

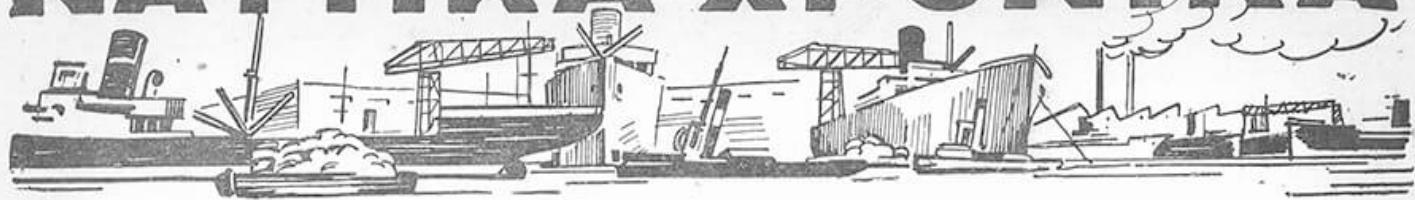
NAYTIKA XPONIKA



1η Μαΐου 1940

Αρ. Φύλλου 225

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ι'. ΑΡΙΘ. 225

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΪΟΥ 1940

Tὸ δεκαωνδήμερον

Διαπιστώσεις ἀπὸ ἔνα ισολογισμὸν

Γράφει τὸ «Fairplay» εἰς τὸ τεῦχος τῆς 11ης Ἀπριλίου: Οἱ διευθυνταὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς ἑταῖριας «Argo» τοῦ Λονδίνου κ.κ. 'A. Λούζης καὶ 'I. Καρρᾶς, ὑπόβαλλοντες τὸν ισολογισμὸν τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1939, λέγουν, ὅτι τὸ καθαρὸν εἰσόδημα ἔξι ἀσφαλίστρων ἀνήλθε κατὰ τὸ 1938 εἰς £ 14.039.

Αἱ ἀπαιτήσεις (claims) ἔξι ἄλλου διὰ τὸ ἔτος 1938 ἀνήλθον μέχρι τοῦδε εἰς £ 636 ἥτοι 4.53% τοῦ καθαροῦ ἔξι ἀσφαλίστρων εἰσόδηματος, ἀφιεμένου οὕτω πρὸς τὸ παρὸν ὑπόλοιπον διὰ τὸ 1938 ἐκ £ 13.403, ποσὸν ὅπερ ἡδύνατο καὶ νά θεωρηθῇ, ὅπως ἐτόνισεν ὁ Πρόεδρος τῆς ἑταῖριας εἰς τὴν ἑτοίμαν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων, ὡς διαθέσιμον. Κατὰ τὸ 1939 τὸ καθαρὸν ἔξι ἀσφαλίστρων εἰσόδημα ἀνήλθεν εἰς £ 57.981. Αἱ διὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀπαιτήσεις ἀπέρρεφθησαν £ 10.787 (£ 3.299 ἔκ συνήθων θαλασσίων κινδύνων καὶ £ 7.488 ἔκ πολεμικῶν τοιούτων) ποσὸν ἀντιστοιχοῦν 6.99% ἐπὶ τῶν καθαρῶν ἀσφαλίστρων διὰ τοὺς θαλασσίους κινδύνους καὶ 69.09% διὰ τοὺς κινδύνους πολέμου. Οὕτω τὸ ἀφίεμενον ὑπόλοιπον διὰ τὸ 1939 ἀνέρχεται εἰς £ 47.194.

Οἱ διευθυνταὶ — συνεχίζει τὸ «Fairplay» — δὲν προτίθενται νὰ κλείσουν τὸν λογαριασμὸν τοῦ 1938 μέχρι τέλους τοῦ 1940. Μεταφέρεται εἰς νέον πιστωτικὸν ὑπόλοιπον ἐκ £ 408 (ἀποτελούμενον ἐκ τόκων τοποθετηθέντων κεφαλαίων, μετὰ τὴν ἀφάρεσιν τῶν ἔξόδων γραφείου), ἐκ τοῦ ὄποιου δέον νά ἐκπεσθῶσιν αἱ ἀμοιδαὶ τῶν διευθυντῶν, τοῦ ἀνωτέρου προσωπικοῦ καὶ οἱ φόροι. 'Ο ισολογισμὸς ἐμφανίζει καταθεθλημένον κεφάλαιον ἐκ £ 31.533.

Τὰ πιστωτικὰ ὑπόλοιπα ἔκ τῶν εἰσπραχθέντων καθαρῶν ἀσφαλίστρων ἀνέρχονται εἰς £ 13.403 διὰ τὸ 1938 καὶ ἐκ £ 47.194 διὰ τὸ 1939, τὰ δὲ ὀφειλόμενα εἰς μεσίτας ποσά, αἱ γενέμεναι δεκταὶ ἀπαιτήσεις, ἀλλὰ μὴ πληρωθεῖσαι (£ 3.637) καὶ δὲ λογαριασμὸς διαφόρων μικροπιστωτῶν ἀνέρχονται ἐν συνόλῳ εἰς £ 10.841.

'Η περιουσία τῆς ἑταῖριας παρουσιάζεται εἰς τὰ φιλία μὲ τὸ ποσὸν τῶν £ 103.380 καὶ ἀποτελεῖται ἐκ £ 52.222 εἰς μετρητὰ καὶ £ 15.812 εἰς χρεώγραφα 'Αγγλικά καὶ τοῦ 'Ελληνικοῦ Κράτους μὲ τιμὴν τοῦ κόστους.

'Η ἑταῖρια ἀνεγνωρίσθη κατὰ 'Ιούλιον τοῦ 1938 καὶ εἰδικεύεται εἰς τὰς θαλασσασφαλείας, κυρίως δὲ σκαφῶν. 'Ο οἰκος A. Lissi, Ltd, τοῦ Λονδίνου εἶναι ὁ γενικός πράκτωρ αὐτῆς.

Τοιούτας γνωστά καὶ ἔκ προηγουμένων δημοσιευμάτων τῶν σητῶν αὐτῶν τὰ ἰκανοποιητικά ἀποτελέσματα τῶν ἐργασιῶν τῆς ἑταῖριας «'Argo». Ἀντανακλοῦν ταῦτα ἀμέσως εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀφοῦ τὴν κάλυψιν 'Ελληνικῶν κινδύνων ἐπὶ σκαφῶν ἀναλαμβάνει κυρίως ἡ «'Argo». Τὶ ὅλο καταδεικνύεται ἀπὸ τὴν διετή περίπου συμμετοχὴν τῆς ἑταῖριας τοῦ κ. Λούζη εἰς τὴν ἀσφαλίσιον τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ, παρὰ τὸ ὅτι κέρδη σημαντικά καταλείπονται ἡ ἀσφαλιστικὴ ἐργασία τῆς Ναυτιλίας μας;

Ἐπιλέγονται θεσαίως οἱ ἀναλαμβανόμενοι κίνδυνοι, ίσως δὲ καὶ νὰ παρατηρηθῇ, ὅτι μία διετία δὲν εἶναι ἀρκετὴ διὰ νὰ παράσχῃ σαφῆ τὴν εἰκόνα τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας. 'Ενδείξιν πάντως χαρακτηριστικὴν καὶ ἀρκετὰ παρήγοντον ἀπότελον τὰ ἐκ τῶν καταβληθέντων ἀσφαλίστρων περισσεύματα, τὰ διαπιστούμενα εἰς τοὺς ισολογισμοὺς τῆς ἑταῖριας «'Argo». 'Ο 'Ελληνικὸς κίνδυνος πόρρω ἀπέχει νὰ εἴναι ἐπιζήμιος, ὅπως τούλαχιστον πρὸ διετίας ἀκόμη διετείνοντο οἱ ἀσφαλισταί. Κέρδη καὶ μάλιστα σημαντικά ἀπέκδιμοισαν οὗτοι ἀπὸ τὴν ἀσφαλίσιον τῶν φορτηγῶν μας.

Θά ἔχειάστε θεσαίως στατιστική ἀπηκριθεμένη μιᾶς πεντατείας ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ἀπαιτήσεων τῆς Ναυτιλίας μας διὰ νὰ συναγάγῃ τις ἀσφαλῆ συμπεράσματα. Στατιστικὴ δυστυχῶς τοιαύτη δὲν κατηρτίσθη ποτέ, οἱ παρεχόμενοι δῆμοι ἀριθμοὶ παρὰ τῶν σοθαρωτέρων ἐφοπλιστικῶν μας οίκων περὶ τοῦ ποσοστοῦ

τῶν ἀπαιτήσεων των ἔξι, ἀθαριῶν καὶ γενικῶν ἀπωλειῶν ἔναντι τῶν καταβληθέντων ἀσφαλίστρων δὲν ἀφίστανται τῶν ποσοστῶν τῶν ἀναφερομένων εἰς τοὺς ισολογισμοὺς τῆς ἑταῖριας «'Argo».

Ἄλλα προλαμβάνομεν τὴν παρατηρησίαν: Τὰ διαπιστούμενα ἰκανοποιητικά ἀποτελέσματα τῶν κινδύνων τῆς Ναυτιλίας μας ἀναφέρονται εἰς τὰ τρία τελευταῖα ἔτη, κατὰ τὰ ὄποια ἡ ἐργασία τῶν πλοίων ἔχει τὴν ἀνισόδινην, ἥτοι ὅπωδήποτε ἐπικερδῆς. Θά ἔπρεπε νὰ περιμένωμεν καὶ τὴν κακὴν ἐποχήν, τὴν κρίσιν, ἢτις κατὰ συχνά διαστήματα ἐκδηλώνεται εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν μὲ τὴν πτώσιν τῶν ναυλῶν, τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων καὶ τὰς λοιπὰς γνωστὰς συνεπείας. Τότε — αὐτό τούλαχιστον συνέθη εἰς τὸ παρελθόν — ἐσμειώθησαν αἱ σημαντικώτεραι εἰς ἀριθμὸν ἀπώλειαι σκαφῶν καὶ αἱ ἀθαριαὶ ἥσαν πολλαί. Τότε ἔζημιώθησαν οἱ ἀσφαλισταὶ ἀπὸ τὴν κάλυψιν τῶν Ἐλληνικῶν κινδύνων. 'Η πικρὰ ἐπομένων περί τοῦ παρελθόντος, καθιστᾶ ὡς ποσοδήποτε καὶ τῷρα ἐπιφυλακτικούς τοὺς ἀσφαλιστάς πρὸ τῶν καλῶν ἀποτελεσμάτων τῶν τελευταῖων ἔτῶν.

Δὲν στεροῦνται κάποιας θαυμότητος — διατί νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν; — αἱ ἀνωτέρω παρατηρησίες. 'Ασχημίᾳ πολλαὶ εἰς τὸ παρελθόν ἔλασθον χώρων εἰς Βάρον τῆς ἀσφαλιστικῆς πίστεως τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ισως παρ' ὅλας τὰς ἀσχημίας αὐτὰς οἱ λογαριασμοὶ τῶν ἀσφαλιστῶν νὰ μὴ ἔκλεισαν τελικῶς μὲ ζημίαν. Πάντως τὰ σημειωθέντα τότε ἀθρόα ναυάγια 'Ελληνικῶν σκαφῶν δυσμενεστάτας ἐδημιούργησαν ἐντυπώσεις. 'Η πάροδος τοῦ χρόνου καὶ τὰ ἰκανοποιητικά τελευταῖων ἔτῶν ἀποτελέσματα τὰ ἔξηλειψαν τὰς κακὰς ἐκείνας ἐντυπώσεις. Πρὸ δὲ λίγων ἀκόμη μηνῶν ὁ ἀσφαλιστικὸς συνεργάτης τοῦ «Fairplay» διεπίστων δὲ τοῦ οἵτιμου τοῦ 'Ελληνικού κινδύνου διελεύθεται κυρίως εἰς τοὺς εἰκόπλιστάς τοῦ 'Ελληνικοῦ κινδύνου. Θά ἔπρεπεν δῆμος ν' ἀνομολογηθῇ, ὅτι ἡ ἐπελθόντας φετιώνες εἰς τὴν έκτιμην τοῦ 'Ελληνικού κινδύνου διελεύθεται κυρίως εἰς τοὺς εἰκόπλιστάς τοῦ 'Ελληνικοῦ κινδύνου διελεύθεται καὶ τοῦ ηπειρού τὴν οἰκονομικήν θά ἔχῃ ἐπαρκῆ ἡ Ναυτιλία μας, ίσως νὰ μᾶς παρασχεθῇ ἡ εύκαιρια ἀπὸ τῶν αὐτῶν στηλῶν νὰ γνωρίσωμεν λεπτομέρεστερον τὰ στατιστικά ἀποτελέσματα τοῦ 'Ελληνικοῦ κινδύνου, διαπιστωμένα ἀπὸ τὴν συμμετοχὴν κατὰ μικρὸν ἔστω ποσοστὸν εἰς τὴν κάλυψιν τοῦ ἀπὸ μέρους τῆς 'Ελληνικῆς θαλασσασφαλείας. 'Αν αἱ ἀνώμαλοι περιστάσεις δὲν μᾶς ἐπέτρεψαν τῷρα νὰ συστήσωμεν τὸν ἀσφαλιστικὸν δργανισμὸν τῆς Ναυτιλίας μας, ἀσφαλῶς μετὰ τὸν πόλεμον ἐπιθάλεται νὰ τὸ πράξωμεν. Θά ἔχωμεν τότε κάθε δικαίωμα νὰ ἀπαιτήσωμεν ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστάς την ισότιμον μὲ τὰς ἀλλαζόμενα σημαντικά μεταχειρίσιον καὶ τῆς ιδικῆς μας.

Τὰ κέρδη ἐκ τῆς ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων

Ἄλλα τὰ κέρδη τῶν ἀσφαλιστῶν ἀπὸ τὰς ἀσφαλισεις τῆς Ναυτιλίας μας τεκμαίρονται ἡδή καὶ θά καταδειχθοῦν ἀργύτερα — ὅπως ἐπίζομεν — περιτράων ἀπὸ τὴν διαχείρισιν παρὰ τοῦ συσταθέντος 'Ελληνικοῦ ἀσφαλιστικοῦ δργανισμοῦ τῶν κινδύνων πολέμου τῶν πληρωμάτων. Κατὰ τὰς πλέον συντηρητικὰς προσθέψεις θά ὑπερβοῦν τὰ ἔκατὸν ἐκατόμιστρα δραχμῶν τὰ ἔκ τῶν ἀσφαλίστρων περισσεύματα διὰ τὸ πρώτον ἔτος τῆς λειτουργίας.

Θά ἔχειάστε θεσαίως στατιστική ἀπηκριθεμένη ως ἀνωτέρω ικανοποιητικά ἀποτελέσματα ἀπὸ τὴν συχνότητα τῶν ἀπώλειῶν 'Ελληνικῶν σκαφῶν καὶ ἀπὸ τὸν ἀριθμὸν τῶν θυμάτων. Δεδομένου δῆμος ὅτι ὅλα τὰς κατευθυνόμενα πρὸ τὰς τὰς συμμαχικάς νηοπομπάς καὶ δητὶ ὁ θεαμός τῆς ἀσφαλείας τῶν ὑπὸ νηοπομπῆς πλοίων ἐλέγχεται ὑψηλός — καταβύθισις ἐνός οὐδετέρου σκαφοῦς ἐπὶ χιλιῶν περίπου — δὲν εἶναι καὶ αὐθαίρετος ἡ αἰσιόδοξος πρόδηλεψις ὅτι ἐλάχιστοι, ὑπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας, θά εἰναι αἱ πολεμικῶν κινδύνων ἀπώλειαι τῆς Ναυτιλίας μας, συνεπῶς δὲ περιωρισμένον καὶ τὸ ποσὸν τῶν ἀποζημιώσεων, ποὺ θά καταβληθοῦν.

Πρός τιμήν τοῦ κ. Τζίφου, πρέπει Ιδιαιτέρως νὰ τονισθῇ ότι μόνον χάρις εἰς τὴν ἐπικυρωνὸν ἀποφασιστικότητά του συνεστήθη ὁ ἀσφαλιστικὸς δργανισμός. Θά περισσωθοῦν οὕτως ἐντὸς ἔνος ἔτους 200,000 λιρῶν, ἀλλά δύοις θά ἐκαρπούντο οἱ ξένοι ἀσφαλισταὶ δῶλας ἀδικιαλογήτως. Ταξίδια Ελληνικά αὐτὰ ἐκατομμύρια ἐκ τῆς Ναυπηλίας προέρχονται καὶ δρόβιτα σὲ κ. Τζίφος διὰ τὰς ἀνάγκας αὐτῆς πρόκειται νὰ τὰ διαθέσῃ.

Μήπως ή σύστασις ἐνὸς προτύπου ναυτικοῦ νοσοκομείου δὲν ἀποτελεῖ ὑπόθεσιν, ἀπὸ μακροῦ ἐπιδιωχθεῖσαν, πρὸς δῆλος γενικωτέρων τῆς Ναυτιλίας μας συμφερόντων; Τὸ ναυτικὸν νοσοκομεῖον ὅχι μόνον εἰς τοὺς ἀσθενεῖς ναυτιλομένους θὰ παράσχῃ τάς αστικάς του ὑπηρεσίας, ἀλλὰ καὶ φραγμὸν ὃ ἀποτελέσῃ εἰς τάς παντὸς εἰδους καταχρήσεις καὶ ὑπερβασίας, αἵτινες διαπράττονται γύρω ἀπὸ τὴν ὅλην ὑπόθεσιν τῶν ἀσθενῶν καὶ τῶν ψευδασθενῶν ναυτεργατῶν.

‘Άλλ’ άκόμη ή πειρά έκ της πρώτης αυτής ‘Ελληνικής άσφαλιστικής προσπαθείας πολλά και διά τὸ μέλλον θὰ μᾶς παράσχῃ διδάγματα, θὰ διευρύνῃ τάς ἐν προκειμένω ἐφοπλιστικάς ἀντιλήψεις. Διατὶ λ. χ. νὰ μὴ πιστεύουσαν ἐφικτὴν μεταπολεμικὰς τὴν σύστασιν, ἐφοπλιστικὴν πρωτοβουλία, μιᾶς ἀλλήλασφαλιστικῆς δργανώσεως, εύρυτέρας δραστηριότητος διὰ τάς μικρασφαλίσεις τῆς Ναυτιλίας μας, ἐν συνεργασίᾳ ἔστω πρός ἔνα ἀπό τὰ «clubs» τοῦ Λονδίνου;

Διατί άκόμη νά μή έλπισωμεν, δτι θά άρχιση πλέον σοθαρώδως νά μελετᾶται άπό τους έφοπλιστάς μας ή δυνατότης της άσφαλιστικής χειραφετήσεως της Ναυτιλίας μας, χειραφετήσεως που οι στηλαι αύτά άπό έτων ήδη προπαγανδίζουν, έπιδιωξιν δέ χιμαιρικήν την έπιστευσαν άτυχώς τινές τῶν έφοπλιστων μας; Όμολογούμεν δτι ἔργον δυσχερές είνεν νά διανοίξῃ τις τῶν δρόμων πρός ρηβικελεύθους κατευθύνσεις μέσα άπό τους τριβόλους τοῦ υπερσυντηρητισμοῦ, τῆς προσηλώσεως πρός τὰ καθερωμένα καὶ τῆς ἀδιαφορίας τῶν μή ἀνησυχούντων διὰ τὴν αὔριον. Κάποτε δόμως ὅταν τὸ πρῶτον θῆμα τῆς ἐπιτυχίας συντελεσθῇ, πληθύνονται οι πιστοὶ καὶ ἐκποδῶν τίθενται τὰ ἐμπόδια. Τὴν ἐπιτυχίαν ἀκριθῶς τῆς πρώτης προσπαθείας ἀναμένουμεν, διά νά χαιρετίσωμεν θετικώτεραν τὴν προσαγωγὴν τῶν ἀσφαλιστικῶν ζητημάτων τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου.

· Ή προσπάθεια άσφαλιστικής χειραφετήσεως

Ίδου δώμας και μία άλλη, καρποφοροῦσσα και αύτή, άσφαλιστική προσπάθεια. Πρόκειται περὶ τοῦ «Αληλασφαλιστικοῦ Συνεταιρισμοῦ Πλοιοκτητῶν Πειραιῶν και Νήσων», συμπτηχέντος πρὸ διετίας κατὰ τὸ πρότυπον τῶν Ἀγγελικῶν μικρασφαλειῶν (clubs). Δυσχερείας πολλάς ή μᾶλλον τὴν γνωστὴν ἀπροθυμίαν τῶν ἐφοπλιστῶν μας συνήντησε διὰ τὴν συμμετοχὴν τῶν εἰς τὸν συνεταιρισμὸν αὐτόν, δοτὶς πολλὰ ἔπραξε και περισσότερα θά δηδύνω νά ἐπιτελέσῃ, ύποστηριζόμενος παρὰ τῶν μικρῶν τούλαχιστον μεσογειακῶν σκαφῶν, τῶν ὅποιων τὰ συμφέροντα ἀποτελεσματικῶς και ἐπωφελῶς διά τοὺς ἐφοπλιστάς των θά προ-
ήστηζε.

Ηδη δ συνεταιρισμός ἀριθμεῖ 32 σκάφη - μέλη αὐτοῦ, τὰ θετικά δὲ ἀποτελέσματα τῆς διαχειρίσεως τῶν κινδύνων (προστασία καὶ ἀποζημίωσις) τῶν σκαφῶν αὐτῶν, αἱ δλιγάντεραι ἐπιβαρύνουσιες εἰς συνεισφοράς ἔναντι τῶν Ἀγγελικῶν ἀλληλασφαλειῶν καὶ ἡ προϊόντος τοῦ χρόνου ἀρτιωτέρα δργάνωσις τῶν υπηρεσιῶν τοῦ συνεταιρισμοῦ, θά ύποχρεώσουν καὶ ἄλλους πλοιοκτήτας νά ἐπιζήσουν τὴν συμμετοχήν των εἰς τὴν Ἑλληνικήν ἀλληλασφάλειαν.

Ἐχουμεν ὅπ' ὅψιν μας τὴν εἰς τεῦχος ἐκδοθεῖσαν ἔκθεσιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ συνεταιρισμοῦ πρὸς τὴν Γενικὴν Συνέλευσιν ἐπὶ τῶν πεπραγμένων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος. Θά παραθέσωμεν περικοπάς τινας ἐξ αὐτῆς ἀρκετά χαρακτηριστικά τοῦ ἐπίτελουμένου ἔργου διά τὴν προσάπτιον τῶν ἐφοπλιστικῶν συμφερόντων. Ἀναφέσσονται συγκικῶς:

«Κατά τὴν ἔκθεσιν τῆς ιατρικῆς ὑπηρεσίας μας, ἀπὸ τῆς 20ῆς παρελθόντος Φεβρουαρίου μέχρι σήμερον, προσήλθον ποδὸς ιατρικήν ἔξεστασιν ἐξ τῶν πληρωμάτων, δηλώσαντες ἀσθένειαν κατὰ τὴν ἀπόλυτήν των, 196 ἄνδρες, ἀνήκοντες εἰς διαφόρους ἐν τοῖς ἀτμοπλοίοις υποστασίας.

Ἐξ αὐτῶν οἱ 162 ἡσαν πράγματα ἀσθενεῖς. Οἱ λοιποὶ 34 οὐδὲν τὸ παθολογικὸν παρουσίασαν κατὰ τὴν ἔξετασίν των ἀντικειμενικῶν, ἐν τέσσερι μὲ τὴν πάθησιν τὴν ὅποιαν είχον δηλώσει κατὰ τὴν ἀπόλυτον. Οἱ πλειστοὶ τῶν 34 παρηγόρθιον πάσης περιπτώσεως, τινὲς μάλιστας ἐξ αὐτῶν κατέφρυγον εἰς δικαιοτικὸν ἄγωνα ἐναντίον μας, μη δικαιοθέντες κατὰ τὸ πλειστὸν παρὰ τὸν δικαιοτηρίον. Ἐκ δὲ τῶν 162 ἀσθενῶν, οἱ 37 ἡσαν χειρουργικῶς ἀρρωστοι καὶ οἵτινες εἰσαχθέντες εἰς κλινικὰς ὑπέστησαν τὰς δεύοντας πρὸς θεραπείαν των ἐγχειρήσεις. Ἀπαντῶντας παθολογικάς τα εις χειρουργικῶς ἀσθενεῖς, ἐν Πειραιῷ ἀποβιβαθέντες, ίαθμοσαν ἐπιτυχῶς, σημειωθέντας μόνον ἐνός θανάτου, καὶ ἐπεινέν τοις δημοσίεις εἰς παρδιαλήν συμφόρουσαν.

Η από 20)11)38 θεσπισθείσα κλίμαξ ἀπαλλαγῆς μέρους τῆς δα-
άνης τῶν Συνεταίδων, ἀπεδίχθη ὡς πλέον συμφέρουσα εἰς τὸν Συνε-
άρχοντα καὶ τοῦτο διότι κατὰ τὸ πλεῖστον αἱ δατάναι δὲν ὑπερβαίνουν
δι ποσὸν τῶν δοχ. 5.500 ήτοι τὸ προϋπάρχειν ποσὸν ἀπαλλαγῆς τῶν 10
αιρῶν.

Ἐκ τῶν ἐκφρεμούσῶν ἀποδίκων ἀπατήσεων τῆς παρελθούσης χοή-
εως 1938, μᾶς μόνον ἔξι αὐτῶν τὰ ἀποτέλεσματα ὑπῆρχαν οὐχὶ εὐνο-
ῖα διὰ τὸ Συνεταιρισμὸν καὶ τοῦτο διότι οἱ ὑποδειγμένες μάρτυρες
αἱ κατέθεσαν, πιθανὸς ἔξι ἀλληλεγγύης πρὸς τὸν παθόντα, ἐντελῶς
ντίθετα τῶν δυον τοῖς ταῖς σχετικάς μας προτάσεις ἀνεψέρουμεν, ἄτινα

ή πάροδος μας ήρθε έκ του ήμερολογίου του πλοίου εις δύναμην.

Γενικὸς ἔξεταζόμενα τὰ ἀποτελέσματα καὶ τῶν δύο ἐτῶν τῆς λειτουργίας τοῦ Συνεταιρισμοῦ, κρίνοντας ὡς λίαν ικανοποιητικά καὶ τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον μετά πεποιθήσεως αἰσθοδοξεῖ διὰ τὴν πραγματοποίησιν τῶν ἐπιδιωκομένων σκοπῶν τοῦ Συνεταιρισμοῦ. Τὸ γεγονός τῆς ἀφεκτίειας τῶν συνεισφορῶν τῶν κ.κ. Συνεταιρίων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν νεαροτάτην ἡλικίαν τῆς ἐν γένει ὁργανώσεως μας καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῆς ἀναλογίας τῆς διαπάντης τῶν κ.κ. Συνεταιρίων διὰ τῆς ἐν ισχύι εἰλίμαντος ἀπαλλαγῆς, πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ Συνεταιρισμοῦ, μὴ λαβόντος εἰσέτει ἀνάγκην συμπληρωματικῆς τινὸς συνεισφορᾶς, περιγέμια τὸ ὅπαν ἔχει ἀποθῇ συνίθεια διὰ τοὺς ὄμειδεις ἀλλοδαπῶν Συνεταιρισμοῦ, θὰ πρέπει νῦν ἐπίσκηψη τὴν προσοχὴν τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως, εἰς τὴν ὅποιαν τὸ Διοικητικὸν Συμβούλιον προτείνει τὴν ἔγχριον τοῦ συνεποβαλλομένου Ἰσολογισμοῦ.

Ένδιαφέροντες δύμως είνε και οι συνοδεύοντες την έκθεσιν στατιστικοί πίνακες. Αναλύουν λεπτομερῶς τά ασφαλιστικά άποτελέσματα τοῦ Συνεταιρισμοῦ κατά τὸ υπό ανασκόπησιν έτος, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προηγούμενον (1938), Ιδιαιτέρως δι' ἔκστην κλάσιν προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως, χωριστὰ διὰ κάθε πλοιον - μέλος, εἰς τρόπον ὥστε οἱ μέτοχοι σαφῇ ἔχουν ἀντίληψιν τοῦ ἐνεργητικοῦ ἢ τοῦ παθητικοῦ τῆς μερίδος ἐκάστου πλοιοκτήτου-μετόχου. Ἔπι πλέον παρέχονται ἐπακριβεῖς πληροφορίαι περὶ τῶν ἀσθενῶν ναυτιλούμενών κατ' ειδικότητα καὶ περὶ τῶν ἀσθενειῶν ποὺ ἐξεδιλλώθησαν εἰς τὰ πληρώματα κατέρ, κατηγορίες

πειρατών, ποσού εξεντησθήσουν εἰς τα πληρωματά κατά κατηγορίας και πλοία. Τα δύνατον τις από τάς στατιστικάς αυτάς, αν δὲν ήσαν περιωρισμένης μορφής, λόγω τοῦ δλιγαρίθμου τῶν συμμετεχόντων εἰς τὸν Συνεταιρισμὸν πλοίων, πλειστα δσα χρήσιμα συμπεράσματα νά έχαγγή διὰ τὴν γενικωτέραν τῆς Ναυτιλίας αὐτὰ συγκρότησιν. Δεδομένου δτι δ Συνεταιρισμὸς και ἄλλους αιδόνους — πέραν τῶν ἀσθενειῶν και τῶν ἀτυχημάτων — κα-
^παύπτει, αἱ παρ' αὐτοῦ καταρτιζόμεναι στατιστικαὶ θά παρείχον πιτήν εἰκόνα τοῦ Ἑλληνικοῦ κινδύνου από τῆς πλευρᾶς τῶν μι-
^πρασφασιων.

“Ολοι γνωρίζουμεν πόσον πλημμελής είνε ή δλη δργάνωσις ης Ναυτιλίας μας, τοιως και λόγω τῆς εύρυτατα παρ' ήμιν κα-
^πεσταρμένης πλοιοκτησίας. Τὸ ἀσθενέστερον δμως σημείον τῆς μποροναπτικῆς μας δργανώσεως, είνε τὸ ἀσφαλιστικόν. Τὸ Ἑλ-
^πηνικὸν πόρον είνε φόρου ὑποτελές εἰς τοὺς ζένους ἀσφαλιστάς,
^πωρίς νά δύναται νά προασπίσῃ τὰ συμφέροντά του και δταν α-
^πόμη ἀδικῆται.

Από διετίας κάποια ἀποφασιστική προσπάθεια χειραφετή-
τεως καταβάλλεται. Ή έταιρεία «Ἀργώ», ἀλλά και ὁ «Συνε-
αρισμός Πλοιοκτητῶν Πειραιῶς καὶ Νήσων» τῆς προσπαθείας
ἀυτῆς ἀποτελοῦν τας πρώτας ἐκδηλώσεις. Είναι ἄξιαι τῆς ιδιαι-
τέρας ἡμῶν προσσχῆς. Μὲ στοργῇ πρέπει να περιθάλλουν οι
φοπλίται τάς δύο αὐτάς δργανώσεις. Ή ισχυροποίησις των ἀπό-
ύτους ἔξαρταί. «Ἐργον γενικωτέρας ώφελείας θὰ ἐπιτελέσουν
πέρι τῆς Ναυτιλίας μας.

Διά τάς μεσογειακάς ηας γραμμές

Από μηνός ήρχισεν ἐκτελουμένη ὑπὸ τῆς Κ.Δ.Α.Σ. ἡ τακτικὴ θρομαδιαῖς γραμμῇ Πειραιῶς — Κωνσταντινουπόλεως κατὰ προ-
κασιν τοῦ δρομολογίου Πειραιῶς — Κύπρου — Συρίας — Πα-
σιοτίνης — Αίγυπτου. Σ. κάφη κατάλληλα — τὸ «Ἀνδροῖς» καὶ
«Θράκῃ» — ἵκανά νὰ ἔξυπητησον τὰ πλέον ἡ ἐπαρκῶς τάς ἀ-
άγκας τῆς γραμμῆς, διεθέθησαν, κάθε δὲ προσπάθεια καταθάλ-
-εται διὰ νά συγκεντρώθῃ ὑπὲρ τῆς Ἑλληνικῆς γραμμῆς ἡ ὁ-
-ρίγη ὑπάρχουσα πρὸς τὸ παρὸν μεταφορική κίνησις.

