρ. Πατέρα .....	20	5719	εἰς Βόρειον Ειρηνικὸν
Λύρας .....	Π. καὶ Μ. Λέρα .....	18	5685	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μαίανδρος .....	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ .....	19	4581	εἰς Νότιον Ἀμερικῆς
Μαΐηντ δφ Σάμος .....	νίοι Π. Δ. Γουλανδορῆ .....	01	1190	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Μαΐρη Δευτεραίου .....	Βασ. Δευτεραίου .....	03	1383	φορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μαΐρη Λιθανοῦ .....	έτ. ἀδελφῶν Λιθανοῦ .....	38	4771	εἰς "Απω. Ἀνατολῆν
Μαϊδις .....	Α. Συνοδινοῦ .....	88	1709	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Μάκης .....	E. K. Βλασσοπούλου .....	06	3546	ἐπιφορτώνει εἰς Εὐρώπην
Μαλιασκός .....	Μαροή Ἐμπειρίκου .....	12	3903	ἐν πλῷ δι' Ἰνδίας
Μαννούθλα .....	νίοι Γεωργ. Καραβία .....	20	1965	εἰς πλῷ διὰ Μεσόγειον
Μάξις Βόλφ .....	Γ. Πορτόλου .....	17	6694	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μαραθών .....	Α. Λούην κλπ. .....	19	7926	ἐν πλῷ διὰ Νότιον Ἀφρικῆς
Μαργαρίτα .....	Γεωργιαδῆ καὶ Σοφιανοῦ .....	89	2187	εἰς Πειραιᾶ, ἐπισκενή
Μαργαρίτα Χανδρῆ .....	'Ιω. Χανδρῆ .....	20	5401	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μαρή Χανδρῆ .....	Βιομ. — 'Εφ. «Χανδρῆς» .....	18	5840	εἰς πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Μαρία Λ. .....	K. H. Λαμοῦ .....	12	4707	εἰς πλῷ δι' Εὐρώπην
Μαρία Νομικοῦ .....	Λουκᾶ Νομικοῦ .....	99	1165	εἰς πλόας ἐν Ἐλλάδι
Μαρία Σταθάτου .....	Γ. Ν. Σταθάτου .....	22	6303	διὰ Βόρειον Ἀμερικῆς
Μαρίετ Νομικοῦ .....	Έμμ. Καραβία .....	19	5241	παραμένει εἰς Ἀιγαίον
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ .....	Π. Πρωτοπαπᾶ .....	15	4447	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μαριόγκα .....	'Ιω. Νικηφόρου .....	12	4236	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικῆς
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη .....	ἀδελφῶν Κιρτάτα .....	04	4784	ἐξ Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον
Μάριος .....	Μιχ. Καραγεωργῆ .....	06	602	εἰς ταξίδιον Ἀδριατικῆς
Μαρουκώ Πατέρα .....	Δ. Πατέρα .....	17	4269	εἰς Βόρ. Ἀμερικῆς
Μαρυσιώ Λογοθέτη .....	ἀδελ. Γουλανδορῆ .....	13	4669	εἰς Καλῆς διὰ Μεσόγειον
Μάρτησσα .....	N. Εντασθίου .....	19	5476	ἐξ Μεσογείου δι' Ἀργεντινήν
Μάρω Υ. .....	ἀδ. Γιαννουλάτου .....	24	3836	εἰς ταξίδια "Απω. Ἀνατολῆς
Μάστερ Ηλ. Κουλουκουντῆς .....	ἀδ. Κουλουκουντῆ .....	38	5548	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Ματρώνα .....	N. Βογιατζῆδη .....	02	2846	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μεμάς .....	'Ανδρ. Βεργωτῆ .....	00	4359	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μεμδᾶς .....	Μαρ. Κουρουκλῆ .....	12	1735	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Μέντωρ .....	Γ. Δραγούλη .....	02	3050	ἐπισκευάζεται εἰς Εὐρώπην
Μερόπη .....	'Ανδρ. Παπᾶ .....	11	4181	εἰς Εθνικαὶ έδατα
Μεσσαριάς Νομικοῦ .....	έτ. «Π. Νομικός» Α. E. ....	95	985	εἰς πλόας ἐν Ἐλλάδι
Μιμόζα .....	«Ἐμπορ.-Ἐφοριατική» Α. E. ....	05	3071	παραμένει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μίνα Λ. Καμπάνη .....	κληρον. Λ. Καμπάνη .....	20	5227	εἰς Νότιον Ἀμερικῆς
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος .....	«Θεοφανό» Α. E. ....	38	4774	ἐν πλῷ ἐξ Αντιρρίας διὰ Μεσόγειον
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς .....	Στ. «Ἐμπειρίκου .....	18	5202	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μιχαήλης .....	κληρον. Μ. Γουλανδορῆ .....	21	6669	ἐξ Δουνάβεως δι' Εὐρώπην
Μιχαήλης .....	Δ. Φατοή .....	19	5685	φορτώνει εἰς Νότ. Ἀφρικῆς
Μιχαήλιδς .....	ἀδ. Συλᾶ .....	08	3742	ἐξ "Απω. Ἀνατολῆς δι' Εὐρώπην
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως .....	Δημ. A. Κυδωνιέως .....	15	3874	εἰς Βελγικὴν λιμένα
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ .....	ἀδ. Γουλανδορῆ .....	18	5199	εἰς λιμένας Νοτ. Ἀμερικῆς
Ναντίν .....	«Ἐμπορ.-Ἐφοριατική» Α. E. ....	04	3582	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Ναυτίλος .....	Δ. Γουλανδορῆ—P. Πολίτη	04	3531	εἰς πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Νέα Έλλας .....	ἀδ. Γουλανδορῆ .....	22	16991	ἀνεχ. Νέαν Υόρκην διὰ Πειραιᾶ

Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	13	4826	εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	ἐν πλῷ δι' Ἀμερικὴν
Νέστος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5764	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Νήσιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Νηρέυς	'Ηλ. Χατζηλία	37	5205	εἰς Νότ. Ἀμερικὴν
Νήρυτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἐποιενάζεται εἰς Εὐρώπην
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωραΐνη	21	3576	εἰς λιμένας Νοτ. Ἀμερικῆς
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Νικ. Γ. Κουλόυκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	ἀνεχ. ἐξ Εὐρώπης (διαταγά)
Νικόλαος Δ. Λ.	Ν. Λυκαρδοπούλου	39	5486	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν
Νικόλαος Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόας 'Ανατ. Μεσογείου
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	εἰς ταξίδια «τάμ - τοδότερος»
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	εἰς ουδέτερον λιμένα Εὐρώπης
Νικόλαος 'Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς
Νικόλαος Πατέρας	'Ηλ. καὶ Κ. Πατέρας	10	4362	ἐν πλῷ διὰ Βέλγιον
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	εἰς ταξίδιον Ειρηνικοῦ
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	ἐν πλῷ ἐξ 'Ινδιῶν δι' Εὐρώπην
Νικολάου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13	7156	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	Γ. Νικολάου	27	5525	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	εἰς "Απω 'Ανατολὴν
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγᾶ	15	4732	ἐξ 'Ιαπωνίας δι' Εὐρώπην
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	ἐν πλῷ διὰ Δυτ. Μεσόγειον
Όδυσσεας	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	ἐν πλῷ δι' "Απω 'Ανατολὴν
"Ολγα 'Επ. 'Εμπειρίκου	νίων 'Επ. 'Εμπειρίκου	22	4677	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
"Ολλανδία	«Ἐλληνική, Α. Ε.»	11	1759	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
"Ολυμπος	Κουλούθου — 'Εμπειρίκου	18	5249	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
'Ομόνοια	Ξενιοῦ — Ἀδ. Χριστοφορίδου	08	3699	παραμένει εἰς 'Αμεριδγον
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	13	3578	ἐκφορτώνει εἰς Εὐρώπην
"Ορος Αίτνα	έτ. «Ατλαντικός» Α. Ε. .	29	4230	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
"Ορος 'Ελικών	«Τράμπ, Co»	18	5525	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς
"Ορος 'Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	14	4191	ἐξ Ρίθεο Πλέετ δι' Εὐρώπην
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	18	7914	εἰς ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς — Εὐρώπης
"Ορος Κιθαιρών	«Τράμπ, Co»	12	3876	ἐξ Νοτ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
"Ορος Λυκαβηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε. .	17	4292	ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Μεσογείου
"Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή καὶ Σία	07	3556	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλούκουντη	19	5403	εἰς ταξίδιον 'Αμερικῆς
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	20	6692	ἐν πλῷ διὰ Β. Ειρηνικὸν
"Ορος Πάρνητς	έτ. «Θησεὺς» Α. Ε. .	17	4371	εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλούκουντη	18	5208	ἐν πλῷ δι' 'Αργεντινήν
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεὺς» Α. Ε. .	17	5655	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	20	5729	εἰς λιμένας Μεσογείου
"Ορος Πρίσας	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	10	3986	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Θησεὺς» Α.Ε. .	19	5182	ἐν πλῷ ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
"Ορος Ταΰγετος	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	21	3286	εἰς Εὐρωπαϊκά υδάτα
