

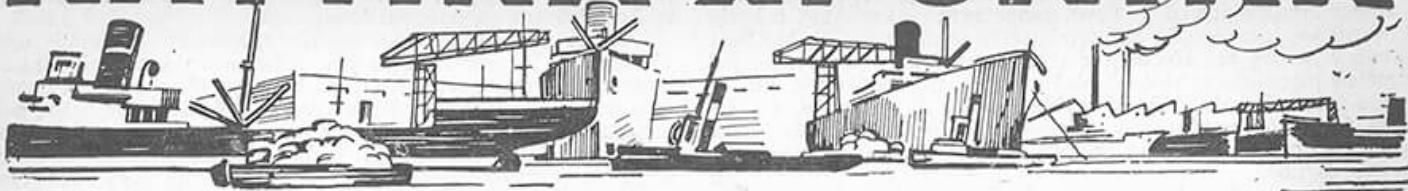
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1940

Αρ. Φύλλου 226

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ι'. ΑΡΙΘ. 226 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΪΟΥ 1940

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ || ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΪΟΥ 1940

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΐΟΥ 1940

Γεγονότα και προβλέψεις

ΤΟΥ Σ. ΝΙΚΟΛ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Καθ' ἡν στιγμὴν γράφονται αἱ γραμμαὶ αὐταὶ, τὸ μέγα πολεμικὸν δρᾶμα ἔχει προχωρήσει ραγδαῖος, πρὸς κρισιμωτάτην — τοῖς ἀποφασιστικῆν — φάσιν. Πρόκειται δρά γε, εἰς τὰ πεδία τῆς Φλάνδρας καὶ τὸ ιστορικὸν Βατερλώ νὰ παιχθῇ διὰ μίαν ἔτι φοράνη τελευταῖα πρᾶξις τῆς μεγαλύτερας πολεμικῆς τραγῳδίας, τὴν δοποῖαν ἐγνώρισεν ἡ ἀνθρωπότης; Ἡ παγκόσμιος ἄγωνια διὰ τὴν ἔκθεσιν τοῦ τιτανίου ἀγώνος συνέχει τὰς ψυχάς καὶ ουσιοτίζει τὰς διανοίας. «Ἐνας νέος κατακλυσμός καὶ μια νέα κοσμογονία συντελεῖται τὴν στιγμὴν αὐτήν. Πόσον μικρά καὶ ἀνάξια προσσήχης φαίνονται τὰ διάφορα ἄλλα ζητήματα μὲ τὰ ὅπια συνηθίσαμεν ν' ἀπασχολούμεθα κατά τὴν εἰρηνικὴν καὶ ἡρεμον περίοδον! Πόσον παράδοξοι φαίνονται οἱ ὑπόλογοισμοὶ μας καὶ αἱ προθέψεις περὶ τῆς τοιαύτης ἡ τοιαύτης ἔξελιξεως τῶν ὑπόθεσέων μας, δταν ἀπλῶς καὶ μόνον ἀναλογισθῶμεν τὸν δύοκον καὶ τὴν μανίαν τῶν ἀλληλοισυγκρουομένων δυνάμεων καὶ τὸ χάος τὸ δοποῖον θά ἐπακολουθήσῃ ἐκ τῆς ἀσυλλήπτου πάλης!

Αφού δημιώνεις μέχρι τής στιγμῆς ό καλός Θεός μᾶς ἔσθιηται σε νά μείνωμεν ἔξω τοῦ κυκλώνος, ἃς προσπαθήσαμεν νά διατηρήσουμεν δύσα τό δυνατον τὴν ἡρεμίαν μας καί ν' ἀποσπάσουμεν τὴν σκέψιν μας ἀπό τὰ συναρπαστικὰ γεγονότα. Ας ἀσχοληθῶμεν δλίγον καί μὲ τὰ κοινά ζητήματα, ἔστω καί ἔαν καὶ ταῦτα συμπαρεούμενα μέσσα εἰς τὸν κοχλάζοντα λέθητα ἀπό τὸν δόπον ἄγνωστον υπὸ ποίαν μορφὴν θά ανασυρθοῦν, ὅταν τελικῶς σύθεσον αἱ φλόγες.

Μέσα σ' ἔνα δόκταμηνον πολεμικῆς περιόδου τά ναυτιλιακά ζητήματα διῆλθον ὅπο διαφόρους φάσεις τῶν δοπίων ἡ σύντομος ἀνασκόπησις εἶνε ἀκρετά ἐνδιαφέρουσα.

Η διατάραχή που ἐπέκολυθήσεις τὴν ἔκρηξιν τοῦ πολέμου ἐκράτησε πρὸς στιγμὴν μετέωρον τὴν ναυτιλίαν. Η σύγχυσις, ἡ ἀφίσιολία, ὁ φόβος καὶ ἡ προσδοκία κάποιας ἀλλαγῆς συνεκρύσθη, χωρὶς νὰ ἡμπορῇ κανεὶς νὰ εὕρῃ σαφῆ τινα προσ- ανατολισμόν. Καὶ μόνον μετά τὴν πάροδον τῶν πρώτων ἑδομά- δων ὁ ναυτιλιακὸς δρίζων ἐφάνη δύποτε καθαρώτερος. Ὡς ἦτο φυσικόν, ἡ πεῖρα τοῦ προηγουμένου πολέμου ἐπέδρασεν ἐπὶ τῶν σκέψεων καὶ τῶν προθέλεψεων περὶ τῆς ἐξελίξεως τῶν ναυ- τιλιακῶν πραγμάτων. Ἐπίδεις περὶ κερδῶν ἀνεπερώθησαν, ὑ- πολογισμοὶ ἀμυθήτων ποσῶν κατεστράθησαν, ἀλλὰ καὶ κατα- στροφαὶ διά νέων καταχθονίων ὅπλων προεξωφλήθησαν. Ὑπὸ τὴν τεταραγμένην αὐτὴν ἀτμόσφαιραν ειργάσθη ἡ ναυτιλία κατά τοὺς πρώτους μήνας τοῦ πολέμου καὶ τὰ γεγονότα, ἡ ὕψωσις δη- λαδὴ τῶν ναύλων καὶ αἱ ζημιαὶ ἐκ πολεμικῶν κινδύνων, ἐφαί- νοντο, ἐν τινι μέτρῳ, ἐπαλήθευσαν τάξ προθέλεψις.

Μὲ τὴν πάροδον ὅμις τοῦ χρόνου ὁ ροῦς τῶν γεγονότων δὲν ἔδεικνεν ἐπιτάχυνσιν πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τὴν ὅποιαν ἡ πείρα τοῦ παρελθόντος πολέμου εἶχε προδιαγράψη. 'Η καμπύλη τῶν ναύλων δὲν παρουσίαζε τὴν ὀρμητικότητα πιό δακος ἵκανον νὰ φθάσῃ εἰς ὑψηλή δυσθεώρτα, ἀλλ' οὔτε καὶ αἱ καταστροφαὶ τῶν πλοίων ἡκολούθουν ἀνιούσαν ἀκάμπτως προσεγγίζουσαν τὴν κάθετον. Ἀντιθέτως μάλιστα ἡ κατασταλτικὴ πίεσις τῶν συμμαχικῶν κυθερήσεων διὰ τῆς ὀργανώσεως καὶ τοῦ ἐλέγχου τῶν θελασσιών μεταφορῶν τῆς Ἀγγλίας καὶ τὴν Γαλλίας πειρώσιε τὴν ύψωτική τάσιν τοῦ ναυλοτιμαρίθμου, ὀφειλομένην εἰς ψυχολογικά μᾶλλον παρά εἰς πραγματικά αἴτια. 'Απὸ τῆς ἄλλης πλευρᾶς αἱ ἐκ πολεμικῶν κινδύνων ἀπώλειαι, αἱ ὅποιαι πρὸς στιγμὴν ἔφθασαν, εἰς σχετικά ἐπικίνδυνον ποσοστόν, ἤρχισαν μειούμεναι εἰς σημεῖον ὥστε κατὰ τὰς τελευταίας ἔβδομάδας οἱ πλόες ἀκόμη καὶ εἰς τὰς ἐπικινδύνους ζώνας ν' ἀποκτήσουν σχεδόν πλήρη ἀσφάλειαν.

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν τῆς ναυτιλιακῆς σταθεροποίησεως ἐ-
πῆλθον τὰ Σκανδιναῦκα γεγονότα, τῶν ὅποιών δ ἀντίκτυπος
ὑπῆρξε σημαντικός κυρίων διά τὴν ναυτιλίαν. Τὸ κλείσμον τῆς
Βαλτικῆς καὶ ἡ εἰς χειρας τῶν συμμάχων ἐναπόθεσις τῶν τυχῶν
τοῦ μεγίστου μέρους τῶν Σκανδιναῦκῶν ἐμπορικῶν στόλων,
τῶν ὅποιων ἡ συγκρότησις εἶνε, ὡς γνωστόν, σοβαρωτάτῃ, ἀ-
πετέλεσαν νέα στοιχεῖα ἐπηρεάσαντα τὴν παγκόσμιον ναυτιλία-

κήν κατάστασιν. Τὰ πρόσφατα ἐπὶ πλέον γεγονότα τῶν Κάτω Χωρῶν καὶ τοῦ Βελγίου καὶ τὸ κλείσιμον τριῶν ἐκ τῶν μεγαλυτέρων λιμένων τοῦ κόσμου, τῆς Ἀμβέρσας, τοῦ Ρότερνταμ καὶ τοῦ Αμστερδάμ, ὑπῆρξαν νέοι συντελεσταὶ ἐπαύξησαντες τὴν διαταραχὴν. Ἐάν προστεθῶσι καὶ τὰ παρά τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως ἀλφθέντα μέτρα διά τάς μεταφοράς της διά τῆς Μεσογείου, θλέπομεν ὅτι ἐντός μηνὸς ἡ ναυτικὴ κατάστασις ὑπέστη θεμελιώδεις μεταβολάς.

Ίδου λοιπόν δτι ἐντὸς ἔνδος ὀκταμήνου σειρά ἀπροσδοκήτων γεγονότων καὶ ἀσταθμήτων ἐκ τῶν προτελλών παραγόντων ἀνέτρεψαν ὑπολογισμούς, ἤχρηστευσαν τὰ διδάγματα τῆς πειρας τοῦ προηγουμένου πολέμου, διέψευσαν προθλέψεις.

Καὶ εἶναι ἀλλήθες ὅτι τά γεγονότα ταῦτα δὲν ἔξεκαθαρίσθησαν εἰσάτι ὡστε νὰ δυνηθῶμεν νὰ ἔξαγάγωμεν πλέον συκεκριμένα ουμπεράσματα περὶ τῆς νέας ναυτιλιακῆς καταστάσεως, ὅπωδηπότε δώμας τὰ πρώτα ουμπτώματα καθίστανται ἔκδηλα μὲ σχετικὴν χαλαρότητα τῶν ναύλων καὶ ἀπροσδόκητον ἀπραισαῖν εἰς ναυτιλιακούς τινας τομεῖς. Ἐάν αὐτὴ τὴν στιγμὴν ρίψωμεν ἔνα βλέμμα εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτιλιακὴν κίνησιν θὰ ίδωμεν ὅτι αὕτη ἔχει λάσθει τὴν ἔξῆς περίπου μορφήν: Αἱ ἐκ τῶν δισφόρων ἡπειρών μεταφοραὶ πρὸς τὴν Εὐρώπην, αἱ ὅποιαι συνήθως ἀπότολοῦν τὸν μεγαλύτερον δύκον τῶν διειθῶν μεταφορῶν, ἔχουν περιορισθῆ κυρίως εἰς ἔνεργουμένας διά λογαριασμὸν τῶν ουμματικῶν κυθερητήσεων, αἱ ὅποιαι ἔχουν ιδίαν ὄργανωσιν καὶ ἐλεγχον τῶν ναύλων, χρησιμοποιοῦσαι ἐπίτακτα ἢ ὑπὸ χρονικὴν ναύλωσιν πλοῖα. "Οօσον ἀφόρᾳ τὰ λοιπά Εὐρωπαϊκά κράτη, ἀλλων μὲν ἔχουν στατατήσει τελείως αἱ θαλάσσαι μεταφοραὶ, ὅλων δὲ ἔχουν περιορισθῆ εἰς τὸ ἐλάχιστον καὶ ἔνεργούνται καὶ αὐταὶ δι' ἐπίτακτων ἢ ὑπὸ χρονικὴν ναύλωσιν πλοίων. Ἔν συμπεράσματι αἱ ἐλεύθεραι ναυλώσεις μὲ τοὺς ἀνεξελέγκτους καὶ ὑψηλοὺς ναύλους ἔχουν μειωθῆ σημαντικώτατα. Ἀπομένουν θεωρίας καὶ τινες ἀλλοι, πλην τῶν Εὐρωπαϊκῶν, θαλάσσαιοι τομεῖς εἰς τοὺς δρόποιούς παρουσιάζονται καλά τινες εὐκαιρίαι ἐργασίας, ἀλλὰ τὸ ποσοστὸν τῆς ἐργασίας ταύτης ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν δύκον τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν δὲν εἰνε σημαντικόν.