Τώρα θεούσις κέρδη δὲν θά ἀποδῷσῃ ή γραμμῆ. "Αν δύως ὑπὸ τῷ χρόνῳ ἐδρασαθῆ ή ἐμπιστοσύνη τῶν φορτωτῶν καὶ ἀποτίσουσιν τὰ Ἑλληνικά σκάφη τὴν προτίμησιν τοῦ ἐπιθατικοῦ τοιχείου, δύος συμβασίνη καὶ εἰς τάς γραμμάς Αἰγύπτου καὶ αισσασαλίας, δικαιούμεθα νά ἐλπίζωμεν εἰς τὴν κερδοφόρον ἔκτατάλλευσιν τῆς γραμμῆς. 'Η ἐξαγωγική ἄλλως τε περιόδος διάκινη Κωνσταντινούπολιν ἀρχίζει τὸν Σεπτέμβριον καὶ ή ἐπιθατική ἵνησις, λόγω τῆς πολεμικῆς διαταραχῆς, εἶνε λίαν περιωρι-
μένη.

Ἐργασία πάντως ίκανοποιητική προθέπεται κατά τὰς δια-
εθαίσεις τῶν ἐμπορικῶν κύκλων τῆς Κωνσταντινούπολεως, ή
οιτιμορις δὲ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἀπό μέρους τῶν Τούρκων
ἀγαγγέων εἶνε ἔξησφασις μεμνή. Ἰσως νά ἐπετρέψει, ὃν ὑπῆρχον
αθέσιμα κατάλληλα σκάφη, νά ἔχετείνοις ή γραψιμῷ μέχρι Κων-
στάντζας, ἐκ Πειραιῶς δέ προς τὴν Μασσαλίαν. Θετικώτερά ού-
θα διεγράφετο ή ἐπιδιώξεις διὰ τὴν ουμπλήρωσιν τοῦ δικτύου

Liverpool

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo — of All Kinds—

**TUG OWNERS
BIRKENHEAD**

τῶν Μεσογειακῶν μας γραμμῶν καὶ πλέον ἀποδοτικὴ θά ἀπέβαινεν ἡ προσπάθεια τῆς Κ.Δ.Α.Σ. Πλοῖα δημώς δυνάμενα νὰ ἔχουντρητησουν ἐπαρκῶς τὴν γραμμὴν Μαύρης Θαλάσσης δὲν διαθέτομεν, τὰ μόνα δὲ καταλλήλα, τὸ «Κορινθίας» καὶ τὸ «Ἀττικὴ» εἶνεν καλῶς δρομολογημένα καὶ ἐργάζονται ἐπικερδῶς εἰς τὴν γραμμὴν Αίγαυπτου — Πειραιῶς — Μασσαλίας.

* * *

Εύκαιρια μοναδική διά την Επιθατηγόν νευτίλιαν μας πρέπει νὰ θεωρηθῇ ἡ σημερινὴ ἀνώμαλος περίοδος ἵνα διευρύνῃ τὴν δρᾶσιν τῆς εἰς την Μεσόγειον καὶ ἀποκαταστήῃ τὰς στοιχειῶδῶς ἀπασατίτους διά τὴν σημαίαν μας γνωσιάς.

ων, απαραιτητικών, στα οποία προστίθενται μάς γραμμάς.
Δέν ήδη ἐπρεπε ν' ἀρνηθῶμεν δότι πλευρᾶς
αὐτῆς ἐπετελέοθησαν ἐντὸς τοῦ ἔτους. Χάρις εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς
«Κορινθίας», τὴν τόσον ἐπιτυχῆ, ἐπανήλθομεν εἰς τὴν γραμμὴν
Μασσαλίας, ἐντατικώτατα δὲ ἐκμεταλλεύμεθα τὴν κίνησιν τῶν
λιμένων Αίγυπτου, Συρίας, Παλαιστίνης καὶ Κύπρου. Τώρα
ἔφθασαμεν μέχρι Κωνσταντινουπόλεως, ίσως ἀργύτερα νά
ἐπεκταθῶμεν μέχρι τῶν Ρουμανικῶν λιμένων, δόποτε τὸ δίκτυον τῶν
τερικῶν μας γραμμῶν θά είνε, αν μη ὀλοκληρωμένον, ὅπωσδή-
ποτε δύμας ίκανοποιητικούν, λαμβανομένων ὑπ' ὄψιν καὶ τῶν πτω-
χῶν μέσων που διαθέτομεν πρὸς ἔξυπρέτησίν του.

Αύτά διά το παρόν ή τούλαχιστον μέχρι τοῦ τέρματος τοῦ πολέμου. Τὸ μέλλον ὄμως δὲν διαγράφεται καὶ τὸσον ἐπίδιοφόρον. "Ολὴ μας ἡ προσπάθεια διὰ τὰς μεσογειακὰς γραμμὰς κινδυνεύει μετά τὸν πόλεμον νά ναυαγήσῃ, διότι τότε θὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ὑπῆρξίαν ὅλα τὰ ξένα σκάφη, τὰ ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἀνώτερα τῶν παρηλίκων ίδικῶν μας. Πικνὸν δίκτυον δρομολογίων πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν θὰ ἔγκαθιδρυθῇ καὶ πάλιν εἰς τὴν Μεσόγειον, πλοῖα γραμμῆς ταχύτατα, πολυτελῆ, ἀπολύτως υγραριούμενά θὰ ἀναλάθουν τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν μεσογειακῶν γραμμῶν.

Μὲ ποῖα ἄρά γε μέσα θὰ ἀντιμετωπίσωμεν τὸν συναγωνισμὸν αὐτὸν; Μόνη ἡ «Κορινθία» δὲν εἶνε ἀρκετή. Θὰ ἔχειεάσοντο πέντε παρόμοια, ἔστω καὶ κατά τι μικρότερα, σκάφη διά νὰ κρατήσωμεν τάς ήδη ἐκτελουμένας γραμμάς. Προβάλλει δηλαδὴ ἀπὸ τοῦδε καὶ πρέπει ἰδιαιτέρως νὰ το προσέσωμεν, τὸ ζήτημα τῆς ἀντικατασθέσεως τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ. Εδύνυς μετά τὸν πόλεμον τριακόσιαι καὶ πλέον χιλιάδες λιρῶν θὰ χρειασθοῦν διά νὰ ἀγοράσωμεν τὰ κατάλληλα διά τάς γραμμάς τοῦ ἔξωτερικοῦ σκάφου. Πρέπει νὰ είνε ταυτά ταχύτερα, πλέον ἀνέτα, μικρᾶς ὅπωσιδη πότε νήλικίσις, μὲ πολυετεῖς περιθώριον ἐκμεταλλεύσεως. Αὔτα θὰ ἀντιμετωπίσουν τὸν συναγωνισμὸν καὶ μάλιστα ἐπιτύχουσα, ἀν ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν ὀρισμένα πλεονεκτήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοϊού γραμμῆς, ὅπως η εύθηνία τῆς διασχειρίσεώς του, οἱ χαμηλότεροι ναῦλοι, η καλή καὶ ἀνθονός τροφή, η ἐμπιστοσύνη ἐν ἐν λόγῳ τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ καὶ τῶν φορτωτῶν, διφειλομένη εἰς τὴν ἄρτιαν ὁργάνωσιν τῆς ἑταιρίας τῶν «Ἑλληνικῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν».

Τά κεφάλαια, πού θ' ἀπαιτηθοῦν διὰ νὰ συγχρονίσωμεν τὸ πλωτὸν ὄλικὸν τῶν μεσογειακῶν μας γραμμῶν δὲν εἰνε μεγάλα, οὐδὲ δυσεύρετα. Δὲν πρόκειται σαλῶς τε νὰ ἐπιζητήσωμεν τὴν πρόσκτησιν νεοναυπήγητων σαφῶν. Μεταχειρίσμενον καὶ πάλιν θά ἀγοράσωμεν καὶ προσαρμόζοντες αὐτὰ δὲ' ὠρισμένους διαρρυθμίσεων εἰς τάς ἀνάγκας ἔκάστης γραμμῆς θά ἐπιτύχωμεν τὴν ἔδραίων τῆς θέσεως μας ἔναντι τοῦ ξενικοῦ ἀνταγωνισμοῦ.

"Αν δπό τούδε μελετηθῇ τὸ ζῆτημα τῆς ἀντικαστασάσων τῶν παρηλίκων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν μας διὰ τὰς γραμμάς ἔξωτερικοῦ καὶ διαγραφοῦν σαφῶς αἱ ἐπιδιώξεις τῆς Ναυτιλίας μας, εἰς τὴν Μεσόγειον, δέν ἔχομεν κανένα λόγον ν' ἀνησυχῶν διὰ τὴν ἔξευρεσιν καὶ τῶν ἀναγκαιούντων κεφαλαίων. Θά ἐπεβάλλετο Ἰωᾶς καὶ ἡ δημιουργία ἀποθεματικοῦ τινὸς κεφαλαίου ἐπὶ τῶν σημερινῶν καλῶν ἀποδόσεων τῶν γραμμῶν ἔξωτερικοῦ καὶ ἐκτάκτου τοιούτου διὰ τῆς ἐκπτίσεως μὲ τὰς κρατούσας ὑψηλὰς τιμάς ἐνὸς ἢ καὶ δύο ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, τῶν πλέον παρηλίκων, παραβλήτηπομένου τοῦ γεγονότος τῆς προσκαίρου κερδοφόρου ἐκμεταλλεύσεως τῶν.

Διαθέτοντες πρός ἀγοράν νέων σκαφῶν ἑκατὸν χιλιάδας λι-
ρῶν εἰς ύγιεις νόμισμα, δολλάρια λ.χ., θά ήδυναμέθα εὐχερῶς
νὰ ἔξεύρωμεν μετά τὸν πόλεμον τὰ ὑπόλοιπα κεφάλαια. Τί ἄλ-
λο μέχρι τοῦδε ἐπράειν ἡ «Ἀκτοπλοῖα τῆς Ἑλλάδος» κατὰ τὴν

άγοράν της «Ιωνίας», της «Ανδρου» και της «Κορινθίας»:

三

‘Η πολεμική περίοδος μᾶς παρέχει μίαν ξεκτάκτον ακόμη εύκαιριαν νά αξιοποιήσωμεν σκάφη μηδεμίαν δυνάμενα νά έχουν μεταπολεμικῶν δέξιαν. Πρέπει νά έπωφεληθῶμεν αὐτῆς διά νά συγκεντρώσωμεν τὸν πυρήνα τῶν κεφαλαίων, ποὺ θ' ἀπαιτηθοῦν διὰ τὴν πρόσκτησιν καλύτερων πλοίων, ἀνταξίων τῆς ἀποστολῆς των εἰς τὰ γραμμάτας ξέωτερικού.

“Αν, παρ’ ἐπίτιδα, ἔξαρκεσθομεν μοιρολατρικῶν εἰς τὰ προσωρινά καλά ἀποτελέσματα τῶν μεσογειακῶν μας γραμμῶν καὶ δὲν ἀντιμετωπίσωμεν τὰ προβλήματα τῆς μεταπολεμικῆς περιόδου, δὴλ ἡ σήμερον καταβαλλομένη προσπάθεια διά τὴν διεύρυνσιν τῆς δράσεως τῆς ἐπιθατηγοῦ ναυτιλίας μας πρόκειται ἀσφαλῶς νὰ ἀποτύχῃ.

Οι γειτόνες μας, οι Ἰταλοί, οι Τούρκοι, οι Γιουγκοσλαβοί, οι Ρουμάνοι και αύτοί οι Βούλγαροι, δύο θά ἐπιδιώξουν να καταλάβουν θέσιν ἀνάλογον πρός την ἐμποροθιμχανικήν των δραστηριότηταν εἰς τὰς μεσογειακάς μεταφοράς. Αὐτοί ἀφθονώτερα διαβέτουν τὰ μέσα διά τὰς ἐπιδώξεις των, διότι τὸ Κρατικὸν Θησαυροφυλάκιον καλεῖται νά καταβάλῃ τάς διπάνας. Σκάφη νεότευκτα, θά δρομολογηθοῦν πολλά εἰς τὰς γραμμὰς τῆς Μεσογείου ἀπό τὰς γειτονικάς μας ναυτιλίας. Θά διαμονήθησουν τὰ κτηθέντα ἐν τῷ μεταξὺ ἀπό τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον γραμμῆς, θά μᾶς ἔκποτίσουν δριστικῶς, παρά τὴν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπιχειρηματικότητα τοῦ "Ἑλληνος, ἄν ἀπό τοῦδε δὲν ἀποθλέψωμεν εἰς τὴν μεταπολεμικήν ἀνασυγκρότησιν τῆς ἐπιθατηγούν ήμῶν ναυτιλίας. Εἶνε τόσον μεγάλα τὰ ὠφελήματα τῆς ἔθνης μας οἰκονομίας ἀπό τὰς μεσογειακάς γραμμάς, ὥστε νά δικαιολογηται κάθε δι' αὐτάς μέριμνα, ἵσως καὶ κάθε θυσία.

Διὰ τὴν γραμμήν Βορ. Ἀηερικῆς

'Αλλά την Ισχυροποίησην τῆς ἀνταγωνιστικῆς ίκανότητος καὶ τῆς ὑπεραστλαντικῆς μας γραμμῆς θὰ ἔπρεπε πάντοτε νά ἔχωμεν πρὸ διθαλαμῶν. Κερδοφόρος τώρα είναι ή ἐκμετάλλευσις τῆς «Νέας Ἑλλάδος», ἀφοῦ πειρωρίσθησαν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὰ ἐκτελοῦντα τὴν γραμμὴν Εὐρώπης – Βορείου Ἀμερικῆς, ὑπερωκεάνια. Εύθυς δύως μετά τὸν πόλεμον θὰ ἐπανέθουν εἰς τὴν ὑπερσοίαν οἱ γνωστοὶ ὑπερωκεάνιοι κολοσσοὶ καὶ ή «Νέα Ἑλλάς» θὰ ἀναζητήσῃ τὴν ἐργασίαν τῆς στενῶς μεταξὺ τοῦ κύκλου τῶν Ἑλλήνων ταξιδιωτῶν, ισως δὲ καὶ τῶν ἐκ τῆς λοιπῆς Ἑγγύς Ἀνατολῆς προερχομένων, ἐν συναγωνισμῷ πάντοτε ὅχι μόνον πρὸς τὰ Ἰταλικά, τὰ ἀπό πάσης πλευρᾶς ὑπερτερούντα τῆς «Νέας Ἑλλάδος» ὑπερωκεάνια, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὰ Ἀμερικανικά νετεκτά σκάφη τῶν Export Lines, ἀτίνα ώρισμένον ἀριθμὸν ἐπιθετῶν δέχονται ἐν ἀπολύτῳ ἀνέσει.

"Οοον καὶ ἀνὴρ οὐκέτι τάχη τῆς ἀμερίστου ὑποστηρίξεως τοῦ Ἑλληνικοῦ στοιχείου, πολὺ ἀμφιθάλλομεν, διὰ τὸ δυνηθῆ νὰ κατισχύσῃ τοῦ δεξιάτου ἔξινού ἀνταγωνισμοῦ. Ἡ υπάρχουσα ἐργασία κατανεμομένη μεταξὺ πλειόνων σκαφῶν, πολιτικῶς μάλιστα καλυτέρων τοῦ ίδικοῦ μιας ὑπερωκεανίου, δὲν θά καλύπτῃ τάς δαπάνας τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του, προστιθέμενης καὶ τῆς ἐπιχορηγήσεως.

Τά 'Ιταλικά υπέρωκεάνια είναι άσυγκρίτως δύκωδέστερα, ταχύτερα, πολυτελέστερα της «Νέας Έλλαδος». Διαπλέουν τὸν Ἀτλαντικὸν εἰς δλιγωτέρας ἡμέρας, προσεγγίζουν δὲ καὶ αὐτὰς εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα, τὰς Πάτρας, ἔξυπερτοῦντα οὕτως ἀμέσως τὴν δι' Ἐλλάδα πλεστείαν των. Η «Νέα Έλλάς», ἐν συγκρίσει πρός τὰ ξένα ταῦτα σκάφη, οὐδὲν ἀλλού ὑπὲρ αὐτῆς συγκεντρώνει πλεονέκτημα, παρά τὸ γεγονός διτὶ φέρει τὴν Κυανοδύνευκον καὶ δικαιοῦται συνεπῶς κάθε υποστήριξεως τῶν Ἐλλήνων τῆς Ἀμερικῆς. Διερωτώμεθα δῆμος ἢ μόνη ἢ υποστήριξις αὕτη εἶνε ἀρκτὴ διὰ νὰ κρατήσῃ τὴν Ἐλληνικὴν γραμμὴν, ἐφόσον δὲν θά ἐδημιουργήσῃ ὑπὲρ τοῦ ὑπερωκεανοῦ μας κάποια εύρυτέρα τουριστικὴ κίνησις, ἐφόσον δὲν θά ἐπροτιμᾶτο καὶ παρὰ τῶν ξένων ἐπιβατῶν, τῶν προσριζομένων διὰ τὴν Ἔγγυς Ἀνατολὴν ἢ κατευθυνομένων ἐντεῦθεν πρός τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας. Θά προτιμήσῃ δὲ ξένος ἐπιθάτης τὴν Ἐλληνικὴν γραμμὴν, ὀδιαφορῶν διὰ τὰ πλεονεκτήματα τῶν ξένων ὑπερωκεανῶν; 'Ιδού ἀκριθῶς πῶς θιεταὶ τὸ δόλον ζήτημα καὶ πόθεν ἀνακύπτει ἡ ἀνάγκη διὰ την ἐν τῷ μέλλοντι ισχυροποίησιν τῆς ἀνταγωνιστικῆς ικανότητος τῆς υπερατλαντικῆς γραμμῆς μας.

CODES:
Lombard,
New Boe,
Bentley's

ORIENTAL SHIPPING BROKERS
SHIPBROKERS, SHIOPWNERS & SHIPPING AGENTS
GLEN LINE BUILDING, 2 PEKING ROAD.

Cables:
«ORSHIP»
(Shanghai)

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

«Ναυτικὸν Γραφεῖον, ιδιαιτέρως συνεργαζόμενον μετὰ τῶν κυριωτέοντων Ἰαπωνικῶν καὶ Κινεζικῶν ναυτικῶν Οἰκων»

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

Μετά τινα ξη, όχι πολλά, έκ των πραγμάτων θά έπιθηθή ή άντικατάστασις της «Νέας Έλλάδος». Αι απαιτήσεις της γραμμής θά δημιουργήσουν την άναγκην του ταχυτέρου ύπερωκεανίου, τού πολυτελεστέρου, τού έναν σφρονιά παρέχοντος δλας τάς συγχρόνους άνεσεις είς τόν έπιθητην. "Αν ο πόλεμος διαρκέσῃ έπι έναν άκομη ξη, τό διατεθεν διά τήν άγοράν της «Νέας Έλλάδος» κεφάλαιον θά έχη αποσθεσθή. Οι άναδοχοι της συμβάσεως θά έχουν τήν εύχερειαν, δεδομένης και τής οικονομικής των εύρωστιας, να άντιμετωπίσουν έναν εύθετων περιστάσεις την άγοράν έπειρου ύπερωκεανίου, συγκεντρούντος τά προϋποτιθέμενα διά τήν άποδοτικήν της γραμμής έκμετάλλευσιν πλεονεκτήματα. Ταχύτερον θά έπειρε νά είνε τό σκάφος αύτό διά νά συντομεύεται δ διάπλους τού Άτλαντικου και πολυτελέστερον είς τήν έσωτερηκήν του διαρρύθμισιν και τήν δλην αύτού έμφανσιν. "Ισως, λόγω τού νεωτέρου της ήλικιας τού — άνανευρεθή τοιούτον — νά είνε και οικονομικώτερον είς τήν έκμετάλλευσιν του.

"Όταν ο σάλος τού πολέμου κοπάσση δέν θά είνε δύσκολος ή έξεύρεσις ένδος ύπερωκεανίου πληρούντος κάθε σχετικήν μέ τήν καλήν παράστασιν της Έλληνικής γραμμής προϋπόθεσιν. Ή πρόστιχης του θά στοιχηση περισσότερον της «Νέας Έλλάδος», άλλα θά είνε τούτο άποδοτικώτερον, μαχητικώτερον είς τήν άνταγνοισιν.

Τά κέρδη, τά άρκετά ίκανοποιητικά, πού άποκομίζει τώρα το ύπερωκεανίου μας πρέπει νά τεθούν κατά μέρος, είς ειδικὸν λογαριασμόν, διά τήν έναν καιρῷ άντικατάστασιν του. "Αν, όπως πιστεύμεν, τό Κράτος έλθη και αύτῷ άρωραν είς τήν έπιδιξιν τής προσκήσεως καλυτέρου σκάφους, δέν διαβλέπομεν άνωπρολήτους δυσχερείας διά τήν έπιτυχίαν της προσπάθειάς, τής άποσκοπούσης είς τήν έπι στερρών έσσεων έδραιώσιν της Έλληνικής γραμμῆς. Οι άναδοχοί της δέν στερούνται έπιχειρηματικότητος, άλλ' ούτε εύτυχώς και κεφαλαίων. Λεπτομερειακά τίνες διαπραγματεύεις ίσων θά έχρειάζοντο έντος τού πλαισίου τής υφισταμένης συμβάσεως, διά νά διατεθούν τ' άναγκαιούντα πρόσθετα κεφάλαια.

Τό ζήτημα θεοίων άναγεται είς τό άπωτερον μέλλον και πιθανον νά θεωρηθή πρόδρομος ή άνακινήσις του. "Έν πάση περιπτώσιν ή άπο τούδε ξάραξις τών ένδεδειγμένων κατεύθυνσεων και είς τά της ύπερωκεανίου γραμμῆς μας δέν είνε καθ' ήματς περιττή. Άργοτέρα θά άναγκη ή άναγκη. Διατί νά εύρεθων άνετοιμοι διά τήν άντιμετώπισιν της;

Πρός τήν κατιούσαν

"Η πρός τά κάτω πορεία τής ναυλαγορᾶς συνεχίζεται. "Από δλα τά κέντρα φορτώσεων, παρά τήν δύπαστή ποτε ζωηράν ζήτησιν χωρητικότητος, προσφέρονται ναύλοι δλονέν χαμηλότεροι τών πρό δλιγών άκομη ήμερων κρατούντων. Δέν πρόκειται πλέον περι συμπτωματικής μικράς τινος διακυμάνσεως είς τήν ένα ή τόν δλλον τομέα, τυπικής δλως μορφής, άλλα περι σταθεράς έκπτωσεως τών τιμών, χαρακτηριστικής μιᾶς χαλαρότητος, θαθύτερας έχουσης τάς άφορμάς.

"Από μηνός πράγματι νέοι παράγοντες ήρχισαν έπιδρωντες έπι τής ναυλαγορᾶς. Αι έκ πολεμικών έπιθεσεων καταβυθίσεις πλώρων έμειώθησαν είς τό έλαχιστον, ένω αι ναυπηγήσεις άθροισι συνεχίζονται. Οι σύμμαχοι διασθέτουν ήδη χωρητικότητα έπαρκη διά τάς άναγκας των, ή έπάρκεια δ' αύτη τούς διευκολύνει είς τήν προσπάθειαν συγκρατήσεως τών ναύλων είς έπιπεδα χαμηλά. Τέλος ο πόλεμος είς τήν Σκανδινανίαν δέν έπετρεψε μόνον είς τόν συμμάχους νά περιλάβων είς τήν δύναμιν τών έμπορικών των στόλων Δανικά και Νορβηγικά πλοία 3½ τόδιούλαχιστον έκαπομμυρίων τόνων γκρός, άλλ' ένεκρωσε και τάς πρός τήν Βαλτικήν μεταφοράς, μέ άμεσον άποτελέσμα τήν προσφοράν πρός των ναύλων και πλειστων δσων Σουηδικών σκαφών, άπασχολουμένων είς τάς έθνικάς των μεταφοράς, είς τήν Βορειον θαλασσαν και τήν Βαλτικήν. "Ο έκταθεις έξ, άλλου μέχρι και τής "Άπω Ανατολής συμμαχικός έλεγχος διά τό λαθρεμπόριον πολέμου περιοριστικώς έπι τών μεταφορών έπεδρασε, και αύτός.

"Αν δλαι αι άνωτέρω διαπιστώσεις ληφθούν ύπ' άψιν, δέν θά ήτο δύσκολον νά έχηγηθή και ή συνεχίζομένη χαλαρότης τής ναυλαγορᾶς. Οι φορτωτά δέν άντιμετωπίζουν πλέον τάς πρό μηνών δυσχερείας διά τήν έξεύρεσιν χωρητικότητος, ούτε και οι έφοπλισται είνε είς θεούν νά προβάλουν άξιώσεις ναύλων δλονέν

ύψηλοτέρων. "Αν προιόντος τού χρόνου μόνιμον μορφήν ήθελον προσλάβει αι κρατούσαι συνθήκαι — αι έκπλήξεις ούμως δέν άποκλείονται — δέν θά έξηρχετο τών δριών τής θετικής προθέλεψεως ή παρά τινων έφοπλιστῶν διαθλεπομένη μεγαλυτέρα πτώσις τών ναύλων.

Τά ούδετέρα σκάφη θαρύνονται σήμερον μέ έξιδα κινήσεως ύψηλά και αι καθυστερήσεις τών ταξιδίων είνε μεγάλαι, σημαντικώς άκριβώτερον καθιστώσαι το κόστος τής μεταφορᾶς. Οι ναύλοι δέν πρόκειται συνεπών νά έκπεσουν κάτω τού έπιτρεπομένου έκ τών περιστάσεων δριών, δέν θά είνε έπιζημιοι. Δέν πρόκειται ούμως και νά έπανυψωθούν είς τά πρό τριμήνου έπιπεδα, πολλώ δέ μάλλον, ύπό τήν κατάστασιν τής έπαρκούς νά καλύψη τάς παγκοσμίους άναγκας χωρητικότητος, δέν πρόκειται νά ίδωμεν τούς ναύλους τού παρελθόντος πολέμου. Κέρδη πολεμικά είς οίνα τότε έκτασιν δέν θά άπολαύση ή ναυτιλία.

Τώρα τό Πλέιτ κατήλθεν είς τά 22 δολ. διά τό Κόντινεντ — τήν πλέον έπικινδυνον διά τήν ναυσιπλοΐαν ζώνην — και μάλιστα είς έποχην, καθ' ήν άρχιζει ή έξαγωγή τού άραθοσίτου άπο τήν Άργεντινη. "Ανάλογοι είνε αι έκπτωσεις τών ναύλων άπο δλα τά κέντρα φορτώσεων, προθέλεψεις δέ διατυπούνται περι πρατέρω χαλαρότητος τών ναύλων διά τάς έξ, "Άπω Ανατολής και Ίνδιων μεταφορᾶς.

Δέν άνεμέντο ή τοιαύτη έξειδιξης τής ναυλαγορᾶς. "Ολοι έπιστευαν είς τήν προιόντος τού χρόνου άνατιμησιν τών ναύλων. Ήθεώρουν φυσικήν τήν πορείαν τού ναυλοτιμαρίθμου πρός τά 250 σελ. τού Πλέιτ τού προγονυμένου πολέμου και τά 40 και 50 σελ. τών τότε χρονικών ναύλωσεων. "Ηδη οι ένθυσιασμοί και αι ύπερασιοδοξίαι έκειναι άρχιζουν ήμέρα τη ήμέρα νά καταπίπτουν. Προσγειώνονται δλοι είς τήν πραγματικότητα. "Ο πόλεμος αύτός δέν πρόκειται νά πλουτίση ύπερμετρων τούς ούδετέρους. Άπο τής πρώτης ήμέρας οι σύμμαχοι τό διεκήρυξαν και ειδικών διά τήν Ναυτιλίαν έλευπομεν τώρα διά έπιτυχάνουν τήν έπιδιξιν τών αύτην. Θά κερδίσουν τά ούδετέρα σκάφη, άλλα ποσά περιωρισμένα. "Έφοσον δέ οι κίνδυνοι τή ναυσιπλοΐας θαίνουν μειούμενοι, οι ναύλοι παραλλήλως και θά έκπίπτουν. Χωρίς νά προδικάζωμεν τό μέλλον, αύτάς μάς έπιπτεπταν νά προθέλεπωμεν άπο τήν παρακολούθησιν τής πορείας τής ναυλαγορᾶς.

Η έλευθεροκοινωνία τών πλοίων

"Υπ' άψιν τού κ. Υφυπουργού τής Ναυτιλίας θέτομεν τήν κατωτέρω παρατήρησιν μας: Τά έκ τού έξωτερικού καταπλέοντα είς τήν λιμένα Πειραιώς πλοία γραμμῆς δέν ήμπορούν νά έλευθεροκοινωνήσουν μετά τήν 9ην νυκτερινήν, λόγω τής άπουσίας έφορευντος ιατρού είς τό Υγειονομείον. Οι έπιθαται, δυσφορούντες θεοίων, κατ' άναγκην διανυκτερεύουν έπι τού πλοίου, έναν αναμονή τής δλως πιπικής πωλινής έπισκεψών τού ιατρού. Και έξαν μέν τό σκάφος καταπλέοντό τό μεσονύκτιον ή μέχρι πρωίας καθυστερήσις είνε δικαιολογημένη. Κανεῖς δέν θά είχε τήν άξιώσιν νά διανυκτερεύουν δλαι αι ύπτηρεσιαν τού λιμένος διά τήν πιθανήν έλευθεροκοινωνίαν ένδος σκάφους.

Πλοία ούμως γραμμῆς καθυστερημένα κατά μίαν ή δύο ώρας, καταπλέουν συχνά είς ένα λιμένα. Είνε δρά γε όρθον νά ύποχρεώνται οι έπιθαται τής Αλγύπτου, τής Κωνσταντινούπολεως και τής Μασσαλίας, κατάκοποι άπο τό ταξιδίων των, νά παρατείνουν τήν έπι τού πλοίου διαμονήν των έπι μίαν νύκτα, διότι τό σκάφος καθυστερήσης μίαν ώραν, μετά τήν 9ην έσπερινήν; Δέν θά ήτο ίσων άπο πάσης πλευρᾶς σκόπιμον νά μετεποτίζετο κατά δύο ώρας ή έλευθεροκοινωνία τών πλοίων έξωτερικού — μέχρι τής 11ης νυκτερινής — είς τρόπον ώστε νά παρείχετο ή έυχέρεια είς τούς έπιθαταις τάς άποθεσησιν άποθεσηρεί;

"Ολοι αι άπωρεσιαί τού λιμένου — Λιμεναρχείον, Τελωνείον, Αστονομία Λιμένου, "Ελεγχος συναλλάγματος — διατηρούν φυλακάς και κατά τήν νύκτα. Θά έχρειάζετο μόνον τού ιατρού ή παραμονή είς τό Υγειονομείον έπι δίωρον. Δέν πιστεύομεν νά προκαλέσῃ είς τήν ύπτηρεσιαν τού Υγειονομείου δινωμαλίαν τινά δυσυπέρθλητον τήν ιατρή παράτασις τής φυλακής τού έφορευοντος ιατρού. Μικρότερα πάντως θά είνε ή δινωμαλία αύτή, άπο τήν προκαλουμένην δυσφορίαν είς έκαποντάδας έπιθατῶν. Είς δλους άλλως τε τούς ένους λιμένας ή έλευθεροκοινωνία διενεργείται μέχρι τού μεσονυκτίου. Δέν ύπάρχει λόγος ή λιμήν τού Πειραιώς, σταθμός εύρυτατής έπιθατικής κινήσεως, νά ύστερη είς τό οπημένον αύτό.