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α. Ε. .	20	6696	εἰς "Απω 'Ανατολὴν
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	21	6388	εἰς ταξίδιον Βορ. Ειρηνικοῦ
"Ορος Χελμός	«Ατλαντικός» Α.Ε. .	23	6481	εἰς λιμένα Βορ. Ἀμερικῆς
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	ἐξ 'Αμβέρσης διὰ Β. Ἀμερικῆν, ἀπὸ 6 Μαρτ.
Παγασητικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	14	3942	ἐκφορτώνει εἰς Μεσόγειον
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός	20	2171	ἐκφορτώνει εἰς Εὐρώπην
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	ἀνεχ. Τζιμπούτι δι' "Απω 'Ανατολὴν
Παναγῆς	Ι. Δ. Τσούνια	94	2744	εἰς πλόας ἐν Κίνῃ
Παναγιώτης	Εναγγ. Νομικοῦ	01	3575	εἰς λιμένα ἑλέγχου
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	'Ιο. Βασιλείου καὶ Σία	12	5839	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Παντελής	Κ. Λαμοῦ καὶ Ι. Ποντικοῦ	11	3845	ἐν πλῷ διὰ Νότιον Ἀμερικὴν
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. .	12	4981	ἐν πλῷ ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Παπαλεμδός	Γ. Α. Γεωργιλή .	10	3748	εἰς λιμένα Βελγίου
Παρθενών	ἀδ. Πειθῆ .	08	3189	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον
Πάτραι	έτ. «Ἐλληνική, Α.Ε. .	09	1977	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη .	10	3584	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Περσέν	Α. Ανδρέάτου .	18	5172	ἐξ Εὐρώπης διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Πεταλοί	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου .	17	6565	ἐπλῷ δι' 'Αργεντινήν
Πετρόβη (τάνκερ)	έτ. «Τρανσόπετρόλλη» .	03	4634	ἐν πλῷ δι' 'Ανατ. Μεσογείου
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ .	14	7020	εἰς 'Ελευσίνα
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γονλανδρῆ .	23	4693	ἐπλῷ δι' Ινδίας
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη .	20	5762	εἰς ταξίδιον Βορ. Ειρηνικοῦ
Πήλευς	Ε. Χατζηλία .	28	4695	εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α. Ε. .	08	4360	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Πιτίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου .	04	2709	εἰς πλόας ἐν Κίνῃ
Πλειάδες	ἀδελφ. Πρωτίου .	18	4620	ἐπλῷ δι' Εὐρώπην
Πόεντ Γιούντιθ	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	19	4810	ἐν πλῷ ἐξ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Πόεντ Κλήραρ	Α. Παπαδάκη .	20	4839	εἰς Κοινωνία ὑπὸ φόρτωσιν
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοχρασσᾶ .	09	1457	φορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη .	14	4077	ἐν πλῷ ἐξ 'Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
Πότη	Μιχ. Βεργίνου .	96	1594	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
Πότη Σ.	Υἱοί Γ. Σιγάλα .	03	2083	εἰς ταξίδια Εὐρώπης
Ποσειδών	ἀδ. Πήγτα .	09	3840	εἰς Πειραιᾶ ἐκφορτώνει
Ρήνος	Μιχ. Α. 'Εμπειρίκου .	19	4649	ἐν πλῷ δι' 'Αργεντινήν
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε. .	18	6429	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν
Ρόκος Βεργωτῆς	«Ἐπτάνησος» Α. Ε. .	19	5637	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη .	99	1044	εἰς ταξίδιον Κονσταντίνες — Μεσογείου
Σαλαμίνια	Κ. Πετρούση — Γ. Τάνες	01	3634	φορτώνει εἰς Ινδίας
Σάντη Καμπαριέλ	έτ. «Θησεὺς» Α.Ε. .	20	4943	ἐν Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Σαντορίνη	Α. Γ. Χάλαρη .	84	708	εἰς ταξίδιον Κονσταντίνες — Μεσογείου
Σαρωνικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου .	12	3548	ἐν πλῷ δι' Ινδίας
Σίφνος	Θερ. Σταφυλοπάτη .	17	2290	ἐκφορτώνει εἰς Αίγαυπτον
Σούζυ	Μποδ. Αθανασιάδη .	07	950	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α.Ε. .	17	4300	εἰς λιμένας 'Αργεντινῆς
Σουσάννα	Ν. Παπαδάτου-Α.Τσαθλίη	04	932	εἰς ταξίδιον Ρουμανίας — 'Ελλάδος