* * *

‘Υπὸ τὴν μορφὴν αὐτῆν ἦν ἐμφανίζει οἱμερον ἡ ναυτιλιακή κίνησις δυσκόλως δύναται ν' ἀναγνωρίσῃ τις τὴν εἰκόνα οἵσαν εἶχον προσχεδιάσει αἱ προθλέψεις αἱ θασιζόμεναι ἐπὶ τῆς πελαργοῦ τοῦ παρελθόντος πολέμου. Ἐνθυμοῦμαι, ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ, διὰ τῶν εἰς προηγούμενον ἄρθρον μου εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἴχον διατυπώσει ἐνδιοιασμούς καὶ ἐπιφυλακτικότητα ὡς πρὸς τὰς προθλέψεις — ιδίως τὰς λίαν αἰσιοδόξους — διὰ τὴν ἔξελιξιν τῆς ναυτιλιακῆς καταστάσεως μετά τὴν κήρυξιν τοῦ πολέμου, ἔχαρκτηρισθην ύπό τινων ὡς ἐμποτισμένος μὲ τὸ πνεῦμα τῆς ἀπασιοδοξίας ὡς πρὸς τὸ λαμπρὸν μέλλον, τὸ δόπιον ὁ πόλεμος εἶχεν ἀνοιξεῖ διὰ τὴν Ἑλληνικήν ναυτιλίαν, ἡ οποία ἐφάνινετο σωζόμενη τελικῶς καὶ μεταβαλλομένη εἰς πλουτοφόρους χρυσωρυχεῖον. Δυστυχῶς τὰ γεγονότα — μέχρι τῆς στιγμῆς τούλαχιστον — ἀποδεκνύουν διὰ τί εἰς τὴν οπμερινὴν ἑποχὴν τῶν ραγδαίων μεταθολῶν καὶ τῶν κεραυνοβόλων ἐκπλήξεων, τὸ καλύτερον πού ἔχει νά κάνη κανεῖς εἰνε νά συγκρατῆται ἐντὸς τῶν ὅριων τῆς ἀνησυχίας καὶ τῆς ἐπιφυλαξίας, ἀποφεύγων ύπερασιοδόξους προθλέψεις, ἀναμένον τὸ χειρότερον καὶ ὀπλιζόμενος διὰ ν' ἀντιστῇ εἰς ἀπρόσπιτα πλήγματα.

Μετά μάλιστα τήν νέαν κρίσιμον τροπήν, ἦν κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας ἔλαβεν δὲ πόλεμος, η ἀδεβαιότης καὶ ἡ ἀσφεία περὶ τῶν νέων ἐξελίξεων εἶνε τοιαῦται, ώστε δικαιολογοῦνται ἔτι μᾶλλον ἡ ἐπιφυλακτικότης καὶ ἡ ἀνησυχία καὶ ἡ στάσις ἀμύνης τῶν ναυτιλιακών μας ἐπιχειρίσεων. Ἐάν – ως φάνονται πιστεύοντες τινες – δὲ πόλεμος εἰσῆλθεν εἰς τὴν ἀποφασιστικήν του φάσιν, ἔξης ἡς θά κριθῇ καὶ ἡ τελικὴ ἔκβασίς του, τοῦτο σημαίνει ὅτι ἡ λιδέα τοῦ μακροχρονίου πολέμου μὲν διάρκειαν σειράν ἔτῶν ἡ διποία εἶχεν ὑποστηριχθῆ γενικῶς, θά ἀποδειχθῇ ἀστήρικτος. Ὁ ἀντίκτυπος ἐπὶ τῶν παγκοσμίων οἰκονομικῶν φαινομένων καὶ τῶν ναυτιλιακῶν, θά είνε σοδαρώτατος. Διὰ τὴν Ἑλληνικήν ιδιως φορτηγὸν ναυτιλίαν, η ἐνδεχομένη σύντομος κατάπαυσις τοῦ πολέμου θά σημαίνῃ ὅτι, πρίν ἡ αὕτη προφθάσῃ ν' ἀποκτήσῃ ποιάν τινα οἰκονομικήν εύρωστίαν, θά εύρεθῇ ἔκ νέου εἰς τὴν προπολεμικήν κατάστασιν μὲν τὸ πεπαλαιωμένον καὶ μειονεκτι-

κόν πλωτόν ύλικόν της. Βεβαίως ούδεις έχων ισορροπημένας τάς φρένας θά έπειθεί με παράτασιν τής πολεμικής συμφοράς διά ν' αποκομίσωμεν μερικά — έστω απαραίτητα — κεφάλαια διά τὴν ναυτιλίαν μας. Απλῶς διαπιστούμεν ἐν γεγονός διά νὰ δείξωμεν πόσουν ρευστή καὶ εύασθητος εἶνε ἡ ναυτιλιακή κατάστασις καὶ πόσουν ριψοκίνδυνον εἶνε τὸ νά διατυπώῃ τις προβλέψεις, καὶ δὴ εύοιώνους, ὑπὸ ἀνωμάλους συνθήκας ὅπως αἱ σημεριναὶ, καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν προβλέψεων τούτων νὰ κτίζῃ «πύργους ἐν Ἰοπανίᾳ» καταδικασμένους νὰ σαρωθοῦν μὲ τὸ πρῶτον φύσημα ἀσθενοῦς ἀνέμου.

Οὐτοί, νομίζω, ἐπιθάλλεται σήμερον εἶνε ἡ ἄγυρπινος παρακολούθησις τῶν γεγονότων καὶ πρὸ παντὸς ἡ ἀπόκτησις τῆς μεγαλυτέρας δυνατῆς ἐλαστικότητος καὶ εὐχερείας ἐλιγμῶν καὶ προσαρμογῆς πρὸς τὰς ἀπὸ ήμέρας εἰς ήμέραν μεταβαλλομένας καταστάσεις. Εἶμεθα ὑποχρεώμενοι ἔκ τῶν γεγονότων ν' ἀναθεωρήσωμεν σκέψεις καὶ ίδεας σχηματισθείσας μὲ τὴν ἔκρηξιν τοῦ πολέμου. Μέτρα τινὰ καὶ σταθμά μὲ τὰς ἀποίας ἔξυγισμεν τὰ ναυτιλιακά μας ζητήματα χρήζουν νέου ἐλέγχου. Βέβαια δὲν δυνάμεθα οὔτε νὰ σταματήσωμεν τὸν ροῦν τῶν γεγονότων οὔτε νὰ τὸν μετακρέψωμεν συμφώνως πρὸς τὰς συμφέροντά μας, δυνάμεθα ὅμως ἵσως ἀκόμη νὰ ἐλιχθῶμεν καὶ νὰ μὴ σταθῶμεν εἰς τὸ πεῦμα ἀκαμπτοῦ καὶ ἀμηχανούντες.

Εἶναι ἀληθές ὅτι εἰς πράξεις μας τινὰς ἔθασισθημεν ἐπὶ προβλέψεων ποὺ δὲν ἐπηλήθευσαν, ὅπως ἡ ὑψωσις τῶν ναύλων εἰς ἀσύληπτα ὑψηὶ καὶ ἡ μακροχρόνιος διάρκεια τοῦ πολέμου, καὶ λόγῳ τῶν τοιούτων σκέψεων μας ἀπωλέσαμεν ἀνεπανορθώτως πολυτίμους εὐκαιρίας.

Καὶ σήμερον ὅμως καὶ εἰς πᾶσαν στιγμὴν εἶναι ἵσως ἀκόμη καιρὸς νὰ χειρίσωμεν καταλλήλως. Ὑπὸ τὰς παρούσας περιστάσεις καὶ μὲ τὸ πνεῦμα τῆς δυναμικῆς δράσεως ποὺ ἐκδηλούται πανταχοῦ, ἡ ἀκραμψία καὶ ὁ παθητικὸς μοιρολατρισμὸς εἶνε ἡ χειρότερά τακτικὴ ποὺ ἥμπορει ν' ἀκολουθήσῃ ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις.

Ν.Κ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ
Τμηματάρχης Ναυτικοῦ Ἐπικελητηρίου 'Ελλάδος

Τὸ δεκαδενήμερον

Τὰ πρῶτα κέρδη

Ἡσχολήθημεν διὰ πολλοστὴν ἵσως φοράν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας ἐπὶ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ προβλήματος τῆς Ναυτιλίας μας. Ἀπεδείξαμεν, ἔξι ὅσων στοιχείων ἡτο δυνατόν νὰ κατέχουμεν, τὸ ἀπικερδές τοῦ 'Ελληνικοῦ κινδύνου καὶ ἀνέφεραμεν μεταξὺ ἄλλων τὰ λαμπρὰ ἀποτελέσματα τοῦ πρὸ μηνῶν συσταθέντος ὀργανισμοῦ διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων κατὰ τῶν πολεμικῶν κινδύνων.

Κέρδον ἴκανά ἀποκομίζει τώρα ἡ 'Ελληνικὴ ἀσφάλεια, τὰ δόπιον θά ἐκαρποῦντο οἱ ἔνοι ἀσφαλίσται, ἀν δὲ κ. Τίσφος δὲν ἀνελάμβανε τὴν πρωτωρυθίαν καὶ δὲν ἐπέμενεν εἰς αὐτὴν διὰ τὴν σύστασιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ. Πλεῖστον δοσοὶ καὶ μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν δὲν ἐπίστευαν εἰς τὴν ἀποδοτικὴν λειτουργίαν τοῦ 'Οργανισμοῦ. Ἐχειάσθη ἡ ἀποφασιστικότης τοῦ κ. 'Υφουργοῦ τῆς Ναυτιλίας διὰ νὰ ἐπιτελέσωμεν τὸ πρῶτον θῆμα πρὸ τὴν ἀσφαλιστικὴν μας χειραφέτησιν.

Ἄλλα δὲν πρόκειται μόνον περὶ τῶν κερδῶν ποὺ ἀποκομίζει ἡ ἀσφαλίσις τῶν πληρωμάτων. Ἰδοὺ ἐν συνεχείᾳ μία πρόσφατος περίπτωσις, ἀρκετά ἐνδεικτική τῶν θετικῶν ὀφελημάτων, ποὺ ἤρχισεν ἀπὸ τοῦδε ν' ἀποκομίζῃ ἡ Ναυτιλία μας ἀπὸ τὴν λειτουργίαν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὀργανισμοῦ.

Αἱ τελευταῖαι ἀνήσυχαι διὰ τὴν ἐπέκτασιν τοῦ πολέμου εἰς τὴν Μεσόγειον, παρέσχον ὡς ἥτο φυσικὸν ἀφορμῆν εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς — τοὺς προεδρούστας πάντοτε τὰ γεγονότα — νὰ ὑψώσουν τὰ ἀσφαλίστρα κατὰ κινδύνων πολέμου διὰ τὰ Μεσογειακά ταξίδια. Εἰς 2 τοῖς ἔκστατος κατὰ μῆνα ἔφθασαν ἐπὶ τινὰς ἡμέρας τὰ ἐπὶ σκαφῶν ζητούμενα πρέμια, διὰ νὰ κατέλθουν, μετά τὴν ὄπωδηπότε διευκρίνισιν τῆς πολιτικῆς καταστάσεως εἰς τὰ 1½ %. "Οσοι ἐφοπλισταὶ εὑρέθησαν πρὸ τῆς ἀνάγκης νὰ ἀ-

σφαλίσουν τὰ σκάφη των τὰς ἡμέρας αὐτὰς ὑπεχρεώθησαν εἰς τὴν καταθολήν τῶν ὑψηλῶν αὐτῶν ἀσφαλίστρων, ἐνῷ ἐξ ἀντιθέτου οἱ ναῦλοι αἰσθητὴν χαλαρότητα ἐσημείωναν.

"Οσον ἀφορά τὴν ἀσφαλίσιν τῶν πληρωμάτων, ἐζητήθη ἀπὸ τὸ Λονδίνον διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων πολέμου τοῦ πληρώματος τοῦ ὑπερωκεανού 'Νέα 'Ελλάς', τὸ ἔξωφρενον τριψηναῖον ἀσφαλίστρον τῶν 18 λιρῶν 'Αγγλίας δι' ἔκαστον μέλος τοῦ πληρώματος. "Οχι δηλαδὴ μικρὰ ἐπιτάρανσις, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὅψιν ὅτι τὸ 'Νέα 'Ελλάς' ἔχει πλήρωμα ὑπερδιακοσίων ἀνδρῶν. "Ἐνῷ δὲ τὸ ἀσφαλίστρον αὐτὸν ἡ ζητεῖται ἀπὸ τὴν 'Αγγλικὴν ἀγοράν, τὰ ταξίδευοντα τὴν Μεσόγειον 'Ελληνικὰ φορτηγὰ καὶ ἐπιβατηγά σκάφη — τὸ 'Νέα 'Ελλάς' ἐξηρέθη καὶ λίρων δρῶν τῆς συμμετοχῆς εἰς τὸν ἀσφαλιστικὸν ὄργανον μετανομόν, ὃς ἐξαιρετικῶς μέγας κίνδυνος — πληρώνουν δι' ἔνα τρίμηνον μόλις λίρων 2 κατ' ἄτομον καὶ τὸ πρέμιον αὐτὸν δὲν πρόκειται νὰ ὑψωθῇ, ἐφόσον ἡ κατάστασις ἐν τῇ Μεσόγειῳ δὲν ηθελεν ἐξελιχθῆ εἰς ἐμπόλεμον.

Εἶναι μήπως μικρὸν τὸ κέρδος αὐτό, ποὺ ἀποκομίζει τώρα ἡ Ναυτιλία μας ἀπὸ τὴν σύστασιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανομοῦ; Δὲν εἶναι τὸ μόνον, ἀλλὰ πάντως εἶναι τὸ πλέον χαρακτηριστικόν. 'Εάν δὲν ἐλειτούργει ἡ 'Ελληνικὴ ἀσφάλεια, θαρύτατον κεφαλικὸν φόρον θὰ κατέθαλλον τὰ εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν ταξίδευοντα πλοιά μας εἰς τοὺς ἔνους καὶ πάλιν ἀσφαλίστρας.