Telegrams:
«GENICOLAOU»
LONDON

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

Telephone:
AVENUE 4941

Δάνεια

Ναυπηγήσεις

Άγοραπωλησία

«GENICOLAOU»
Piraeus

Άσφαλεια

Ναυλώσεις

Άνθρακεύσεις

'Αντιπρόσωποι έν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

Μέγαρον Ηλεκτρ. Σταθμός (2ος δροφος 22-22)-ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλ. 42-633

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

Καὶ κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ἀπριλίου δὲν ὑπῆρχον συγκεκριμέναι πληροφορίαι περὶ τῶν εἰς ἐμπορικὰ σκάφη ἀπολεῖσθαι αὐτὸς τὰς ἐχθροπαξίας εἰς τὰ Νοσθηγικά χωρικά ὄντα. Κατὰ τὰς Γερμανικὰς ἀνακοινώσεις, τέσσαρα Ἀγγλικὰ φορτηγά κατεσχέθησαν εἰς Μπέργκεν, Στάβαγκερ καὶ Τρόντχεμ, ἐνῷ ἔτεα 15 ἐμπορικὰ σκάφη. Ἀγγλικά, Σουηδικά, Νοσθηγικά καὶ Γερμανικά ἐβνθίσθησαν ὑπὸ τῶν "Ἀγγλῶν κατὰ τὸ δεύτερον βομβαρδισμὸν τοῦ Νάρβικ, ὅτε κατεστράψη καὶ στολίσκος ἐξ ἑπτὰ Γερμανικῶν ἀντιοπλίλικῶν. Ονομαστικὸς κατάλογος τῶν ἀνοτέρων πατασχέσεων καὶ θυνθεσῶν δὲν ἀνεκοινώθη, ἐγγνώσθη δὲ μόνον ἐν Σουηδικῇ πηγῇ, ὅτι ἐν τοῖς βινθισθέντων εἰς τὸ Νάρβικ Σουηδικῶν φορτηγῶν ἦτο τὸ φορτηγόν «Boden».

Ἄφ' ἑτέρου, καὶ ἐπισμένους Ἀγγλικὰς ἀνακοινώσεις 3000 πτωμάτων Γερμανῶν ἐξεβοᾶσθησαν εἰς τὴν ἀνατολικὴν μόνον πλευρὰν τοῦ φιόδο τοῦ Ὀσλοῦ. Οἱ Γερμανοὶ ἀπόλεσαν μεγάλας πασόπτητας ὅπλων, περιφαγῆσον καὶ παντού πολεμικῶν ὥλων, συνεπείᾳ τῆς δράσεως τοῦ Ἀγγλικοῦ στόλου, μετὰ τοῦ δοπού πανειργάσαντο Γαλλικά τινα πολεμικά, τρία Νοσθηγικά ἀντιοπλίλικά καὶ δύο Πολωνικά ὑποβρύχια. Μεταξὺ θης καὶ 22 Ἀπριλίου ἐβνθίσθησαν τορπιλισθέντα 26 μικρὰ καὶ μεγάλα Γερμανικά ἐμπορικά πλοιαὶ, ἔτεα 10 κατεστράψησαν ἀπὸ ἐναερίους ἐπιθέσεις ἡ προσρύσσωσις ἐπὶ ναρκῶν καὶ 4 ἄλλα συνελήφθησαν. Τὰ τελευταῖα ἀντά σκάφη ἤσαν τὰ ἀλεντικά «Blankenburg» 102 τ. γκρός (τοῦ 1913), «Friesland» 247 τ. γκρός (τοῦ 1921) καὶ «Nordland» 393 τ. γκρός (τοῦ 1922) καὶ τὸ λαΐνερ «Mister» 8514 τόννων γκρός (τοῦ 1928), οὗτον ἐπέβανεν ὡς ἀρχηγός μιᾶς ἐξοντωθείσης νηοπομπῆς ὁ κυβερνήτης τοῦ παρωπλισμένου ἑπεριοργανού «Europa».

Περιωρίσθησαν οι κίνδυνοι

"Οσον ἀφορᾷ ἐξ ἄλλου τὰς ἀπώλειας συμμαχικῶν καὶ οὐδετέρων πλοίων ἐκ τορπιλισμῶν, ναρκῶν καὶ ἐναερίους ἐπιθέσεων, διαπιστώνται ὅτι περιωρίσθησαν αὐτὰ εἰς τὸ ἐλάχιστον, ἀφ' ἐνὸς μὲν διότι τὰ Ναυαρχεῖα Ἀγγλίας καὶ Γαλλίας ὠργάνωσαν ἀρτίως τὸ σύστημα τῶν νηοπομπῶν καὶ διότι ἀφ' ἑτέρου κατεστράψησαν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου μέχρι σήμερον τὰ 2/3 τοῦ διονούσιου ἀριθμοῦ τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ Γερμανικῶν ὑποβρύχων. Ή τελευταῖα καταβύθισις ἀνεγνώσθη ἐπιστήσεις τὸν 18ην Ἀπριλίου διὰ Γαλλικοῦ ἀνακοινωθεῖσαν, εἰς τὸ διόπτον ἐτονίζετο, ὅτι δέντα τοῦ Ναυαρχείου ἐγενήσαντες τὴν θέσην, εἰς ἣν εἶχε θεαθῆναι καὶ βληθῆναι Γερμανικὸν ὑποβρύχιον ἐξηρφίσθησαν τὴν καταστροφὴν τοῦ. Λί έβδομαδιαῖα ἀπώλεια πλοίων ἤσαν αἱ μικρότερα σημειωθεῖσαι ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου καὶ ἐντεῦθεν, ἐνῷ 17.800 πλοίων μετασχόντων εἰς την νηοπομπάς ηγέρθη περιετέων. Οὕτως, ἐπὶ 29, ἤτοι ἐπὶ 614, ἐνῷ πρὸ διμήνου ἡ ἀναλογία ἦτο ἐπὶ 485. Εἰς τὸ ἐλάχιστον περιωρίσθησαν καὶ αἱ ἀπώλειαι ἐν ναρκῶν, χώρις εἰς τὸ σύστημα τῆς «ἀντιταγματικῆς ζώνης» τῶν πλοίων, τὴν ἐντατικὴν περιπολίαν τῶν ἀλεντικῶν στόλισκων καὶ τὴν ἐγκαρδίαν διάλεξην τῶν Γερμανικῶν ναρκοβόλων ἀεροπλάνων. Ή μείωσις τῶν ἀπώλειῶν ἐπεξετάθη καὶ εἰς τοὺς ἀπὸ ἀέρος κινδύνους. Αἱ ἐπόροιαὶ τῶν Γερμανικῶν μισθών ἡρασθησαν, ἐνῷ καὶ αἱ σημειωθεῖσαι, ἀπερχούσθησαν ἀποτελεσματικῶς. Σημειωτέον, ὅτι τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον, πλήρη τοῦ ἐξοπλισμοῦ τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν, ἐνισχύει ἀπό τίνος καὶ διὰ θωρακίσεων τὰ καταστόματα καὶ τὰς γεφύρας τῶν μεγαλύτερων φορτηγῶν, δεξαμενοπλοίων καὶ «λάγνεος». Τὸ γεγονός τοῦτο ἀπεκαλύψθη ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανούς, διατὸν δύο ἐξωπλισμένα Ἀγγλικά φορτηγά ἐπλεύσισαν εἰς τὰ χαλκούργεια τοῦ Μπέτλεμ πρὸς θυράσιον τοῦ καταστόματος καὶ τῶν γεφύρων τοῦ. Διὰ τὴν ἐργασίαν αὐτῆς ἡγέρθη ἀρκετὸς θύρων, διότι ἐθεωρήθη ἐπότι τίνων κύριων, ὡς παράστασις τῶν ἀπότιμων διατάξεων τῆς Ναυτιλίας κ. Σῶλτερ, τονίσαντος, ὅτι ἡ Βρετανικὴ ναυτιλία ἐπέστη ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου μέχρι τῆς 15ης Ἀπριλίου ἀπώλειας ἀνελθούσας μόλις εἰς τὰ 3 οἱ τοῦ συνόλου τῆς χωρητικότητος τῆς. Λί ἀπώλεια ἀντανακλάται ἀπεντηρούσθησαν ἀφ' ἐνὸς μὲν διὰ τῆς ναυτιγήσεως νέων ἐμπορικῶν σκαφῶν καὶ δεξαμενοπλοίων, ἀφ' ἑτέρου δὲ διὰ τῆς συλλήψεως ἀρκετῶν Γερμανικῶν σκαφῶν. Οὕτω, σήμερον ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία ἀντιπροσωπεύει τὰ 99 οἱ τῆς χωρητικότητος, τὴν δοτούσαν διέθετε κατὰ τὴν ἐναρξην τοῦ πολέμου. Παραλλήλως ὁ συμμαχικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἐνισχύει μεγάλως διὰ τῶν Νοσθηγικῶν

καὶ Δανικῶν πλοίων. Τὰ Νοσθηγικὰ σκάφη — σχεδὸν ἐν τῷ συνόλῳ του, εἴπεν ὁ σέργος Λαζαρίδης — εἰσίσκοντα εἰς συμμαχικὸς ἡ οὐδετέρων λιμένας κατὰ τὸν χρόνον τῆς Γερμανικῆς εἰσβολῆς, ἐτέθησαν δὲ εἰς τὴν διάθεσιν τῶν συμμάχων «εδώ νά ἔχει προτείχησον τὴν ὑπόθεσιν τῆς Νοσθηγικῆς». Τοῦτο ἀντὸν συνέβη καὶ μὲ σημαντικὸν τμῆμα τῆς Δανικῆς χωριτικότητος.

Σημειωτέον, ὅτι καὶ ἄλλα ναυτικά χώρων ἐνδιεφέροθησαν διὰ τὴν τύχην τῶν Νοσθηγικῶν καὶ Δανικῶν πλοίων καὶ τὴν θέσην αὐτῶν εἰς τὴν δεσμήνη ναυσιπλοίων. Οὕτως, εἰς τὸν λιμένα τῆς Χίλιης εὑρέθησαν 17 Νοσθηγικά καὶ Δανικά σκάφη, ἄπινα ὑπερείχη ἀπὸ τὴν Γερμανικὴν συνέργειαν, ὅτι θὰ ἐπεργετεῖται ἀπολύτως τὸν λιμένας καὶ νὰ διαπλέσουν τὰ Χίλια χωρικά ὄντα. Εἰς τὴν ἀντίληψην αὐτῆς προσέχοθησαν μέχρι τῆς πανιερίσαντος τῆς Χίλιης, ἐπειδὴ τὸ πανιερίσαντος εἶναι, διότι καθιστάται ἀδόντος ἡ ἐπάντησης, διότι τὰ λόγω πλοία διενήργησαν λαθρεπιτόριον πολέμου πρὸς τὸ Βλαδιβοστόκ. Δύο Δανικά φορτηγά, τὸ «Michael Jensen» 2318 τ. γκρός (τοῦ 1927) καὶ «Gustav Diederichsen» 2322 τ. γκρός (τοῦ 1930) ἐχρατήθησαν ὑπὸ τῶν Ιαπωνῶν εἰς Φού Τσεού. Αναφέρεται ἀσύρμητη καὶ ἡ περίπτωση τοῦ Δανικοῦ πλοίου - φυγείων, ἄπινα ὑψώναν σημαίαν Χονδρόβας, χωρὶς μέχρι τῆς στιγμῆς νὰ είναι γνωστόν, ἀν θὰ κατασχθοῦν ἡ δηλ. ὑπὸ τῶν συμμάχων. Εἰς Πειραιά κατέπλευσε καὶ παραμένει εἰσέστη ἐν ἀναμονῇ διαταγῶν τὸ Δανικὸν φορτηγὸν «Marit Maersk» 1894 τ. γκρός (τοῦ 1938). Επίσης παραμένει καὶ τὸ Δανικὸν ναυαγοσωστικόν «Viking». Τὸ δεύτερον πλάνον εἶναι ἀδόντον πλέον νὰ ἔργασθον ὑπὸ τὴν Δανικὴν σημαίαν, διότι ἀν ἀναγνοῦντο εἰς τὸ πέλαγος ὑπόκεινται εἰς τὸν κίνδυνον συλλήψεως ὑπὸ τῶν περιπολούμενῶν ἀνά τὴν Μεσόγειον συμμαχικῶν πολεμικῶν.

Τὸ μέσω Βλαδιβοστόκ λαθρεμπόριον

Τοὺς ἀριθμοὺς Ἀγγλικοὺς καὶ Γαλλικοὺς πόλεις λιμένων δεσπαρτεύμενοι καὶ τὸ ζῆτημα τοῦ διεξαγομένου λαθρεμπορίου μέσω Ρωσίας πρὸς τὴν Γερμανίαν διὰ τὸν λιμένον τοῦ Βλαδιβοστόκ. Παρεπεμπεῖ συναφῶς, διότι ἡ ἐμπορικὴ σύνοδος μεταξὺ Δυτικῆς Ἀμερικῆς καὶ Βλαδιβοστόκ, ήτις προπολεμικῶς ἦτο ἀσύμματος, μετεβλήθη ἀρδην ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐχθροπραξιῶν. Πλεισταὶ σκάφη ἐξ τῶν λιμένων τοῦ Βορ. Ειρηνικοῦ κατευθύνονται ἐμφράται εἰς τὸν μεγάλον Σούμετρον λιμένα τῆς «Ἀπο Ανατολῆς», μεταφέρονται — πρὸς τοὺς ἄλλους — καὶ εἰδὴ λαθρεμπορίου, ὡς λ. γ. μεταλλεύματα, μηχανήματα καὶ κατάλληλον διὰ τὴν πολεμική διοίκησην μέλλοντα. Διὰ τοῦ ιδίου λιμένου παραμένει παρεπηρήθη ἀδίκαιολογότητος αὔξησις τῶν εἰσαγωγῶν μολύβδεων, μάσιμων, χάλυβος, καστιτέρου, χαλκοῦ καὶ καυστούν. Οἱ σύμμαχοι ἡγθοῦν εἰς τὸ συμπέρασμα, διότι μεγάλως ποστήταις τὸν ὑπὸ τοῦ Βλαδιβοστόκ λιμένα τοῦ Βορ. Ειρηνικοῦ κατευθύνονται ἐμφράται εἰς τὸν μεγάλον Σούμετρον λιμένα τῆς «Ἀπο Ανατολῆς». Έν τῷ μεταξὺ διαταγῶν τὸ Δανικὸν φορτηγὸν «Marit Maersk» 1894 τ. γκρός (τοῦ 1938). Επίσης παραμένει καὶ τὸ Δανικὸν ναυαγοσωστικόν «Viking». Τὸ δεύτερον πλάνον εἶναι ἀδόντον πλέον νὰ ἔργασθον ὑπὸ τὴν Δανικὴν σημαίαν, διότι ἀν ἀναγνοῦντο εἰς τὸ πέλαγος ὑπόκεινται εἰς τὸν κίνδυνον συλλήψεως ὑπὸ τῶν περιπολούμενῶν ἀνά τὴν Μεσόγειον συμμαχικῶν πολεμικῶν.

Η ναυσιπλοία εἰς τὸ Δούναβιν

Αἰσιόλογος ὑπῆρχε καὶ ἡ ἀναγγελθεῖσα συμφωνία μεταξὺ Ρωσίας, Γιουγκοσλαβίας, Βούλγαριας καὶ Ούγγρας εἰς σχέση μὲ τὴν ἀ-

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.

σκοινιν άστυνομικῶν ναυτηρόντων ἐπὶ τῆς ναυσιπλοίας εἰς τὸν Δούναβιν. Συμφώνως πρὸς αὐτήν, πλοῖα δυνάμενα νὰ μεταφραστοῦν εἰς πολεμικὰ δὲν ὅτι πέπετα νὰ ταξιδεύουν εἰς τὸν ποταμὸν. Τὰ πλορώματα δὲν ὑπάρχουν εἰς εἰδίκην ἐπίβλεψιν. Ἡ μεταφράσια φορτίου δυνάμενου νὰ παραβλέψουν τὰ διάφορα ἐπὶ τὸν δχθῶν τοῦ Δούναβεως ἔργα ἀπαγορεύεται. Μετὰ τῶν ἐν λόγῳ φορτίων περιλαμβάνονται τὸ τοιμέντον καὶ αἱ παντοιεῖς ἐποχητικαὶ ὑλαὶ. Τέλος ὁ κανονισμὸς ναυσιπλοίας τῆς «Ἐνθωπαίκης Ἐπιτροπῆς» ὁ ἀντικατασταθῆ διὰ τῶν τελωνειακῶν νόμων τῶν παροχθίων χωρῶν, τῶν διοικῶν αἱ διατάξεις εἰνεὶς ἀστηρότεραι.

Ἡ στατιστικὴ τῶν ἀπωλειῶν

'Απὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἔχθροπραξιῶν μέχρι τῆς 23ης Ἀπριλίου αἱ γνωσθεῖσαι ἀπώλειαι πλοίων τῶν ἐμπολέμων καὶ τῶν οὐδετέρων ναυτηρίων ἐκ παντού των πολεμικῶν κινδύνων καὶ συναφῶν τοιούτων, ὡς λ. χ. συγκρούσεων εἰς νηοπομπάς, προσαράξεων πρὸς ἀποφυγὴν νάρκης ἢ ὑποθρυχίου, μὲν ἀποτέλεσμα τῆς ἐγκατάλεψιν τοῦ πλοίου, κατὰ διῆλθον εἰς 592 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 2.214.606 τόννων γκρός. Ἐξ αὐτῶν τὰ 327 πλοῖα, 1.497.941 τόννων γκρός αὗτων εἰς τὰς ἐμπολέμους χώρας, τὰ δὲ ὑπόλοιπα 265 πλοῖα, 716.665 τ. γκρός εἰς τὰς οὐδετέρας. Αἱ ἀπώλειαι τῶν ἐμπολέμων ναυτηρίων κατανέμονται ὡς ἔξης:

Ἀγγλικὰ	233	πλοῖα	1.021.897	τ. γκρός
Γερμανικά	67	>	338.300	>
Γαλλικά	24	>	121.442	>
Πολωνικά	1	>	14.294	>
Σοβιετικά	2	>	2.008	>

Σύνολον 327 πλοῖα 1.497.941 >

Αἱ ἀπώλειαι ἀφ' ἔτερου τῶν 265 οὐδετέρων σκαφῶν κατανέμονται εἰς 18 σημαίας, ὡς κάτωθι:

Σημαῖαι	Πλοῖα	Τ. γκρός	Σημαῖαι	Πλοῖα	Τ. γκρός
Νορβηγικά	74	155.054	Ιαπωνικά	2	13.660
Όλλανδικά	33	121.142	Λεττονικά	4	12.597
Σοντηδικά	46	101.830	Γιουγκοσλαβικά	2	10.883
Ἐλληνικά	20	90.624	Ρουμανικά	1	6.394
Δανικά	35	81.950	Αιθουνανικά	3	4.118
Ιταλικά	9	46.555	Παναμᾶ	2	3.953
Βελγικά	8	25.789	Κινεζικά	1	2.639
Φινλανδικά	11	22.143	Ισπανικά	1	2.140
Εσθονικά	12	14.865	Πορτογαλικά	1	329

Σύνολον ἀπωλειῶν οὐδετέρων, σκάφη 265 716.665

Αἱ ἀνωτέρω ἀπώλειαι ἐμπολέμων καὶ οὐδετέρων ναυτηρίων κατανέμονται, ὡς πρὸς τὰς κατηγορίας, εἰς τὰς ὁποίας ἀνήκον τὰ διυθισθέντα πλοῖα, ὡς ἔξης:

Υπερωκεάνια	32	τ. γκρός	319.452
Μικτά πλοῖα	39	>	263.527
Φορτηγά «τράμπες»	463	>	1.270.010
Δεξαμενόπλοια	48	>	356.181
Νάβαι - ίστιοφόρα	10	>	5.436

Σύνολον: 592 > 2.214.606

'Εκδήλωσα ἐκ τοῦ ἀνωτέρου πίνακος προκύπτει, ὅτι τὰς θαυμέτερας ἐκ πολεμικῶν κινδύνων ἀπώλειας ὑπέστη κυρίως ἡ φορτηγὸς χωρητικότης καὶ μετ' αὐτήν — ἀλλ' εἰς πολὺ ἥσσονα διαθέμον — ἡ κατηγορία τῶν δεξαμενοπλοίων. "Οσον ἀφορᾶ τὴν κατανομὴν τῆς ἀπολεσθεῖσης χωρητικότητος, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἡλικίας, δείκνυνται αὕτη ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα:

Ναυτ.	1940—1935	πλοῖα	75	τ. γκρός	392.020
>	1934—1930	>	38	>	174.629
>	1929—1925	>	108	>	501.664
>	1924—1920	>	155	>	590.968
Ναυτ. πέραν	1919	>	216	>	555.325

Σύνολον: > 592 > 2.214.606

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΕΠΙ ΣΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ,
ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΥΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΡΟΥΣ ΔΥΝΑΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΥΙΟΙ Κ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ, ΚΟΡΑΗ 3α

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 30-681, 30-682, 30-683

Ἐνδιαφέρουσα ἐπίσης εἰνεὶς καὶ ἡ κατανομὴ τῶν ἀπωλειῶν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων, ἔχουσα ὡς ἔξης:			
Κάτω 1000 τ. γκρός	89	7001—8000 τ. γκρός	21
1001—2000 >	150	8001—9000 >	31
2001—3000 >	58	9001—10.000 >	11
3001—4000 >	49	10.001—15.000 >	16
4001—5000 >	80	15.001—20.000 >	1
5001—6000 >	61	20.001 καὶ ἄνω >	1
6001—7000 >	24		

Σύνολον ἀπωλειῶν: 592

Πέραν τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν ἀπωλέσθησαν καὶ 82 ἀτμοκίνητα ἀλιευτικά, 500 τ. γκρός καὶ κάτω ἔκαστον, συνολικῆς δὲ χωρητικότητος 23.274 τόννων γκρός.

"Οσον ἀφορᾶ εἰδικῶτερον τὰς ἀπωλείας τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, ἐπηγέρθησαν κατὰ σοδαρόν ποσοστὸν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἐκστρατείας ἐναντίον τῆς Νορθρηγίας. Συμφώνως πρὸς τὰς μέχρι τοῦ πολέμου μέχρι τῆς 23ης Ἀπριλίου — ἐξ ἔχθρικῆς ἐνεργείας ἢ ὑπὸ τῶν ιδίων αὐτῶν πληρωμάτων — 67 ἐν δλω Γερμανικά σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 33.800 τόννων γκρός. Σημειωτέον, ὅτι αἱ ἀπωλείαι αὗται δὲν περιλαμβάνουν δλα τὰ θυσισθέντα ἀπὸ τῆς 8ης Ἀπριλίου καὶ ἐντεῦθεν εἰς τὰς Νορθρηγικά παράλια Γερμανικά σκάφη, καθόδον ὑπάρχουν συγκεκριμέναι πληροφορίαι διὰ τὰς θυσισθέντας 13 μόνον σκαφῶν, τῶν δποίων ἐδημοσιεύθη δημαστικός κατάλογος ἐν Λονδίνῳ, ἐνῷ δὲ ἔτερα εἰκοσιν ἡ καὶ περισσότερα σκάφη ἐλλείπουν στοιχεῖα καὶ ἀναφέρονται εἰς τὰς ἀνακοινώθεντα ἀνανύμως καὶ μὲν χωρητικότητα κατὰ προσέγγισιν. Πέραν τῶν ἀπωλειῶν αὗτῶν ἔκ τοπολισμῶν, διηρθρισμῶν ἡ αὐτοθυσία σεων, συνελήφθησαν ὑπὸ τῶν συμμάχων καὶ κατεύθησαν τεθέντα εἰς τὴν ὑπερεσίαν τοῦ Βρετανικοῦ καὶ Γαλλικοῦ Ναυαρχείου, 33 Γερμανικά πλοῖα, χωρητικότητος 140.365 τόννων γκρός. Τοιουτόρπως ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου, αἱ γνωσθεῖσαι ἀπώλειαι τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας περιέλαθον 100 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 478.665 τόννων γκρός.

Προσκρούσεις πλοίων ἐπὶ ναρκῶν

«VELOCITAS» Όλλανδικὸν ἀκτοπλοϊκὸν φορτηγόν, 197 τόννων γκρός (τοῦ 1932): "Ἐθνισθή ἐγγὺς τῶν Ἀγγλικῶν παραλίων προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης. Τρεῖς ἐκ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπωλέσθησαν, ἐν τῶν δποίων δύο ἀπεβίωσαν.

«HAWNBYS» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 5380 τόννων γκρός (τοῦ 1936): Καὶ τὸ σκάφος αὐτὸν ἐθνισθή εἰς τὰς Ν. Α. Ἀγγλικάς ἀπτάς προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης, τὸ πλήρωμα τοῦ ὕμος ἐν 39 ἀνδρῶν διεσώθη περιστλεγέν ἀπὸ τὰς λέμβους τῶν περιπολιῶν πολεμικῶν. «BRAVORE» Νορβηγικὸν φορτηγόν, 1458 τόννων γκρός (τοῦ 1916): "Ἐθνισθή εἰς τὰς νοτιοανατολικὰς Ἀγγλικάς ἀπτάς προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης. Τέσσαρες ἐκ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπεβίωσθησαν εἰς τὴν ἀπτήν. Καραϊδὸν δέοντο, δέοντι 20 ἀνδρες ἀπωλέσθησαν.

«GUNDEGA» Λεττονικὸν φορτηγόν, 3583 τόννων γκρός (τοῦ 1906): Κατευθυνόμενον ἐπὶ Ρίγας εἰς Γκότεμπουργκ ἐθνισθή εἰς τὴν πόλην διατήρησαν τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπεβίωσθησαν εἰς τὴν ἀπτήν.

Τὰ Ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,"

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

Δι' ὅλα γενικῶς τὰ Tanks & Bilges μεταχειρισθῆτε τὰ πεφημισμένα

"CAMREX," NON-OXIDIZING-PAINT

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

ΧΡΩΜΑΤΑ καὶ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αποθήκαι ξρωμάτων εἰς τοὺς κυριωτέρους ἐν τῷ έξωτερικῷ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

· Αντιπρόσωπος Γ.Δ.ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF

· Ιδιαιτέρα δινοσις: 208, Cathedral Rd., CARDIFF
Τηλματα: "CAMREX," — Cardiff ή Sunderland



‘Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Τὰ πολεμικὰ ἀσφάλιστα

Από τινων ήμερων οί Αλεξινανός ἀσφαλισται, συνεπειά τῶν ἀνησυχιῶν ποὺ προέκυψαν ἐτῆς ἀβεβαίας στάσεως τῆς Ἰταλίας, ἀπεράσισαν τὴν ὑφώσιν τῶν ἀσφαλίστων πολέμου διὰ τὰ πρὸς τὴν Μεσόγειον κατεύθυνθούμενα ἐμπειράματα. Ή εἰσαγαγόμενή ἡδη κλίμαξ φθάνει τὰ 2 0 α., ἄπινα προηγούμενών εἰσεπάρτοντα μόνον διὰ φρούτωντος ἐπὶ ἐμπολέμου πλοιών. Καὶ αἱ ἐτῆς Λονδίνου μεταβιβασθεῖσαι πληροφορίαι ἀναφέρουν ὅτι, ἐνῷ παρατηρεῖται μία αἰσθητὴ πτώσις τῶν πολεμικῶν ἀσφαλίστων διὰ τὰ πέραν τῶν ἐμπολέμου ζωνῶν ὑπεροχεάνια ταξίδια, ἀσησης τούναντίον σημειεύοτα προσειμένου διὰ ταξίδια πρὸς τὴν Μάγυρνη, τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μάσσην Θᾶλασσαν.

‘Ισπανία

Ναυτιλίας και άνθρωποι

Καί είς προηγούμενα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» είχομεν ἀσχοληθῆ μὲ τὴν σύντονον προσπάθειαν τῆς κυβερνήσεως τῆς Μαδόπητος πρὸς ἀνασυγκρότησιν τῆς Ἰσπανίης ναυτιλίας, κυρίως δὲ τὴν ἐπάνοδον αὐτῆς εἰς οἰλαν κατάστασιν εὑρίσκετο πρὸ τοῦ ἐμφυλίου πολέμου. Πρὸ τῆς ἐσωτερικῆς της περιπετείας ἡ Ἰσπανία κατέχει τὰ 2.6 οἰοτῆς παγκοσμίου χωριτζούτητος, ἐνῷ σήμερον τὸ ποσοστὸν συμμετογύητης περιφορᾶθη εἰς 1.4 οἰομόνον. Επιδιοικούμενή ἀνασυγκρότησις ἑφανίζει σοβαράς δυσχερείας, ὅπῃ μόνον διότι τὰ Ἰσπανικά ναυτηγεία πέστησαν σημαντικάς ζημιάς ἐκ τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλὰ καὶ διότι ἡ προμήθεια πρότων ὄλων εἶναι δύσκολος σῆμερον, ἀν μη καὶ προβληματική. Ὁπωδήποτε, πρόσθια διάταγμα παρέχει εἰς τὴν Ἰσπανίην κυβερνήσοντι τὸ δικαιουμά νὰ χορηγῇ δάνεια μεταξὺ ποσοστοῦ 60 οἰοέπου τῆς ἀξίας εἰς ναυτικάς ἑταῖρις τῆς χώρας ἐπανιψόνσας νὰ παραγγεῖλουν ἐμπορικὰ ἡ ἀλευτικὰ σκάφη εἰς τὰ ἔθνικὰ ναυτηγεῖα. Η προβλεπούμενή συνολική πλειωσις ἀνέρχεται εἰς 758 ἑκατομμαρια πετεστῶν, ὁ δὲ τόπος δύσισθη εἰς 2 οἰο· ἥτοι ½ οἰο διληπτερῶν τοῦ τόπου τῶν ἔθνην δανειον. Διὰ τῶν ἀνωτέρω οἰκονομικῶν εὐκολιῶν ἐπλέζεται νὰ πραγματοποιηθῇ εἰς τὸ προσεχεῖς μέλλον ἵναν ἐπάνεχηται τοῦ Ἰσπανικοῦ τοννάς, ὅπετε νὰ ἐπαρκέσῃ τοῦτο εἰς τὰς μεταφορικάς ἀνάγκας τῆς χώρας και κυρίως εἰς τὰς ἔξαγωγάς γεωργικῶν προϊόντων και μεταλλευμάτων, ἀκόμη δὲ νὰ διευνήῃ τὴν συμμετοχήν του εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν βελτίωσιν τοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν τῆς γόνως.

'Italia

‘Η ἐπαγύγησις τῆς χωροποιότητος

Εις τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἐδημοσιεύσαμεν τὰς ἀπόφεις τοῦ γερουσιαστοῦ κ. Μπατολίνι, ὃποιεικύνοντος — εἰς ἔκθεσιν τον ἐπὶ τῶν δαπανῶν τοῦ ὑπονοματίου Συγκοινωνίας — τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἡ Ἰταλικὴ ἐμπορικὴ ναυτιλία αὐξῆθῃ κατά 3.000.000 τόννων γκρός εἰσέται. Δεδομένου, διὰ ἡ σημερινὴ δύναμις τῆς Ἰταλικῆς χωροτικότητος ἀνέρχεται εἰς 3.505.000 τόννων γκρός, ἡ προτεινόμενή ἐπιεῖχεις θὰ ἐσθίανε διπλασισμὸν τοῦ Ἰταλικοῦ τοννᾶς καὶ θὰ ἀνεβίβαξεν εἰς 1)10 περίπου τὸ ποσοῦ τῆς Ἰταλικῆς σινεμετοχῆς εἰς τὴν δύναμιν τῆς παγκοσμίου χωροτικότητος.