Σπάρτη .....	Γ. Σταματελάτου .....	22	1202	εἰς πλόας ἐν Κίνη
Σπυρίδων .....	Παν. Καρρᾶ .....	17	3527	εἰς λιμένα Εὐδώπης
Σπύρος .....	«Αλγαίον» Α. Ε. ....	18	6629	εἰς λιμένα Εὐδώπης
Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος .....	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρίκον» .....	36	3931	ἐν πλῷ δι' Εὐδώπη
Σταμος .....	Δ. Φαραλιοῦ .....	14	3801	ἐκ Πλέιτ δι' Εὐδώπη
Σταυρός .....	«Κάσος» Α. Ε. ....	25	4853	ἐκφροτώνει εἰς λιμένα Μεσογείου
Σταύρος Κουμάνταρος .....	άδ. Σ. Κουμάνταρον .....	12	5528	ἐκ Μεσογείου δι' Αμερικήν
Στρυμών .....	«Λιβανός» Α. Ε. ....	19	5250	ἐν πλῷ δι' Αφρικήν
Στυλιανή .....	άδ. Πήττα — Κ. Σκριβάνου	96	3256	ἐκ Ρουμανίας δι' Εὐδώπη
Στυλιανός Χανδρῆς .....	'Ιω. Δ. Χανδρῆ .....	19	6059	εἰς λιμένα Εὐδώπης
Τάναις .....	ἀδελφ. Συνοδιοῦ .....	07	1545	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου
Ταξιάρχης .....	ἀδελφ. Λαμποῦ .....	13	4221	εἰς Βορ. Αμερικής δι' Εὐδώπη
Τασία .....	Καδ. Σιγάλα .....	04	3034	εἰς ταξίδια Εὐδώπης
Τάσις .....	«Μυρτόν» Α. Ε. ....	13	4706	ἀνεζ. ἔξ Εὐδώπης (διαταγής)
Ταῦγετος .....	Κουλούθου — Έμπειρίκου	18	5687	διά Βόρ. Αμερικήν
Τέτη .....	νιοί Γ. Σιγάλα .....	03	2747	εἰς λιμένα Εὐδώπης
Τέτη Νομικοῦ .....	Λουκᾶ Νομικοῦ .....	02	1882	ἐν πλῷ διά Ρουμανίαν
Τηλέμαχος .....	Γ. Δοσακούνη .....	11	3658	ἐν πλῷ ἔξ Αμερικής δι' Εὐδώπην
Τουρκία .....	έτ. «Έλληνική», Α. Ε. ....	09	1911	εἰς λιμένα Ανατ. Μεσογείου
'Υδραιός .....	Α. Κουλούφα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	ἐν πλῷ δι' Αργεντινήν (είτα Ελλάδα)
'Υδρούσα .....	Π. Χωιστοπούλου .....	22	2038	ἐν πλῷ διά Ελλάδα
"Υπανις .....	άδ. Συνοδιοῦ .....	09	1459	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
Φανερωμένη .....	Νικ. Θ. Βούλγαρη .....	08	3404	ἐν πλῷ ἔξ Αργεντινής δι' Εὐδώπην
Φλώρα Νομικοῦ .....	Λουκᾶ Νομικοῦ .....	21	1783	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Φραγκούλλα Β. Γουλανδρῆ .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	18	6701	εἰς λιμένα Εὐδώπης
Φρέδ .....	Κ. Δ. Καλαφάτη .....	07	4043	ἐν πλῷ ἐκ Κούβας δι' Εὐδώπην
Χαδιώτης .....	έτ. «Κάσος» Α.Ε. ....	29	4386	ἐν πλῷ διά Δυτ. Ιταλίαν