Δὲν πιστεύομεν νὰ ὑπάρχῃ ἀντίθετος γνώμη ἐπὶ τῆς ἀνωτέρω διαπιστώσεως. 'Η χρησιμότης τοῦ ὄργανον μετεδείχθη, σὺν τῷ χρόνῳ δὲ τὰ ἀποτελέσματα τῆς διαχειρίσεως τῶν πολεμικῶν κινδύνων τῶν πληρωμάτων θὰ μᾶς φέρουν, διὰ τοῦ ἀκραδάντως πιστεύομεν, εἰς τὴν εὐρυτέραν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ μας προβλήματος.

'Ἐπ' οὐδεὶν ὑδύων ἐπιτρέπεται — θά εἶναι ἀσυγχώρητοι οἱ ἐφοπλισταὶ μας — νὰ παραμείνωμεν ἀδρανοῦντες, τώρα μάλιστα σταθερῶν ἀναπτύσσεται ἡ οἰκονομικὴ εὐρωστία τῆς Ναυτιλίας μας. Θά χωρήσωμεν μὲ στερρὸν θῆμα, ἀλλὰ καὶ μὲ τὴν προϋποτιθεμένην περισκεψιν, τὸν δρόμον τῆς θαυμαίας ἀσφαλιστικῆς χειραφετήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου. 'Η ὑπόστασις, αὐτὸν τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας ἐξαρτῶνται ἀπὸ αὐτὴν.

Διαπιστώσεις καὶ ύπόνοια

Δὲν ἐπιθυμοῦν αἱ στῆλαι αὐταὶ οὐδὲ τὸ παράπαν νὰ θίξουν τὴν ἐπαγγελματικὴν ἐπάρκειαν τῶν πλοιάρχων τῆς ἀκτοπλοίας. Πείραν μακρὰν καὶ γνώσην ἀπόλυτον ἔχουν τῶν συνθηκῶν τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὰ χωρικά μας ὅδατα, πρέπει δὲ νὰ ὀμολογηθῇ, δηλ., μέχρι πρὸ τίνος τούλαχιστον, σποραδικά ἥσαν τὰ κρούσματα ἀκινδύνων κατὰ τὸ πλείστον προσαράξεων, χωρὶς ἔξι αὐτῶν — πλὴν μιᾶς περιπτώσεως, τῆς «Πότης» — θύματα ἀνθρώπινα νὰ θρηνήσωμεν.

Αἱ ἐντὸν διὰ τοῦ μικροῦ σχετικῶς χρονικοῦ διαστήματος τρεῖς ἀλλεπάλληλοι διάσιαι προσκρούσεις ἐπὶ θράχων ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν — τῆς «Ἀμερικαίας», τῆς «Ἐλασης» καὶ τῆς «Μήλου» — πρέπει νὰ μᾶς ἐμβάλουν εἰς ἀνησυχίας. Καὶ τὰ τρία αὐτὰ ἀτυχήματα προῆλθον ἀπὸ σφαλμάτα περὶ τὴν ἀκριθῆ πορείαν τῶν ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀξιωματικῶν. 'Εκ μόνου δὲ τοῦ γεγονότος τούτου δικαιολογεῖται ἡ ὑπόνοια τούλαχιστον, δηλ., κατόπια χαλάρωσίς τῆς ἐπιθεωρημένης ἀγρύπνου προσοχῆς κατά τὰ ταξίδια τῶν ἐπιθατηγῶν σκαφῶν ἐπῆλθεν ἀπὸ μέρους κυρίων τῶν ὑπευθύνων αἱ πλοιάρχων. Διότι: "Η πρέπει νὰ θεωρήσωμεν ἀπλῶς ὡς μοιραῖα τὰς ἀλλεπάλληλα αὐτὰ ναύαγια, ἀνεξάρτητα τῆς ἀπεκτονίας ἢ ἀνεπαρκείας τῶν ἐπὶ τῆς πορείας ἀξιωματικῶν" ἢ νὰ πιστεύσωμεν ὅτι στοιχεία κατωτέρως ἀπαγγελματικῆς καταρτίσεως ὑπεισήλθον εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη ὡς ἀξιωματικοί καταστρώματος, ὅπότε οἱ αἱ πλοιάρχοι, δικαιούμενοι νὰ ἔχουν τὴν ἀπόλυτον ἐπιλογὴν τοῦ πληρώματος, πολλῷ δὲ μᾶλλον τῶν ἀμέσων συνεργατῶν τῶν, δὲν ἐπρεπε νὰ τούς δεχούντων ἐπὶ τῶν πλοίων των ἡ τέλος ἀγεταῖς τοῖς εἰς τὴν ὑπόνοιαν, δηλ., ἀνεξάρτητως τῆς καλῆς ἡ ἐλλειποῦς καταρτίσεως τῶν ἀξιωματικῶν πορείας, οἱ αἱ πλοιάρχοι δὲν φροντίζουν μεθ' σης θὰ ἐπρεπε προσοχῆς νὰ παρακολουθοῦν καὶ νὰ ἐλέγχουν, τὴν νύκτα ἰδίως εἰς τοὺς στενούς διαύλους τῶν θαλασσῶν μας, τὴν πορείαν τῶν σκαφῶν των, ἀφοῦ ἀνθρώπινον εἶναι τὸ σφαλλεῖσθαι καὶ ὑπεύθυνοι πάντως εἰναι οἱ αἱ πλοιάρχοι

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

(HELLENIC LINES LIMITED)

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

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

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

Καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἐλληνικούς λιμένας Πράκτορας τῆς Έταιρίας

νά έπαγρυπνούν διά την καλήν του ταξιδίου περαίωσιν.

'Οπωσδήποτε δρθόταν είνε και έπειθάλετο τὸ ληφθὲν παρὰ τὸ Υφυπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας μέτρον τοῦ ἐλέγχου τῆς σωματικῆς καὶ ἐπαγγελματικῆς Ικανότητος τῶν πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν καταστρώματος τῆς ἀκτοπλοΐας. "Αν ἐκ τοῦ ἐλέγχου αὐτοῦ καὶ τῶν ἐκ παραλήπου διεξαγομένων αὐστηροτάτων διοικητικῶν ἀνακρίσεων ἐπὶ τῶν ναυαγίων διαπιστωθούν ἡ ἐπαγγελματικὴ ἀνέπαρκεια ἐνίων πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν καὶ ἡ περὶ τῶν ἐκτέλεσιν τοῦ καθήκοντος τῶν διλιγωρία τινῶν ἔξ αὐτῶν, ἡ ἑκκαθάρισις, εἰμεθα θέβασιοι, διτὸν ἡ ἐπέλθη ἀμεσος καὶ ριζική. Αὐτὴ καὶ μόνη θά ἀποκαταστήσῃ τὴν ἐμπιστοσύνην καὶ θά ὑποδείξῃ ἐμπράκτως εἰς δλους τὴν ἀπαρέγκλιτον ὑποχρέωσιν τῆς ἀπολύτου προσηλωσεως εἰς τὸ καθῆκόν των.

Τὰ γραμματικὰ προσόντα

Συζήτησις σχετικὴ μὲ τὰ γραμματικὰ προσόντα τῶν πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν. διεξήχθη ἀπὸ τῶν στηλῶν μας μεταξὺ τοῦ διευθυντοῦ μιᾶς ναυτικῆς σχολῆς καὶ τοῦ Προέδρου τῆς Ἐνώσεως Ἐμποροπλοιάρχων. "Οσον καὶ ὃν ἡ συζήτησις αὐτὴ εἶχε προσωπικὸν πως χαρακτῆρα καὶ ἀνεφέρετο εἰς ὑπόμνημα τοῦ κ. Λεκοῦ πρὸς τὸ Υφυπουργεῖον Ναυτιλίας διὰ τῶν παροχὴν δρισμένων διευκολύνεσσιν εἰς τοὺς μὴ κεκτημένους ἀπολυτήριον γυμνασίου ὑποψηφίους πλοιάρχους, δὲν παύει νὰ κινῇ τὸ ἐνδιαφέρον καὶ τῶν γενικώτερον ἀσχολουμένων μὲ τὰ ναυτιλιακὰ μας πράγματα, γνώμην δὲ συνεπῶς ἐπιτρέπεται, νομίζομεν, νά ἔχουν καὶ αἱ σῆλαι αὐταὶ ἐπὶ τοῦ ἐγερθέντος ζητήματος.

Θά εἰμεθα ἀνακόλουθοι πρὸς διτὸν πρεσβεύομεν καὶ κατὰ καιρούς ὑπεστηρίξαιμεν διὰ τὴν ἀνάγκην τῆς ἀρτιωτέρας ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως καὶ εὐρυτέρας ἔγκυκλοπαιδικῆς μορφώσεως τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, ἀν ἡθέλομεν δεχθῆ καὶ συζήτησις ἀκόμη μὲ τοὺς τυχὸν ἐπιδιώκοντας τὸν περιορισμὸν τῶν νόμων ἀπαιτουμένων γραμματικῶν προσδοτῶν τῶν ἐμποροπλοιάρχων. Τὸ πρὸ τινῶν ἐτῶν ληφθὲν νομοθετικὸν μέτρον, διὰ τοῦ δόποιου θεοπίζεται τὸ ἀπολυτήριον γυμνασίου, δρῶς ἔθεωρήθη ὡς τὸ πρῶτον θῆμα πρὸς ἀνάδειξιν ἀξιωματικῶν καταστρώματος, ἀξιῶν τῆς ἀποστολῆς τῶν, ἐπαρκῶς προητοιμασμένων εἰς γενικὴν μορφώσιν διὰ νά καταλάθουν τὴν ἐμπρέπουσαν θέσιν εἰς τὴν γέφυραν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου.

Τὸ μέτρον αὐτὸ ἐπὶ οὐδὲν λόγῳ ἐπιτρέπεται νά ἀτονήσῃ, πολλῷ δὲ μᾶλλον νά καταργηθῇ. 'Ανεξαρτήτως τοῦ διτὸν ἀποτελεῖ τὸν θεμέλιον λόθιον τῆς μετέπειτα ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τῶν πλοιάρχων — θά ἡτο τῇ ἀληθείᾳ μωρός δὲ πιστεύων ὅτι χωρὶς τὴν θασικὴν μορφώσιν θά ἡδύνατο νά παρακολουθήσῃ δόδικμος πλοιάρχος τά εἰδικά μαθήματα τῆς ναυτικῆς ἐπιστήμης — τὸ ἐμπορικὸν μας ναυτικὸν ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην μορφωμένων, ἀντέρων ἀνθρώπων, ἐφόσον παραδεχόμεθα ὅτι ἡ μορφώσις ἔξεινε τὸν χαρακτῆρα καὶ ἀπαλύνει τὰς ἀναποφέύκτους τραχύτητας τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος.

Προσπάθεια συνεπῶς ὅλων ἔκεινων, ποὺ ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν καλήν σταδιοδρομίαν τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, πρέπει νά εἰνε ἡ ἐκ παραλήπου πρὸς τὴν ποιοτικὴν ἀνωτερότητα τοῦ πλωτοῦ οὐλικοῦ, δημιουργίας καὶ ἐμψύχου τοιούτου, ικανοῦ νά ἐπαρκέσῃ εἰς τὰς δλονέν ταξιδανομένας ἀπαιτήσεις τοῦ θαλασσινοῦ

Ἐνῷ δὲ ζητοῦμεν τὴν σύστασιν ἀνωτέρων ναυτικῶν σχολῶν — ὁχι φροντιστηρίων — μὲ πολυετῆ φοίτησιν διὰ τοὺς δοκίμους ἀξιωματικούς, ἵνα μετά τινα ἔτη δημιουργήσωμεν τὸ φυτώριον τῆς νέας γενεᾶς τῶν πλοιάρχων, θά ἡτο ἀσυνέπεια νά ἐπιδιώκωμεν τὸν περιορισμὸν τῶν γραμματικῶν προσόντων. 'Εφό-

THE KOPPERS COAL C°

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Έτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφικὴ διεύθυνσις :

"ELPINCOAL.."

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

KOPPERS POCOHONTAS

KOPPERS NEW RIVER

KOPPERS INDIAN CREEK

KOPPERS SLOPE

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

σον θεοβαίως λειτουργήσουν εἰς τὸ μέλλον, ὅπως ἐλπίζομεν, αἱ σχολαῖ, καὶ εἰς αὐτάς θὰ συνεπληροῦτο ἡ γενικὴ μόρφωσις τῶν ὑποψηφίων πλοιάρχων, ἵνας τότε νά μὴ ἔχρειάζετο διὰ τὴν εἰσόδον τῶν δοκίμων εἰς τὰς σχολαῖς τὸ ἀπολυτήριον γυμνασίου.

Τώρα ὅμως ὅχι μόνον δὲν ἐπιτρέπεται οὐδὲν ἡ συζήτησις περὶ περιορισμοῦ τῶν γραμματικῶν προσόντων, ἀλλὰ τούναντίον ἐπικαλούμεθα πᾶσαν ἀστηρότητα κατὰ τὴν διενέργειαν τῶν ἔξειτάσεων καὶ τὸν δρισμὸν τῶν θεμάτων εἰς τοὺς ὑποψηφίους.

Αὐτὴ πιστεύουμεν νά είνε ἡ ὄρθη τὸν ζητήματος ἀποψις καὶ αὐτὴν πρεσβεύομεν δισοὶ ἀντικείμενοι ἔξειτάζουν τὰ ζητήματα τοῦ ἐμψύχου οὐλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας.