Είς τὴν Ιδιαί ἔκθεσίν του ὁ κ. Μπιμπολίνι ἐπέχριψε τὴν ἑταῖραν τῆς Διώρυγος Σονέζ, ὡς παρεμποδίζονταν διὰ τῶν ὑψηλῶν τιμολογίων τῆς τὴν ἀνάτ-εγίν καὶ πρόδοσην τῆς Ἰταλίκης ναυτιλίας. Κατά τὸ 1939 αἱ Ἰταλικαὶ καταβολαὶ διοδίων ἀνήγθον εἰς τὸ ποσὸν τοῦ 1.300.000 λιρῶν, μὴ συμπεριλαμβανούμενὸν τῶν πληρωμῶν διὰ τὰς στρατιωτικὰς μεταφοράς. Φανερόν, ὅθεν, καθίσταται — κατὰ τὸν κ. Μπιμπολίνι — ποῖον ἀντίτυπον δύνανται νὰ ἔχουν εἰς τὴν ναυτιλίαν πρόδοσην τῆς χώρας εἰ τόσον βαρεῖαι εἰσφοραὶ διὰ τὰς ἐκ Σονέζ διελεύσεις τῶν Ἰταλικῶν πλοίων.

Προσέθεσε δ' ἀκόμη: «Ἄν δὲν ἀποκτήσωμεν ἔνα ἐμπορικὸν στόλον ἄρχεται μεγάλον, διὰ νῦ καλύπτῃ τὰς ἔθνικὰς ἀνάγκας, θ' ἀντιμετωπίζωμεν πάντοτε, ώς ἀπαραίτητον τὴν γαύλωσιν ζένων σκαρδῶν, πράγμα

μα δέπερ θύ ἔξηντλει σὸν τῷ χρόνῳ τὰ παρ' ἡμῖν ἀποθέματα ξένου συναλλάγματος».

Πυκνοῦνται αἱ τακτικαὶ γράμματι

Αἱ ἐκ τοῦ Εὐρωπαῖον πολέμῳ δημιουργηθεῖσαι νέα συνθῆκαι καὶ ἀνάγκαι εἰς τὰς κατευθύνσεις τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν, ἐπιβατῶν καὶ φορτίων, ἐπέβαλον ὄρισμένας βελτιώσεις καὶ ἀναπροσαρμογάς εἰς τὸ δίκτυον τῶν Ἰταλικῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἀλίτες καὶ θύ τελεύτης εἰς ἐφαρμογήν ἀπό τῶν ἀρχῶν τοῦ Ιουνίου. Οὕτως, ἡ Ἑταίρια *«Italia»* ἀπέφασις νὰ διαβέσῃ τὰ ὑπερωκεάνια *«Romanas* καὶ *«Augustinas»* εἰς τὴν γραμμὴν *«Herculestis»* — Νέας *«Yόρκης*, ἀντὶ τῶν ὑπερωκεάνιον *«Saturnias»* καὶ *«Vulcanias»*, ἀπίνα μετά τοῦ *«Conte Grande»* θὺ ἔξυπροτερήσουν ἐφεζῆς τὴν ταχείαν γραμμὴν *«Italiæ»* — Νοτίου *«Amerikēs»*. Η ὑπάρχουσα πρὸς τὴν *«Aqventinū»* τακτικὴ γραμμὴ, ἡ ἔξυπροτερουμένη ὑπὸ τῶν ὑπερωκεάνιον *«Principessa Giovanna»* καὶ *«Principessa Maria»*, θὺ διατηροῦθή ώς βοηθητικὴ τῆς ταχείας τοιώντας καὶ θύ ἐνισχυθῆ διὰ τῆς προσθήτης τοῦ δικτύου *«Virgilio»*.

Η πόδις τού Βαλλαράδο γραμμή, που όποιαν ἔτελεί τό «Virgilios», θὰ ἔξινηρητηται ἐφεζῆς από τα ὑπέρωφενία «Neptunia» και «Oceanias», ἀπίνα ἐχρονισμούσιντα μέχρι τούδε ὑπὸ τῆς «Italia» εἰς τὴν πόδις τό Ρίζεον. Πλέιτε ταυτίζειν, Ιταλίουν διατίτασιν.

Ἐγνώσθη ἐξ ἄλλον ὅτι Ἰταλοὶ πλαισιότηται ἀπόμας· μελετοῦν τὸν δυνατότητα ἔγκαθιδρούσεος ταπτικῆς δί· ἐμπορεύματα γραμμῆς μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Κεντρικῆς Ἀμερικῆς, μὲν δρομολόγια ἐκ Γένοβας διὰ Βελέν (Para) καὶ δὲ Assunção. "Οταν ἀφ ἑτέρου ή ἑταρίᾳ *"Sidarma"*, τοῦ Φιούμε, παραλίῃ ταύτη ναυτηγήσιν ἐπέτα δηζελόποιά της τῶν 100.000 τόννων ἔκαστον, θὰ κατειρώσῃ ταπτικά ἀναχωρήσεις αὐτὸς τοὺς λιμένας τῆς Ἀδριατικῆς διὰ τὰς Βοειανικάς Ἰνδιας, τας Ὀλλανδικάς Ἀνατολικάς Ἰνδίας, την Κίναν καὶ τὴν Ιαπωνίαν. Ἐγείνεται τὰ Ἰταλικά σκάφη θὰ κατευθύνωνται εἰς Ἀγιον Φραγκίσκον καὶ θὰ ἐπιστρέψουν εἰς τὴν Μεσόγειον μέσω Παναμᾶ, μὲ προσεγγίσεις καὶ εἰς ὁρμένους λιμένας της Βοογενού Εὐρώπης. Ή γραμμὴ αὕτη θὰ είνε παραλίας ποὺς τὴν ιστισταμένην περι τὴν Υδρογόνιον Ιαπωνίαν.

Γιουγκοσλαβική γλώσσεις

Κατά τὰς τελευταῖς ἑβδομάδας ἐνδιαφέρουσα συζητήσεις διεξῆχθησαν ἐν Ρώμῃ μεταξὺ Ἰταλῶν καὶ Γιουγκοσλάων ἐφοπλιστῶν πόδες ἐπεξεργασίαν σχεδίου στενής συνεργασίας τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῶν δύο χωρῶν. Ἀναφέρεται ἐν προκειμένῳ ὡς πιθανὴ ἡ τοποθέτηση Γιουγκοσλαϊκῶν τίνων παραγγελιῶν εἰς τὰ Ἰταλικά ναυτηγεία, ἀπὸ μέρους ιδίᾳ τῆς «Oceanias» καὶ τοῦ «Γιουγκοσλαϊκοῦ Λόδου», τῶν δποίων ἀντιπρόσωποι μετέχουν εἰς τὰς ἐν Ρώμῃ συζητήσεις.

Μεγ. Βρεταννία

Ἡ ἀμοιβὴ τῶν ἐπιτάκτων φορτηγῶν γραμμῆς

Κατά πληροφορίας έξι Λονδρίνου, ἐπειδή ηδη μία κατ' ἀρχήν συμ-
μα μεταξύ κυβερνήσεως και τῶν Ἀγγλικῶν πλευρητῶν, ὡς πρός
καταβλήθησκονέννιν ἀμοιβὴν εἰς τὰ ἐπίτακτα Ἀγγλικὰ φορτηγὰ «ελά-
γα». Αἱ προστάσεις τοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας διὰ τὰ φορτη-
γῆς ἐμελετήθησαν ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστὰς και-
ντο ἀποδεκταὶ ἐν τῷ συνόλῳ των. Ἡ προσπάθεια τῶν πλοιο-
ν, διως ἐπιτύχουν ώρισμένας τροποποιήσεις συνήντησε τὴν ἐπίμο-
λινην τοῦ ὑπουργείου και μόνον μερικὰ δευτερεύοντα σημεῖα τίσ-
θησαν πατοῦ.

Η ἄριστη ἐπὶ τῆς ὁποίας βασίζεται ἡ ἀμοιβὴ δι' ὅλα τὰ ἐπίτακτα οἷονδηπότε τύπου, ἔγχειται εἰς τὸν καθορισμὸν ἑνὸς ἐπαρχοῦς πο-
ρός καλύψιν τῶν γενικῶν ἔξοδων τῶν πλοίων, τῆς ἀποσθέσεως αὐ-
τῶν τὸν τόκον. Διὰ τὰ φροτήγα «Διάνεργος συνεφωνίην» ἥδη διὰ τὰ
κατὰ τὸντον γροῦς - ρέτζιστερ μηκιαώς, ἀποτελούν ἔνα λογικὸν
διὰ τὰ γενικά ἔξοδα τῶν ἐν λόγῳ πλοίων. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπεδίω-
να ἐπιτύχονταν μίαν αἴσθησιν τῆς ἀμοιβῆς διὰ τὰ σκάφη τοῦ τύπου
εφ ντέκ». Εἰς τὰ πλοῖα αὐτὰ ὁ κυβηρισμὸς τοῦ «σύλτερ - ντέκ» δὲν
ἀμβιβάνεται εἰς τὴν χωριτύστητα γροῦς - ρέτζιστερ καὶ συνεπῶς ταύ-
ματανίσονται μὲν μικροτέρων για τηρητικότητα, ἔναντι τῶν πλοίων τοῦ
μεγέθους ἀλλ' ἔτεον τύπου. Τὸ μέτουγεντον τῆς Ναυτιλίας ἔχον-

THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

(Founded 1866)

COLOMBO - CEYLON

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

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

P. O. Box 178

**Cables:
DESPATCHCO.**

νεν, δι τα σκάφη τού τύπου «έστερε - ντέκα» ήτο έπαρκης ό προταθείς ναῦλος, διά νά καλύψῃ τα γενικά αὐτῶν έξοδα, δι' ὃ και ἀπέρριψε τὴν ἐφοπλιστικὴν πρότασιν, μὲ τὴν χαρακτηριστικὴν μάλιστα παρατήρησιν, δι τὰ τὴν προηγηθέσαν μαλέτην τῶν ἀντιπροσωπευτικῶν τύπων τῶν πλοίων διά τὸν υπελογισμὸν τῶν γενικῶν έξόδων, ξενάσθιμες κατὰ πλειονότητα σχάψη τοῦ οηβέντος τύπου. Παρόμοιαι επιδιώξεις έξεδηλώθησαν ἀκάρπως καὶ διά τὰ πλοῖα «long bridge». Τὰ φορτηγὰ γραμμῆς έξ ἄλλου, ἀτινα χρησιμοποιοῦν πλήρωματα έξ Ιθαγενῶν, θά λαμβάνουν σελ. 719.

·Αποσβέσεις καὶ τόκοι

Σχετικῶς μὲ τὴν ἀπόσθεσιν καὶ τοὺς τόκους, θὰ λαμβάνεται ὡς βάσις τὸ ἀργικὸν κόστος, δι’ ὅλας τὰς ἀπὸ τοῦ 1922 καὶ ἐντεῦθεν νωρι-
γησεις, θὰ προστίθεται δὲ εἰς αὐτὸν καὶ τὸ κόστος πάσης βελτιώσεως, ἡ
ὅποια ἐνδεχομένως ἐγένετο κατὰ τὸν διαφρεύσαντα ἀπὸ τῆς νωριη-
σεως χρόνον. Είναι πιθανὸν μόνον, ὅτι τὸ ἔκτακτον διὰ τὰς βελτιώσεις
κόστος θὰ περιορίζεται μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 10.000 λιρῶν. Διὰ τὰ πρὸ-
τὸ τοῦ 1922 κατασκευασθέντα πλοῖα θὰ λαμβάνεται ὡς βάσις κόστους διὰ τὰς
ἀπόσθεσις καὶ τοὺς τόκους ἡ προπολεμική αὐτῶν ἄξια, μὲ τὴν ὅποιαν
μετεῖγον εἰς τὰ ἀσφαλιστικά esclus.

Οι ἑφταπλοῖαι ἐπεδιώξαν νῦν επιτύχουν ἐπίδομα 13 οὐ ἐπὶ τοῦ ἀρχικοῦ κόστους, ἢτι 5 οὐ διὰ τὴν ἀπόσθεσιν, 5 οὐ διὰ τόκους καὶ 3 οὐ διὰ ἀποδεμάτων διὰ τὰς ἀντικαταστάσεις. Τὰ δύο πρῶτα ἔγενοντα δεκτά ὑπὲν τοῦ ὑπουργείου, τὰ ἐπίδομα δημοσίου 3 οὐ διὰ τὰς ἀντικαταστάσεις ἀπεργίᾳθν, διότι τὸ ζῆτημα τοῦτο — ὡς ἔλεχθι καὶ διὰ τὸ «τράπεζα» — θὰ ἀφεθῇ πρὸς ἐπύλυντο μετὰ τὴν ληξίν τοῦ πολέμου. "Οταν ἐπέλθῃ τελικὴ συμφωνία διὰ τὰς ἀμοιβὰς τῶν ἐπιτάξεων καὶ τὸ καταρτισθέσ- μενον «σχέδιον» ἴποβληθῇ εἰς τὰς Βουλὰς πρὸς κύρουσιν, προτίθεται τὸ ὑπουργεῖον νῦν λάβῃ σχετικὴν πρόνοιαν καὶ διὰ τὸ ζῆτημα τῶν ἀντικα- ταστάσεων.

"Οσον ἀποδῷ τὰ πλοῖα - ψεγέται ἡ τὰ διαθέτοντα χῶρον ψεγέτου, ουνεψωνήθη καὶ ἀρχὴ ἀμοιβῆ 6) — κατὰ 100 κυβικῶν πόδας διὰ τὰς περότας 100.000 κυβικῶν ποδῶν, 5) — διὰ τὴν δευτέραν ἐκαποντάδα χιλιάδων κυβικῶν ποδῶν καὶ 3) — διὰ τὸν πέμπτον τῶν 200.000 π. π. χώρον. Ἀναφέρεται ἀκόμη, περὶ αἱ ἀνοτέρω ἀμοιβαὶ τῶν φρεστηγῶν «λάινερζ» προτείνονται διὰ τὰ ἄνω τῶν 5000 τόνων γχρός σκάφη καὶ ὅτι τὰς ἑπταβατηγῶν «λάινερζ» θ' ἀποτελέσσουν βραδύτερον θέμα ἰδιαιτέρας συμψωνίας, λόγῳ τῶν ὑπεισταμένων διὰ τὰ πλοῖα αὐτὰ εἰδίζοντα συνηθικῶν.

Τὰ γενικὰ ἔξοδα

Τονίζεται, ἀναφορικῶς πρὸς τὴν ἀμοιβὴν τῶν 8) — διὰ τὰ γενικὰ ἔξοδα, ὅτι θὰ ὑπάρχῃ ἡ εὐέργεια ἀναθεωρήσεώς της κατά ἐξάμηνον, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐκ τῆς πείσους στοιχείων, ἄτινα θ' ἀποκατίσσον οἱ ἐνδιαφερόμενοι εὑφαίστατα ἀπὸ τὴν λειτουργίαν τῶν ἐπιτάκτων σταφῶν τον. "Ἐνα σημεῖον ἐπὶ τοῦ δόπιου μετὰ βεβαδότητος προβλέπεται, ὅτι θὰ ἐπάρξουν αἰτήσεις, ἀφορὰ τῷ κονδύλῳ τῶν νωτασφαλειῶν. 'Ἐπ' αὐτῷ τῷ ὑπουργείοντι Ναυτιλίας προέτεινεν, διποτείς αἱ αἰτήσεις μημνεύονται εἰς τοὺς λογαριασμοὺς τῶν ταξιδίων, λόγῳ τῆς ποικιλίας τῶν ἡμερημηιῶν ἐπανοῆς τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβαλλούσιν καὶ τῶν δυσχερειῶν ἀντιτυπούσεως τοῦ λεπτοῦ τούτου σημείου διὰ μᾶς γενικῆς αἰτήσεως τοῦ γενικοῦ.

Κατά τὸν προηγούμενον πόλεμον εἶχε κλεισθῆ συμφωνία διὰ τὴν αὐξήσιν τοῦ ἐπιδόματος ἀποσβέσεως κατὰ τὴν ἔκτημπον τοῦ φόρου εἰσοδήματος. Τὸ παραχωρώμενον τότε ποσοστὸν διὰ τὰς ἀποσβέσεις ἦτο 4.0 % ἐπὶ τοῦ ἀρχικοῦ κόστους, αὐξῆσθεν εἴτε εἰς 6.0 %. Ἐκτοτε τὸ ἐν λόγῳ ποσοστὸν περιωρίσθη εἰς 4.8 ο.ο., ὡς ἡ δὲ ναυτικὴ βιομηχανία ἐποίησεν νάν ἐπιτίζῃ τὴν ἴδαιν αὔξησην ἐξ 2.0 %, ὡς ἀπὸ παρεχόμεθα κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον. Ζητεῖ δηλαδὴ νάν ἔξισισισην ἥδη ποσοστὸν 6.8 ο.ο. ἐπτοῖος. Ἀναρρέσται ἐνν παταλεῖδι, ὅτι οἱ πλωιστήται φροντιγῶν «ἀλλαγές» θεωροῦν τοὺς ἀντώνιους ἀριθμούς, δῆ λογικόν καὶ ἔξαιρεσιν μᾶς ἡ δύο διετεταγμένας αὔξεσης ἐπεπιστρέψαν τοὺς ἀπόδεσμον

·Η ἀποδημία τῶν «τεῖχων»

Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀμοιβὴν τῶν ἐπίτακτων φροντιγῶν, συνεχότεσθαι τὸν 18ην Ἀποιλίου εἰς τὸ «Ναυτικὸν» Ἐπιεικήτησον ὃ συνέβησε τῶν

A. ΣΓΟΥΡΟΦ & ΣΙΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1914 ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΩ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ, ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ 3.
Τηλ. Διεύθ. ΑΡΣΓΟΥΡΟΦ. Αθήνας Τηλ. κάρ. 20696-20697-20698

Υποκαταστήματα: EN PEIRAIEI, Φίλωνος
EN ΘΕΣΣΝΙΚΗ, Αγ. Μηνά
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: EN PEIRAIEI, Φίλωνος

**ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΥΡΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΗΣ,
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΖΩΗΣ**

Ειδικότης είς άσφαλίσεις κατά κινδύνων μεταφορούν διὰ θαλάσσης. Ένοπλος καὶ ἀέρος.

Καλύπτονται οι **ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ** ἐπὶ ἐμπορευμάτων,
ναυλῶν, σκαφῶν πλοίων, κλπ. ὑπὸ τοὺς εὐνοϊκωτέρους δρους

"Αγγλών πλοιοκτητῶν «τράμπτς», ήτις είχε πρό μηνὸς ἀναβληθῆ πρὸς πληρεστέραν μελέτην τὸν κυριερητικὸν «σχεδίου». Κατ' αὐτὴν ἐγένετο ἀποδεκτὴ ἡ προσφερθεῖσα βασικὴ ἀποζημίωσις τῶν 6 σελλ., κατὰ τόννον δ. ω. μηνιαίως ἀν καὶ ἐθεωρήθη αὕτη ὑπὸ τῶν ἐνδιαιτερομένουν ἐποιητῶν ἡ μέντος ἀνεψηρά, ὑπεδείχθησαν δὲ ὡριμέναν προσαρμογὴν δευτερεύουσῃς δικαιοσύναις. Τὸ ἐποργεγέν τῆς Ναυτιλίας ἀδέχθη τὰ 6 σελλ., ἀντὶ τῶν ἀρχικῶν προταθέντων 5 ½ σελ., διότι εἰς τὸ κονδύλιον τῶν ἐπισκευῶν παρεδέχθη αὔξησιν τὸν κόστον των αὐτῶν κατὰ 280). Ἡ συνέλευσις προσέθη εἰς τὴν δημοσιεύσιν ἀνακαίνωθέντος ἐπὶ τῶν ἀποφάσεων της. Τονίζεται εἰς αὐτὸν ἡ ἀπόδοξη ἀφ' ἑνὸς τοῦ θαυμοῦ ναῦλον καὶ ἡ μεγάλη ἀφ' ἔτερον σημασία, τὴν ὅποιαν ἀποδίδει ἡ συνέλευσις, ὡς πρὸς τὸν ἵστον καὶ τοὺς ὄφους, καθ' οὓς ἡ κυριερητικὸς θάνατος προστίθησε πρὸ τῆς Βούλης τὰς διαθέσεις τῆς διὰ τὰ μέτρα, ἀπίνα ἐν καρῷ προτίθεται να λάβῃ σχετικῶς μὲ τὴν μεταπολεμικὴν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν Ἀγγλικῶν πλοίων καὶ τὴν διατήρησιν τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας εἰς ἓντα ποστικῆς ἐπαρχείας, ποιητικῆς ἀνωτερότητος καὶ ἐπαρχοῦς Ικανότητος διὰ τὴν ἀποτελεσματικὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ξένων πλοίων.

Ἡ τύχη τῶν Δανικῶν πλοίων

'Εξ ἐγκέφορον 'Αγγλικῆς πηγῆς ἀνεκουνόθη, ὅτι τὰ Δανικά ἡμετοποιῶντα πλοῖα, κατόπιν τῆς Γερμανικῆς εἰσβολῆς εἰς Δανίαν, θὰ χαρακτηρίζονται τυπικῶς ως ἔχθρικά καὶ δὲν θὰ δύνανται νά συντείχισσον ἐφεξῆς τὰ ταξιδιά των, εἰμι μόνον ἐπὸ την 'Αγγλικὴν ή Γαλλικὴν ομαίαν. Τὰ ἐλόγη πλοῖα θὰ καταδρονταν ἵντο τὸν συμμάχον τους θὰ διενεγγήται ὑπὸ εἰδικοῦ δικαστηρίου ἢ τεττάμησις τῆς τρεχοντος ἀξίας των, μεθ' ὅ, ἐπιτασσόμενα, θὰ χρηματοποιοῦνται εἰς συμμαχικές μεταφρούρια. 'Η κατάσχεσίς των θὰ είναι — ἐπιφυνειακώς — παρομοία πρὸς τὴν τῶν Γερμανικῶν σκαφῶν, θὰ ἔχῃ δικαίωμας ἐντελῶς διαφορετικάς συνεπείως διά τε τοὺς πλωικήτας καὶ διὰ τὰ πλήρωματα. Οἱ Δανοί πλωιάσονται, οἱ ἄξιοματικοί καὶ τὰ κατέτερα πληρώματα, προθίνως μᾶλιστα δεκτοί καὶ θὰ παραληθεύσουν μάλιστα νά παραστίνονται καὶ ὑπηρετήσουν, ἐφόσον θέλουν, επὶ τὸν πλοίον των, ἐπὸ συμμαχικές ομηρίας, τυγχάνοντες οὕτω φρικῆς μεταχειρίσεως. 'Οσον ἀφορᾶ τοὺς πλοιοκτήτας, θὰ κανονισθῇ ἐν ἐνθέτῳ τῷ χρόνῳ ἡ ἀποζημίωσις διὰ τὴν χρηματοποιήσην τῶν σκαφῶν τους, ἀλλά δὲν ἔχει παταρηθεί πάσα τὰ κέρδη των περιέλθουν καθ' οἰνδήποτε τρόπον εἰς Γερμανικάς χειρας. 'Ἐπει τοῦ ἀντικειμένου τούτου δὲν ἀνεκουνόθησαν ἀκόμη συγκεκριμένα λεπτομέρεια, καθισταται δικαίωμα φανερόν, οὐδὲ συμφέρει εἰς τοὺς Δανούς πλοιοκτήτας νά περιέλθουν τὰ σκάψη των εἰς τὴν συμμαχική κατοξήν, διότι, ἐν ἀντιθέτῳ περιπτώσει, θὰ δειη οὐ καταφύγουν ταῦτα εἰς οὐδετέρους λιμένας καὶ νά παροπλισθῶν μέχρι πέποιτο τοῦ πλέοντος.

Η πρώτη έργοδωσις τῶν ἀνατέρω σημειωκῶν μέτρων ἐσμειόθη τὴν 16ην Ἀπρίλιον, ότε ἀνεκκινήθη ἐπιόμως ἡ κράτησις τῶν εὑρεθέντων εἰς Ἀγγλικοὺς λιμένας δόδεκα Δανικῶν πλοίων, συνολικῆς χρηματικότητος 16.422 τόννων γκρός καὶ ἡ κοινοποίησις εἰς τοὺς πλοιάρχους αὐτῶν κλήσεον, ὅπως παραστοῦν εἰς διαδικασίαν ἐνόπιον τοῦ Δικαιοσύνιον Ἐκτιμήσεων. Μετὰ τὴν ὅρτιο γενναμένη κατάταξιν καὶ ἐπιτίμησιν, τὰ Δανικὰ ταῦτα σκάψῃ Ὡλεῖσθαι τὸτε τὴν Ἀγγλικὴν σημαντικαίαν.

'Αφ' ἐτέσον τὸ Κρηβεγνητικὸν γραψεῖν 'Ασφαλειῶν πολέμου ἀνεκτίνωσεν, ὅτι αἱ φροτόδοσις ἐπὶ Δανικῶν πλώιον διεγράψασαν ἀπὸ τῆς Ιης μ.μ. ὥρας τῆς 11ης Ἀπριλίου ἐν τοῦ ισχύνοντος τιμωρογίου τῶν πολεμικῶν ἀσφαλιστῶν καὶ ὅτι ἀσφάλιατα διὰ μεταφράζ̄ φρεσίον ἐπὸ Δανικῶν σαφῶν, δυνάμεναι νῦ δηλουθεῖν· βάσει ἀνοντῶν συμβολίσιον (open covers), θὰ γίνονταν δεκταὶ μόνον κατόπιν εἰδήσης ἔγκρισεων τοῦ κρηβεγνητικοῦ ἀσφαλιστικοῦ δργανισμοῦ. 'Η ἀνακοίνωσις αὕτη, ἔχομεν κατ' ἐπιφάνειαν εἰς ἀντίφασιν, ἀποσκοπεῖ προφανῶς νῦ καλύψῃ πειρίστων, εἰς τὴν δόπιαν θὰ ἡδύναντο φρεσίοις εἰπεῖν Δανικῶν πλώιον ὑπὸ Ἀγγλικὴν ἢ Γαλλικὴν σημαίαν ν' ἀσφαλισθῶν νομίμιος ἐπὸ τοῦ κερδεοντικοῦ μακρού.

Τό γεγονός πάντως, διτί ή Δανία ενθίσκεται πρός τὸ παρόν ὑπὸ Γερμανικὴν κατοχὴν, θέτει τὰ Δανικὰ πλοῖα εἰς τὸ ἔχθρικὸν στρατόπεδον. Ἐφόσον δημος ἡ Μεγάλη Βρεταννία ἐπιτύχῃ τὸν ἔλεγχον τῶν οκα-
ριῶν Δανικῆς νηολογίησεος, θὰ ἡτα παρθένον — γράφει ὁ Ἀγγλικὸς
Γένος — νά τα μετατρέψουθή τις, ως ἔχθροι. Η τοιώτη ιδιότητος, εν-
έχεσσι μὲ τοὺς πολεμικοὺς κινδύνους, κατάστασις, ἀποσῳηρνίζεται μετά
την διενέργειαν τῆς τυπικῆς κατασέσσωσης. Δέον γά σπουδαιοῦθή ἀρχών

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

**Ίδιοκτήται ρυμουλκῶν
Προμηθευταὶ μπῶνκερς
Γαιανθράκων & Πετρελαίου**

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

'En συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ.

W^m CORY & SON, LTD

δι την ανακοίνωσις του Κρεβεντικού γραφείου ανεμέρετο αποκλειστικώς εις τα φορία των Δανικών πλοίων και συνεπώς ήτο διάφορος έτερας προηγηθείσης ανακοίνωσεως, δι της διεγόμενης έτος την ίσην τιμολογίαν το άσφαλτον διά ταξίδια πρός την Δανίαν και έξι αντίτης.

Τὰ Σουηδικὰ σκάφη

"Οσον άφορα έξι άλλον τὸν Σουηδικὸν ἐμπορικὸν στόλον, ἀριθμοῦντα 1200 σκάφη καὶ χωρητικότητα ἑνὸς καὶ ιμίσεως ἑκατομμυρίου τὸν γεράς, ὑπεδείχθη ὑπὲ τῆς κυβερνήσεως Σουηδίας ν' ἀποσυρθῇ προσωρινῶς ἐκ τῶν δικαιωμάτων, ἐν ἀναμονῇ τῆς ἔξελιξεως τῶν γεγονότων εἰς τὴν Σκανδινανίζην χερσόνησον. Εἰς τὸν Σουηδικὸν πλοιάρχους ἐπαρέθη, κατὰ τὴν περίοδον, νὰ συνεχίσουν τὰ ταξίδια τῶν ή νὰ ἐπανέψουν τὰ σκάφη τῶν εἰς Σουηδίαν ή νὰ τὰ ὁδηγήσουν εἰς τὸν πλησιέστερον οὐδέτερον λιμένα.

Τὰ Νορβηγικὰ καὶ Δανικὰ πληρώματα

Πληροφορίαι τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυτικοῦ τύπου ἀναφέρονταν, δι τὴν ἡμέραν ὅλα τὰ ἀνδειγμένα μέτρα, διὰ νὰ συνεχίσουν ἐν Λονδίνῳ τὰς ἔργασίας των αἱ Νορβηγικαὶ ὄργανώσεις τῶν ἀνωτέρων καὶ κατωτέρων πληροφοριῶν. Τὸ «Διεθνὲς οικονομικὸν Ἀξιοματικόν» τοῦ E. N. καὶ τὰ οικονομικὰ τῶν Νορβηγῶν ναυτιλλομένων, ἡ «Ἐνοιαστὸν τῶν Βρετανῶν ναυτεργατῶν καὶ ἡ διεθνῆς ὄργανος τῶν ναυτιλλομένων, συνεργάζομενα, προσέθησαν ἡδη εἰς τὴν σύστασιν μικτῆς ἐπιτοποῖης συντονισμοῦ, ἥτις ἔτι τῆς πλήρους ἀναγνωρίσεως ἀπὸ μέρους τῆς τοῦ Νορβηγικῆς πρεσβείας, δύον καὶ τῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων. Η «Διεθνῆς Ενοιαστὸν Ἀξιοματικόν» τοῦ E. N. ἰδρυθείσανταν ἐν Λονδίνῳ, δι τὸν ὑπιδιώκην συνέχισαν τὸν ἔργον τῶν οικονομικῶν τῶν Νορβηγῶν καὶ Δανίων ἀξιοματικῶν, δεδομένουν δι τὸν Ἀγγλικὸν ἐπονοματίον τῆς Ναυτιλίας ἀπεράσπισεν ἡδη νὰ ἐπανέψῃ τὴν ἐπορείαν τῶν ἀλόγων καὶ ἀξιοματικῶν ἐπὶ τὸν Ἀγγλικὸν ἐμπορικὸν πλοίων.

Κατόπιν τῶν ἀνωτέρω, διεισδύσθη φασιστικῶς πρὸς ὅλα τὰ Νορβηγικὰ πλοῖα εἰδοποίησης τῆς «Επιτοποῖης συντονισμοῦ», καθ' ἥν πᾶν ζήτημα ἀφερῶν τοὺς μισθώνες ἡ τοὺς δροὺς ἔργασίας τῶν Νορβηγικῶν πληροφοριῶν ἀπετελῆ ἀντικείμενον διαπραγματεύσιον μεταξὺ τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς ομοίωσης ἐπιτοποῖης. Τὰ Νορβηγικὰ πλοῖα θὰ ἔχουν καταλανθήσουν ταξιδεύοντα ὑπὲ τῆς ἔθνικῆς αὐτῶν σημαίας, οἱ δὲ πλοιάρχοι ἔχουν ἀλόγησαν ν' ἀγνοήσουν κάθε διαταγὴν διαβιβαζούμενην ἐκ τοῦ «Οσλοῦ, διότι θὰ ἔκπηγασσούν ἀπὸ τὰ σημφέροντα τῆς Γερμανικῆς κατοχῆς καὶ συνεπῶν θὰ εἴναι ἀντίθετο πρὸς τὰς ἀπόρεις τῶν πλοιοποτῶν καὶ τοῦ Νορβηγικοῦ λαοῦ. Πάντα τὰ ἐν πλ. Νορβηγικὰ σκάφη ἔχουν ἀλόγησαν νὰ προσεγγίσουν εἰς σημαρχίας λιμένας, διότι δὲ σηδένονται οἱ Νορβηγοί πλοιάρχοι ἔσπευσαν νὰ σεμμορφωθοῦν πρὸς τὴν ἐπόδειξην ταύτην.