Χέλατρος .....	έτ. «Κάσος» Α. Ε. ....	14	3489	φορτώνει εἰς Αργεντινήν
Χίος .....	«Λιβανός» Α. Ε. ....	39	5650	ἐν πλῷ ἔξ Αργεντινής δι' Ινδίας
Χλόη .....	Ν. Λυκιαδοπούλου .....	28	4641	ἐν πλῷ διά Ιαπωνίαν
Χρήστος Μαρκέτος .....	«Μαρκέτος» Α. Ε. ....	19	5209	ἐν πλῷ διά Νότ. Αμερικήν
Ωκεανία .....	Μ. Καριβαλή .....	07	4843	ἐθνικόθη προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης
Ωρίον .....	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη..	09	4798	ἐν πλῷ διά Νότ. Αμερικήν
Ωρωπός .....	Μαρηή Έμπειρίκου .....	13	4474	ἐκφρατώνει εἰς Μεσογείου
'Αλκυών (Παναμ.) .....	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ .....	17	3530	ἐν πλῷ δι' Εὐδώπην
"Αλμπα (Παναμ.) .....	έτ. «Άλμπα» .....	08	3444	ἐν πλῷ δι' Εὐδώπην
'Αμαρυλλίς (Παναμ.) .....	«Αμαρυλλίς» Α.Ε. ....	18	4328	ἐν πλῷ διά Βόρ. Αμερικήν
'Ανδρέας (Παναμ.) .....	Παναμαϊκής έταιρίας .....	17	5317	εἰς ταξίδιον Β. Αμερικής
"Αννο Μάρκου (Παναμ.) .....	Ε. Βιντιάδη ιλπ. ....	19	2486	ἐν πλῷ δι' Εὐδώπην
'Αουρόρα (Παναμ.) .....	έτ. «Πέρση» .....	13	4584	εἰς Βόρειον Ειρηνικὸν
Βάρκο (Παναμ.) .....	Ανγεφονού — 'Απέργη .....	96	1437	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Γιολάντα (Παναμ.) Τ. ....	έτ. «Πρωμέρα» Παναμᾶ..	13	4680	ἐν πλῷ διά Ανατ. Μεσόγειον
Δώρα (Παναμ.) .....	Κ. Ατριζίδη .....	98	584	εἰς λιμένα Εὐδώπης
"Εστερό (Παναμ.) .....	«Ισθμένια» Α. Ε. ....	20	4743	ἐν πλῷ δι' Ειρηνικὸν
'Ιλλενάρ (Παναμ.) .....	έτ. «Κόλδη» .....	19	5291	εἰς λιμένα Εὐδώπης
Κάρμαρ (Παναμ.) .....	Α. Ε. «Κάρμαρ» .....	19	5226	εἰς λιμένα "Απο Ανατολῆς
Κλαίρη (Παναμ.) Τ. ....	έτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ..	16	5845	ἀνεζ. Βενεζουέλαν διά Ν. Υόρκην
Κουλέμπτρα (Παναμ.) .....	έτ. «Προτομέλλος» .....	19	5260	φορτώνει εἰς Αργεντινήν
Λόιντα (Παναμ.) Τ. ....	έτ. «Ατλάντικα» .....	16	5505	ἔξ Αμερικῆς διά Μεσογείου
Μαρία (Παναμ.) .....	έτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ..	28	4919	φορτώνει εἰς Ταχοράντη
Μαρτῆς ('Αγγλ.) .....	Γ. Μ. Κουλουκουντή .....	94	2483	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Μιραμάρε (Παναμ.) .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	19	5731	φορτώνει εἰς Β. Αμερικήν