Τὸ ἔργον τῆς Ναυτιλίας ἀναγνωρίζεται

Δὲν πρόκειται νά συγχαρώμεν τοὺς τιμηθέντας ἐφοπλιστάς διὰ τὴν παρασημοφορίαν τῶν. "Ητο μία δικαία ἀναγνωρίσις τῆς ἀπροσμετρήτου συμβολῆς ποὺ εἰσφέρουν εἰς τὴν ὅλην ἔθνητην προσπάθειαν οἱ πρωτεργάται τῆς ἐμποροναυτικῆς μας ἀναπτυξέων.

Συγχαρητήρια πρὸς τὴν Κυβέρνησιν καὶ τὸν κ. Υφυπουργὸν τῆς Ναυτιλίας πρέπει μᾶλλον νά ἐκφρασθοῦν, διότι διὰ τῆς τιμητικῆς διακρίσεως τῶν ἐφοπλιστῶν μας τὸ πολύτιμον ἔργον τῆς Ναυτιλίας μας ἀναγνωρίζεται παρὰ τὸν Κράτους. Τὰ παράσημα τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὸ σύνολον τῆς Ναυτιλίας ἀπονέμονται.

Ἐγγράφομεν πρὸ διλίγου εἰς τὰς στήλας αὐτὰς ὅτι οἱ ἐφοπλιστοὶ προϋπάρχουν τῆς ναυτιλιακῆς δημιουργίας. Πρόκειται περὶ Ιστορικῆς διαπτώσεως. Χωρὶς τὴν ἀνήσυχον πρωτοβουλίαν τῶν ναυτίλων, χωρὶς δηλαδὴ τὸ ναυσίδιον πνεύμα, δὲν ἡμορρεῖ μία χώρα ν' ἀποκτήσῃ ἐμπορικὸν ναυτικὸν μὲ ὑγιεῖς κατευθύνσεις, ἀναπτυσσόμενον μακράν τὸν Κρατικὸν Θησαυροφυλακίου, αὐθύνατον.

Πρὸς αὐτοὺς ἀκριβῶς, ποὺ κατευθύνουν καὶ προάγουν τὴν ροπήν πρὸς τὴν θάλασσαν ἐνός λαοῦ, τοὺς ἐφοπλιστάς, διὰ τὴν πρεπεῖ τὸν Κράτος, ἐνδιαφερόμενον ἀμέσως διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν πλουτοφόρων πηγῶν τῆς οἰκονομίας του, νά διαδηλώῃ ἔκαστο τὴν ἔκτιμησιν τοῦ συνόλου, νά ἀναγνωρίζῃ τὸ δημιουργικὸν ἔργον.

Τὸ 'Ελληνικὸν Κράτος δὲν μᾶς είχε συνηθίσει εἰς τὸ παρελθόν εἰς τὴν τοιαύτην μεταχείρισιν τῶν ἐφοπλιστικῶν παραγόντων. Τούναντὸν μᾶλλον, εἰς πλείστας δύσας περιπτώσεις, τὴν κατ' αὐτῶν προκατάληψιν, ὅτι μὴ τὴν περιφρόνησιν, συνήνησαν οἱ ἐφοπλισταὶ κατὰ τὴν περιφρόνησιν τῶν μὲ τὰς δημοσίας ὑπηρεσίας, ἀνώτεροι δὲ κρατικοὶ λειτουργοὶ, ὑποχρεωμένοι δύντες, λόγω θέσεως τούλαχιστον, ἐπίγνωσιν νά ἔχουν τῶν ὑπηρεσιῶν τῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν δημητριαγών της, ξεφράσθησαν κατὰ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ αὐτοίκειων πρὸς αὐτοὺς συμπεριεφέρησαν.

Ἡ ἀπονομὴ τῶν παρασημών εἰς ἔνιους τῶν ἐφοπλιστῶν μᾶς ἔρχεται ἀκριβῶς νά ἀποδώσῃ τὸν δικαίον τοῦ Κράτους, λασσονής μας δραστηριότητος, τῆς ύπερ πᾶσαν ἀλλην φόραν τὸν πολυτίμονα καταδειχθείσης διὰ τὰ κρατικὰ καὶ τὰ κοινωνικὰ ταὶ ἐπελθόντα μεταπροφήτη εἰς τὰς περὶ ἐφοπλιστῶν ἀντιλήψεις τοῦ ἐπισήμου Κράτους καὶ τῶν λειτουργῶν αὐτού.

Τὸ σημερινὸν Κράτος γνωρίζει νά ἐκτιμᾷ τὰς γενικωτέρας ύπερ τοῦ συνόλου ὑπηρεσίας τῶν πολιτῶν του, ἐπιθρασεύει τὴν

Τὰ 'Αγγλικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,,

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

Δι' ὅλα γενικῶς τὰ Tanks & Bilges μεταχειρίσθητε τὰ πεφημισμένα

"CAMREX,, NON-OXIDIZING-PAINT

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

XΡΩΜΑΤΑ καὶ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

Αποθήκαι χρωμάτων εἰς τοὺς κυριωτέρους ἐν τῷ ξεωτερικῷ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

'Αντιπρόσωπος Γ.Δ.ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF

Ίδιαιτέρα δινοσις: 208, Cathedral Rd.-CARDIFF
Τηλματα: "CAMREX,, - Cardiff & Sunderland

έργασίαν καὶ συνεργάζεται μὲ τοὺς παράγοντας αὐτῆς. Εἰδικῶς διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς ὁ κ. Τζίφος δὲν παρέλειψεν εὐκαιρίαν νὰ διαδηλώῃ τὰς βασικάς αὐτάς ἀρχάς του Νέου Κράτους. „Ολα τὰ κατά καιρούς ληφθέντα παρ’ αυτοῦ μέτρα, τὰ τείνοντα εἰς τὴν ρύθμισιν ζωτικῶν τῆς Ναυτιλίας ζητημάτων, εἰς τὴν ὑπέρ τῶν ναυτιλούμενών ἐπιθεβλημένην πρόνοιαν, γενικώτερον δὲ κάθε σχετική μὲ τὰ ἐμποροναυτικά μας πράγματα κρατική ἐνέργεια απέτελουσαν ἀντικείμενον συζητήσεων μὲ τοὺς ἐφοπλιστικούς παράγοντας, χωρὶς θέβαιας ν' ἄγονται καὶ ή γνώμη τῶν ἐκπροσώπων τῆς ναυτεργατικῆς τάξεως.

Ταύτον είσι Λοδινόν ταξιδίου τοῦ κ. Υψηλούργου τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἀμεσον μὲ τοὺς παράγοντας τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐπαφήν καὶ συνεργασίαν ἀπεσκόπουν. Ἐπρόκειτο περὶ ἀναγνωρίσεως τῆς θετικῆς καὶ πολυτίμου συμβολῆς τοῦ ἐφοπλιστοῦ εἰς τὴν ἐμποροναυτικὴν δημιουργίαν, ἀναγνωρίσεως, τὴν δόπιον παρέλειψαν, ὡς μὴ ὄφειλον, εἰς τὸ παρελθόν νά ἐκδηλώσουν οἱ κατὰ καιρούς ἐκπρόσωποι τοῦ Κράτους.

Σημασίαν ίδιατερών απέδωκαμεν εἰς τὴν τιμητικήν διάκρισιν τὴν προσγενομένην εἰς τινας τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Ἐρμηνεύοντες αὐτὴν ὡς θετικήν ἀπό μέρους τοῦ Κράτους ἀναγνώρισιν τῆς ἐφοπλιστικῆς πρωτοθυλίας εἰς τὴν ἀνέγερσιν τοῦ ἐπιβλητικοῦ ναυτιλιακοῦ μας οἰκοδομήματος, δὲν νομίζουμε διτὶ ἀφιστάμεθα τῶν Κρατικῶν ἀπόψεων. Διότι δ' ἀκριβῶς ἔκτιμῶνται αἱ ὑπερσιαὶ καὶ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ παράγοντος εἰς τὴν γενικωτέραν ἔθνικήν προσπάθειαν, διφείλομεν νά έκφράσωμεν τὴν ἴκανοτοίην μας. Νὰ συγχαρώμεν δχι τοὺς παρασημοφορηθέντας, ἀλλὰ τὴν Κυθέρηντος διὰ τὴν ἀναγνώρισιν ταῦτην.

Καὶ πρὸς τοὺς ναυτιλλομένους ὁ ἔπαινος

‘Η ἀπονομὴ τῶν παρασήμων εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς μᾶς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐπανέλθωμεν εἰς μίαν παλαιὰν ὑπόδειξιν τῶν στηλῶν αὐτῶν. Εἴχομεν προτείνει τὴν σύστασιν καὶ παρ’ ἡμῖν τοῦ θεσμοῦ εἰδίκου τίνος μεταλλίου, προοριζομένου ὅχι μόνον νὰ ἐπιβραχεύῃ τὴν ἀνδραγαθίαν ἐν θαλάσσῃ, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀπονέμῃ τὸν ἔπαινον, τὴν τιμητικὴν διάκρισιν εἰς τοὺς ἐπιδείξαντας ἀνεψιλῆπτον ἐπαγγελματικὴν σταδιοδρομίαν “Ἐλληνας ναυτιλλούμενος.

‘Η οὕτω παρεχομένη ἡθική ἀμοιβή εἰς τούς καλούς θαλασσινούς μας, τούς μετ’ ἀφοσιώσεως καὶ μὲ κίνδυνον πολλάκις τῆς ζωῆς των ἐπιτελοῦντας τὸ καθῆκόν των, ἐνῷ ἀποτελεῖ πρᾶξιν δικαίου ἐπιβεβλημένην, ἔνεγκει καὶ κάποιαν γενικωτέραν σκοπιμότητα. Εξίστρεται ἀκριβῶς ἡ προσήλωσις πρός τὸ καθῆκον καὶ τὸ καλὸν πασσόδειγμα ὑποδεικνύεται.

Ένας πλοιαρχός όμως έφου δηλώσειν έπι δεκάδας έτῶν πάσας αὐτού τάς δυνάμεις διά νά έξιπτητήση τήν ύπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας, γηραιός πλέον έξέρχεται τοῦ ἐπαγγέλματος μὲ λευκὸν τὸ ἐπαγγελματικὸν του μητρώον. "Αν τίποτε ἀλλο δὲ πτεκόμισεν ἀπὸ τὴν μακράν εἰς τὴν θάλασσαν σταδιοδρομίαν του, ἔκερδισε τούλαχιστον τὴν ίκανοποίησιν δτὶ έξεπλήρωσε τὸ καθῆκόν του. Ποιαν ωραιοτέραν ήθικήν ἐπιθέραβευσιν θὰ ήδύναντο νά παράσχουν εἰς αὐτὸν ἡ Πολιτεία καὶ αἱ ἐπαγγελματικαὶ τῆς Ναυτιλίας ὀργανώσεις ἀπὸ ἔνα μετάλλιον, που θὰ διεδήλωνε, πανηγυρικῶς οὕτως εἰπεῖν, τὴν ἀναγνώρισιν τῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ ἀπομάχου μας πλοιαρχοῦ;

Δεῖν πρόκειται δῆμως νά παρέχεται ή διά τοῦ μεταλλίου τιμητική διάκρισις εἰς μόνους τοὺς ἀπομάχους θαλασσινούς. Σημειούνται πολλάκις κατά τὰ ταξίδια τῶν φορτηγῶν μας εἰς τὰς μακρινὰς θαλάσσας περιστάσεις ἀσφαρῶν καὶ ἀπρόσπτων περιπετειῶν, κατά τὰς δόπιας ἐκτίθενται εἰς ἅμερον κίνδυνον τὸ πλοῖον καὶ ἡ ζωὴ τῶν ἐπιθανόντων. Εἰς τὰς κρισίμους ἐκείνας στιγμάς ἡ πειθαρχημένη ἐκτέλεσις τοῦ καθῆκοντος παρ' ἑνὸς ἔκαστου τοῦ πληρώματος καὶ ἡ μετ' αὐτοθυσίας ἀντιμετώπισις τοῦ κινδύνου προϋποτίθενται πάσης πρὸς κοινὸν διάσωσιν προσπαθειῶν. Δὲν θά ἦτο δίκαιον, ἀλλὰ καὶ σκόπιμον, εἰς τοὺς ἥρωες κούς αὐτοὺς ἀγνωνιστάς τοῦ κύματος γ' ἀποδῆσσωμεν τότε ἔπαινον:

κους αυτούς αγωνίστιας του κομιστού ν προσωποποιεί τον επιανόν:
Πίκριας πολλάς άποκομίζει συνήθως ό ναυτικός άπό την σκληράν θιοπάλην, ένω και ή ζωή του, τώρα μάλιστα, άμεσον κίνδυνον διατρέχει. Διατί νά μη διαδηλωθῆ ἐναργέστερον ή ἀναγνωρίσις τῶν ὑπέροιχων τῶν ναυτιλούμενων μας και νά μη τύχουν και αὐτοί τιμητικής τινος διακρίσεως, ὅσοι τούλαχιστον ἀποδεδειγμένως ἔφαντοσσαν ἄξιοι αὐτῆς:

"Αγ οι έφοπλισταί μας διά τῆς πρωτοθούλου δραστηριότη-

τός των, τῆς ἔξοχως, ως ἀπεδείχθη, δημιουργικῆς, ἔφεραν τὴν Ναυτιλίαν μας εἰς τὸ ἐπίζηλον οιμεῖον, ὡστε νὰ καταλάβῃ σὴ μερον τὴν πρώτην θαθμῖδα μεταξὺ τῶν πλουτοφόρων τηγανίσκων Οἰκονομίας μας, όπου μικρότερα πρέπει ν' ἀναγνωρισθῇ ἡ συμβολὴ καὶ τοῦ ναυτεργάτου εἰς τὴν τοιαύτην ἐμποροναυτικήν μας ἀνάπτυξιν. 'Ο 'Ελλην ναυτίλος ἀποτελεῖ τὸ ἔτερον σκέλος, ἐπὶ τοῦ δόπιου στερρῶς ἐδράζεται τὸ ναυτιλιακὸν οἰκοδόμημα.