Μέχρι τοῦδε κανέναις ἀλλοδαπὸς δὲν ἥδηντο νὰ ναυτολογηθῇ ἐπὶ Βρεταννικῷ στάθμῳ ὡς πλοιάρχος, ἐποπλισμοφόρος ή ἀξιοματικός - μηχανικός ἡ ὡς α' ή β' ἀξιοματικός Ἀγγλικοῦ ἀλιευτικοῦ, ἐπτὸς ἀν ἐπόδειξη περὶ πλοίου χρησιμοποιούμενουν εἰς ταξίδια μεταξὺ λιμένων τοῦ ἔξωτερον. Η «Ἀγγλικὴ κυβερνήσης, ἐν τῇ ἐπινομῇ της νὰ πάρῃ πάν τὸ δυνατόν, διὰ νὰ βοηθήσῃ τοὺς Νορβηγούς καὶ Δανούς ἀξιοματικούς καὶ ναΐτας, ἔξεδωκε διάταγμα ἀνθίμων τῶν δημιοργηθείσων κατάστασιν ἐκ τῆς τυπικῆς κατασκευῆς τῶν Δανικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἀπίνα ἐπιφανειῶν διεθοδῶντα ὡς ἔχθροι. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ διαταγῆς καθοίσταται, δι τὴν πορείαν τῶν τυνός Κράτους δύνανται νὰ ναυτολογηθῶνται ἐπὶ πλοίον ἐπὸ τοῦ Ἀγγλικῆς σημαίας. Παρεσχέθη συνανθρώποις, δι της ή Δανίας καὶ ή Νορβηγίας καταλέγονται μεταξὺ τῶν ξένων χωρῶν, αἵτινες ἐμπλέουν εἰς τὴν ἔργωμοργήν τοῦ ἐν λόγῳ διατάγματος. Ὑπενίσθη ἐξ ἄλλον, δι της Νορβηγικῆς καὶ Δανικῆς πληρώματας θὰ ἔχουν κατατεθῆσοντα εἰς τὰ σκάφη των, ἀπίνα διὰ της ημέρας θὰ ἔργαζονται ἔργας διὰ λογαριασμῶν τῶν σημάρχων.

Μετὰ τὰς πρὸς τὴν Σκανδινανίαν ἐπιχειρήσεις

Η Γερμανικὴ εἰσοδοὶ εἰς τὴν Νορβηγίαν καὶ τὴν Δανίαν, ίδια δὲ εἰς τὴν τελευταῖαν ταύτην χώραν, δύνανται ν' ἀποθῇ ἐπωφελῆς διὰ τὸ Ράιχ, ἀπὸ ναυτηρικῆς πλευρᾶς, γράφει εἰς ἄρρενον της ή «Journal of Commerce», τοῦ Αλβερτού. Η ναυτηρικὴ βιομηχανία τῆς Νορβηγίας οὐδέποτε ὑπῆρχεν ἐπαρκής, διὰ νὰ καλύψῃ ὅλα τὰς ἀνάγκας τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας τῆς ὥποιας ἔνα σημαντικὸν τμῆμα τῶν χωρῶν. Κατά τὸ παρελθόν λ. γ. ἔτος της Νορβηγικῆς ναυτηρικής κατασκευῆς μεταξύ τῶν μόνον πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 29.000 τόνων δ. w., ἐν τῶν ὥποιων τὸ δέον, 6800 τόνων προσφέροντα δι τὸν ἐφοπλιστάς τῆς ἀλλοδαπῆς. Αντιθέτως διὰ της Νορβηγίαν, η ναυτηρικὴ βιομηχανία τῆς Δα-

νίας εἶναι εἰς εὑρείαν κλίμακα ἀνεπτυγμένη, η δὲ Γερμανία θὰ εῖναι τὰς ἔσχαστας τῆς ἀρκετὰ σκάψη, ἀπίνα καὶ θὰ θέσῃ προσαντονᾶς ἐπὸ τὴν κατοχήν της.

Κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἱ Δανοί ναυτηρικοὶ παρέδωκαν οὐχὶ διλιγότερα τῶν 29 νέων πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 140.000 τόνων γκρός, ἐφοδιασμένων δὲ μὲ μηχανάς συνολικῆς δινάμεως 148.000 πτον., ἐνῷ καὶ αἱ ναυτηρικῆς τοῦ προηγουμένου ἔτους ἐστρέφοντα πέρι τῶν ιδίων ἀριθμού. Ρεζό παραγωγῆς ἐστημείωθη τὸ 1932, ὅτε τὰ Δανικὰ ναυτηρικά κατεσκεύασαν σκάφη 156.000 τόνων γκρός. Πλέοντας ἐπὶ τὸν Δανικής κατασκευῆς διζελοπλοίων ἐφωδιάσθησαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη μὲ μηχανάς τοῦ Οίκου «B & W.», τῆς Κοπεγχάγης, ἐνῷ — πέραν τῶν ἀναγούν τῶν ἔθνων ναυτηρικῶν — ἔτερος σημαντικὸς ἀριθμός ναυτικῶν κατασκευῶν προσφέρετο διὰ πλοίων ναυτηρικῶν εἰς τὸν οὐρανόν της. Η Δανικὴ ναυτηρικὴ βιομηχανία ἔπειστερον προσφέρεται ἀπό τοὺς τόπους περιπλανήσεως καὶ συγχρονισμού τῶν ἔργων προστασίας καὶ τῶν ἔγκαταστασίας της, ἀποφνονταί σαναδότερη εἰς τὸν οὐρανόν της, ὅπερας περιπλανήσεως καὶ συγχρονισμού τῶν ἔργων προστασίας καὶ τῶν ἔγκαταστασίας της.

Σημειώτεον ἀόριτον, δι τὰ ναυτηρικά αποτελοῦν μίαν ἐκ τῶν κυριωτέρων ἔξαγωγικῶν βιομηχανῶν τῆς Δανίας, ἐφόσον διὰ τὸν ζόρον αὕτη παραμένει ὑπὲ τὴν Γερμανικὴν κατοχὴν, μικρὰ μόνον ἐλπίδες ἔπιστανται, δι τὸν διανηθῆ νὰ προσέλκυσθαι αὕτη παραγγελίας πλοίων ἐκ τοῦ ἔξωτερου. Ως γνωστόν, οἱ σύμμαχοι ἔχουν ἀποκλείσει τὰς Γερμανικὰς ἔξαγωγάς, τὸ μέτρον δ' αὐτὸν περιλαμβάνει καὶ τὰ προϊόντα τῆς ναυτηρικῆς βιομηχανίας εἰπετείνεται ἡδη αὐτομάτως καὶ εἰς τὴν Δανίαν.

Τὰ ναυτηρικά, ἐν τούτοις καὶ τὰ μηχανωνοργεῖα τῆς Δανίας εἶναι πιθανόν, δι τὰ ναυτηρικά αποτελοῦν μίαν ἐκ τῶν κυριωτέρων ἔξαγωγικῶν βιομηχανῶν τῆς Δανίας, ἐφόσον διὰ τὸν ζόρον αὕτη παραμένει ὑπὲ τὴν Γερμανικὴν κατοχὴν. Η κατοχὴ δὲ ἀποτελεῖται βαρύν πληγματικῶν διατάξιον τῆς Δανίας. Αρκεῖ πρὸς τοῦτο νὰ λεχθῇ, δι τὰς ἔξαγωγῆς πλοίων καὶ μηχανημάτων ἐκ τῶν ἔγκαταστασίων τοῦ Οίκου «B. & W.» μόνον, ἐκπλήστε τὰ 12.5 οἰο τῆς διῆς μεταξὺ τῶν Δανικῶν βιομηχανῶν ἔξαγωγῶν. Κατὰ τὸ 1937 τὰ 85 οἰο τῆς καθελκυσθείσης ἐν Δανίᾳ χωρητικότητας προσφέροντα δι τὸν ἔξαγωγήν, οἱ δὲ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ ήσαν 68 οἰο διὰ τὸ 1938 καὶ 72 οἰο διὰ τὸ 1939. Ενθα δηδού τοῦ πολέμου τὸ 1914-18 η Δανία ἐναπλήσθη διλιγότερα τοῦ 1 οἰο τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, η συμμετοχή της κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ηδηή σημαντικῶς καὶ εἰχε φθάσει, διλίγον πρὸ τῆς Γερμανικῆς εἰσβολῆς, εἰς τὰ 4.7 οἰο, εἰχε δηλαδὴ πενταπλάσιασθῇ. Μετανάστης ἔνδειξην τῆς σπουδαστικῆς τῆς ναυτηρικῆς βιομηχανίας διὰ τὴν Δανίαν ἀποτελεῖ καὶ τὸ γεγονός, δι τὰ ναυτηρικά εἰς τὰς ἀρχαὶς τοῦ παρόντος πολέμου τὰ 12 οἰο τοῦ συνόλου τῶν ὥρων νομένων ἔργων τῶν Δανικῶν βιομηχανῶν. Οἱ ἀποτελεσματικὸς εἰς τὸ διεθνὲς ἔπιπερν σημαντικόμενος τῶν Δανῶν ναυτηρικῶν ὠφελεῖτο εἰς τὴν ἀνωτερότητα τοῦ ἔργων παράγοντος ἀριθμοῦ ἐνὸς καὶ εἰς τὴν τεχνικὴν ἀριθμοῦ ἐπέρσην τελευταιώντων τοῦ Δανίκου τῶν μηχανῶν προσωσεως καὶ τῶν βοηθητικῶν τοιωτῶν. Υπενθυμίζεται σημαντός, δι τὸ πρῶτον ποτέ πολεμοῦ δηλεπόλειον, τὸ «Selendia», ἐναπτηγήθη εἰς τὴν Δανίαν.

Αἱ Ἀγγλικαὶ καὶ Γαλλικαὶ ναυπηγήσεις

Απομένει νὰ ίδουμεν — συνεχεῖται η Ἀγγλικὴ ἐφημερίς — κατὰ πόσον τὰ ἡδη ἐν Νορβηγίᾳ διαδραματικόνεντα γεγονότα θὰ ἐπηρεάσουν τὴν Ἀγγλικὴν ναυτηρικὴν βιομηχανίαν. Μετὰ τὴν ἀπομάρτυριν τῶν Γερμανῶν ἐπὶ τῆς Κράτους θὰ είναι δυνατή η μεταφορά πλοτῶν ποσοτήτων συνηδρίου μεταλλεύματος σιδήρου εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τόσον παταριτῶν διὰ τὴν παραγωγὴν ἔκλεκτης ποιότητος γάλακος, χρησιμοποιούμενον εἰς τὴν κατασκευὴν μηχανῶν κλπ. Πάντως καὶ δὲν δύναται καταστῆ ἐπὶ της χρονικὸν διάστημα εὐχερές, οἱ σύμμαχοι θὰ στραφοῦν καὶ πρὸς ἄλλας πηγὰς προμηθείας, τὰς διόπις ἔχουν εἰς τὴν Δανίαν.

EMM. P. YANNOULATOS & CO.

Established in China in 1907

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

M.M. Building, SHANGHAI

General Managers :

CHINA HELLENIC LINES, Limited.

(Registered under the Companies Ordinances, Hongkong.) SHANGHAI

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

AGENCIES THROUGHOUT THE FAR EAST.

Telephone 84198)2. 5 Lines

P.O.Box No. 1846

Cables: "YANNOULATOS"

TELEPHONES: 36939

TELEGRAMS
ACUTE, HULL

E.E.SHARP & SONS, LTD

1589 HIGH STREET | HULL, YORKS.

ALSO, 28 BISHOP LANE ENGLAND

MANILLES

ΣΧΟΙΝΙΑ

ΔΙΑ ΠΑΣΑΝ

ΧΡΗΣΙΝ

ΜΑΡΚΑΣ "ABUS,"

ΑΛΙΑΒΡΟΧΑ, ΑΠΟΔΙΟΝΤΑ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΝ ΧΡΗΣΙΝ.
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΖΟΝΤΑΙ ΕΙΣ ΙΑΙΚΑ ΜΑΣ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ
ΠΡΟΜΗΘΟΥΝΤΑΙ ΕΙΣ ΤΑΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΑΣ ΑΤ)ΚΑΣ
ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΚΑΙ ΕΙΣ ΝΑΥΑΡΧΕΙΑ.

ΕΚΦΟΡΤΩΤΗΡΕΣ - ΠΡΟΣΔΕΤΗΡΕΣ - ΡΥΜΟΥΛΚΙΑ

πρόκειται, δύοδήποτε, νὰ σημειωθῇ, ἐνῷ καὶ τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τοῦ Νοθρηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου θὰ τεθῇ εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τῶν συμμάχων.

Ἡ ἀποτυχία τοῦ ὑποθρηγιακοῦ ἀγῶνος κατὰ τὰς τελευταῖς ἔβδομάδας, ὀφειλομένη κυρίως εἰς τὸ σύντημα τῶν νηοπομπῶν καὶ εἰς τὸ ἔξοπλισμὸν τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, συνετέλεσεν εἰς μίαν καταπληκτικὴν, πράγματι, μείωσιν τοῦ μέσου ὅρου τῶν ἔβδομαδιών ἀπολειῶν, ἐνῷ ἀντιθέτως αἱ ναυτηγήσεις συνεχίζονται μὲν πιοτεύδην ωθημόν. Ὁ προσδήποτε, οὐδεὶς ἀριθμός πλοίων δύναται νὰ θεωρηθῇ, ὡς ἐπωρκής, μετὰ δὲ τὴν κατοχὴν τῆς Δανίας ἐπὸ τῶν Γερμανῶν, ὁ ἀπατηθόδυν ταξίδια ἐπὶ μακρινῶν ἀποστάσεων διὰ τὴν μεταφορὰν ὡρισμένων εἰδῶν τροφίμων εἰς τὰς συμμαχικὰς χώρας.

Ἡ Γαλλία προσπαθεῖ νὲ αὔξηση τὴν ναυτιλίαν τῆς καὶ ἕνα πρόγραμμα κατασκευῆς εἰς τὰ ἔθνα ναυτηγεία σκαφῶν 500.000 τόννων γκρός εἰχε καταρτισθῆ καὶ ἔγραψεν τελευταῖς ὑπὸ τοῦ πρώτην ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας κ. Chappedelaine. Τὸ ἐν λόγῳ πρόγραμμα ὅμως ἐδέσε νὰ περιορισθῇ, κατόπιν τῆς αὔξησεως τῶν ἀναγκῶν τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ καὶ σημειώνοντος οἱ ἀριθμοὶ κύριοι τὴν δυνατότητα κατασκευῆς Γαλλικῶν πλοίων εἰς τὰ Ἀγγλικά ναυτηγεία. Κατὰ τὸν Γαλλικὸν τύπον, ὁ ἀπετέλει τοῦτο τελικῶς τὸν οἰκονομικῶτερον τρόπον ἐνισχύσεως τῆς Γαλλικῆς χωρητικότητος καὶ θὰ πρόσθει τὰ συμφέροντα τῶν Ἀγγλικῶν ναυτηγείων, τῶν προσωπικῶν των καὶ αὐτῶν τούτων τῶν ἐνδιαφερομένων Γάλλων πλοιοκτητῶν.

Τὰ Ἀγγλικά ναυτηγεία ἔχουν βεβαίως νὰ καλύψουν τὰς εἰς πλοῖα πολεμικὰς ἀπολειῶς, ἀν δῆμος αἱ ἀπολειῶς αὕτη ἔξακολον θήσουν νὰ εἰνε τόσον δύλιγα, δύσον κατὰ τὰς τελευταῖς ἔβδομάδας καὶ αἱ ναυτηγήσεις ἐν Ἀγγλίᾳ τόσον γοργαῖ, δύσον προβλέπεται ὑπὸ τοῦ sīr James Lithgow, τοῦ διοισθέντος ὡς ἐπόπτου ἐπὶ τῶν ναυτηγήσεων, τότε αἱ Γαλλικαὶ κατασκευαὶ θὰ ἥδηνταν νὰ προσέλθουν τὸν χαρακτήρα μᾶς πρακτικῆς ἐπιχειρήσεως. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία — καταλήγει ἡ ἐφημερίς — διτὶ η στενή συνεργασία τῶν ὑπουργείων Ναυτιλίας τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου καὶ τῆς Γαλλίας θὰ προαγάγῃ συντόμως ὅλα τὰ ζητήματα τῆς ναυτικῆς καὶ τῆς ναυτηγικῆς βιομηχανίας τῶν δύο χωρῶν.

Ἡ μεταφορική ίκανότητα τῶν σημερινῶν πλοίων

Εἰς τὸ «Fairplay» ἐδημοσιεύθη πρό τινος ἐνδιαφέροντα μελέτη περὶ τῆς σημερινῆς μεταφορικῆς ίκανότητος τῶν φορτηγῶν, ίδια, σκαφῶν καὶ τῆς ἐπὶ τοῦ ἀντικείμενου τούτου θέσεως τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, προκειμένου νὰ καταδειχθῇ διτὶ τὸ σημερινὸν πλοίον ἀποδίδουν ἔχον μεταφορικὸν αἰσθητῶς ἀνότερον ἔναντι τῶν παλαιότεράς ναυτηγήσεως καὶ διτὶ η σημειωμένη τάσις αὔξησεως τῆς ταχύτητος τῶν φορτηγῶν εἰδένεται καὶ «τράμπ» ἀποτελεῖ παράγοντα πληθωρισμοῦ τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος εἰς τὴν ναυλαγοράν. Πολλὰ ἀμφιβολία συμπεράσματα — τονίζει ὁ ἀριθμογράφος — ἔξαρσθοσαν ἀπὸ τὰς ἐκτινάτοτε συζητήσεις ἐν σχέσει πρὸς τὴν παρούσαν θέσιν τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ἐν συγκρίσει μὲ τὸ 1914. Εἰνε ἀληθές, διτὶ η Μεγάλη Βρετανία καὶ η Ἰρλανδία εἶχαν κατ' Ιούνιον τοῦ 1914 ὑπὸ τὴν κυριότητα τῶν 8587 ἀτομοκίνητα καὶ διεζελοκίνητα σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 18.892.089 τόννων γκρός καὶ διτὶ η δύναμις αὕτη εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ παρόντος πολέμου εἶχε περιορισθῆ ἐις 6722 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 17.891.134 τόννων γκρός. Τὸ σπουδαίωτερον σημεῖον δὲν ἔχειται ἐν τούτοις εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν κατεχομένων σκαφῶν, δύσον εἰς τὴν μεταφορικὴν αὐτῶν ίκανότητα. Ἐπάσημον στατιστικά ἐμφαίνονται τὴν ίκανότητα ταύτην η τὰς

ταχύτητας τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ Ἀγγλικῶν σκαφῶν, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὸ 1914, δὲν κατηγορίσθων μέχρι τοῦδε, μολονότι ἀναγνωρίζεται γενικῶς, διτὶ η ίκανότης μεταφορᾶς καὶ η ταχύτης ἀποτελοῦν παράγοντας ἐκάπιτον σπουδαίοτητος.

Ο διευθύντης τοῦ τμήματος στατιστικῆς τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπικελητηρίου δόκτωρ Isserlis, εἰς τὴν δοθεῖσαν τὸ 1938 ἐνώπιον τῆς «Βασιλικῆς Στατιστικῆς ἔταιφας» ἐνδιαφέρουσαν διάλεξιν τον, παρέσχεν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου μερικά λίγα ἐποικοδομητικά στοιχεῖα. Ἀπέδειξε, λόγων χάρων, διτὶ 896 «τράμπ», ἀπίνα εἰργάζοντο τὸν Ιούνιον τοῦ 1914 εἰς ταξίδια ἐξωτερικοῦ, εἴγον μίαν μέσην ἀνάλογαν 160 τόννων γκρός πρὸς 264 τόννους d. w. Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ εἰς νεοτέρας χρονολογίας ήσαν οἱ ἀκόλουθοι:

		Μέσος δρος
Ιούνιος	1929..... πλοια 908	163 τ. γκρός καὶ 274 τ. d. w.
Οκτώβριος	1933..... > 865	> 163 > 278 >
Ιούνιος	1936..... > 950	> 164 > 281 >

Ο παράγων τῆς ταχύτητος

Ἀπὸ τὴν σύγκρισιν τῶν ἀνωτέρω, πλέον προσφάτων ἀριθμῶν, πρὸς τοὺς ἀντίστοιχους τοῦ 1914, προσύπτει μία αὔξησις τῆς μεταφορᾶς ἵκανότητος κατὰ ποσοστὸν 3.6 ο.ο. Ἀνάλογοι στατιστικαὶ, ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα τῶν πλοίων, δὲν ὑπάρχουν, δύναται ὅμως νὰ θεωρηθῇ ὡς θέρισμα, διτὶ ἐσημειώθη ἐπὶ τοῦ ἐπιπέδου τούτουν αὔξησις ἐνὸς, τοῦ λάχιστον, μιλίου, προκειμένου περὶ σκαφῶν ναυτηγικέντων μετὰ τῶν πόλεμον 1914–18, ητοι κατὰ τὸ διάστημα τῶν τελευταίων 22 ἑτῶν. Εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν φορτηγῶν «εἰλάνερζ» η αὔξησις τῆς ταχύτητος εἰνε — φυσικά — μεγαλύτερα.

Συμφώνως πρὸς τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λόιδ» Ρέτζιστερ, τὰ ὑπὸ Αγγλικὴν σημαίαν ἀτμόπλοια καὶ δηξελόπλοια ἡλικίας μείζονος τῶν 19 ἑτῶν, ἀντιπροσωπεύουν τὰ 23 ο.ο τοῦ συνόλου τῆς Βρετανικῆς χωρητικότητος, δεδομένου ὅμως διτὶ κατὰ τὴν διετίαν 1919–20 καθειλύσθησαν «Αγγλικά σπάφη 3.676.000 τόννων γκρός, τὸ ἀνωτέρω ποσοστὸν πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς πολλὰ μισρότερον. Ἐνῷ ὅμως η αὔξησις τῆς χωρητικότητος d. w. δὲν εἰνε τόσον μεγάλη, δύσον θὰ ἀνεμένετο, ἐπὶ τὸν 1926 «τράμπ», 4.375.037 τόννων γκρός, ἀπίνα ὑπῆρχον τὸν 31ην Δεκεμβρίου 1935, οὐδέμια ὑπάρχει ἀμφιβολία, διτὶ ἐπραγματοποιήθη σημαντική αὔξησις τῆς ταχύτητος, δύσον ἀφορᾶ τὰ πλοῖα, ἀπίνα ἐναυτηγίθιμον κατὰ τὴν τελευταίαν ἔξαστιαν.

Ἡρόθησα πολλοὺς πλοιοκτήτης — ἀναφέρει περιτέρω δ ἀρθροφάρος — περὶ τῆς μικτῆς χωρητικότητος τῶν σκαφῶν των κατὰ τὸ 1914 καὶ σημερινούν. Ἀπὸ μερικῶν ἐπὶ τὸν ἡλιθείσιον ἀπαντήσεων εἰνε δύσκολον νὰ ἔχωσθον γενικὰ συμπεράσματα, διότι αἱ πρόσφατοι προσθῆταις καὶ δὲν ηδύνατο νὰ δώσουν ἀποτέλεσμα, μερικοὶ μεταφορᾶς τοῦ περιθετικοῦ, διότι η σημερινὸς στόλος τοῦ ὑπερβάλλει τὸν τοῦ 1914 κατὰ ἓν μιλίου καὶ διτὶ η μεταφορᾶς ικανότητος τον κατὰ τόντον γκρός ηδύνηθη κατὰ 3 ο.ο. Ἐτεροὶ πλοιοκτήτης ὑπεδείκνυνε, διότι η προπόλεμη ταχύτητας τῶν πλοίων τον ἡτο περιτον η τὼν 8 ½ μιλίων, ἐνῷ τὰ παρόνταν νὰ αὐτὸν ναυτηγικέντων σκάφη τὸ 1928 καὶ 1929 ἀνέπτυσσαν ὑπηρεσιακήν ταχύτηταν 9 ½ μιλίων. Ο αὐτὸς πλοιοκτήτης προσέθετεν, διότι ἔχει ηδη πατασκευὴν δύο δηξελόπλοια, μὲ προβλεπόμενην ὑπηρεσιακήν ταχύτηταν 12 μιλίων.

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

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Ἐγκριθεὶς διὰ τῆς ύπ' ἀριθ. 52.405 ἀποφάσεως Υφυπουργείου Εργασίας καὶ τῆς ύπ' ἀριθ. 16560 τοῦ Υπουργείου Εθνικῆς Οίκονομίας στηριζομένης εἰς τὴν ἀπὸ 18)2)38 ἀπόφασιν τοῦ Υπουργικοῦ Συμβουλίου.

ΚΛΑΣΙΣ Α.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Β'. ΥΘΥΝΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΡΧΩΝ & ΑΠΑΙΤΗΣΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Γ.' ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

ΚΛΑΣΙΣ Δ.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ & ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ

Διὰ πληροφορίας καὶ ἔγγραφάς ἀπευθυντέον εἰς τοὺς Γεν. Πράκτορας:

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

Τηλ. Διεύθυνσις: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ»

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8. ΠΕΙΡΑΙΑ

"Ετερος γνωστός "Αγγλος έφοπλιστής παρέσχε στοιχεία διά τὴν εἰς κειμένας του χωρητικότητα τοῦ 1914 καὶ τοῦ 1940. Απὸ τὴν ἐνδιαιρέσουσαν αὐτῶν σύγκρισιν προκύπτει μία ἀξιολογος βελτίωσις, δεδομένου, ὅτι τὰ νεώτερα πλοῖα τοῦ ἐναυτηγήθησαν ἀπὸ τοῦ 1935 καὶ ἐντεῦθεν, τὰ ἔξ δὲ τῶν ἐννέα ἔξ αὐτῶν εἶναι δημοποιήθησαν. Οἱ στόλοι οὗτοι παρουσιάζει βελτίωσιν μεγαλυτέραν τοῦ μέσου ὅρου, ποὺ ἐπετεύχθη γενικῶς εἰς τὰ ποντοπλοΐαντα «τράμπες». Η εἰς φορτίον χωρητικότης των (d.w.) ηλεῖθη γενικῶς ἀπὸ 169 ἐπὶ 100 τόννων γκρός τοῦ 1914, εἰς 184 κατὰ τὸ 1940, ή δὲ ταχύτης μὲν ἐμφόρον τὸ πλοῖον, ἀπὸ 8.5 εἰς 10.27 μίλια.

Η σπουδαιότης τοῦ «χρόνου ἐν πλῷ»

Εἰς τὴν μελέτην περὶ ταχύτητον καὶ μεταφορικῆς ίκανότητος κατ' ἔτος τῶν «τράμπες» φορτηγῶν, ἀποτελεῖ σοβαρὸν παράγοντα ὁ χρόνος τῶν ταξιδίων, δεδομένον, φυσικά, ὅτι ὅλη ἀδιακρίτως τὰ πλοῖα, παλαιὰ καὶ νέα, βραδυκήντα ἡ ταχύπλοια, εὐρίσκονται ἐν λοιπῇ, διατηρούμενην ἐν λιμένι πόρος φορτοεξόρθωσιν. Η μόνη ἐπὶ τοῦ οικείου τούτου ἀρχιθῆς πληροφορία ἀνεψεύθη κατὰ τὴν προμηνοθεσίαν διάλεξην τοῦ δρος Isserlis. 'Ο παρ' αὐτὸν καταπισθεῖς μέσος ὅρος ἴσθιστο εἰπὼν 707 ταξιδίων. Μεταξύ αὐτῶν κατελέγοντο 75 ταξίδια ἀνευ φορτίου ἔξ 'Αγγλίας δι'. 'Αγιον Λαυρέντιον καὶ ἔκειθεν μὲν γεννήματα διά τὴν ἐπιστροφήν, 349 ταξίδια ἔξ 'Αγγλίας διὰ Πλεύτη, ἀνευ φορτίου ἡ μετὰ γιανθράκων κατὰ τὴν κάθοδον καὶ μὲ σιτηρά διὰ τὴν ἐπιστροφήν, 100 ταξίδια ἀνευ φορτίου διὰ τὴν Ανταρκτικήν, μὲ σιτηρά διὰ τὴν ἐπιστροφήν, 105 ταξίδια διὰ τὴν Βαγδούνηδεν ἀνευ φορτίου καὶ ἐπιστροφήν ἔξ Ειρηνικοῦ μὲν γεννήματα καὶ ξυλείαν καὶ 75 ἄλλα συνήθη ταξίδια. Μὲ ταχύτητα 9 μίλιων διὰ τὰ ἐμφόρια σκάφη καὶ 9½ διὰ τὰ κενά, ἡ μέση διάρκεια τοῦ κυκλικοῦ ταξιδίου ἦτο ἡ τῶν 97.8 ἡμερῶν, ἐκ τῶν ὅποιων 30.5 ἡμέραι ἀνεψεύθοντο εἰς παραμονὴν ἐν λιμένι καὶ 67.3 ἡμέραι ἐν πλῷ.

Η ἐφαρμογὴν τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν εἰς τοὺς προαναφερθέντας στόλους, μὲ ἀπολογισμῷ των ταχύτητος 8½ μίλιων ἀντὶ 9 κατὰ τὸ 1914 καὶ 10.27 μίλιων ἀντὶ 9 κατὰ τὸ 1940, μᾶς ἀποκαλύπτει, διὰ τὰ αὐτὰ ταξίδια, χρόνον 101.8 ἡμερῶν διὰ τὸ 1914 καὶ 89.5 ἡμερῶν διὰ τὸ 1940, μὲ ἀντιστοίχους ἡμέρας ἐν πλῷ 71.3 διὰ τὸ 1914 καὶ 59 διὰ τὸ 1940. 'Εάν ἀκούει ληφθῆ ὅτι ὅφει ἡ βελτιωθεσία ἀναλογία τοῦ d. w. ἐπὶ τοῦ γκρός, καταφαίνεται, ὅτι οἱ 100 τ. γκρός τοῦ 1914 θὰ μετέφερον 169 τόννους φορτίου ἐντὸς 101.8 ἡμερῶν, ἐνῷ οἱ 100 τ. γκρός τοῦ 1940 θὰ μετέφερον 184 τόννους φορτίου ἐντὸς 89.5 ἡμερῶν.

Τὸ μέτρον βελτιώσεως τῶν «τράμπες»

Τὸ τελικὸν συμπέρασμα ἐκ τῆς συγκρίσεως τοῦ μειούμενου χρόνου ταξιδίων καὶ τῆς ηλεῖθης μεταφορικῆς ίκανότητος εἶναι ὅτι εἰς τὸν γκρόδην δύναται νὰ μεταφέρῃ σημερινον περὶ τὰ 24 οἱ περισσότερον φορτίον ἡ κατὰ τὸ 1914. Ἀποτελεῖ τοῦτο τὸ μέτρον τῆς βελτιώσεως, ἡπειροτεύχης ἡ περιπολή ὑπὸ τοῦ καλυτέρου τύπου τοῦ συγχρόνου «τράμπες». Πάντως, εἰναι ἀρ' ἔτερον καταφανές ἐκ τῶν περιπτώσεων τῶν ἄλλων στόλων, τῶν ὅποιων τὰ ἀντίστοιχα στοιχεῖα ἐμελετήθησαν, ὅτι ἡ μέση βελτιώσεις τῶν πρότεινε νὰ εἴναι μικροτέρα.