Μίραφλόρες (Παναμ.) .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	19	5764	εἰς λιμένας Βορ. Αμερικής
Μπόνα (Γαλλ.) .....	Σ. Φαρκούν .....	98	3462	εἰς ταξίδια ἐν Εὐδώπῃ
Μυριάδη (Παναμ.) Τ. ....	«Ιστιμένια» Α. Ε. ....	21	7012	εἰς ταξίδιον Ειρηνικοῦ
"Ορος "Οθρυς (Παναμ.) .....	Μ. Μάρσου .....	19	6527	εἰς ταξίδιον Εὐδώπης
Ούρανία (Παναμ.) .....	έτ. «Ατλάντικα» .....	02	1953	ἐν πλῷ διά Ανατ. Μεσόγειον
Πάνα (Παν.—τάκνερ) .....	«Ιστιμένια» Α. Ε. ....	25	7277	εἰς ταξίδιον Εὐδώπης — Μεξικοῦ
Πηνελόπη (Παναμ.) .....	έτ. «Πόλαρ» .....	19	4799	εἰς λιμένας "Απο Ανατολῆς
Ρίο Γκράντε (Παναμ.) .....	έτ. «Παναμέζα» .....	19	5696	εἰς λιμένα Εὐδώπης
Σαντιάγο (Παναμ.) .....	έτ. «Σαντιάγος» .....	08	3860	ἐν πλῷ ἐκ Νοτ. Αμερικῆς δι' Εὐδώπην
Σίγκνετ (Παναμ.) .....	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ .....	17	3531	ἐν πλῷ ἔξ Αμερικῆς δι' Εὐδώπην
Τουΐτρα (Παναμ.) .....	έτ. «Τουΐτρα» .....	12	4393	ἐν πλῷ διά Β. Αμερικήν
Φαίξη (Παναμ.) .....	έτ. «Πόλαρ» .....	15	7188	εἰς ταξίδιον Βορ. Αμερικῆς
Φροσούμλα (Παναμ.) .....	'Ηλ. Ξυλά .....	03	1282	εἰς λιμένα Μεσογείου
Χάϊφα Τρέιντερ (Παλαιστ.)	Βασ. Ι. Σαπούδαρον .....	03	3075	εἰς ταξίδιον Μεσογείου

Established 1892

**D. J. PAPADIMITRIOU**  
 (Directors D. J. PAPADIMITRIOU—JOHN D. PAPADIMITRIOU)  
 PORT-SAID  
 SUEZ

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Telegr.: DIORYX

Telephone: 2174

Steamship AgentsBrokers for CharteringForwarding Agents**"ΤΖΕΝΕΡΑΛ,**

ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΛΙΡΩΝ 20.000.000

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ: ΠΥΡΟΣ - ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ  
Δ. Ι. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣΑΘΗΝΑΙ, Παπαρρηγοπούλου 11α — Τηλέφ. 21.741  
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Νοταρά 95 — > 44.491**ANT. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ**

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

"Ετος ιδρύσεως 1916

KITANOCHO I CHOME 2/5

KOBE, ΙΑΠΩΝΙΑΣ

Τηλεγρ. Διεύθ. «PAPP. KOBE» Τηλέφ. { SANN. 4277  
SANN. 1885