Τάς ὑπέρσιας αὐτάς τῶν θαλασσινῶν μας, τάς ἐπιμόχθους καὶ κινδυνώδεις, πρῶτοι οἱ ἐφοπλισταὶ, εἰμεθα θέβαιοι δὴ ἀναγνωρίζουν. "Ἄς εἰσηγηθοῦν ἐπόμενων αὐτοὶ εἰς τὸ Ὑφυπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας τὴν σκοτιμότητα τῆς καθιερώσεως τοῦ θεομορθοῦ μεταλλίου. Θὰ ἀπονεμεται δι' αὐτοῦ δὲ κίναιος ἐπανος, θὰ ἀναπτύσσεται δὲ ἐκ παραλλήλου καὶ δὲ ζῆλος διὰ τὴν πρός τὸ καθηκόν καὶ τὰς παραδόσεις τῆς Ναυτιλίας μας προσήλωσιν.

Τὰ Μεσογειακὰ σκάφη

Ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύομεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπι-
στολήν;

Φίλε κ. Διευθυντά,

‘Αρμόδιοι καὶ ἐνδιαφερόμενοι νομίζω, δτι θά ἔπρεπε νά προσέξουν πολὺ τάς παρατηρήσεις σας διά την Μεσογειακήν ναυτιλίαν. Μέ κάθε θυσίαν πρέπει νά κρατήσωμεν τὴν σημερινὴν τού-

λάχιστον θέσιν μας είς την κίνησιν τῶν γειτονικῶν θαλασσῶν.
„Αλλοτε ἡ Ἑλληνικὴ σημαῖα ἐκυριάρχει εἰς τὴν Μεσόγειον. Χωρὶς ὑπερβολὴν τὰ τέσσαρα πέμπτα τῆς μεταφορικῆς κινήσεως τῆς Μαύρης Θαλάσσης, τοῦ Δέλτα τοῦ Δουνάβεως καὶ τῶν Τουρκικῶν παραλίων ἥσαν κτῆμα ἀναφέρετον τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Οὐμογενεῖς ἔμποροι ἥσαν κατὰ κύριον λόγον οἱ φορτωταί, Ἑλληνικὲς καὶ τὰ ακρών ποὺ μετέφερον τὰ φροτία.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ καὶ τὰ οὐρανοῖ ποὺ μετεφέραν τὰ φυτά.
Ποίαν θαυμάτεραν ἑθνικήν καὶ οἰκουμενικήν σημασίαν είχε διά-
την 'Ελλάδα ή τοιαύτη συγκέντρωσις τοῦ ἐμπορίου τῆς 'Ανατολι-
κῆς Μεσογείου εἰς 'Ελληνικάς χείρας δὲν χρειάζεται νὰ ἀναπτύ-
ξω. Δὲν είνε ἄλλως τε καὶ ἔργον ἐνός ναυτίλου. Πλοῦτον παυ-
μέγιστον διεχειρίζοντο τότε οἱ 'Ελληνες καὶ ἡ εὐημερία τοῦ ὅ-
μογενοῦς στοιχείου εἰς δόλας τὰς γειτονικάς μας χώρας, μέχρι
και τῶν ἀκρότατων σημείων τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἢτοι κατα-
φανής δι' οὅσους ήντυχοσαν νὰ γνωρίσουν τάς κατεσπαρμένας,
εἰς τὰ Μεσογειακά κέντος ἀνθύσιας 'Ελληνικάς παροικίας.

εις τα μεσογειακά κεντρικά ανωσύρα Ελληνικά παρούσια.
Ολα δέμως αὐτά ἀνήκουν πλέον εἰς τὸ παρελθόν. Πρός τί
αἱ ἀναιμήσεις παλαιῶν καλῶν ἡμερῶν; Πάντως δί γέμας, τοὺς
ἀπομάχους τοῦ θαλασσινοῦ ἐπαγγέλματος, ἡ ἐποχὴ ἐκείνη θά-
εινε ἡ ωραιοτέρα σελίς τῆς Ἑλληνικῆς ἐμποροναυτικῆς δραστη-
ριότητος, σφόδρα καὶ ἀν ἐν τῷ μεταξύ ἐμεγάλωσαν ὁ στόλος μας,
καὶ ἐπεξέστιεν τὸν δοσσὸν τους εἰς τοὺς ὥκεανούς.

Τά γεγονότα τής τελευταίας εικοσαετίας έξειδόπισαν την σημαίαν μας από την Μεσόγειον. "Ολοι οι γείτονές μας έπιδιώκουν να ύποκαταστήσουν εις τά θαλάσσια ἔργα τὸν Ἑλληνα ναυτικόν. Σχεδὸν τὸ κατώρθωσαν, διότι ἔχουν πλέον εἰς χειράς των καὶ τὰ φορτία. Τί ἀπέμεινεν ἀπό την Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν που είργαζε ἄλλοτε εἰς τὴν Μεσόγειον; Ἐλάχιστα μικρά φορτηγά καὶ δύο ή τρία σκάφη γραμμῆς. Ὑπολείμματα δηλαδή, ὅπως οὐθίως τά γαροπτοῖσετε.

ορώσας τα χαράκημητες.

“Ας περιώσουμεν δύμως έστω και αυτά. Είνε δι πυρήν τῆς ἐμποροναυτικῆς μας συγκροτήσεως. Τὰ κέρδη τῆς ἔθνικῆς ἡ-
μῶν Οἰκονομίας είνε μεγάλα ἀπό τὴν κινήσιν τῶν Μεσογειακῶν
σκαφῶν, πολλαπλάσια ἐναντὶ τῶν ὥκεανοπόρων φορτηγών. Αἱ
γειτονικαὶ μας ναυτιλίαι συναγωνίζονται τὸ Ἑλληνικὸν πλοϊόν
εἰς ποιότητα πλωτοῦ ὄλικοῦ, εἰς εὐθηνίαν διαχειρίσεως, εἰς προ-
στατευτικὰ μέτρα ὑπὲρ τῆς σημαίας των. Τὸ κόστος κινήσεως ἔ-
νος· Ἰταλικοῦ ἢ Γιουγκοσλαβικοῦ μικροῦ φορτηγοῦ είνε κατά
25% κατώτερον ἐνὸς ίδικου μας. Τὰ ἀσφάλιστρα ἐπίσης είνε χα-
μπλότερα.

Τώρα ή ἐμπόλεμος κατάστασις δικαιολογεῖ όπωσδήποτε καὶ τὴν κίνησιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, λόγῳ τῆς ἔλλειψεως χωρητικότητος. Αὔριον ὅμως ἀνυπέρβλητα ἐμπόδια θὰ ἀντιμετωπίσῃ τὸ φορτηγὸν μας διὰ τὴν ἀπασχόλησιν του καὶ τὸ κυριώτερον θὰ είναι ἡ ἀδύναμία του νὰ συναγωνισθῇ τὰ ξένα πλοῖα. Αὕτα ἄλλως τε ἔχουν καὶ τὸ πλεονέκτημα τῶν μεγάλων ἑθνικῶν των μεταφορῶν.

Πρέπει τά ζητήματα τής Μεσογειακής ναυτιλίας νά συζητηθούν έπισταμένως και χωριστά άπό τά γενικά προβλήματα τής öλης Ναυ-

CODES:
Lombard,
New Boe,
Bentley's

ORIENTAL SHIPPING BROKERS

SHIPBROKERS, SHIOPWNERS & SHIPPING AGENTS

GLEN LINE BUILDING, 2 PEKING ROAD.

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

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

Cables:
«ORSHIP»
(Shanghai)

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

τιλίας μας. Συμφωνώ μαζί σας — σκοπός της επιστολής μου αύτής είνε νά ένισχυσώ τάς άπόψεις σας — δτι ίδιαιτέρας μεταχειρίσεως πλέον εύνοϊκής, δέον νά τύχουν τά Μεσογειακά σκάφη. Μέ κάθε μέσουν έπιθάλλεται νά υποθίσσωμεν τά ξέδος κινήσεως, τά άσφαλτρα καί τά δικαιώματα άκομη είς τούς λιμένας μας τών μικρών φορτηγών, νά τά υποθίσσωμεν δηλαδή.

Περιδιασθάζω τακτικά είς τήν αίμασάν τοῦ λιμένος Πειραιώς ἀντίλαμβάνομαι καλύτερον θως τῶν ἀπό τοῦ γραφείου τῶν παρακολούθων τά ναυτιλιακά μας πράγματα τί ἀξίζει καί τί εἰσφέρει είς τὸν τόπον μας ἔνα μικρὸν σκάφος, πού κινεῖται είς τήν Μεσογειον. Τὰ πάντα καταλέπει είς τήν ἑθνικήν μας οἰκονομίαν, ἐν ἀντίθεσι πρός τά ὠκεανοπόρα φορτηγά.

"Αν ἡ σημειρινὴ ἔκπτωσις τῆς Μεσογειακῆς ναυτιλίας συνεχιθῇ, θά χάσουν πολλά, πάμπολλα οἱ λιμένες μας. Πλείσται ὅσαι επιχειρήσεις είς τήν ἡράν — ἐργοστάσια ἐπισκευῶν, καταστήματα ναυτιλιακῶν εἰδῶν, προμηθευταί καί ναυλομεσῆται — στηρίζουν τήν ὑπαρκίαν τῶν εἰς τά μικρὰ φορτηγά. Κάθε περιορισμὸς τῆς δράσεως τῶν σημαίνει μείωσιν καί τῶν ἐργασιῶν τοῦ λιμένος τοῦ Πειραιῶς, τοῦ πρώτου ἐμποροναυτικοῦ μας κέντρου. "Έχω πειραν μακράν είς τό ναυτικὸν ἐπάγγελμα καί ἀπό τά διδάγματα αὐτῆς ὁρμῶμαι νά σᾶς γράψω τήν ἐπιστολήν μου αὐτήν. Δέν προσέθεσα τίποτε εἰς δόσας παρατηρήσεις διετυπώσατε τελευταίως διά τά Μεσογειακά μας σκάφη. Προσέθετα δόμας τήν ἀσθενή μου φωνήν καί ἐπικαλοῦμαι τήν προσοχήν τῶν ἀρμοδίων καί τῶν ἐνδιαφερομένων. Καμμία ἐπικράτησις τῆς σημαίας μας είς τούς ὠκεανούς δέν ἀντισταθμίζει τήν ἔκπτωσιν τῆς Μεσογειακῆς Ναυτιλίας.

Εύχαριστῶν διά τήν φιλοξενίαν, διατελῶ μετά πάσης τιμῆς
Γ. ΚΟΥΤΣΟΥΚΟΣ
Πλοιαρχος Ε. Ν.

Ο φόρος ἐπὶ τῆς ύπεραξίας

Ἐλάθομεν καί δημοσιεύομεν τήν κατωτέρω ἐπιστολήν:

Κόρις διευθυντά,

"Ἐπιθυμῶ διά τῆς παρούσης μου νά θίξω ἔνα λεπτὸν σημεῖον τοῦ ἀναγκαστικοῦ νόμου 2288 «περὶ φορολογίας τῆς ὑπεραξίας τῶν πλοίων». Ό κατά τὸ 2ον ἄρθρον ἐπιβαλλόμενος ἐπὶ τῆς ὑπεραξίας φόρος ἀποδίδεται εἰς τὸν ἐφοπλιστήν, ἐφόσον προσῇ οὗτος — ἐντὸς τριετίας ἀπὸ τῆς λήξεως τῆς προθεσμίας πρὸς ἐπίδοσιν δηλώσωσις τοῦ φόρου — ἥθελε προσῇ εἰς τήν ναυπήγησην ἡ ἀγορὰν πλοίου, ἥλικιας μέχρις 20 ἑτῶν, ἀν διαρκῆ ὁ πόλεμος ἡ 15 ἑτῶν, ἀν ἔχῃ λήξει, χωρητικότητος δὲ οὐχὶ κατωτέρας τοῦ πλοίου, ἐφ' οὐ ἐπεβλήθη ὁ φόρος. Εὐδίσκο λογιώτατον τὸν νόμον, ἀλλ' ἔχω ἐπ' αὐτοῦ μίαν λεπτομερειακὴν μέν, ἀλλ' οὐ σύνοδον σημαίας παρατηροῦν.