Παρ' οὓσαν δὲν συνδέονται στενῶς μὲ τὴν ναυτιλίαν, δὲν γίνεται ἵστος μὲ τὴν αὐτὴν σαρήνειαν ἀντιληπτοῦ, ὅτι ἡ ὑπάρχουσας χωρητικότης ἀν καὶ εἰναι, συμφένεια πρὸς τὰς στατιστικὰς τοῦ «Λόνδ' Ρέτζιστερ», μικροτέρα κατὰ 1.000.000 τόννων γκρόδην περίστοιν, ἔναντι τῆς τοῦ 1914, ἐν τούτοις τὰ ἐπενδυμένα εἰς ναυτιλίας ἐπιχειρήσεις κεφάλαια εἶναι κατὰ πολὺ μεγαλύτερα. Λόγου χάριν, ἐνῷ ἔνα κανονιγές φορτηγὸν ἀπὸ 500 τόννων π. w. ἥξεις 42.500 λιρῶν τὸ 1914, τὸν Σεπτεμβρίου τοῦ 1937 ἔθασεν ἡ ἀξία τοῦ εἰς 125.000 λιρῶν καὶ τὴν 31ην Δεκεμβρίου π. ε. εἰς 121.500 λιρῶν. 'Ο παρασχόν τὰ στοιχεῖα ταῦτα πλοιοστήθησαν εἰς τὸν "Αγγλον ἀρθρογράφον", τῷ προσέθηκεν, ὅτι τὰ ὑπὸ τὴν καταρκήν του κατὰ τὸ 1914 14 ἀπωτόλια, χωρητικότης 88.851 τόννων d.w., εἰχον ἀξίαν κεφαλίων 300.000 λιρῶν, ἐνῷ 9 ἀποκάτητα καὶ δημοποιήθησαν σκάφη, 83.025 τόννων d. w., ἀτινα κατέχει σημερινον, ἀντιπροσωπεύονταν ἀξίαν κεφαλίων 1.000.000 λιρῶν περίπου.

Τὰ φορτηγά «λάϊνερς»

"Οσον ἀρροφρὰ τὰ «λάϊνερς» φορτηγά, ἀν καὶ ἡ μεταφορική ίκανότης των κατὰ 100 τ. γκρόδην πλανῶν νὰ ἥλαττοθῇ ἀπὸ τοῦ 1918 καὶ ἐντεῦθεν, ἡ ταχύτης των ὅμως ηλεῖθη σημαντικῶς καὶ τὸ φορτίον συνεπάσης διότι δύναται ταῦτα νὰ μεταφέρουν κατ' ἔτος εἶναι μεγαλύτερον. 'Επι τὸν σημείον αὐτῶν ἀρχιθῶς διευθύνθησαν μᾶς σοβαράς "Αγγλικῆς ἑταιρίας ἀνεκρόνωσης πρὸς ἔτον, ὅτι ἡ ἑταιρία τῶν «λάϊνερς» ἔσφαλον μετὰ τὸ πόλεμον τοῦ 1914 — 18 προσθέτασαν 2000 τόννων εἰς τὴν χωρητικότητα τῶν νέων πλοίων των καὶ αὐξήσασι τὴν ταχύτητα αὐτῶν κατὰ δύο μίλια. "Επειτε ἡ τάσις πρὸς αὐξῆσιν ὑπῆρχε συνεχῆς, εἰς τρόπον ὕστε τὸ κύριο τῶν ναυτηγήσεων σταθερῶς ηλεῖθη.

Μετὰ τὴν λήξιν τοῦ παρόντος πολέμου — καταληγεῖ ὁ ἀρθρογράφος — ἡ χωρητικότης ἀνά τὴν παγκόσμιον ἀγορὰν ὅτι εἴναι, πλανῶν, πληθωρική, δεδομένου ὅτι αἱ οὐδέτεραι κῶδις ναυτηγήσεων σημερινον πλοία ταχύτατα. 'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς ἀναπόφευκτον καθίσταται τὸ συμ-

πέρασμα, ὅτι θὰ ἐπιζήσουν εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν ποὺ θὰ σημειωθῇ, ἐκεῖνοι μόνον οἱ ἐμπορικοὶ στόλοι, οἵτινες θὰ ἐνισχυθοῦν μὲ τὰς μεγαλυτέρας κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις.

Σοβ. Ρωσσία

Τὴν ναυτιλιακὴν προσπάθειαν

Πρόσφατοι πληροφορίαι δημοσιεύμεναι εἰς τὸν Σοβιετικὸν τύπον ἐπὶ τῆς σημερινῆς καταστάσεως τῆς Ρωσσικῆς ναυτιλίας παρέχουν μάλισταν εἰκόνα τῆς πραγματοποιουμένης ἀπὸ τίνων ἐτῶν δραστηρίας ἀναπτύξεως της. 'Η ἀπὸ τοῦ 1928 καὶ ἐντεῦθεν προοδευτικὴ ἐξέλιξις τῆς Σοβιετικῆς χωρητικότητος ἐμφανίζεται ἀπὸ τὰς στατιστικὰς ὡς ἔξης:

Έτη	Πλοῖα	T. γκρόδ.
1928	222	335.600
1932	340	777.000
1933	352	867.500
1934	370	993.900
1939	717	1.316.000

Μέχρι τοῦ 1934 ἡ αὐξήσις τῆς Σοβιετικῆς χωρητικότητος συνετελέσθητο βαθιαίᾳ, ἐνῷ ἀπὸ τοῦ 1934 καὶ ἐντεῦθεν ὑπῆρχεν ἀπότομος, ὀφειλομένη — ως γνωστὸν — εἰς τὰς ἀθόδους ἀγορὰς παλαιῶν καὶ νέων πλοίων ἐπὶ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ οὐλή εἰς ναυτηγήσεις νέων μονάδων ἀπὸ τὴν ἐθνικὴν ναυτηγικὴν διοικησίαν. Βέβαιον πάντως είναι, ὅτι τὰ Ρωσικά ναυτηγεῖα συνεχονίσθησαν καὶ ἐπεξέτεναν, διποδήποτε, τὴν δραστηριότητα των, ἐνῷ καὶ τὸ πλοιόν τὸν ὑλικὸν ἐσελευτικὴ ποιοτικῶς, ὡς ἀποδεικνύεται ἐπὶ τοῦ γεγονότος ὃτι τὸ 1) 4 τῆς Ρωσσικῆς χωρητικότητος, ἡπο 140 σάφη, 420.000 τόννων γκρόδην, εἶχεν διά την προσαρμοσμένην πολιτικήν. Χρησιμοποιεῖ δηλαδή, τὰ ἐθνικά, κυρώσις, σκάφη διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν γενικῶν φορτίων καὶ τῶν Ἕνηλῆς ἀξίας ἐμπορευμάτων, ἐνῷ διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν εἰς χώμα φορτίων (σιτηρά, μεταλλεύματα κ.λ.π.) ἀναζητεῖ τὴν ἐξάστοτε ἀναγκαιότατην ἀπὸ τὰς διαφόρους ξένας ναυτιλίας. Καὶ τῶν τελευταίων τούτων ναυλώσεων διώρυξεν πάντας διαθέσιμον διαθέσιμον πόρον τοῦ Ρωσικού περιουσίου πολιτικήν.

Τὸ εἰδικὴ ἐπὶ τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας 'Επιτροπεία, συσταθεῖσα τὸ παρελθόντος ἔτον, ἀπολούθη ἀπὸ τίνως, ως πρὸς τὰς ναυλώσεις, μάλισταν σαφῶς καθοδισμένην πολιτικήν. Χρησιμοποιεῖ δηλαδή, τὰ ἐθνικά, κυρώσις, σκάφη διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν γενικῶν φορτίων καὶ τῶν Ἕνηλῆς ἀξίας ἐμπορευμάτων, ἐνῷ διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν εἰς χώμα φορτίων (σιτηρά, μεταλλεύματα κ.λ.π.) ἀναζητεῖ τὴν ἐξάστοτε ἀναγκαιότατην χωρητικότητα τῶν διαφόρους ξένας ναυτιλίας. Καὶ τῶν τελευταίων τούτων ναυλώσεων διώρυξεν πάντας διαθέσιμον διαθέσιμον πόρον τοῦ Ρωσικού περιουσίου πολιτικήν.

Τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ Σοβιετικοῦ ἐμποριοῦ στόλου, ἡπο 150 σάφη, 420.000 τόννων γκρόδην, εἶχεν διά ἀφετηρίαν τῆς ἀπαχούλησης τῶν τούτων λιμένων τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Τὸ Ρωσικὸν δεξαμενόπλοιαν ἐπίσης — ἀνερχόμενα εἰς 28 σάφη, 138.000 τόννων γκρόδην — ἐγγόνισται εἰς μεταφορὰς ἐπὶ Μαύρης Θαλάσσης. Τὰ πλοῖα ταῦτα, ἔχοντα μέσον διοικησίαν φορτώσεων ἐπὶ Βατούμη, δόποθεν παραλαμβάνουν τὰ ἐπὶ Μπαζούσην διοικησίαν φορτώσεων ἐπὶ Βατούμη, δόποθεν παραλαμβάνουν τὰ ἐπὶ Μπαζούσην περιέλαμπα.

Διοικητικὸς ἡ Σοβιετικὴ Ναυτιλία ἀνήκει εἰς δικτύο χρατικὰς διενθύνσεις, ἐμφανιζομένας ὑπὸ τὰς ἀκόλουθης ἐπονυμίας: «Baltic Line» μὲ ἔδραν τὸ Λένινγκραδ καὶ στόλον εἰς 84 πλοῖον, 208.000 τόννων γκρόδην, «North Line» μὲ ἔδραν τὸν Αρχάγειον, «Μικτὴ γραμμὴ δι'. Επιβάτες καὶ φορτίον, μὲ ἔδραν τὸν Οδησσόν, «Black Sea Tanker Line» μὲ ἔδραν τὸ Τουνά, «Azzoff Line» μὲ ἔδραν τὸ Ροστόβ, «Sochi Line» μὲ ἔδραν τὸ Μπαζούση, «Caspian Line» μὲ ἔδραν τὸ Μπαζούση καὶ μὲ στόλον 90 πλοῖων, 270.000 τόννων γκρόδην.

Εἰς τὴν Λειψήνη Θαλάσσην, ἐπέτοις τὸν Αρχαγγέλον, οἱ λιμένες Μονόβριαν καὶ Τιγκάρα, εἰς τὸ στόμον τοῦ ποταμοῦ Γενισεῖ, ἀποτελοῦνται ἀξιόλογα ἐμποροναυτικά κέντρα, ἀπίνα καποτοῦ μεζονάρια σημασίαν ἀπὸ τὴν καταβαλλομένην σύντονον προσπάθειαν δημιουργίας νέων γραμμῶν ναυτιλίας διὰ τοῦ Αρκτικοῦ Ωκεανοῦ καὶ βελτιώσεως τῶν μέσων τοῦ Βεριγγείου πορθμοῦ συγκοινωνῶν πρὸς τὴν Ἀνατολήν καὶ τὸν Ελληνικὸν θεατρόν..

Μόλις ἐξεδόθη:
Η ΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΣ ΕΝ ΤΩ, ΑΓΓΛΙΚΩ, ΔΙΚΑΙΩ, ΚΑΙ ΠΑΡ' ΗΜΙΝ.
'Υπό κ. ΣΤΕΦ. Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΥ
 Πωλεῖται παρὰ τῷ συγγραφεῖ: ἐν' ΑΘήναις ὁδὸς Σανταρόζα 3.
 έν Πειραιεῖ ὁδὸς Φίλωνος 39, καὶ εἰς τὰ κυριότερα βιβλιοπωλεῖα τῶν Αθηνῶν.
ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ: οἱ ἐπιθυμούντες τὸν ἀποκτήσασι τὸ βιβλίον δέονταν
 γ' ἀπευθύνονται πρὸς τὸν κ. A. E. SHEPPARD, [Bevis Marks, LONDON, E.C. 3.]
 «... τὸ βιβλίον τοῦ κ. Μακρυμιχάλου γραμμένον εἰς ὑφος
 » ἐπαγωγήν, ἀριτωτάτης δ' ἐμφανίσεως δὲν ἀπευθύνεται στενός εἰς τὸν πλειετάτης τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ τοὺς λειτουργοὺς τῆς Θείαδος. Ενδιαφέρει οἰνδήποτε καὶ δὲ πωσήποτε περὶ τὸν θαλάσσια σηγὸν ἀσχολούμενον, γενικότερον δὲ καθὲ ἐπιδιώκοντα νὰ ἐμπλουτίσῃ τὴν ἐγκυλοπαίδην πατούλων μόρφωσιν...» (Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά»)

Τιμάται χρυσόδετον ἐλεύθ. ταχ. τελῶν: Δραχ. 100.
 Διὰ τὸ ἐξωτερικὸν Σελ. 6.

VINKE & CO
 Agents for Regular Lines
 Shipowners — Shipbrokers
ROTTERDAM
 Teleg. Address: VINKECO
AMSTERDAM **ANTWERP**

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

Γενικός Ισολογισμός της 31ης Δεκεμβρίου 1939 ("Έτος 5ον")

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ		ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ
ΑΞΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ		
Αξιαία ἀπ' «Αγκυρα», «Αθήνα», «Βέλγιον», «Ελλάς», «Ολλανδία», «Πάτραι», «Τονιζία»	Δρ. 61.228.246,45	Δρ. 20.000.000.
Μ ε ί ο ν :		
Απόσθ. παρελθέτων Δρ. 13.793.174,45		
Απόσθ. έτους 1939 » 6.122.824.— » 19.915.998,45 Δρ. 41.312.248.—		
Αξιαία ἐπί πλ. ον. Δρ. 73.715.—		
Μ ε ί ο ν : Απόσθεσις έτους 1939.. » 36.857,50 » 36.857,50		
ΧΡΕΩΣΤΑΙ ΔΙΑΦΟΡΟΙ		
Διάφοροι χρεωστικοί λογαριασμοί	» 4.547.489,45	
ΕΞΟΔΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ		
Καταβληθέντα έξοδα ταξιδίων ύπο έκτελεσιν	» 17.402.100,15	
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ		
Χρεωστικὸν ὑπόλοιπον	» 15.171.509,50	
ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΚΑΙ ΦΑΡΙΚΑ ΔΙΠΑΙΩΝ		
Προκαταβληθέντα έτησια και μή λήξαντα	» 6.234.102,70	
ΥΛΙΚΑ & ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΕΝ ΑΙΓΑΙΩΝΙΚΑΙΣ Δ.Π.		
Αξιαία ιπαρχώντων ώς ή απογραφή	» 2.977.154,60	
Δ.ΣΜΟΣ ΔΙΠΑΙΑΡΧΩΝ		
Χρεωστικὸν ὑπόλοιπον	» 157.827,15	
ΑΒΑΡΙΑ ἀπ' «ΤΟΥΡΚΙΑ»		
Καταβληθέντα έξοδα ἔναντι ἐπιστρεψόν	» 1.705.715,10	
ΤΑΜΕΙΟΝ	» 180.246,55	
ΤΡΑΠΕΖΑΙ	» 11.903.000,15	
		Δρ. 101.628.250,85
		Δρ. 101.628.250,85

'Ανάλυσις μερίδος «ΚΕΡΔΗ ΚΑΙ ΖΗΜΙΑΙ»

ΧΡΕΩΣΙΣ		ΠΙΣΤΩΣΙΣ	
ΦΟΡΟΣ ΕΠΙΤΗΛΕΥΜΑΤΟΣ ΔΙΠΟΙΩΝ	Δρ. 54.672,—	ΥΠΟΛΟΙΠΟΝ ΧΡΗΣΕΩΣ	Δρ. 55.149,10
ΤΟΚΟΙ	» 342.794,55	ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΑΙ	» 554.495,80
ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ		ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑΚΑ, ΕΚΦΟΡΤΩΤΙΚΑ κλπ.	» 1.066.569,30
Μισθοί, τηλεγραφικά, ταχυδρ., δημοσιεύσεις, ένοικια, φωτισμός, έσαντι κλπ.	» 2.966.775,75	ΝΑΥΔΟΙ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΘΕΝΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ	» 150.691.828,75
ΕΞΟΔΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ		ΚΕΡΔΗ ΕΞ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΕΩΝ ΑΙΓΑΙΗΣΕΩΝ	
Μισθοφορδοσίαι, ήπια, γιαύνθρωκες, άσφαλιστρα, μικροεπονεγμάτινα, έξοδα λιμένων κλπ.	» 122.897.455,70	ΠΛΑΛΙΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ	» 1.467.476,25
ΕΞΟΔΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ & ΒΕΛΤΙΩΣΕΩΝ Δ.Π.			
Έξεδα έπιθεωρήσεων κλπ. Δρ. 5.146.316,50			
Μ ε ί ο ν : Ηρόδειψης έτους 1938.... » 2.750.000.— » 2.396.316,50			
ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ:			
10 ο) έπι άξιας άτμοπλοιον	Δρ. 6.122.824.—		
Υπολοίπον έξοδων ίδιωσεως Έταιριας » 26.850.—			
50 ο) έπι άξιας έπιδημον	» 36.857,50		
ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ			
Δι' έπιστρεψά και διελιώσεις ἀπα... » 2.000.000.—			
Διὰ ζημιάν έξ άβαριας ἀπ' «Τονιζία» » 14.700.000.—			
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ πρὸς διανομὴν » 2.290.973,20 » 25.177.504,70			
		Δρ. 153.835.519,20	
		Δρ. 153.835.519,20	

Διανομὴ καθαρῶν κερδῶν Δρχ. 2.290.973.20

Τακτικὸν ἀποθεματικὸν 5 % ἐπὶ Δρχ. 2.290.973,20	Δρχ. 114.550,—
Μέρισμα πρὸς Δρχ. 100 κατά μετοχὴν	» 2.000.000.—
Ποσοστό Διοικ. Συμβούλιου 4 % ἐπὶ τοῦ διανεμομένου μερίσματος	Δρχ. 80.000.—
Όμοιοις Γεν. Διευθύνοντος Συμβούλου	» 80.000.—
Μείον: Φόρος Δημοσίου πρὸς 24,30 %	Δρχ. 160.000.—
Φόρος Δημοσίου ώς δίνω	» 38.880.—
Υπόλοιπον εἰς νέον	» 121.120.—
Φόρος Δημοσίου πρὸς 24,30 %	» 38.880.—
Φόρος Δημοσίου ώς δίνω	» 38.880.—
Υπόλοιπον εἰς νέον	» 16.423.20
	Δρχ. 2.290.973.20

'Εν Πειραιεῖ, τῇ 18ῃ Απριλίου 1940.

'Εντολῆ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβούλιου

Ο Διευθύνον Σύμβουλος

Μ. Π. ΝΟΜΙΚΟΣ

Ο Γενικός Διευθυντής

Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο Λογιστής

Ν. Ε. ΚΑΣΤΑΝΗΣ

ΣΗΜΕΙΩΣΙΣ: Τὸ μέρισμα ἐκ Δρχ. 100 κατά μετοχὴν είνε πληρωτέον μετά τὴν ζηκρισιν τοῦ παρόντος Ισολογισμοῦ ὅπο τὴν Συνελεύσεων τῶν Μετόχων καὶ εἰς ήμέραν δρισθησμένην ύπο ταύτης εἰς τὰ ἐν Πειραιεῖ (Μέγαρον Βάτη) γραφεῖο τῆς Έταιρείας.

Established 1892

D. J. PAPADIMITRIOU

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

PORT-SAID

SUEZ

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Steamship Agents

Brokers for Chartering

Forwarding Agents

Telegr.: DIORYX

Telephone: 2174

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩΙ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23ΗΝ ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



Η έταιρία ειδικεύεται εις άσφαλίσεις έλληνικῶν πλοίων

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

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

ΤΗΛΩΝΙΑ: ASFALIA - LONDON

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: A. LUSI LTD - LONDON

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27 ΤΗΛΕΦ. 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΥΠΟΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0
ΔΙΓ. ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA,,
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

FOR ADVERTISEMENTS AND GENERAL ENQUIRIES
WRITE OR TELEPHONE OUR U.K. REPRESENTATIVE;

A. E. SHEPPARD BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS,
LONDON E.C.3 TELEPHONE: NO AVENUE 2600

'Από τήν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας

'Η ασφάλισις τῶν εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων

Εις τὸ ἵν' ἀριθ. 132 φύλλον τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως» ἐδοκιμεῖθη ὁ ἀναγκαστικὸς νόμος 2301, διό τοι ὅποιοι κυριοῦται ἡ κατέωρες ἀποδασίες τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβούλου, ἔτισθενται ἡ ἐλλήφθη τὴν 8ην Δεκεμβρίου π. ἔ. «Τὸ 'Υπουργικὸν Συμβούλιον, προτάσεις τοῦ ἐπὶ τῆς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας 'Υπουργοῦ καὶ μεχρις ἀπόδεσεως τῆς 'επερι ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ κατὰ κινδύνων πολέμου ἀποδασίως τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβούλου, 'επερι συστάσεως εἰδικοῦ Ταμείου ἀσφαλίσεως σκαφῶν, ἐμπορευμάτων κλπ., ἔξουσιοδοτεῖ: 1) Τοὺς ὄπουργούς 'Εθνικῆς Οἰκονομίας καὶ Οἰκονομικῶν, ὅπως — κατὰ τὴν πρίσιν των — ἀσφαλίζουν κατὰ κινδύνων πολέμου τὰς παρὰ τῶν Ἔνσεων Εἰσαγωγῶν, τῆς Ἀγροτικῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος η ἄλλων 'Οργανισμὸν Δημοσίου Δικαίου ἐνεργούμενας μεταφορὰς ἐμπορευμάτων ἐν τῷ ἔξωτερικῷ, ὡς καὶ τὴν κατὰ τῶν ιδίων κινδύνων ἀσφάλισιν σιτοφορτίου. Καὶ 2) Τὸν 'Υπουργὸν τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τὸν 'Υφυπουργὸν τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας διὰ τὴν κατὰ κινδύνων πολέμου ἀσφάλισιν τῶν σωμάτων τῶν ἐπαπασσομένων πλοίων. Παρὰ τὸν ιδίων ἔποιργον θὰ κανονίζονται καὶ τὰ εἰσπρακτέα εἰς ἔκστην περίπτωσιν ἀσφάλιστρα».

'Ο φόρος ἐπὶ τῶν ἀποδοχῶν τῶν κυβερνητῶν

Τὸ 'Υπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν διὸ ἐγγάραφον τὸν πρὸς τὸ 'Υφυπουργεῖον 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἀνεκούνωσε τὰ ἀκόλουθα, ἐν σχέσει μὲ τὸ ζῆτημα τῆς ἐπαγγογῆς εἰς τὸν φόρον στ' κατηγορίας τῶν ἀποδοχῶν τῶν κυβερνητῶν καὶ μηχανικῶν τῶν βενζινοπλοίων καὶ ψημωνικῶν: «Ως γνωστόν, συμφώνως πρὸς τὸ ἀφόρμον 25 τοῦ κώδικος προστολής καθαρῶν προσόδων, ὡς τοῦτο συνεπλήρωθη διὰ τοῦ 100 ἀρθροῦ τοῦ νόμου 4576, ἔξαιροῦνται τοῦ φόρου στ' κατηγορίας οἱ ἐργάται θαλάσσης, πλὴν τῶν ἀξιωματικῶν. 'Εξ ἄλλων συμφώνως πρὸς τὸν ἵν' ἀριθ. 907 (τὸν 1937) ἀναγκαστικὸν νόμον, ὃς ἐτροποιήθη καὶ συνεπλήρωθη διὰ τοῦ ἀναγ. νόμου 1104 (τὸν 1938), ὃς ἀξιωματικοὶ εἰς τὸ 'Εμπορικὸν Ναυτικὸν θεωροῦνται οἱ διπλωματοῦχοι ἐργάται θαλάσσης (πλοίαρχοι, μηχανικοὶ, θαδιοτήτεροι ἀγροτικοὶ καὶ φροντιστές πάσης τάξεως), οὐχὶ δὲ οἱ πτυχιοῦχοι καὶ ἀδειοῦχοι ἐργάται θαλάσσης (γανέληροι, κυβερνήται ἀρχιθεματικοί, λιπανταί, μηχανοδηγοί, τροφοδόται, ἀρχιθεματηροί, ἀρχιμάγειροι, ναῦται, ἔυλοργοι, θεραπεῖται, θαλαμάτοι καὶ μάγειροι πάσης τάξεως), οἱ όποιοι ἀνήκουν εἰς τὴν τατότερα πληρωματοῦχα. Κατ' ἀκολουθίαν, διὰ τὴν ἐπαγγογὴν ἡ μῆις εἰς τὸν φόρον στ' κατηγορίας τῶν εἰς τὸν ἐργάτας θαλάσσης καταβαλλομένων ἀποδοχῶν, δέονται νὰ ἔξετανται, ἀν τοις οι πτυχιοῦχοι τὰς τοιαύτας ἀποδοχὰς τυγχάνουν διπλωματοῦχοι οἱ ἀν εἶναι ἀπλῶς πτυχιοῦχοι οἱ ἀδειοῦχοι, καθ' ὅσον μόνον οἱ διπλωματοῦχοι θεωροῦνται ἀξιωματικοὶ καὶ ἀπόκενται εἰς τὸν φόρον μισθωτῶν ἀντερσούν. 'Οσον ἀφορᾷ τὸν λοιπόν, ἔξαιροῦνται τῆς προσολογίας συμφώνως πρὸς τὴν προηγούμενην ἀπαλλακτικὴν διάταξιν».

Αἱ ἀνθρακεύσεις ἐν Τουρκίᾳ

Τὸ ἐν Κονσταντινούπολει ναυτικὸν γραφεῖον τὸν κ. Σ. Δ. Λιτοπόλιον μῆς πληροφορεῖ, ὑπὸ ἡμερομηνίαν 22ας 'Απριλίου, ὅτι αἱ τιμαὶ τῶν εμπόντερος ἐν Τουρκίᾳ εἰσὶν ὡς ἔξης: ΕΙΣ ΚΩΝ. ΠΟΛΙΝ: 63—**«μαρίν λαβὲ»,** 60—Ζεροδίς καὶ 55/6 Καντιλλό. ΕΙΣ ΖΟΓΚΟΥΛΔΑΚ: 51/6 **«μαρίν λαβὲ»** καὶ 46/6 Ζεροδίς, ΕΙΣ ΚΑΝΤΙΛΑΥ: 41—Καντιλλό. Καὶ εἰς ΗΡΑΚΛΕΙΑΝ: 45—ποιότης Καντιλλό.

Νέαι ναυτικαὶ ἔταιριαι

Ύπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Γαϊγέτη», μὲ ἔδραν τὸν Πειραιᾶ καὶ 50ετὴ διάρκειαν, ἰδρυθη νέαι ἀνόνυμος ἀποτελούσῃ καὶ ἐμπορικὴ ἔταιρια, σοπὸν ἔχουσα τὴν ἀνάληψην πάσης φύσεως ναυτιλιακῆς ἐργασίας. Τὰ κεφάλαια τῆς ἐκ 14.700.000 δραχμῶν δημεύθησαν εἰς 14.700 χιλιοδάρμους μετοχάς, τὸ δὲ πρῶτον διοικητικὸν τῆς συμβούλιον κατηγορίαθη διὰ τὴν πενταετίαν 1940—44 ἐκ τῶν κ. Ν.Ι. Κονσαντάρον, Σ.Τ. Κονσαντάρον, Γεωργ. Η. Σακελλαράκη καὶ Σ. Νιάρχον.

— Ιδούθη ἐπίσης καὶ ἔτερα ναυτικὴ ἔταιρια, ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Φορτηγὸς ἀποτέλοιον ή Αἰγατερίην, Α. Ε.», μὲ ἔδραν τὸν Πειραιᾶ, 50ετὴ διάρκειαν καὶ σοπὸν τὴν ἀνάληψην πάσης φύσεως ναυτιλιακῆς ἐρ-

γασίας. Τὰ κεφάλαια τῆς ἐκ 15.000.000 δραχμῶν, δημεύθησαν εἰς 15.000 χιλιοδάρμους μετοχάς, τὸ δὲ πρῶτον διοικητικὸν τῆς συμβούλιον κατηγορίαθη ἐκ τῶν κ. Ν.Ι. Κονσαντάρον, Σ.Τ. Κονσαντάρον, Γεωργ. Η. Σακελλαράκη καὶ Σ. Νιάρχον.

— Μία τρίτη ναυτικὴ ἔταιρια συνεστήθη μὲ ἔδραν καὶ αὐτὴ τὸν Πειραιᾶ καὶ ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἐλληνικὸν Ἀρχιπέλαγος, Α. Ε.», δυναμένην νὰ χρηματοποιήσῃ καὶ Ἀγγλιστὶ «GRECIAN ARCHIPELAGO SHIPPING CO». Σποτός τῆς είναι ἡ ἀνάληψη πάσης φύσεως ναυτιλιακῆς ἐργασίας, τὰ δὲ κεφάλαια τῆς ἐκ 5.000.000 δοζ. είναι δημητρέαν εἰς 5.000 χιλιοδάρμους μετοχάς. Η διάρκεια τῆς διηρέθησαν εἰς 4.000 πεντακοιδόραμους μετοχάς. Τὸ πρῶτον διοικητικὸν τῆς συμβούλιον ἀποτέλεσθη ἐκ τῶν κ. Ι. Γ. Κονσαντάροντα προέδρου, Ήμ. Β. Μανούλεοντος ἀντιπροσώπου, Μηνᾶ Διακάνη διευθύνοντος συμβούλου, Ι. Θ. Κανταρίτη καὶ Ι. Ν. Μανούλεοντος συμβούλου.

— Συνεστήθη ἐπίσης μὲ ἔδραν τὸν Πειραιᾶ, ἀνόνυμος ναυτικὴ ἔταιρια ὑπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Ἄτρευς», δημαρχεῖν νὰ χρηματοποιήσῃ Ἀγγλιστὶ τὸν τίτλον «ATREUS SHIPPING CO, LTD». Σποτός τῆς νέας ἔταιριας είναι ἡ ἀνάληψη πάσης φύσεως ναυτιλιακῆς ἐργασίας, η διάρκεια αὐτῆς ὑπόθετη πριαντατεῖς καὶ τὰ κεφάλαια τῆς, ἀνερχόμενα εἰς 2.000.000 δραχμῶν, κατενεμήθησαν εἰς 4.000 πεντακοιδόραμους μετοχάς. Τὸ πρῶτον διοικητικὸν τῆς συμβούλιον ἀποτέλεσθη ἐκ τῶν κ. Ν.Ι. Κονσαντάροντα προέδρου, Ήμ. Β. Μανούλεοντος ἀντιπροσώπου, Μηνᾶ Διακάνη διευθύνοντος συμβούλου, Ι. Θ. Κανταρίτη καὶ Ι. Ν. Μανούλεοντος συμβούλου.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Παρὰ τὸν κ. Κ. Γράτσον μῆς ἀναγονοῦνται, διτὶ οὐδεμίαν σχέσειν ἔχει μὲ τὴν ἀγορὰν τὸν ἥπατον Παναμακήν σημαίαν φορτηγοῦ «Estero».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Κ. Γράτσον μῆς ἀναγονοῦνται Κονσαντάροντα προτηγὸν «WALTER D. MUNSON» 3703 τόννων γκρός (τὸν 1917) παραληφθὲν εἰς λιμένα τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ τεθὲν ὑπὸ τὴν 'Ελληνικὴν σημαίαν μετονομάσθη «ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ».

— Ετερα δύο ἀγορασθέντα προτηγηγά προτηγηγά, τὸ «POINT JUDITH» 4810 τ. γκρός (τὸν 1919) τὸν κ. Κ. Γράτσον μῆς προτηγηγήν σημαίαν μετονομάσθη «SAN GABRIEL» 4943 τ. γκρός (τὸν 1920) τῆς ἔταιριας «Θησεύ», παραληφθέντα, ταξιδεύοντα προσωρινῶς ὑπὸ τὰ αὐτὰ δύναματα, ἀλλ' ὑπὸ σημαίαν 'Ελληνικήν.

— Πληροφορούμενθα, διτὶ ἀγορασθέντα προτηγηγά φορτηγηγά προτηγηγή, πετονομάσθη «Ολλανδικῶν ἀποτολοίων φορτηγηγῶν παρὰ τὸν κ. Κ. Γράτσον μῆς προτηγηγήν σημαίαν μετονομάσθη «ΟΛΛΑΝΝΑ».

— Τὸ ἀποτηγηγόν προτηγηγήν σημαίαν μετονομάσθη «ΣΠΕΤΣΑΙ», ἀποτάντα δὲ ὑφεσίας ἐπισκευής καὶ διαρρυθμίσεις διετέθη εἰς τὴν γραμμήν 'Αργολικοῦ.

— Τὸ πολὺην εἰς ἀλοδατούς ἀγοραστάς ἀποτηγηγόν προτηγηγήν σημαίαν μετονομάσθη «ΚΑΝΙΣΒΕΥΥ».

— Τὸ μιστὸν ἀποτηγηγόν προτηγηγήν (ex «Σ. Ραΐσης») 314 τόν. γκρός (τὸν 1878) ἐπωλήθη παρὰ τὸν κ. Εθ. Ι. Φούσκα, Κωνστ. Ι. Δημοπούλου καὶ 'Ηλ. Γ. Συναρτέτη εἰς τὴν κ. Σενοδ. σύνεγον Κ. Δελλιγιάνην, 50 ο) καὶ τὸν κ. Σ. Σταύρον Κ. 'Ελευθεριάδην, 25 ο) καὶ Γεώργ. Ε. Παππάν, 25 ο), ἀντὶ συγκούλης τιμῆς 700.000 δραχμῶν.

— Τὰ 63 ο) τὸν προτηγηγόν «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ» 7777 τ. γκρός (τὸν 1917) μετεβιβάσθησαν ἀπὸ τοὺς κ. κ. ἀδελφούς Κονσαντάροντας δὲν ἔταιρον εἰς τὴν ἀνόνυμον φορτηγηγόν ἀποτολοίων «ἡ Αἰγατερίνη» ἀντὶ τιμῆς 14.791.140 δραχμῶν.

— Επίσης τὰ 67 ο) τὸν προτηγηγόν «ΘΕΟΛΑΩΡΟΣ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» 5709 τ. γκρός (τὸν 1917) μετεβιβάσθησαν ἀπὸ τοὺς κ. κ. ἀδελφούς Κονσαντάροντας καὶ Σία εἰς τὴν ἀνόνυμον ἀποτολοίστικὴν καὶ ἐμπορικὴν ἔταιριαν τοῦ ΤΑ.Υ-ΓΕΤΗΣ, ἀντὶ τιμῆς 14.632.800 δραχμῶν.

— Τὰ 50 ο) τὸν προτηγηγόν «ΑΡΧΩΝ» 1364 τ. γκρός (τὸν 1921) ἐπωλήθησαν ἀπὸ τοὺς κ. κ. Ρωμάλον Γιακωβάρογλου καὶ Θ. Β. Βρανάν εἰς τὸν κ. Νέλλον 'Αγγ. Κανελλόπουλον ἀντὶ τιμῆς 10.666.668 δραχμῶν.

— Επίσης τὰ 8 ο) τὸν προτηγηγόν «ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (ex «Αγία Μαρίνα») 667 τ. γκρός (τὸν 1902) ἐπωλήθησαν ἀπὸ τοὺς κ. Κ. Περσεφόνην σύνεγον Ήμ. Καναζάκη εἰς τὴν Μαρίαν σύνεγον Ν. Παπαδημητρίου, ἀντὶ 176.000 δραχμῶν.

— Τὸ ἀγόρασθεν ἐπιτηγηγόν ἀποτολοίον «ΣΚΥΡΟΣ» (ex «Κρόνος») 639 τ. γκρός (τὸν 1882) μετεβιβάσθη ἀπὸ τὴν «Αἰτοπλοίον τῆς Ελλάδος» εἰς τὸ Τ.Ε.Ε.Σ., ἀντὶ τιμῆς 4.134.804.70 δραχμῶν.

— Τὸ ἔργαζόμενα ἐν Κίνα φορτηγὸν «ΛΙΒΑΘΩ» 1765 τ. γκρός καὶ «ΠΙΠΙΝΑ» 2709 τ. γκρός, τοῦ κ. Γ. Σταματελάτου, ἀνακατατετρέντα εἰνθήσθησαν τὸ μὲν πρῶτον 1667 τ. γκρός, τὸ δὲ δεύτερον 2650 τ. γκρός. 'Αμφότερα ἐνηλογήθησαν εἰς 'Αργοστόλιον.

ANT. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Έτος ιδρύσεως 1916

KITANOCHO I CHOME 25

ΚΟΒΕ, ΙΑΠΩΝΙΑΣ

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

— 'Επίσης τὸ φροτηγὸν «ΜΑΡΩ Υ.» (ex "Ελλενικό Πίστορα") 3549 τ. γκρός, τῶν κ.α. ἀδελφῶν Γιαννούλατον (τῆς Σαγγάλης), ἀνακατευθύνθην κατόπιν τῆς ἐποκενής καὶ διαρρυθμίσεως του εὐρέθη 3838 τ. γκρ.

— Εἰς τὸ ὑπ' ἀριθ. 19 (τῆς 17ης Ἀπριλίου) συμπληρωματικὸν τεῦχος τοῦ «Λόνδος Ρέτζιστερ», ἀναφέρεται, ὅτι διῆλθον ταῖς ἐπιθεωρήσεις τῶν τὰ φροτηγὰ «Βαρβάρα» εἰς Ἀμέρισαν, «Βόρις» εἰς Πειραιᾶ, «Βασ. Δεσποτῶν» εἰς Ἀμέρισαν, «Θεομήτωρ» εἰς λιμένα Εὐρώπης, «Θεομόνη» εἰς λιμένα Εὐρώπης, «Θεοσέπαστη» εἰς Μπάρον, «Διαμαντῆς» εἰς Λίβερπούλ, «Ιω. Π. Γουλανδρῆς» εἰς Ρόττερνταμ, «Κέπιτ Κόρσο» εἰς λιμένα Εὐρώπης, «Λιλή» εἰς Μασσαλίαν, «Μαλικός» εἰς Ἀμέρισαν, «Μαριούκ» Πατέρας εἰς Ἀμέρισαν, «Μίνα Λ. Καμπάνη» εἰς Νιούπορτο, «Νικολής» εἰς Χούλλ, «Οφρις Ταῦγετος» εἰς Ἀπο Ανατολήν, «Ταῦγετος» εἰς Κάρδιφ, «Φωιάξ» εἰς Β. Ἀμερικὴν καὶ «Φρέδη» εἰς Νιούπορτ Νιούς.

— Εἰς τὸ αὐτὸν τεῦχος ἀναγράφεται τὸ φροτηγὸν «ΕΛΕΝΗ ΚΑΝΑΒΑΡΙΩΤΗ» (ex «Ηρακλῆς», ex «Μαρία», ex «Σπετσούπολις») 797 τ. γκρός (τοῦ 1886) τοῦ κ. Σ.Α. Καναβαριώτη, μὲ νηλόγησιν εἰς Πειραιᾶ.

— Τὸ φροτηγὸν «ΦΡΟΣΟΥΛΑ» 1282 τ. γκρός (τοῦ 1903), ὡς ἀναφέρει τὸ «Λόνδος Ρέτζιστερ», ἐνεργάρῃ εἰς τὴν δύναμιν τῆς ἀνωνύμου ἔταφριας «Φοίνιξ».

— Τὸ πολιηθὲν πρό τινων ἔβδομάδων Παναμαϊδὸν φροτηγὸν «ΤΑΚΗΣ» (ex «Ἀννα Σ.», ex «Νεφρίδα», ex «Ἀμάξιδη») 2759 τ. γκρός (τοῦ 1903) παραδόθηνεν εἰς τὴν Ἀμέρισαν, μετωνομάσθη «FREDERIC» καὶ ἐτέθη ὑπὸ τὴν Βελγικὴν σημιαίαν.

Τὰ γραμματικά προσόντα τῶν πλοιάρχων

'Απάντησις εἰς τὸν κ. Λεκόν

"Ἄς ἐπιτραπῇ — παρακαλῶ — εἰς ἑκὲν, τὸν ἀστοχείωτον γραμματικῶς, ν' ἀπαντήσου μὲ τὰς δλίγας γνώσεις μου εἰς ἡμέας, τὸν διακεκριμένον καθηγητὴν τῶν μαθηματικῶν, ἐπὶ τῷ παρ' ὑμῶν ἀνακινηθέντος ζητήματος τῶν γραμματικῶν προσόντων τὸν πλοιάρχον τοῦ Ε. Ν. Προστίστως, δὲν θὰ κατέλθω εἰς τὸ ύψος ὑμῶν προσκριθὲν ἐπίπεδον συζητήσως, προτιμῶν νὰ τηρηθῶ εἰς τὸ ίδιον μον., ποὺ καὶ δὲν ἔχει τὸ ἐπαστηματικὸν βάθον, ἔχει δύος μὲ τὸ μέρος του τὴν σεμνότητα καὶ τὴν λογικήν.

Δὲν είναι ἀληθές, κ. καθηγητά, ὅτι διὰ τοῦ ἑπομένου μεταξύ σας ὑπεριεκύνετε τὴν κατὰ τὸ τρέχον ἔτος παραδοχὴν τῶν κεκτημένων ἐνδεικτικοῦ ἄγοντος τὰς ἔξαταξίους γνημάτων, ὅπως προσέξθων εἰς τὰς ἔξεταξεις. Τὴν περιπτωσιν αὐτῆς πρότοι ἡμεῖς, ὡς διοίκητοι τῆς «Ἐνώσεως Πλοιάρχων Ε. Ν.», συνεζητήσαμεν μετὰ τῆς ἀρμοδίας ὑπηρεσίας τοῦ ὑφυπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἀποδεχέντες τὴν λογικωτέραν καὶ περισσότερον ἀνθρωποτικὴν λόγον. Τὸ ὑπόμνημά σας ἀνεφέρετο γενικῶς εἰς τὰ γραμματικὰ προσόντα τῶν μελλόντων πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν. καὶ ὑπεριεκύνετο ἐν αὐτῷ παρ' ὑμῶν μετὰ φανατισμοῦ ἢ κατὰ δύο τάξεις μείωσις τῶν γραμματικῶν προσόντων. Ἐτειδή ὅμως δὲν μοὶ είναι δινατὸν ν' ἀποδεῖξω τοῦτο, διότι δὲν κατέχω ἀντίγραφον, σάς παρακαλῶ νὰ μετασεύσητε τὸ ὑπόμνημά σας, διὰ νὰ καταδειχθῇ ἢ ἐν προκειμένῳ ἀλήθευτο.

Καὶ τώρα, ἂς ἔλθωμεν εἰς τὴν οὐσίαν τῆς ἀποθέσεως. Μολονότι ὁ περὶ διπλωμάτων νόμος ἀξιοῦ ἀπολινήμινον ἔξαταξίους γνημάτων καὶ δὲν συμφωνεῖ μὲ τὰ παρ' ὑμῶν γραφόμενα, φρονῶ ὅτι τὰ ἔτη φοτήσεως δὲν πρέπει νὰ λαμβάνονται ως ὄψιν συνολικῶν, διότι εἰς τὸ Δημοτικὸν σχολεῖον, εἰτε τετρατάξιον είναι τοῦτο, εἴτε ἔξαταξιον, οἱ μαθηταὶ ἀπό τῆς ἀπόφεως τῆς διδασκαλίας τῶν μαθηματικῶν, θὰ διδαχθῶν ὀλόκληρον τὴν πρακτικὴν ἀριθμητικὴν, καθὼς καὶ τὴν πρακτικὴν γεωμετρίαν.

Εἰς τὸ Γηνώσιον ἔξ ἄλλου καὶ μέχρι τῆς τετάρτης τάξεως, θὰ διδαχθῶν τὸ πρῶτον βιβλίον τῆς ἀλγεβρᾶς (ἥτοι μέχρι τῶν συστημάτων), ἀπὸ δὲ τῆς γεωμετρίας μέχρι τοῦ τρίτου βιβλίου, εἰς τὸ δύποτον δὲν συμπλαιμάνονται, ὡς γνωστόν, ἀμετήσις τῶν ἐπιμενιδῶν καὶ ἄλλοι χειρομάτωτοι γεωμετρικοὶ (Πυθαγόριον θεώρημα, γενικότερες αὐτοῖς κλ.), ἐνῷ δοσοῖ ἐτελείωσαν τὸ Γηνώσιον — ἀδιαφόρως ἀν ἐφοιτησαν εἰς τετρατάξιον ἡ ἔξαταξιον δημοτικὸν σχολεῖον — διεῆλθον, ὡς λέγεται ἡμεῖς ὡς γνωστέον τὰ φράγματα, τὰ ἀπλῶς στοιχειώδη μαθηματικά. Καὶ διὰ νὰ νέη ἔχητον μαθητέσσεων, ἐπερχόμενα τὴν πρακτικὴν ἀριθμητικὴν, τὴν πρακτικὴν γεωμετρίαν, τὴν θεωρητικὴν ἀριθμητικὴν, τὴν θεωρητικὴν γεωμετρίαν, τὴν στερεομετρίαν, τὴν ἀλγεβρᾶν, τὴν σπουδαιοτάτην διὰ τοὺς πλοιάρχους τριγυνομετρίαν, ἀλλὰ καὶ τὴν πολύτιμον κοσμογοφαίαν.

Μάλιστα, κ. καθηγητά, τὰ σπουδαιότερα καὶ χρησιμότερα διὰ τοὺς πλοιάρχους μαθήματα διδάσκονται εἰς τὰς δύο τελευταῖς τάξεις τῶν γηνώσιων, τὴν εἰς καὶ τὴν στ'. Εἰς αὐτὰς — ἐπαναλαμβάνων — διδάσκονται ἀλγεβραίαν, γεωμετρίαν, στερεογραφίαν (τὸ μέρος τῶν ὑπολογισμῶν), τριγυνομετρίαν καὶ κοσμογοφαίαν, ἀλόμη δὲ καὶ μέρη τῆς γηνώσιως (εἰς τὴν στ' τάξιν), ὡς ἡ.κ. περὶ ἡλεκτρισμοῦ, μαγνητισμοῦ, πυξίδων, βαρομέτρων κλπ. Καὶ ἔφοιτο ἀκόμη: Τοὺς λογαριθμικοὺς πίνακας εἰς ποιαν τάξιν τοῦ γηνώσιου τοὺς διδάσκονται; Συγχωνήσατε τὴν ἀγραμματοσύνην μου, κ. καθηγητά, ἀλλὰ νομίζω ὅτι τοὺς διδάσκονται εἰς τὴν στ' τάξιν τοῦ γηνώσιου. Καθ' ὑμᾶς — ἐν πάσῃ περιπτώσει — αἱ δύο αὐτὰ τάξεις, εἰς τὰς δύος διδάσκονται τὰ ἀνωτέρω μαθήματα, δὲν χρειάζονται διὰ τὸν πλοιάρχον τοῦ Ε. Ν., διότι ἀναλαμβάνετε ὑμῖς, ἐντὸς τριμών τὸ πολὺ χρονικὸν διατήματος, νὰ τὰ διδάξετε εἰς τὸ φροντιστήριόν σας καὶ μάλιστα ἐπὶ γλυπτοράτῃ, ὅμοιογονιμένως ἀμοιβῇ.

Τὸ ἑπαύσια μου ἡτο καὶ παραμένει νὰ μὴ λέγωνται τέτοια πράγματα ἀπὸ καθηγητὴν τῆς δλίγης τοῦ κ. Λεκοῦ καὶ μάλιστα ὅταν κατάγεται οὗτος ἀπὸ τὴν λεοντόδυμην νῆσον τῶν Σπετσών. Πάντως σάς ἀπέδειξα τρανότατα (καὶ τὸ δέχονται ὅλοι ἐκεῖνοι, ποὺ δὲν εἰναι γραμματικῶς ἀστοχεύετοι, ὡς ἔγω), ὅτι ἐκεῖνα τὰ μαθηματικά, τὰ δύοις χρειάζονται περισσότερον οἱ πλοιάρχοι, εἰναι τὰ τὸν δύο τελευταίον τάξιον τοῦ Γηνώσιου καὶ πέφανται ἀντών, ἡ κοσμογοφαία καὶ ἡ φυσική.

"Οσον διὰ τὰ ἀνώτερα μαθηματικά, περὶ δὲν ἔχει φαίνει εἰς τὸ ἄρδον μου, καὶ οὐχὶ στοιχειώδη, ὡς λέγεται ἡμεῖς, ἔχο ν' ἀπαντήσω, ὅτι αὐτά τὰ στοιχεῖωδη δι' ὑμᾶς τὸν μαθηματικὸν εἰναι ἀνότερα εἰς τὸ διάφορον μου, εἰναι ἀλλὰ καὶ Κινέζικα, σταὶ ἔξαντικα ὃνται τριγυνομετρίαν, τὴν κοσμογοφαίαν, τὴν στερεομετρίαν κλπ. Μήρως, κ. καθηγητά, η τόσον ἀποδείξης διὰ τὸν πλοιάρχον περιλαμβάνεται εἰς τὰ στοιχειώδη μαθηματικά ἡ μήπως καὶ αὐτὴ ἀλόμη ἡ ναυτικὴ κοδημογοφαία, διότι πρέπει νὰ τὴν διδάσκονται οἱ πλοιάρχοι;

Παραδέχομεν καὶ στις, ὅτι τὰ μαθήματα αὐτὰ δὲν διδάσκονται εἰς τὸ Γηνώσιον καὶ διώσ, ἐνῷ — ἀν δὲν ἀπατῶμαι — γράφετε, ὅτι ταῦτα διδάσκονται εἰς τὸ Πανεπιστήμιον, ἀποφανεύσθε ἐν τούτοις, ὅτι δὲν χρειάζονται διὰ τοὺς πλοιάρχους αἱ δύο τελευταῖα γηνώσιακα τάξεις. Οἱ ίδιοι μοὺ καθηγηταὶ μὲ ἐδίδαξαν, ὅτι ἡ ἐπιστήμη τῶν μαθηματικῶν εἶναι μία ἀλιοῖς λογικῶν συλλογισμῶν, ἀρρώτως μεταξύ τῶν συνδεομένων. "Αν ἡ ἀρχὴ αὕτη είναι ἀληθής, τότε ποὺς θέλετε, κ. καθηγητά, νὰ μάθῃ ὁ μαθητὴς ἀπὸ σάς τὴν σφαρικὴν τριγυνομετρίαν, χωρὶς τοῦλάστον νὰ ἔχῃ προηγούμενος διδαχθῆ ἀπὸ τὸ Γηνώσιον τὰ προαναφερόμενα μαθήματα;

Δὲν ἐπεκτείνομεν περισσότερον, ἀλλὰ καὶ πάλιν ὁ ταπεινὸς ἔγω ἐπιθυμοῦ νὰ σάς συστήσω, διότι πρόσφατε ἡσύχους ἀπὸ τὰ ὑπομνήματά σας τοὺς ἀρμοδίους, στινεῖς καλά ἐμελέτησαν καὶ καλά ἐνομένησαν. Καὶ τώρα — μολονότι τὰ γραφόμενα είναιν τὸν προσωπικὸν περιεχόμενον τῆς τάξης τῆς «Τριάντας» — ἀπαντῶ εἰς τὴν φράσιν σας: «Πότε θεωρεῖτε ὑμᾶς συνεπή πρὸς τὸν ἔπιπλον σάς συστήσω, διότι πρόσφατα εἴπος τὸν πότε τὴν ἔμε ναυτικὴν σχολὴν «Τριάντα...» Σάς παρατέμεινα εἰς τὸ συγχρόνως μὲ τὴν εἰδονοτήν ἐπιστολήν» σας κυκλοφόρησαν ἐπενός τῆς «Πλοιαρχικῆς Ήχοῦ», τοῦ Απριλίου (σελὶς 3, 6' ἀρθροῦ μον.), διότι εἰς μίαν περιοχὴν ἀναφέρον: «Δὲν παραγνωρίζουμενον σεβαίως, πολλοῦ γε καὶ δεῖ, διότι τὰ φροντιστήρια της Ελλάς — βιβλιατὰ της. 'Αλλ' ἡ σημερινὴ διόγκωσης τῆς χωρητικότητος καὶ καὶ ἡ ἐπενός ἀπορρέουσα πολυτίμων αὐτίστοιχοι ἀνάγκαι είναι τοιαῦτα, ὅστε ν' ἀποτελῇ ἀνάχρονοισι τοῦ περιεχομένου ἡ περιτέλειον παραπονή τῶν φροντιστηρίων, ὡς ἀποζλειστικῶν φυτοφάρμων τῶν συντελεστῶν τῆς ναυτιλίας μας».

"Ωστε καὶ εἰς τὸ σημείον αὐτὸν, «ἀνθυμάτες ὁ θησαυρός», κ. καθηγητά. Δὲν καταρθώσατε νὰ μὲ παρασύρετε εἰς τὴν ἐντέργων στηθίσιαν παγίδα διὰ τῆς «εἰδονοτῆς ἐπιστολῆς» σας, μὲ τὸν σοπὸν νὰ ἐμφανίσητε τὰ γραφόμενά μου, ὡς στρεφόμενα συλλήβδην ἐναντίον καὶ ἀλλων προσώπων, ποὺ ἀπολαμβάνουν τὸν σεβασμὸν καὶ ἐποληφεότες μου.

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 'Απριλίος.

ΜΙΧΑΗΛ Γ. ΑΜΠΟΥΣΕΛΑΜ

Πλοιάρχος Ε. Ν.

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

Τακτική δεκαήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων
έξ Ελλάδος διὰ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ-ΑΜΒΕΡΣΑΝ καὶ τάναπαλιν.

Έμπορεύματα ἐπίσης δεκτὰ δι' Αγγλίαν, Σκανδιναվίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορ. Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἑσωτερικὸν Βελγίου, Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορώσεως εἰς τοὺς ως ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εὐθεῖαν φορτωτικῶν.

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

Καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Έταιρίας

Τὰ φορτηγά μας ἀνὰ τὴν Ὅδον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος	Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ ναυπ. γκρ.
"Αγχιλιανή	Θ. Ἐπιφανειάδη	11	1656	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
"Αγ-ος Γεώργιος	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	ἐν πλ. διὰ Νότιον Ἀμερικὴν
"Αγιος Γεώργιος IV.	Ζωγραφά Νικολάου πλ.	38	4847	εἰς ταξίδιον Ἀργεντινῆς
'Αγια Βαρθάρα	Φ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Αγια Ειρήνη	'Ηλία Πατέρα	09	4330	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
'Αγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3808	ἐν πλ. διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
'Αγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν
'Αγιοι Βίκτωρες	νιῶν Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	ἐν πλ. δι' Εὐρώπην
'Αγιος Βλάσιος	Ιο. Δ. Χανδρῆ	18	3061	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αγιος Νικόλαος	Ἐνάγγ. Νομικοῦ	99	1106	εἰς λιμένας Ρούμανίας
'Αγιος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρα	15	3687	εἰς Μεσόγειον
'Αγιος Σπυρίδων	Γεώργ. Δ. Χαλκᾶ	05	3338	ἐν πλ. διὰ Μεσόγειον
'Αγκυρα	έτ. «Ἐλληνικὴ» Α.Ε.	23	2447	εἰς λιμένας Ἑλλάδος
'Αδαμάντιος	έτ. «Ἀδάμας» Α.Ε.	15	4277	ἐξ Ειρηνικοῦ δι' Εὐρώπην
'Άδαμας	έτ. «Ἀδάμας» Α. Ε.	18	4144	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Άδαμαστος	έτ. «Ἀδάμας»	19	7466	ἐν πλ. δι' Ἀμερικὴν
'Άδαμ. Γεωργαντῆς	ἀδελ. Γεωργαντῆ	16	3443	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
'Άδελφότης	Μηχ. Καρρᾶ	17	5838	εἰς Βόρειον Ειρηνικὸν
'Άδελφοι Χανδρῆ	Ίω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Άθηνά Λιθανοῦ	«Θεοφάνη» Α. Ε.	36	4824	ἐν πλ. ἐξ Αντιοχίας δι' Ἑλλάδα
'Άθηναι	«Ἐλληνικὴ» Α.Ε.	10	2897	εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν
Άιας	ἀδ. Πατέρα	15	4729	φορτώνει εἰς Ἀφρικήν
Άιγας	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Άιγανον	Έτ. «Άιγανον» Α.Ε.	19	5285	ἐν πλ. δι' Εὐρώπην
Άιγεὺς	ἀδ. Πατέρα	20	4538	ἐξ Ειρηνικοῦ δι' Εὐρώπην
Αικατερίνη	ἀδ. Γεωργαντῆ	13	4929	ἐν πλ. ἐκ Μεσογείου (διαταγάς)
Αικατερίνη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	ἐν πλ. ἐκ Πειραιῶς διὰ Κοσσεῖο
Αικατ. Κουμαντάρου	«Αικατερίνη» Α. Ε.	17	7777	ἐξ Εὐρώπης διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Άινος	έτ. «Ζέφυρος» Α.Ε.	10	3554	φορτώνει εἰς Ἰνδίας
"Άις Γιώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ἐκ Βορ. Ἰσπανίας διὰ Γένοβαν
'Άλεξανδρα	Κ. Καρρᾶς καὶ ιόν	13	4355	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταχιμιτζῆ	06	4343	ἐν πλ. διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
'Άλισκμων	«Θεοφάνη» Α. Ε.	13	4521	εἰς Νότιον Ἀμερικὴν
'Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	εἰς ταξίδιον Ἀπω. Ἀνατολῆς
'Άλφειδς	«Θεοφανώ» Α. Ε.	20	5116	φορτώνει εἰς Χίλην
'Άναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	ἐπιστρέψει ἐξ Ἀφρικῆς
'Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἐκ Δυτ. Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην
'Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	εἰς Βελγικὸν λιμένα
"Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	εἰς λιμένα Μεσογείου
"Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἐν πλ. ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
"Άννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἐπιστρέψει εἰς Μεσόγειον
"Άννα Μαζαράκη	ἀδ. Μαζαράκη	13	5411	ἐν πλ. δι' Εὐρώπην
"Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Άννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	06	2728	ἀπὸ Κοσσεῖο δι' Εὐρώπην
'Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἐξ Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον
'Άννίτσα	Ίω. Λιβανοῦ	18	4324	ἐν πλ. ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Άντικλεια	Παν. Τζανετάτου	92	951	εἰς ταξίδιον Κονσταντζῆς — Ἰταλίας
'Άντωνης	Σ. καὶ Π. Λαιμοῦ	15	3729	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
'Άντωνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
'Άντωνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
'Άντωνιος Χανδρῆς	Βιομ. — Ἐφ. «Χανδρῆς»	18	5866	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Άνω Βαθύ	I. Τσούνια	82	1524	εἰς πλόας ἐν Κίνῃ
'Άξιός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5289	ἐν πλ. ἐξ Ἰνδιῶν δι' Εὐρώπην
'Άργολικός	Μαρῆ Εμπειρίου	21	4786	ἐπιτελεῖ ταξίδιον Ἰαπωνίας
'Άργω	Εγγ. Εὐγενίδη	20	1995	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
'Άρκαδία	«Ἄτλαντς» Α.Ε.	66—21	853	ἔρθ. Κωνσταντζαν 25 Ἀπριλ.
'Άρμάθια	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	ἐπιστρέψει ἐξ Ἀπω. Ἀνατολῆς
'Άρτεμις Πήττα	ἀδ. Πήττα	06	1433	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
'Άρχαγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	εἰς λιμένα Μεσογείου
'Άρχων	Ρομ. Γιαδικάρογλου	22	1364	ἐν πλ. διὰ Δούναβιν
'Άσηλίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	εἰς Ἀνατ. Μεσόγειον
'Άσιμη	Άσ. Ε. Καραδία	05	722	εἰς ταξίδια Σμύρνης — Θεσσαλονίκης
'Άστασία	I. Γαλάζη	14	4211	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Άστασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α.Ε.	38	4857	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς (διαταγάς)
'Άστηρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1350	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
'Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	εἰς Νότιον Ἀμερικὴν
'Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλλη» Α.Ε.	09	4009	ἀνεζ. Ἀρζεβ διὰ Σουέζ.
Άϋρα	I. Χαδούλη — M. Στινά	12	4652	ἐπισκευάζεται εἰς Εύρωπην
'Άφροδεσσα	ἀδ. Κιρτάτα	05	2529	ἐκ Μεσογείου δι' Εύρωπην
Βαθύ τῆς Σάμου	νιῶν Δ. Ἰγγλέση	12	1556	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
Βαλεντίνη	Ίω. Σκαραλαΐδη	09	4713	εἰς πλόας ἐν τῇ Ἀπω. Ἀνατολῇ
Βαρθάρα	Άθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	ἐξ Ἰταλίας διὰ Β. Ἀφρικῆν — Ισπανίαν
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	φορτώνει εἰς Ἀργεντινήν
Βασ. Α. Πολέμης	Ίω. Γνόμα	07	3429	ἐν πλ. ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Βέλγιον	«Ἐλληνικὴ» Α. Ε.	19	2844	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Βικτώρια	N. Ἀπόδιακον—X. Πατέρα	14	4202	ἐπιστρέψει ἐξ Ἀπω. Ἀνατολῆς
Βικτώρια	Δ. Α. Νικολαΐδη	19	6085	ἐν πλ. δι' Εὐρώπην
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	3598	εἰς λιμένα Εύρωπης
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2513	ἐπισκευάζεται εἰς Δυτ. Ἑλλάδα
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	ἐκ πλ. διὰ Μεσόγειον
Βόρις	«Εμπορ.-Ἐφοπλιστικὴ» Α.Ε.	17	5166	ἐπιφορτώνει εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν
Γ. Σ. Λιθανός	«Λιθανός» Α.Ε.	37	4885	ἐκ Χίλης διὰ Μεσόγειον
Γαλαδίας	«Γαλαξίας» Α.Ε.	18	4398	εἰς λιμένα Εύρωπης