Μετὰ τήν λήξιν τοῦ πολέμου θὰ είνε πιθανός εἰς θέσιν ὁ ἡδη ἀπο-

λέσας ἡ πολήσας ἔνα πλοίον ἐφοπλιστής νά τὸ ἀντικαταστήσῃ διὰ τοῦ εἰσπραχθέντος προδίνοτος τῆς πολήσεως ἡ τῆς ἀσφαλείας. Δινατὸν μάλιστα καί διὰ τῶν ίδιων ἀντῶν χρημάτων νά είνε εἰς θέσιν νά ναυτηγῆσῃ ἡ ἀγοράση δύο πλοία ἀντί τῶν λιμενάριών τοῦ. Διαφορούντος δύος τοῦ πολέμου πολεμάλω, διὰ τῶν πλοίων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς σημειρινάς, ἵσαν πολὺ μικρότερα, προσέπει δὲ ἐλάστιστον ἐπὶ τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἡσφάλισον τότε τὰ πλοία τῶν ἐπὶ τῇ βάσει ἴνητιλῶν ἀξιῶν. Οἱ ἐφοπλισταὶ μάλιστα, τῶν δοπιών τὰ σκάφη ἑταξίδευον πρὸς οὐδετέρους λιμένας (Ίρλανδιαν, Σκανδιναϊκά κράτη, Βέλγιον, Δανίαν, Ολλανδίαν κλπ.) προέβανον εἰς τήν ἀσφάλισον μικρῶν σχετικῶν ἀξιῶν, μὴ ὑποπτευόμενοι, διτὶ τὰ πλοία τῶν θὰ ἐνιθίζοντο, ἀδικούτως φροτιόν καὶ κατευθύννοντος.

Ἄκουμ καὶ τὰ ποτπλισθέντα ἡ προσφρούσαντα ἐπὶ ναρκῶν κατὰ τὸ α' 3ημον ἐ. ἔ. καὶ ἀν είχον ἀσφαλισθήσαντα τὰς τότε ἀξιῶν των, δὲν θὰ είνε καὶ πάλιν δινατὸν ὑπὲραξίαν ἀσφαλείων, διότι οἱ τιμαὶ είνε ἔτι ἀνότερα. Σημειωτέον ἐπίσης, διτὶ τὰ περισσότερα τῶν ἀπολεσθέντων πλοίων μας ἵσαν ἥλικιας μείζονος τῶν 20 ἑτῶν, τὰ δὲ ὑπάρχοντα σκάφη τοῦ προβλεπομένου ἐπὶ τὸν νόμον δρίσιον ἥλικιας, ἀσφαλῶς δὲν πωλοῦνται εἰς ἦν τιμὴν ἵσαν ἱσοφαλισμένα τὰ βιθοθέντα.

Θ' ἀπατηθούν συνεπῶς διὰ τήν ἀντικατάστασιν — διαφορούντος τοῦ πολέμου — πολὺ περισσότερα κεφάλαια, ἔναντι τῶν διατιθεμένων ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστάς. "Αν οἱ πολεμακοὶ ναῦλοι διατηρηθοῦν, θ' ἀπότο τοῦτο ἐπὶ ὑφελεία τῆς ἔθνης μας οἰκονομίας, ἀν δύος φαγδάων καταφρεύσουν — σημειοῦντας ἡδη μεγάλη ἀπραξία εἰς τήν ναυαγοράν — τότε τί θὰ συμβῇ; 'Η κυθέρηντος, τόσον μοχλίσασαν ὑπὲρ τῆς ἔθνης μας ναυτιλίας, θὰ ἐπεθύμει βεβαίως νά ἐπανεύρουν οἱ ἐφοπλισταὶ τὰς εὐνωμίας τοῦ 1920—22 καὶ τοῦ 1932—33.

Φρονῶ, θδεν, διτὶ πρέπει νά γίνη ἡ ἀζόλουνθος ἔξαρσεις διὰ τοὺς ἀπολέσαντα πλοία ἐφοπλιστάς καὶ ἐπιθυμούντας νά τὰ ἀντικαταστήσουν ἀπὸ τοῦδε: Νά ὑποχρεωθοῦν μὲν εἰς τήν τήρησιν τοῦ δρίσιον ἥλικιας τῶν 20 ἑτῶν, ἀλλὰ νά είνε ἐλεύθεροι ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα καὶ ἡ ἀγοράς ἔκαστος ἀναλόγως τῶν οἰκονομικῶν τοῦ περιθωρίου. Διὰ τῆς τοι-αντῆς ἔξαρσεως δὲν θὰ καταδικασθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ τοῖς ἀργίαις καθ' ὅλην τήν διάρκειαν τοῦ πολέμου, ἀναμένοντες τήν λῆξιν του καὶ τήν πτώσιν τῶν τιμῶν, διὰ νά δινηθοῦν καὶ ἀγράσουν πλεῖον Ιστορίας χωρητικότητος πρὸς τὸ ἀπολεσθέν. Διὰ τὰς ἐν καῷ πολέμουν καὶ ἀγράσουν πλεῖον τῶν τιμῶν, διά τὰς ἀνησυχίας πρὸς τήν λογιώτατον διαδέσθων μέρος τῶν κεφαλαίων του, ἐνῷ ὑπὲρ τήν πτώσιν τοῦ νόμου θ' ἀναγκασθῆ — προκειμένον νά μὴ μείνῃ ἀνενέργειας — νά διαθέσῃ ὅλα τὰ κεφάλαια του, ἔτι δὲ καὶ νά χρεωθῇ.

Μετὰ τιμῆς
Α. Σ. Κ.

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

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

"Ἐγκριδεὶς διά τῆς ύπ' ἀριθ. 52.405 ἀποφάσεως 'Υφυπουργείου 'Εργασίας καὶ τῆς ύπ' ἀριθ. 16560 τοῦ 'Υπουργείου 'Εθνικῆς Οίκονομίας στηριζομένης είς τήν ἀπόφασιν τοῦ 18)2)38 ἀπόφασιν τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου.

ΚΛΑΣΙΣ Α.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Β'. ΕΥΘΥΝΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΡΧΩΝ & ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Γ.' ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

ΚΛΑΣΙΣ Δ.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ & ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ

Διὰ πληροφορίας καὶ ἐγγραφάς ἀπευθυντέον εἰς τοὺς Γεν. Πράκτορας:

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

Τηλ. Διεύθυνσις: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ»

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8. ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Ο ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΠΩΛΕΙΩΝ

Κατά τὸ ἥπο ἀνασκόπησιν πρῶτον δεκαπενθήμερον τοῦ Μαΐου τὸ ἐνδιάμερον διὰ τὴν ἔξελλιν τοῦ κατὰ θάλασσαν ἀγῶνος ἐτέθη εἰς ἡσσονα μοῖραν, ὅχι μόνον λόγῳ τῆς συμμαχικῆς ἐν Νοσθηγίᾳ περιπτετεῖαις καὶ τῆς ἐδημοσιεύσης τῆς ἀγώνος τῆς 10ης Μαΐου αἰφνιδιαστικῆς εἰσβολῆς τοῦ Γερμανικοῦ στρατοῦ εἰς τὴν Ὀλλανδίαν, τὸ Βέλγιον καὶ τὸ Δουζάπτον τοῦ Λονδεμπούνγου, ἀλλὰ καὶ διότι εἰς τὸν θάλασσαν τομέα δὲ ἐσπειρόθησαν ἀξιόλογοι πολεμικοὶ ἐπιχειρήσεις, ἔχονται — ίδια — ὡς στόχον, τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Η δρᾶσις τῶν Γερμανικῶν ἵποδρουσιών δύναται τις νὰ εἴη, ὅτι σχεδὸν ἔξελλιτε. Πέραν σποραδικῶν τινῶν καὶ κατ' ἀρχὰ διαστήματα ἀναγγέλλομεν τορπαλλούσιον καὶ ὀλιγίστων περιπτώσεων νυνίσσον πλοίον ἐκ ναυρῷ εἰς τὰ Ἀγγλικὰ θύατα, καμία ἄλλη σοβαρὰ Γερμανικὴ ἐνέργεια κατὰ θάλασσαν δὲν ἐσπειρόθη, ἐνῷ ἀντιθέτως τὰ Βρετανικὰ ἐποδρύσια, συνεχίζοντα τὸν ἔλεγχον τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίους ἀνὰ τὰ Νοσθηγικὰ χωρικὰ θύατα καὶ τὰ στενά τοῦ Σπάργερα, ἔσχον καὶ ἄλλας ἐπιτυχίας. "Οσον ἀφορᾷ τὴν Γερμανικὴν ἀεροπορίαν, ἀντὴ ἀπτοσολήθη τόσον εἰς τὰς ἐν Νοσθηγίᾳ, Ὀλλανδίᾳ καὶ Βέλγιον πολεμικές ἐπιχειρήσεις, ὥστε περιώδεισεν εἰς τὸ ἐλάχιστον τὰς ἐπιθέσεις τῆς ἐναντίον Ἀγγλικῶν καὶ Γαλλικῶν νηοπομπῶν εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν.

Ἐναὶ ἀπὸ τὰ σπουδαιότερα γεγονότα ἀνεφέρετο εἰς τὰ ληφθέντα ἐν Λονδίνῳ προληπτικὰ μέτρα διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν διατελέοντων τὴν Μεσόδημον Ἀγγλικῶν πλοίων. Αἱ Βρετανικαὶ ναυτικαὶ ἐταύριαι εἰδοποιήθησαν παρὰ τὸ Ναυαρχεῖον τὴν 1ην Μαΐου, δύος εἰς τὰς ταυτικὰς γραμμὰς τῶν πρὸς τὰς πέραν τοῦ Σονέζ κατευθύνσεις χορηγιοποιοῦν ἐφεξῆς τὴν ὁδὸν τοῦ Ακρωτηρίου. Πράγματα πολλὰ Ἀγγλικὰ πλοία κατευθύνθησαν ἐξ Ἰνδίων πρὸς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τάναταλιν, εὑρεθέντα δὲ εἰς τὴν Ερυθράν Θάλασσαν ἡ γέγονη τῆς εἰσόδου τοῦ Γιβραλτάρο, ἥλλαζαν πορειαν καὶ ἔξηκολούσθησαν τὸ ταξίδιον τῶν διὰ τὸν περίπλου τῆς Ἀφρικῆς. Ἀνεκοινώθη, ἐξ ἄλλου, ὅτι οἱ πλόες τῶν Ἀγγλικῶν σκαφῶν, τῶν χορηγιοποιούντων, ὡς ἀφετηρίαν καὶ προορισμὸν Μεσογειακοὺς λιμένας, δὲν ἐπηρέαστο ἀπὸ τὰ προληπτικὰ καὶ προσωρινοῦ χαρακτήρος μέτρα τοῦ Βρετανικοῦ Ναυαρχείου. Οπωδήποτε, ἡ Ἀγγλικὴ ἀντὴ ἐνέργεια προεκάλεσε τὴν ἀνέξησιν τῶν ἀσφαλιστῶν διὰ τὰ Μεσογειακὰ ταξίδια.

Αἱ ἀπώλειαι ἐν Νοσθηγίᾳ

"Οσον ἀφορᾷ τὰς ἀπώλειας ἐμπορικῶν σκαφῶν, ἐμπαλέμων καὶ οὐδετέρων κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐν Νοσθηγίᾳ πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων, δὲν ἀνεξονίθη κανεῖς ἀπολογισμὸς ἐξ ὑπερθύνης πηγῆς, ἀλλ᾽ οὔτε καὶ ἐδημοσιεύθη πλήρης ὄνομαστικὸς κατάλογος τῶν θυνθεντῶν πλοίων. Κατὰ τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, αἱ ἀπώλεια τῶν Γερμανικῶν ὑπερθύνησαν εἰς 50 καὶ πλέον ἐμπορικά πλοία, συνολικῆς χορηγιοποιητήτος γέφω τῶν 300.000 τόννων, μεταξὺ τῶν ὅποιων περιελαμβάνετο καὶ τὸ ὑπεροχεάνιον «Robert Ley». Αἱ ἀπὸ τῆς ἀρχῆς τοῦ πολέμου καὶ μέχρι τῆς 10ης Μαΐου Γερμανικὰ ἀπώλειαν ἐξ θυνθεντῶν καὶ καταστέσσοντας ἀνεβιβάζοντο εἰς πλοία ὑπὲρ 600.000 τόννων γκρός καὶ ἔτι πλέον τὰ 15 οὐρανού τῆς Γερμανικῆς χορηγιοποιητήτος. Εἰς τὸν ἀριθμὸν αὐτὸν πρέπει νὰ προστεθοῦν καὶ 21 ἀκόμη Γερμανικὰ σκάφη, ἀντανακλήσαντας μετὰ τὴν 10ην Μαΐου ὑπὲρ τοῦ Ολλανδῶν εἰς τὰς Ἀνατολικὰς καὶ τὰς Δυτικὰς Ολλανδικὰς Ίνδιδας.

Πέραν ὅμως τῶν Γερμανικῶν ἀπώλειων, είχον τοιάτας καὶ οἱ σύμμαχοι εἰς τὴν Νοσθηγίαν. Οὕτως, ἐθνισθήσαν εἰς τὸ Νάρδικ 5 Ἀγγλικά φορτηγά, ἔτερον ἐποπλισθεὶς εἰς τὰ Νοσθηγικά φίροδες, δύον ἐπάσης κατεστράφησαν καὶ 12 ἡ καὶ περισσότερα Ἀγγλικά ἀλιευτικά. Δύο ἄλλα Ἀγγλικά φορτηγά, τὸ «Salimpoorpool» 4803 τόννων γκρός (τοῦ 1924) καὶ τὸ «Salerno» 870 τόννων γκρός (τοῦ 1924), μεταφέροντα σιδηρομετάλλευμα, συνελήφθησαν ὑπὲρ Γερμανικῶν πολεμικῶν εἰς τὸ Σάντριφρόδ καὶ κατεστρέθησαν. Ἀπολέσθησαν ἐπίσης εἰς τὸ Νάρδικ τέσσαρα Σονηδικά φορτηγά, ἐκ τῶν ὅποιων ἐγνώσθησαν τὰ δύναμα τῶν δύο μόνον. Ὡς πρὸς τὰς ἀπώλειας Νοσθηγικῶν σκαφῶν ὑπάρχει ἔλλειψης εἰδήσεων. Ἐγνώσθη μόνον, ὅτι ἐπὶ 35 ἐμπορικῶν σκαφῶν θυνθεντῶν ἐντός τοῦ Νάρδικ, πέντε ήσαν Ἀγγλικά, τέσσαρα Σονηδικά καὶ τὰ ὑπόλοιπα Νοσθηγικά.

Αἱ βάσει συγκεχριμένων στοιχείων καὶ ὄνομαστικῶν καταλόγων δημοσιεύσισιν ὑπεύθυνοι ἀνακοινώσεις ἀνεβιβάζουν τὰς ἐν Νοσθηγίᾳ ἀπώλειας ὡς ἔχει:

Γερμανικά	πλοία	24	τόννων γκρός	146.579
Ἀγγλικά	»	16	»	36.139
Σονηδικά	»	2	»	9.867

Σύνολον: » 42 » 182.585

Τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον ἐπεφυλάχθη νὰ δημοσιεύσῃ σιγματηρικῶν ὄνομαστικῶν καταλόγους, ὅταν θὰ συνεκέντωνται σχετικά στοιχεῖα.

MARMARAS

WHOLESALE PRODUCE DEALER SHIPPING AGENTS

ΙΑΚ. ΜΑΡΜΑΡΑΣ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ-ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

BALTIMORE M.D.

Phone: University, 8679

1531 Carswell Str.

ζεια. Εἰς ἄλλου ἐκ τῶν 16 Ἀγγλικῶν πλοίων, τὰ 10, χωρητικότητος 4645 τ. γκρός, ἀνεψέραντο εἰς ἀλεστικά καὶ τὰ ὑπόλοιπα 6 στάφη, 31.494 τόννων γκρός, εἰς φορτηγά.

Τὰ κατασχεθέντα εἰς τὰς Ὀλλανδικὰς Ἰνδίας

Τὴν ἐπαύριον τῆς Γερμανικῆς εἰσβολῆς εἰς τὴν Ὀλλανδίαν, αἱ ἀρχαὶ τῶν Ὀλλανδικῶν Ἀνατολικῶν Ἰνδίων κατέσχον, ἀνεν σοβαρῶν τυννῶν ἐπεισόδιων, 18 ἐν ὅλῃ Γερμανικὰ πλοία, χωρητικότητος 116.675 τ. γκρός, ἀπίνα παρέμοντα εἰς ἐπτὰ διαφόρους λιμένας ἐν ἀποκλεισμῷ ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου. Τὰ Γερμανικά πληρώματα συνεκέντρωθησαν εἰς Βαταβίαν καὶ περιωρίσθησαν ἐπὶ μᾶς ἐξει νησίδος. Τὰ κατασχέντα σκάφη είναι τὰ ἀπόλοιπα:

ΕΙΣ ΣΟΥΡΑΜΠΑΓΙΑ, τὸ μικτὸν πλοίον «Cassel» 6047 τόνν. γκρός (τοῦ 1922) καὶ τὰ φορτηγά «Essen» 5158 τ. γκρός (τοῦ 1923) καὶ «Naumburg» 5878 τόνν. γκρός (τοῦ 1920). ΕΙΣ ΒΑΤΑΒΙΑΝ, τὸ «Alteν» «Nordmark» 7750 τ. γκρός (τοῦ 1930) καὶ τὰ μικτὰ σκάφη «Rendsburg» 6200 τ. γκρός (τοῦ 1926) καὶ «Vogtland» 6608 τόννων γκρός (τοῦ 1924). Εἰς ΤΖΙΑΔΑΖΑΠΙ, τὸ λάινερ «Stassfurt» 7395 τόννων γκρός (τοῦ 1930). Εἰς ΠΑΝΤΑΓΚ, τὰ μικτὰ σκάφη «Bitterfeld» 7659 τ. γκρός (τοῦ 1930), «Franken» 7789 τ. γκρός (τοῦ 1926), «Rheinland» 6622 τ. γκρός (τοῦ 1927) καὶ τὰ φορτηγά «Wuppertal» 6737 τ. γκρός (τοῦ 1936). Εἰς ΜΕΝΑΝΤΟ, τὸ φορτηγό «Friderum» 2464 τ. γκρός (τοῦ 1922). Εἰς ΜΑΚΑΣΣΑΡ, τὸ λάινερ «Schere» 8298 τόννων γκρός (τοῦ 1915). Καὶ εἰς ΣΑΜΑΠΑΓΚ, τὸ λάινερ «Lindenfels» 8457 τ. γκρός (τοῦ 1928), τὸ μικτὸν σκάφη «Werdenfels» 6318 τ. γκρός (τοῦ 1921) καὶ τὰ φορτηγά «Moni Rieckmers» 5272 τόννων γκρός (τοῦ 1920), «Sophie Rieckmers» 7033 τόν. γκρός (τοῦ 1920) καὶ «Wasgenwald» 4990 τόννων γκρός (τοῦ 1923).

Τρία ἄλλα Γερμανικά πλοία, συνολικῆς χωρητικότητος 16.994 τ. γκρός, κατεσχέθησαν εἰς τὰς Δυτικὰς Ολλανδικὰς Ίνδιδας, κατόπιν ἀποτυχίους ἀποτελείας τῶν πληρωμάτων των, ὅπως τὰ θυνθεντά. Τὰ σκάφη ταῦτα ἦσαν τὸ δεξαιενόπλοιον «Germania» 9851 τ. γκρός (τοῦ 1938) καὶ τὰ φορτηγά «Patricia» 3979 τ. γκρός (τοῦ 1929) καὶ «Henry Horn» 3164 τόννων γκρός (τοῦ 1926). Εἰς τὰ δύο πρώτα οἱ Γερμανοί ἰθεσαν πῦρ, ἐνῷ εἰς τὸ τρίτον, ἥντιζαν τὸν κρουνούντας κατακλύσεως. Αἱ Ολλανδικαὶ ἀπότελεσι πέπτουν νά προλάβουν τὴν καταστροφὴν τῶν τριῶν πλοίων, ἐπὶ τῶν ὅποιον καὶ ὑψόθη ἡ Ολλανδικὴ σημαία. Μίαν ἡμέραν βραδύτερον Ἀγγλικά πολεμικά καταπλέσαντα εἰς Curaçao καὶ Αγιανά ἀπεβίσαντα ἀγήματα καὶ ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὰς τοπικὰς Ολλανδικὰς ἀρχαῖς φρουροῦν τὰς βάσεις κασιμών ἐλάιων καὶ τὰ μεγάλα διελιπτήρια πετρελαϊων. Τὰ οὕτω κατασχέθησαν 21 ἐν ὅλῃ Γερμανικὰ πλοία, 153.669 τόννων γκρός, καλύπτουν τὰς μέρχοι τοῦδε ἐκ πολεμικῶν κινδύνων ἀπώλειας τῆς Ολλανδικῆς ναυτιλίας, ἀτίνες ἀνέρχονται εἰς 35 σκάφη, 122.240 τόννων γκρός.

Κατόπιν τῶν ἀνώτερων, αἱ 18 ὑπερθύνησον ἀνακοινώσεων γνωσθεῖσαι ἀπώλειαι τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τὴν ἐνάρξεως τῶν ἐχθροπράξιων μέχρι τῆς 11ης Μαΐου, περιλαβούν 129 ἐν ὅλῳ πλοίᾳ, χωρητικότητος 664.442 τόννων γκρός, ἐκ τῶν ὅποιων 75 στάφη, 390.408 τ. γκρός ἀναέρεστα εἰς θυνθεντά καὶ τὰ ὑπόλοιπα 54 σκάφη, 274.034 τόννων εἰς κατασχέσεις. Αἱ ἀπώλειαι αὐταὶ κατανέμονται, ὡς κάτωθι, κατὰ κατηγορίας πλοίων:

Ἐπιβατηγά	14	τόννων γκρός	159.013
Μικτά	25	»	173.494
«Τράμπτς»	76	»	299.642
Δεξαιενόπλοια	3	»	18.089
Φαλανιοθηρικά	1	»	11.776
Άλιευτικά	10	»	2.428
Σύνολον, πλοία	129	»	664.442

Τὰ Δανικά καὶ Νορβηγικά πλοία

* Αναφορικῶς μὲ τὴν τύχην τῶν ἐμπορικῶν στόλων τῆς Νοσθηγίας

A. ΣΓΟΥΡΩΦ & ΣΙΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1914 ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ, ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ 3.

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

Υποκαταστήματα: ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, Φίλωνος 39
ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΙΚΗ, Αγ. Μηνᾶ 7

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: Εἰς τὰς κυριωτέρας πόλεις τῆς Ελλάδος

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΥΡΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΗΣ,
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΖΩΗΣ κλπ.

Ειδικότης εἰς ἀσφαλίσεις κατὰ κινδύνων
μεταφορῶν διὰ θαλάσσης, ξηρᾶς καὶ ἀέρος.

Καλύπτονται εἰς ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ ἐπὶ ἐμπορευμάτων,
ναύλων, σκαφῶν πλοίων, κλπ. ὑπὸ τοὺς εὐνοϊκωτέρους δρους

και της Δανίας έγγνωσθησαν αλά άκολουθοι έξι Αγγλικής πηγής προερχόμενοι πληροφορία. Την 20ήν Απριλίου ή νόμιμος Νορβηγική πυθέρνησης έκοινοποιήσας πρός δύο τά τέθνα πλοία, χωρητικότητος 500 τόννων γκρός και ανώ, διάταγμα, διά τού δύον είτεντο ταῦτα εἰς την διάθεσίν της. Η έφαρμογή τού ήταν στην Λονδίνη προεδρίαν τού κ. Laurenceν ναυτική και έμπορικήν Νορβηγικήν αντιπροσωπείαν. Ο πρόεδρος της έπιτροπής των ηλεκτρικών εύρεσίν περιπτώσεων, διά λογαριασμὸν της Νορβηγικῆς κυβερνήσεως.

Εἰς τὴν φαρμονικήν έξι ἄλλον έκκλησην τῶν οἰκείων ίππουργίεων πρός τὰ εὐρεθέντα ήταν πλῷο Νορβηγικά και Δανικά πλοία, δύον κατευθυνθύνοντα εἰς τὸν πλησιέστερον συμμαχικὸν λιμένα, ίππουρον τὰ περισσότερα έξι αὐτῶν. Οὕτως, ίππο τὰ 150 Νορβηγικά πλοία εἴσισκον τὴν Ιην Μαΐου εἰς λιμένας τοῦ Ήνούμενον Βασιλείου και εἰς βάσεις ἐλέγχου, ισάριθμα εἰς λιδιαρφόρους λιμένας τῶν Βρεταννικῶν Κτήσεων και 20 εἰς Γαλλικοὺς λιμένας. Εἰς ζεῖρας τῶν Γερμανῶν περιῆλθον 251 Νορβηγικά πλοία διαφόρον κατηγορίων, μεγέθουν και τύπων, συναλικῆς χωρητικότητος 734.899 τόννων, απίνα εύρεθησαν εἰς τὸν θερινούς τῶν λιμένων κατὰ τὴν Γερμανικήν εἰσοδολην. Τὰ πλοία αὐτὰ θεωροῦνται ήδη ὡς έχθρικά, μή δυνάμενα νὰ επιδοθοῦν εἰς ίπτεροντια ταξίδια, παρὰ μόνον εἰς τοπικοὺς πλόδους και Γερμανικὰς στρατιωτικὰς μεταφοράς.

Ἐξ τῶν Δανικῶν σκαφῶν κατέφυγον μέχρι τῶν πρώτων ήμερῶν τοῦ Μαΐου 102 εἰς Αγγλικοὺς λιμένας και βάσεις ἐλέγχου, 37 εἰς λιμένας τῶν Βρεταννικῶν Κτήσεων και ἔτερα 22 εἰς Γαλλικοὺς λιμένας. Εἰς ζεῖρας τῶν Γερμανῶν δὲν εἶναι εἰσέτη γνωστὸν πόσον Δανικὴ χωρητικότητας περιῆλθε. Πάντως ή πλειονότης αὐτῆς ἀναφέρεται εἰς σκάφη μικροῦ μεγέθους, ἐνῷ 1.000 τόννων γκρός και ἄνω ἔχαστον.

Εἰς οὐδετέρους λιμένας, ίδια δὲ εἰς Ισπανικὸν και Ἰταλικὸν ἐλάχιστα Δανικά πλοία κατηγορίας πρός παροπλισμον. Αποδεικνύει τοῦτο, διὰ οἵ Δανοὶ πλοιαρχοὶ δὲν συνεμφρόνησαν πρός τὴν ἐξ Βερολίνου φαρμονικήν έκκλησην, διὰς ἀποφύγουν τὸν συμμαχικὸν λιμένας.