Γεράσιμος Βεργωτής	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆ	20	6343	ἐν πλῷ δι' Ἐνδρώπην
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμαση	18	4289	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
Γεώργιος Π.	Θ. Ἐπαφανειάδη	03	4052	εἰς λιμένα Δυτ. Ἀφρικῆς
Γεώργιος Ι. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	13	4345	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Γεώργιος Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	εἰς λιμένα Ἐνδρώπης
Γεώργιος Μ. Λιθανὸς	«Λιθανός» Α. Ε.	38	5482	εἰς ταξίδιον "Απω Ἀνατολῆς
Γεώργιος Μ. Ἐμπειρίκος	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	ἐν πλῷ δι' Ἀνατ. Μεσόγειον
Γεώργιος Ποταμίανος	«Ηπειρωτική, Α.Ε.»	13	4044	ἐν πλῷ δι' Ἀπω Ἀνατολὴν
Γεώργιος	Γ. Βλάστησης	02	667	εἰς Κονστάντζα 25 Ἀπριλ.
Γιάννης	Γ. Ἀνδρέου κλπ.	05	4391	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	εἰς λιμένα Μεσογείου
Γρανικός	«Γρανικός» Α. Ε.	16	3689	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀπω Ἀνατολῆς
Γρηγόριος Κ. Η.	Π. Καλλιμανοπόύλου	19	2546	εἰς ταξίδιον Ἐδρώπης
Δαμασκηνή	Παν. Ἀγγελάτου	03	1196	φορτώνει εἰς Γαλάτου
Δάναπρις	ἀδελφ. Συνοδινοῦ	14	2113	εἰς Πειραιᾶ, ἐκφορτώνει
Δάρμας	ἀδ. Πήττα	83	1595	ἐν πλῷ ἐκ Βούλγαριας διὰ Μεσόγειον
Δελφίν	Λῶ καὶ Ἀνδρεάδη	06	3816	ἐν πλῷ δι' Ἐνδρώπην
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	εἰς λιμένα Μεσογείου
Δημήτρης	Σπ. καὶ Πολ. Λαμποῦ	11	5254	φορτώνει εἰς Ρίβερ Πλέιτ
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Δημ. Ἰγγλέσης	νῖνων Δ. Ἰγγλέση	18	5275	εἰς λιμένα Ἐνδρώπης
Δημ. Νομικός	Λουνᾶ Νομικοῦ	03	1171	ἐξ Αιγαίπτου διὰ Βαλένθιαν
Δημ. Χανδρῆς	Ίω. Χανδρῆ	10	4643	φορτώνει εἰς Βόρ. Εἰρηνικὸν
Δισιαντῆς	Διαι. Πατέρα	19	5438	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτον	19	5168	εἰς λιμένα Ἐνδρώπης
Δίρφυς	ἀδ. Πατέρα	17	4240	φορτώνει εἰς Ἀμερικὴν
Διώνη	Γ. Φ. Ἀνδρεάδη	06	4181	εἰς Νότιον Ἀμερικὴν ὑπὸ φόρτωσιν
Δωρίς	Ἡλ. Χατζηλία	17	4604	ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν
"Εθή Λιθανοῦ	Ν. Λιθανοῦ	37	4839	ἐν πλῷ ἐξ Λιντραλίας διὰ Μεσόγειον
"Εθρος	Ίω. Γ. Λιθανοῦ	18	5283	ἐξ Χιλῆς διὰ Μεσογείου
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	φορτώνει εἰς Σουλινᾶ
Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	27	4164	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Ἐλένη	Γ. Ἐμπειρίκου	03	1426	εἰς Πειραιᾶ, ἐπισκευή
Ἐλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀπω Ἀνατολῆς
Ἐλένη Κουλουκουντῆ	ἀδελφ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἐξ Μεσογείου δι' Ἀμερικὴν
Ἐλίζα	Ἄντ. Παπαδάκη	19	1986	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Ἐλισάβετ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	εἰς Νότιον Ἀμερικὴν
Ἐλλενικός Σίτυ	Ἐμμ. Γιαννουλάτου	17	2486	εἰς πλόας ἐν Κίνᾳ
Ἐλλενικός Τρέιντερ	Ἐμμ. Γιαννουλάτου	07	2052	εἰς πλόας ἐν Κίνᾳ
Ἐλλάς	έτ. «Ἐλληνική Α.Ε.	16	2081	εἰς ταξίδιον Ἐνδρώπης
Ἐλληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	εἰς λιμένα Μεσογείου
Ἐλπίς	Ι. Ν. Γουλανδρῆ	12	3651	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Ἐνδρώπην
Ἐλπίς	Α. Πρίντεζη	19	1492	εἰς ταξίδια Εὐρώπης
Ἐμμυ	Ἀνδρ. Βεργωτῆ	14	3895	εἰς λιμένα Ἐνδρώπης
Ἐμπειρίκος Νικόλαος	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου	18	3798	εἰς Νότ. Ἀμερικὴν
Ἐπαμ. Κ. Ἐμπειρίκος	νῖνων Ἐπ. Ἐμπειρίκου	27	4385	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Ἐρατώ	Ι. Σκαρολατῆ	18	5904	εἰς πλόας ἐν τῇ Ἀπω Ἀνατολῇ
Εύανθιά	Ίω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	εἰς λιμένα Ἐνδρώπης
Εύθοϊκός	Μαρῷ Ἐμπειρίκου	22	4792	εἰς ταξίδιον Ἀντιλλῶν
Εύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου	98	3470	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
Εύγ. Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	20	4882	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Εύγενία Λιθανοῦ	«Θεοφανός» Α.Ε.	36	4839	εἰς λιμένα Μεσογείου
Εύγενία Χανδρῆ	Ίω. Χανδρῆ	20	5317	ἐκφορτώνει εἰς Πειραιᾶ
Εύδοξία	Ἀνδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	εἰς ταξίδια Εὐρώπης
Εύνης	«Λιθανός» Α. Ε.	19	5627	εἰς Ἀπω Ἀνατολὴν
Εύθαλιά	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	3553	διῆλθε Κον) πολὺν δι' Ἐνδρώπην
Εύθαλιά Μαρῆ	Ν. Μαρῇ	19	4196	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Εύπλοια	Γώγη Λαμποῦ	11	3862	ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ζανῆς Λ. Καμπάνης	ἄλλο. Λ. Καμπάνη	20	5317	εἰς Νότιον Ἀμερικὴν
Ζεύς	Ἡλ. Χατζηλία	20	4279	διῆλθε Κον) πολὺν δι' Εὐρώπην
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος Α. Ε.	09	4796	ἐκφορτώνει εἰς Μεσογείου
Ζηνοδία	έτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ζηνοδία	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	εἰς ταξίδιον Ειρηνικοῦ
Ζηρωνία	Δημ. Ν. Κουφός	06	1516	ἐν πλῷ ἐν Δουνάβεως διὰ Μεσόγειον
Θάλεια	Ἡλία Ξυλᾶ	17	5875	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	ἐν πλῷ ἐξ Ισπανίας διὰ Γένοβαν
Θεοδόλη 2	Θωμά Ν. Ἐπαφανειάδη	10	657	ἀργεῖ Ελευσίνα ἀπὸ διετίας
Θεμιδώνη	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	38	5717	ἐν πλῷ δι' Αντιρραίαν (εἴτα Ἐλλάδα)
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054	ἐν πλῷ διὰ Κονστάντζαν
Θεοδώρος Κουμάνταρος	«Γαϊγέτη» Α.Ε.	17	5709	εἰς ταξίδιον Ἐνδρώπης
Θεόδωρος Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	ἐν πλῷ ἐν Δουνάβεως δι' Εὐρώπην
Θεομήτωρ	νῖνων Σπύρου Πολέμη	10	4427	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου — Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	φορτώνει εἰς Ἀργεντινήν
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανός» Α. Ε.	37	4815	φορτώνει εἰς Χιλῆν
Θερμαϊκός	Μαρῷ Ἐμπειρίκου	23	4518	εἰς ταξίδιον Ἰνδῶν
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	ἐπιστρέφει ἐξ Χιλῆς
Θέτις Α.	Γ. Ἀνδρεάδην	10	4111	φορτώνει εἰς Μοντεβίδεο
Θηρασία Νομικοῦ	Ἐναγγ. Νομικοῦ	88	1356	διῆλθε Κον) πολὺν διὰ Μεσογείου
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Ἀπριλ.
Ἴα	Π. Χατζηλία	17	4860	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ἴακωθος	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	εἰς Ἀνατ. Μεσόγειον
Ἴγρο	Α. Ἀναστασίου	07	2693	εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς
Ἴθακος	Γ. Δρακονέλη	06	3916	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Ἴκαριον	«Αιγαίου» Α.Ε.	12	4013	εἰς λιμένας Ἀργεντινῆς
Ἴλισσος	«Θεοφανός» Α.Ε.	15	4724	εἰς Νότιον Ἀμερικὴν
Ἴουλία	Ἡλ. Χατζηλία	14	4352	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ἴρις	Ίω. Παλαιοχωρασσᾶ	11	1781	εἰς πλόας ἐν Εὐρώπῃ
Ἴωάννα	Μποδ. Ἀθανασιάδη	07	950	επισκενάζεται εἰς Πειραιᾶ

'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	έκφραστονει εις 'Ανατ. Μεσόγειον
'Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	έν πλῷ δι' Ἀμερικὴν
'Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκου	24	3734	φορτώνει εις Ρουμανίαν
'Ιω. Νομικός	Δ. Νομικοῦ	99	640	ἐκ Δαλματίας διὰ Δυτ. Μεσόγειον
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	10	3750	εἰς λιμένας Μεσογείου
'Ιω. Φαφαλίδης	Δ. Φαφαλίου	19	5670	εἰς ταξίδιον Ἀμερικῆς
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	φορτώνει εις Νότιον Ἀμερικὴν
'Ιω. Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	20	6094	εἰς λιμένα Εύρωπης
Καδίω	νιοὶ Γ. Σιγάλα	11	1430	εἰς ταξίδιον Δαλματίας — Μεσογείου
Καθαριώτισσα	νιοὶ Γεωργ. Καραβία	13	1877	εἰς λιμένα Μεσογείου
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	έν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	φορτώνει εις Πλέιτ
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν
Καλυψώ Βεργατῆ	«Ἐπτάνησος» Α. Ε.	18	5686	έν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Καπετάν Στρατῆς	Ξενίδ. — Κομπῆς καὶ Σία	06	3574	έκ Μεσογείου δι' Εύρωπην
Καραβάδος	Γ. Σταματελάτου	13	2325	εἰς πλόας ἐν Κίνᾳ
Καρρᾶς	Κ. Καρρᾶς καὶ Υἱοῦ	18	5234	έν πλῷ διὰ Νότ. Ἀφρικὴν
Κασσάνδρα Λουλούδη	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	5106	έποστρέψει ἐξ "Απο" Ανατολῆς
Κάσος	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	39	5235	έν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	ἐξ Αντηραλίας δι' Ἑλλάδα
Κάτε	Ν. Λυκαϊδοπούλου	18	5197	έν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετάλ» Α. Ε.	87	2495	φορτώνει εις Κονστάντζαν
Κατίνα Π.	Γ. Παπαγιαννάτη	00	1206	εἰς ταξίδιον Δουνάβεως — Ἑλλάδος
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιῶν Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	έν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν
Κέπιπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	05	3890	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κεχρεά	Θ. Ἐπαφανειάδη	12	1968	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κλεάνθης	«Πίνδας» Α.Ε.	11	4153	φορτώνει εις Ἰνδίας
Κολχής	ἀδ. Συνοδινοῦ	09	2219	εἰς Βορ. Ἀφρικῆς δι' Εύρωπην
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κονίστρα	Θωμᾶς Ἐπαφανειάδη	07	3530	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κορινθιακὸς	Μαροή Ἐμπειρίκου	10	3562	εἰς ταξίδιον Δυτ. Ἀφρικῆς
Κόρθιον	ἀδ. Σιμοπούρα	09	2116	φορτώνει εις Κονστάντζαν
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα — Κυρ. Ξένου	15	4914	εἰς "Απο" Ανατολῆς διὰ Μεσόγειον
Κουμουνδούρος	Υἱοὶ Ἐπ. Ἐμπειρίκου	25	3598	εἰς λιμένα Μεσογείου
Κύθηρα	Πόλυχρ. Κατρέκη	02	1070	φορτώνει εις Μπουργκάς
Κῦμα	I. Χαδούλη — Μ. Στινᾶ	12	3994	έν πλῷ δι' Ἀμερικὴν
Κῦμα	'Αρ. Πεζᾶ	11	3959	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Κυρά - Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	φορτώνει εις Δούναβιν δι' Ἰταλίαν
Κυριακοῦλα	Α. καὶ Δ. Λαμποῦ	18	4340	ἐξ "Αφρικῆς δι' Εύρωπην
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. καὶ 'Αθ. Ἡλιοπούλου	05	2527	εἰς λιμένα Μεσογείου
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	4697	έν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν
Λακωνικός	Μαροή Ἐμπειρίκου	14	3803	εἰς ταξίδιον Νότιον Ἀφρικῆς
Λειβαθός	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1667	εἰς πλόας ἐν Κίνᾳ
Λένα	'Ιω. Μύλωνα	14	1735	ἀργεῖ εἰς Βαροκελώνην
Λέοντιος Τεργιάζος	Θ. Α. Τεργιάζου	11	4479	έν πλῷ δι' Ἰνδίας
Λέρος	Δ. Μοσχονᾶ — I. Φασόλη	99	846	φορτώνει εις Κονστάντζαν
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	φορτώνει εις Πλέιτ
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	φορτώνει εις Σούλινᾶ
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	εἰς ταξίδια Εύρωπης
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιῶν Λ. Κονδύλη	12	3923	ἐξ "Αφρικῆς δι' Εύρωπην
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	εἰς Βορ. Ειρηνικοῦ δι' Εύρωπην
Λόρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μαίανδρος	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	19	4581	έποστρέψει ἐκ Νότ. Ἀμερικῆς
Μαίηντ δφ Σάμος	νιοὶ Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Μαίρη Δευτεράιον	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	εἰς ταξίδιον Β. Ἀφρικῆς — Εύρωπης
Μαίρη Λιθανού	έτ. ἀδελφῶν Λιθανοῦ	38	4771	εἰς ταξίδιον Αργεντινῆς
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μάκης	Ε. Κ. Βλασποτούλου	06	3546	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μαλιακός	Μαροή Ἐμπειρίκου	12	3903	ἐκτελεῖ ταξίδιον Ἰνδιῶν
Μανούμλα	νιοὶ Γεωργ. Καραβία	20	1965	εἰς λιμένας Μεσογείου
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	εἰς ταξίδιον Αργεντινῆς
Μαραθῶν	Α. Λουζή κλπ.	19	7926	έν πλῷ διὰ Νότ. Ἀφρικῆν
Μαργαρίτα	Στεφ. Α. Σοφιανοῦ	89	2187	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
Μαργαρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5401	ἐξ Εύρωπης διὰ Β. Ἀμερικὴν
Μαρή Χανδρῆ	Βιομ. — 'Εφ. «Χανδρῆς»	18	5840	έν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμποῦ	12	4707	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μαρία Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	99	1165	εἰς πλόας Πειραιῶς — Κονστάντζης
Μαρία Σταθάτου	Γ. Ν. Σταθάτου	22	6303	εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν
Μαριέτ Νομικοῦ	Έμμ. Καραβία	19	5241	παραμένει εἰς Ἀμβούργον
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Μαριόγκα	Το. Νικηφόρου	12	4236	έποσκενάεται εἰς Σούλινᾶ
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφῶν Κιτράτα	04	4784	έν πλῷ διὰ Νότιον Ἀμερικὴν
Μάριος	Μιχ. Καραγεώργη	06	602	ἀπὸ Σονσάκ δι' Ἑλλάδα
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Μαρσυσιώ Λογοθέτη	ἀδελ. Γουλανδρῆ	13	4669	έν πλῷ ἐκ Χίλης διὰ Μεσόγειον
Μάρτησσα	Ν. Ενθαβίου	19	5476	έν πλῷ δι' Αργεντινὴν
Μάρω Υ.	ἀδ. Γιαννουλάτου	24	3838	εἰς ταξίδια "Απο" Ανατολῆς
Μάστερ Ηλ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἐξ Αργεντινῆς διὰ Μεσόγειον
Ματρώνα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μεμάδ	'Ανδρ. Βεργοτῆ	00	4359	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μεμάδις	Μαρ. Κουρούλη	12	1735	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έποσκενάεται εἰς Εύρωπην
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μεσσαριά Νομικοῦ	έτ. «Π. Νομικός» Α. Ε.	95	985	έκφραστονει εις 'Ανατ. Μεσόγειον
Μιμόζα	«Εμπορ.-Ἐφοπλιστική» Α.Ε.	05	3071	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5227	εἰς ταξίδιον Νότ. Ἀμερικῆς
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	«Θεοφανώ» Α.Ε.	38	4774	ἐξ Αντηραλίας διὰ Μεσόγειον
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆ	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	εἰς λιμένα Εύρωπης
	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	εἰς Δουνάβεως δι' Εύρωπην

Μιχάλης	Λ. Φατσῆ	19	5685	έκ Νοτ. 'Αφρικῆς δι' Εύρωπην
Μιχαλίδης	άδ. Ξυλᾶ	08	3742	έποτρέφει έξ "Απῶ 'Ανατολῆς
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	έν πλῷ δι' Αμερικὴν
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	έποτρέφει έξ 'Αργεντινῆς
Ναντίν	«Εμπο.-Έφορπλιστική» Α.Ε.	04	3582	εἰς λιμένα Εύρωπης
Ναυτίλος	Δ. Γουλανδρῆ—P. Πολίτη	04	3531	έν πλῷ έξ 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην
Νέα 'Ελλάς	άδ. Γουλανδρῆ	22	16991	ἔρθ. Πειραιᾶ 28 'Απολ.
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	13	4826	έποτρέφει έξ "Απῶ 'Ανατολῆς
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	φορτώνει εἰς Βόρ. Αμερικὴν
Νέστος	«Θεοφανός» Α. Ε.	19	5764	εἰς λιμένα Εύρωπης
Νήσιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	έν πλῷ έξ B. 'Αμερικῆς δι' Εύρωπην
Νηρεύς	'Ηλ. Χατζηλία	37	5205	έξ 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην
Νήριτος	Γ. Δρασούλη	07	3854	έπισενάζεται εἰς 'Αγγλίαν
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	έξ Εύρωπης διὰ Νότ. 'Αμερικὴν
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόρηλον	19	5175	έποτρέφει έξ 'Αργεντινῆς
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	εἰς ταξίδιον 'Αφρικῆς
Νικόλαος Δ. Λ.	N. Αυκαρδοπούλου	39	5486	εἰς λιμένα 'Ανατ. Μεσογείου
Νικόλαος Μίχαλος	K. Μιχάλου	13	4342	έν Βορ. 'Αμερικῆς δι' Εύρωπην
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόας 'Ανατ. Μεσογείου
Νικ. Πιάγκος	Miz. Πιάγκου	12	4499	εἰς λιμένα Εύρωπης
Νικόλαος Φιλίνης	Μική Φιλίνη	04	3111	εἰς λιμένα Εύρωπης
Νικόλας	B. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	έν πλῷ διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
Νικόλας "Αγγέλος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	εἰς "Απῶ 'Ανατολήν
Νικόλαος Πατέρας	'Ηλ. καὶ Κ. Πατέρας	10	4362	παραμένει εἰς 'Αμβέρσαν
Νικόλαος Βιργίνια	Γ. Νικολάου	20	6868	εἰς Βόρ. Ελρηνικὸν
Νικόλαος Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	εἰς ταξίδιον Ἰνδιῶν
Νικόλαος Ζωγραφίδης	Γ. Νικολάου	13	7156	εἰς Βόρ. 'Αμερικὴν
Νικόλαος Μαρία (τάνκερ)	Γ. Νικολάου	27	5525	έν πλῷ διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν
Νικόλαος Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	έποτρέφει έξ "Απῶ 'Ανατολῆς
Νίτσα	άδ. Γιανναγῆ	15	4732	έν πλῷ έξ 'Ιαπωνίας δι' Εύρωπην
Νύμφη	N. Αυκαρδοπούλου	21	4504	έκφοτωνει εἰς Βαρκελώνην
'Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	εἰς "Απῶ 'Ανατολήν
"Ολγα 'Επ. 'Εμπειρίκου	νίων 'Επ. 'Εμπειρίκου	22	4677	έν πλῷ διὰ Νότιον 'Αμερικὴν
'Ολλανδία	«Ελληνική. A. E.	11	1759	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
"Ολυμπος	Κουλούθουν — 'Εμπειρίκου	18	5249	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Ομδονια	Ξενιού—'Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	παραμένει εἰς 'Αμβούνγον
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	13	3578	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Ορος Αίτνα	έτ. «Άτλαντικός» A. E.	29	4230	φορτώνει εἰς Νότ. 'Αμερικὴν
"Ορος "Ελικών	«Τρόμιτ. Co»	18	5525	έν πλῷ έξ 'Αργεντινῆς διὰ Μεσογείου
"Ορος 'Ιθάμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	14	4191	έξ 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην
"Ορος Κάστον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	18	7914	έν Βορ. 'Αμερικῆς δι' Εύρωπην
"Ορος Κιθαιρών	«Τρόμιτ. Co»	12	3876	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	17	3703	έν Βορ. 'Αμερικῆς δι' Εύρωπην
"Ορος Λυκαθηττός	«Άτλαντικός» A. E.	17	4292	έπλῳ έξ Μεσογείου δι' 'Αμερικὴν
"Ορος Μυκάλη	K. Γεωργιλῆ καὶ Σία	07	3555	έν πλῷ δι' Εύρωπην
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆς	19	5403	εἰς ταξίδιον 'Αμερικῆς
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	20	6692	έις Βόρειον Ελρηνικὸν
"Ορος Πάρνης	έτ. «Ωκεανός» A. E.	17	4371	έν Βορ. 'Αμερικῆς δι' Εύρωπην
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆς	18	5208	έπλῳ δι' Αργεντινήν
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεὺς» A. E.	17	5655	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	20	5729	έν Μεσογείου δι' 'Αμερικὴν
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	10	3986	εἰς ταξίδιον 'Αργεντινῆς
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» A. E.	19	5182	έξ 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην
"Ορος Ταῦγετος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	21	3286	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Ορος Ταῦρος	«Άτλαντικός» A. E.	20	6696	έποτρέφει έξ "Απῶ 'Ανατολῆς
"Ορος 'Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	21	6388	εἰς ταξίδιον Ειρηνικοῦ
"Ορος Χελμός	«Άτλαντικός» A.E.	23	6481	φορτώνει εἰς Ήνων. Πολιτείας
Παγασητικός	Μαρῷ 'Εμπειρίου	14	3942	εἰς ταξίδιον Δευτ. 'Αφρικῆς
Παγκρατίων	Δημ. N. Κονφός	20	2171	εἰς λιμένα Εύρωπης
Παναγῆς	N. Αυκαρδοπούλου	20	5187	έν πλῷ δι' "Απω 'Ανατολήν
Παναγῆς	I. Δ. Τσούνια	94	2744	εἰς πλόας ἐν τῇ "Απω 'Ανατολήν
Παναγιώτης	Εὐαγγ. Νομικοῦ	01	3575	εἰς 'Αμβέρσαν, έπισενή
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	Ίω. Βασιλείουν καὶ Σία	12	5839	έκφορτωνει εἰς 'Αμβέρσαν
Παντελῆς	K. Λαμοῦ καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	έν πλῷ δι' Αργεντινήν
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» A.E.	12	4981	έν Νότ. 'Αμερικῆς δι' Εύρωπην
Παπαλεμόδης	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	εἰς λιμένας Εύρωπης
Παρθενών	άδ. Πειθῆ	08	3189	εἰς λιμένα Μεσογείου
Πάτραι	έτ. «Ελληνικό» A.E.	09	1977	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	εἰς λιμένα Εύρωπης
Περσεύς	A. 'Ανδρεάτου	18	5172	εἰς Νότ. 'Αμερικὴν
Πετωλοί	Μαρῷ 'Εμπειρίου	17	6565	εἰς ταξίδιον Νότ. 'Αμερικῆς
Πετρόβη (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόρδ»	03	4634	έν πλῷ δι' 'Ανατ. Μεσογείου
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	M. καὶ E. Νομικοῦ	14	7020	έν πλῷ δι' Ιάβαν
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	εἰς λιμένας Ινδιῶν
Πήγασος	G. N. Λουλούδη	20	5762	εἰς Βόρ. Ειρηνικὸν
Πηλεύς	E. Χατζηλία	28	4695	εἰς "Απω 'Ανατολήν
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» A. E.	08	4360	εἰς λιμένα Εύρωπης
Πιπίνα	G. M. Σταματέλατου	04	2650	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Πλειάδες	άδελφ. Πρωΐου	18	4620	εἰς λιμένα Εύρωπης
Πόεντ Γιούντιθ	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆς	19	4810	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Πόεντ Κλήαρ	A. Παπαδάκη	20	4839	έκ Κούβας δι' Εύρωπην
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	έν πλῷ δι' Ισπανίαν
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077	έν πλῷ δι' Εύρωπην
Πότη Σ.	Miz. Βερνίκου	96	1594	έν πλῷ διὰ Μαύρην Θάλασσαν
Ποσειδῶν	Yioi Γ. Σιγάλα	03	2083	εἰς ταξίδια Εύρωπης
Ρήνος	άδ. Πήγτα	09	3840	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Ρόκος	Miz. A. 'Εμπειρίου	19	4649	εἰς ταξίδιον Νότ. 'Αμερικῆς
Ρόκος Βεργωτῆς	«Ιόνιον» A. E.	18	6429	εἰς Βόρειον 'Αμερικὴν
Ρούλα	«Επτάνησος» A. E.	19	5637	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
	Miz. Καραγεώργη	99	1044	εἰς πλόας Κωνσταντζῆς — Μεσογείου

Σαλαμινία	Κ. Πετρούτση — Γ. Τάνες	01	3634	έν πλῷ ἐξ Ἰνδίων δι' Εὐρώπην
Σάν Γκαμπριέλ	έτ. «Θησέυς» Α.Ε.	20	4943	ἐκ Βρ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Σαντορίνη	Α. Γ. Χάλαρη	84	708	εἰς λιμένα Δυτ. Ἰταλίας
Σαρωνικός	Μαργή Ἐμπειρίου	12	3548	ἔκτελε ταξίδιον Ἰνδίων
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	εἰς Ἀνατ. Μεσόγειον
Σίουζ	Μποδ. Ἀθανασιάδη	07	950	ἐπισκευάζεται εἰς Πειραιᾶ
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α.Ε.	17	4300	ἐκ Πλέυ δι' Ἑλλάδα
Σουσάννα	Ν. Παπαδάτου-Α.Τσαβλίη	04	932	ἐκφορτώνει εἰς Ἀνατ. Μεσόγειον
Σπάρτη	Γ. Σταματελάτου	22	1202	εἰς πλόας ἐν Κίνη
Σπυρίδων	Παν. Καρδα	17	3527	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Σπύρος	«Δίγαλον» Α. Ε.	18	6629	διὰ Βόρειον Ἀμερικὴν
Σταμ. Γ. Ἐμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Ἐυπειρίκου»	36	3931	ἐν πλῷ δι' Ἀνατ. Μεσόγειον
Στάμος	Δ. Φασαλιοῦ	14	3801	εἰς ταξίδιον Πλέυτ — Εὐρώπης
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	ἐν πλῷ ἐξ Μεσογείου δι' Ἀμερικὴν
Σταύρος Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κονιμαντάρου	12	5528	εἰς ταξίδιον Ἀμερικῆς
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδη	18	653	εἰς λιμένα Μεσογείου
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	φορτώνει εἰς Ἀφρικὴν
Στυλιανή	ἀδ. Πήγιτα — Κ. Σκριβάνου	96	3256	ἐν πλῷ ἐν Δοννάθεως δι' Εὐρώπην
Στυλιανός Χανδρῆς	Ίο. Δ. Χανδρῆ	19	6059	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Τάναις	ἀδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	ἐκ Λυτρ. Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Ταξιάρχης	ἀδελφ. Λαμπίον	13	4221	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Τασία	Καδ. Σιγάλα	04	3034	εἰς ταξίδια Εὐρώπης
Τάσις	«Μυρτόν» Α. Ε.	13	4706	φορτώνει εἰς Ἀφρικὴν
Ταυγέτος	Κουλόνθου — Ἐμπειρίου	18	5687	εἰς λιμένας Ἡνωμ. Πολιτειῶν
Τέτη	ιετοί Γ. Σιγάλα	03	2747	ἐκ Βρ. Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην
Τέτη Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	02	1882	εἰς ταξίδιον Δοννάθεως — Ἑλλάδος
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3658	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπης
Τουρκία	έτ. «Ἐλληνική», Α. Ε.	09	1911	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Σενού	02	4476	φορτώνει εἰς Ἀργεντινή διὰ Μεσόγειον
Υδρούνσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον
"Υπανις	ἀδ. Συνοδινοῦ	09	1459	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
Φαιερωμένη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	08	3404	ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	1783	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	6701	ἐν πλῷ διὰ Βρ. Ἀμερικὴν
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαράτη	07	4043	ἐκ Κούβας διὰ Μεσόγειον
Χαδιώτης	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	29	4386	εἰς λιμένας Δυτ. Ἰταλίας
Χέλαστρος	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	14	3489	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς διὰ Μεσόγειον
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5650	ἐπιφορτώνει εἰς Μεσόγειον
Χλόη	Ν. Λυγαρδοπούλου	28	4641	ἐν πλῷ δι "Απο Ἀνατολήν
Χοήστος Μαρκέτος	«Μαρκέτος» Α. Ε.	19	5209	εἰς λιμένας Τατονίας
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη..	09	4798	ἐν πλῷ δι "Ἀργεντινήν
Ωρωπός	Μαργή Ἐμπειρίου	13	4474	εἰς ταξίδιον Δυτικῆς Ἀφρικῆς
'Αλκυόν (Παναμ.)	Ίω. Π. Γουλανδρῆ	17	3530	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Αλμπα (Παναμ.)	έτ. «Αλμπα»	08	3444	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Αμαρυλλίς (Παναμ.)	«Αμαρυλλίς» Α.Ε.	18	4328	εἰς λιμένας Ἡνωμ. Πολιτειῶν
Ανδρέας (Παναμ.)	Παναμαϊκῆς ἑταρίας	17	5317	ἐπιστρέφει ἐκ Βρ. Ἀμερικῆς
"Αννα Μάρκου (Παναμ.)	Ε. Βυντιάδη ιλτ.	19	2486	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αουρόρα (Παναμ.)	έτ. «Πέρσου»	13	4584	ἐκ Βρ. Ερηνίας δι' Εὐρώπην
Βάρκρο (Παναμ.)	Αύγερινον — Ἀπέργη	96	1437	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Γιολάντα (Παναμ.) T.	έτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ..	13	4680	ἐν πλῷ διὰ Δυτ. Μεσόγειον
Δώρα (Παναμ.)	Κ. Ατυχίδη	98	584	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Εστερό (Παναμ.)	«Ισθμένια» Α. Ε.	20	4743	ἐν πλῷ διὰ Βρ. Ειρηνικὸν
'Ιλλενάο (Παναμ.)	έτ. «Κολόν»	19	5291	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Κάρμαρ (Παναμ.)	Α. Ε. «Κάρμαρ»	19	5226	ἐπιστρέφει ἐξ "Απο Ἀνατολῆς
Κλάριρη (Παναμ.) T.	έτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ..	16	5845	ἐκ Βενεζουέλας δι' Εὐρώπην
Κουλέμπρα (Παναμ.)	έτ. «Πορτομέλλο»	19	5260	φορτώνει εἰς Ἀργεντινήν
Λόιντα (Παναμ.) T.	έτ. «Ατλάντικα»	16	5505	εἰς λιμένας Μεσογείου
Μαρία (Παναμ.)	έτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ ..	28	4919	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μαρτῆς ("Αγγλ.)	Γ. Μ. Κουλουκούντη	94	2483	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Μιραμάρε (Παναμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	19	5731	ἐκ Β. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Μιραφλόρες (Παναμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	19	5764	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μιτόνα (Γαλλ.)	Σ. Φαρούκη	98	3462	εἰς ταξίδια Εὐρώπης
Μυριάμ (Παναμ.) T.	«Ισθμένια» Α. Ε.	21	7012	ἐπιστρέφει ἐξ Ειρηνικοῦ
"Ορος "Οθρυς (Παναμ.)	Μ. Μάρκου	19	6527	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ούρανίας (Παναμ.)	έτ. «Ατλάντικα»	02	1953	ἐπιφορτώνει εἰς Ἀνατ. Μεσόγειον
Πάναμ (Παν.—τάνκερ)	«Ισθμένια» Α. Ε.	25	7277	εἰς Κόλπον Μεξικοῦ
Πηνελόπη (Παναμ.)	έτ. «Πόλαρ»	19	4799	εἰς ταξίδιον "Απο Ἀνατολῆς
Ρίο Γκράντε (Παναμ.)	έτ. «Παναμέζας»	19	5696	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Σαντιάγο (Παναμ.)	έτ. «Σαντιάγο»	08	3860	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Σίγκνετ (Παναμ.)	Ίω. Π. Γουλανδρῆ	17	3531	ἐξ Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Τούρα (Παναμ.)	έτ. «Τούρα»	12	4393	φορτώνει εἰς Βρ. Ἀμερικῆν
Φαίαξ (Παναμ.)	έτ. «Πόλαρ»	15	7188	εἰς ταξίδιον Βρο. Ἀμερικῆς
Φροσούλα (Παναμ.)	«Φοῖνιξ» Α.Ε.	03	1282	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Χάϊφα Τρέιντερ (Παλαιστ.)	Βασ. Ι. Σαπούδαρου.....	03	3075	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην

E. ARVANITOPoulos

(ESTABLISHED IN 1894)

Telegr.«Arvanitopoulos»

STEAMSHIP AGENTS

BROKER FOR CHARTERING

FORWARDING AGENT

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

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

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