Η Ιταλία και ὁ ἐλεγχος

Ἄπο τῆς πλευρᾶς τοῦ συμμαχικοῦ ἀπὸ θαλάσσης ἀπολειπούντο τῆς Γερμανίας, ἐγγνωσθή, διὰ οἵ μέχρι τῆς Ιην Μαΐου κατασχέσεις φορτίων ἡ τυμπάτων φορτίων ἥπο τῆς Αγγλικῆς και Γαλλικῆς ὑπηρεσίας ἐλέγχουν λαθρεμπορίου, ὑπερέβησαν τὰ 2.100.000 τόννων. Ο συμμαχικὸς ἐλεγχος φαίνεται διὰ προεκάλετες σημαντικάς ζημιάς εἰς τὴν Ιταλικὴν οἰκονομίαν. Κατὰ πρόσφατον ἔκθεσιν τοῦ Ἰταλοῦ προσέδρου ἑπονγοφ και διευθυντοῦ τοῦ γραφείου «Οἰκονομικοῦ πολέμου», παρὰ τῷ ὑποργείῳ τῶν Εξωτερικῶν, κ. Πιετρομάρα, ὑπόβλησαν εἰς τὸν κ. Μουσολίνι ἐφ συμμαχικὸς ἐλεγχος διετάραξε τὰ ταξίδια τῶν Ἰταλικῶν πλοίων, ἐμειώσας τὴν ἐλευθερίαν τῶν νομίμων μεταφορῶν και ἐπηρέασε τὸν ἀνερδιασμὸν τῆς χώρας και τὴν διοικητικὴν παραγωγὴν ἐπὶ ζημιά τῆς δῆλης Ἰταλικῆς οἰκονομίας.

Τούτεται ἐν συγκείμενοι εἰς τὴν αὐτὴν ἔκθεσιν, διὰ «οἱ ἐν λόγῳ ἐλεγχος, μή ἀνταποκρίνομενοι πρός οὐδεμίαν ἀνεγγωρισμένην ὑπὸ τοῦ Διεθνοῦς Δικαίου ἀρχήν, κατέστρεψαν εἰς τὴν Εὐρωπαϊκὴν οἰκονομικὴν ζωήν, τὴν ἀσφάλειαν τῶν διεθνῶν συμβάσεων. Λόγῳ τοῦ πολυπλόκου μηχανισμοῦ του, τῆς ἀνθηρῆς λειτουργίας του και τῆς εὐρύτητος τῆς ἐφαρμογῆς του, δὲν παρέμενεν δῆλον ἀγόνος μεταξὺ τῶν ἐμπολέμων, ἀλλ' ἀπέδην και δηγανον ἐμπορικῆς ηγεμονίας, προωφισμένον νὰ δράσῃ τοιεῖς μή ἔχοντας καμίαν σχέσιν μὲ τὸν ἐλεγχον τοῦ λαθρεμπο-

Οὐδὲν Ἰταλικὸν ἀτιμόποιον διαφεύγει τοῦ ἐλέγχου. Απὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου μέχρι τῆς Ιην Μαΐου ἐσημειώθησαν 857 περιπτώσεις μεταβολῆς δρομολογίων και κατακρατήσεως Ἰταλικῶν σκαφῶν. Συγνάμιας τὸ αὐτὸν πλοῖον, ἐλλείψει συντονισμοῦ, ἐχράτηθη και ὑπὸ τῶν Αγγλικῶν και ὑπὸ τῶν Γάλλων, τὸ δὲ φορτηγὸν «Libano» ἐχρειάσθη 20 ημέρας διὰ τὸ ταξίδιον τοῦ ἀπὸ Βίγκο εἰς Γένοβαν. Αἱ ἑισιτάντων ζημιά τοῦ Ἰταλοῦ ἐφοπλιστῶν, ἀσφαλιστῶν, δημοσίου, ίδιωτων κλπ. ὑπολογίζονται μέχρι τοῦδε εἰς 1000 ἑκατομμύρια λιρετῶν, η δὲ Ἰταλία ἐπιφύλασσε δι' ἀντήρην τὸ δικαίωμα νὰ ζητήσῃ ἐν καιφὶ ἀναλόγους ἀποζημώσεις. Αναφέρεν τὸ δικαίωμα εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ κ. Πιετρομάρα, διὰ ή καθηέρωσις τῶν «πιστοποιητικῶν προελεύσεως δὲν ἐξήλειψε τὰς ὑπερβολάς. Τὸ συστήμα αὐτὸν λειτουργεῖ εἰς τρεῖς Αμερικανικοὺς λιμέ-

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

**Ίδιοκτήται ρυμουλκῶν
Προμηθευται μπῶνκερς
Γαιανθράκων & Πετρελαίου
ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:
CORY BUILDINGS, Fenchurch St.—LONDON E.C.3
'Ἐν συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ.
Wm CORY & SON, LTD**

νας και διστρεφαίνει ἐν πολλοῖς τὴν κίνησιν τῶν πλοίων, δεδουμένον, διὰ δὲν χρηγοῦνται πιστοποιητικά δι' ώρισμένα ἐμπορεύματα, ως λ. η. ηλαντικά Ἐλα, οητίνην, καυτοσύνη, έριον, μέταλλο κλπ. Κατονομάζονται ἐν συνεχείᾳ περιπτώσεις, καθ' ἡς ἐμπορεύματα προσφίζονται δι' Ταλίαν κατακρατούνται εἰς τὸ Πιβορατικό ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου και τονίζεται, διὰ δὲλεγχος ἐπληγεῖ περισσότερον τὰ συμφέροντα τῆς Τεργεστῆς και ὅτι ἐνεκατέστησε καθεστώς ὑποταγῆς τῶν Ιταλικῶν ἔξαγον και εἰσαγωγῶν εἰς τὰς συμμαχικὰς ὑπηρεσίας.

Ἐξ ἄλλου, δι' Ιταλὸς ὑφαντούργος τὸν Ναυτικῶν, εἰσηγούμενος εἰς τὴν Γερμανίαν, τὴν 10ην Μαΐου, τὸν προπολογισμὸν τοῦ ὑπουργείου του, ἐδήλωσε μεταξὺ ἀλλων, διὰ «αἱ μεγάλα ανομαλία τῆς διεθνοῦς πανστρίποιας ἐξ ἀφομῆς τοῦ Ἀγγλογαλλικοῦ ἐλέγχου, ἐγένοντο ἐξαιρετικῶς αἰσθητά εἰς τὰ Μεσογειακὰ χράτη και πρωτίστως εἰς τὴν Ιταλίαν, συνεπεί μᾶς γεωγραφικῆς, στρατηγικῆς και οἰκονομικῆς καταστάσεως, η ὅποια εἴναι ἀντίθετος πρός τὸ φυσικὸν δίγανον τῶν λαῶν».

Οι ἀναγγελθέντες τορπιλλισμοὶ

«BRIGHTON» Αγγλικὸν φορτηγὸν, 5359 τόν. γκρός (τοῦ 1928): Επομπίλισθη ἐπὸ Γερμανικοῦ ὑποβρυχίου ἀνοικτὰ τῆς Δονυκέρκης και ἐθνισθή μετά πάροδον τετάρτου τῆς ώρας. Εκ τοῦ πληρώματός του ἐξηνίσθησαν 10 ἀνδρες. Οι υπόλοιποι 34 διεσθήσαν εἰς Δονυκέρκην.

Βυθίσεις πλοίων ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ ναρκῶν

«WILLY» Ολλανδικὸν ιστοφόρον, 147 τόννων γκρός (τοῦ 1902): Προσέρχονται ἐπὶ νάρκης 40 μίλια μαρών τοῦ Τέροελιγ και ἐθνισθήσθη. «Ανδρες τινὲς τοῦ πληρώματος τους ἐφονεύθησαν.

«PROGRESS» Δανικὸν ἀποτολούσὸν φορτηγόν, 250 τ. γκρός (τοῦ 1906): Εθνισθήσθη εἰς τὰ Σονηδικὰ παράλια προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης, ἐκ δὲ τοῦ πληρώματος του εἰς μόνον κατώρθωσε νὰ διασωθῇ.

«THORDOG» Αγγλικὸν φορτηγόν, 2158 τόννων γκρός (τοῦ 1908): Πλησίον τοῦ Αούστημπουργού προσέρχονται ἐπὶ νάρκης και ἐθνισθήσθη. «ALMY» Σονηδικὸν ἀλευτικόν, 294 τόννων γκρός (τοῦ 1917): Προσέρχονται ἐπὶ νάρκης παρά τὰς ἀστίας τοῦ Γκρότεμπουργού ἀνατιναχθέν εἰς τὸν ἀέρα. «GLORIA» Ολλανδικὸν ἀλευτικόν, 255 τόννων γκρός (τοῦ 1912): Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀναχθέν εἰς τὸ πλαγίον δι' ὑπηρεσίαν τῶν λιμενιῶν ἀρχῶν τοῦ Κάτσινγκ προσέρχονται ἐπὶ νάρκης και κατεποντίσθη. Τὸ ἐξ δικτὸν ἀνδρῶν πλήρωμά του ἀπώλεσθη.

«HAGA» Σονηδικὸν φορτηγόν, 1296 τόννων γκρός (τοῦ 1918): Εθνισθήσθη εἰς τὰ Σονηδικὰ παράλια προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης. «Ανδρες τινὲς τοῦ πληρώματος τους ἐφονεύθησαν.

«STRASSA» Σονηδικὸν φορτηγόν, 5602 τόννων γκρός (τοῦ 1921): Εθνισθήσθη εἰς τὸ φιόδο τοῦ Νάρδικ κατά τὴν διάρκειαν μᾶς τῶν ἐκεὶ συναφθεισῶν Αγγλογερμανικῶν ναυμαχιῶν. Τὸ Σονηδικόν πλήρωμα είτενε γκάριος ἀποβιβασθῆ εἰς τὴν ζηράν.

«SANSONNET» Αγγλικὸν ἀλευτικόν, 212 τόν. γκρός (τοῦ 1916): Κατεποντίσθη εἰς τὰ Νορβηγικὰ παράλια ἐκ βούμβας Γερμανικοῦ αεροπλάνου. Δέρα τὸν ἀνδρῶν πλήρωμά τους ἐφονεύθησαν.

«RUTLANDSHIRE» Αγγλικὸν ἀλευτικόν, 458 τ. γκρός (τοῦ 1936): Καταληφθὲν ἐκ' ἀγάρως εἰς Νορβηγικόν φιόδο διεμβαρδίσθη ἀπὸ ἀέρος και ἐθνισθήσθη, με ἀπώλειαν 12 ἀνδρῶν ἐκ τοῦ πληρώματος του.

«NORTH CORNWALL» Αγγλικὸν φορτηγόν, 4304 τόννων γκρός (τοῦ 1924): Συνελήφθη ἐπὸ τῶν Γερμανῶν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Νάρδικ πατερίσθη δημοσίευσης μετά τινας ήμερας διαρκοῦντος τοῦ διομβαρδισμοῦ παραγόντος τοῦ Αγγλικοῦ πλούτερον. Τὸ πλήρωμα του ἐκρατεῖτο εἰς τὴν ζηράν.

«BLYTHMOOR» Αγγλικὸν φορτηγόν, 6582 τόννων γκρός (τοῦ 1922): Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο εὑρεθέν εἰς τὸ Νάρδικ συνελήφθη ἀπὸ τῶν Γερμανῶν, ἀλλὰ κατεποντίσθη θραύσθησαν κατά τὸν ἐνεργηθέντα ἐπὸ

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 THOUGHOUT THE FAR EAST.

Telephone 84198)2. 5 Lines
P.O.Box No. 1846

Cables: «YANNOULATOS»

τού Αγγλικού στόλου διαμερίσματος.

«MERSINGTON COURT» Αγγλικόν φορτηγόν, 5141 τόννων γκρός (τοῦ 1920): Τὴν ίδιαν τύχην είχε και τὸ σκάφος τοῦτο μὲ τὰ δύο προηγούμενα. Τὸ πλήρομά του ἐχρατεῖτο περιωρισμένον εἰς τὴν ξηράν.

«ROMANBY» Αγγλικόν φορτηγόν, 4887 τόννων γκρός (τοῦ 1927): Είχε καὶ αὐτὸν τῶν τριῶν προηγούμενον καταπλεύσει κενὸν εἰς τὸ Νάρβικ πρὸς φόρτωσιν σιδηρομεταλλεύματος. Μὲ τὴν κατάληψην τοῦ λιμένος ὑπὸ τῶν Γερμανῶν συνελήφθη, καταβυθίσθεν τὴν ἐπομένην διαρκούσης τῆς Αγγλογερμανικῆς ναυμαχίας.

«HAMMOND» Αγγλικόν ἀλιευτικόν, 452 τ. γκρός (τοῦ 1936): Κατευθίσθη εἰς τὰ Νορβηγικὰ παράλια διαμερίσματος ὑπὸ αἴροπλάνου. "Αὐδρες" τίνες τοῦ πληρώματος τοῦ ἐφοεύθησαν.

«LARWOOD» Αγγλικόν ἀλιευτικόν, 452 τ. γκρός (τοῦ 1936): Κατευθίσθη καὶ αὐτὸν ἀπὸ Γερμανικὰ ἀεροπλάνα εἰς τὰς Νορβηγικὰς ἀκτὰς, μὲ ἀπόλειαν ἀριθμοῦ τίνος ἀνδρῶν ὑπὸ τοῦ πληρώματος τοῦ.

«RIVERTON» Αγγλικόν φορτηγόν, 5378 τόννων γκρός (τοῦ 1928): Καταληφθὲν εἰς τὸ Νάρβικ ὑπὸ τῶν Γερμανῶν καὶ συλληφθὲν, κατευθίσθη ἀπὸ τὸν ἐπακολούθησαντα Αγγλικόν διαμερίσματος.

«HERONSPPOOL» Αγγλικόν φορτηγόν, 5202 τόννων γκρός (τοῦ 1929): Ἐτοροπλίσθη εἰς τὰ Νορβηγικὰ ὅδατα ὑπὸ Γερμανικοῦ ὑποβυχίου καὶ ἐδυθίσθη. Λεπτομέρεια δὲν ἀνεκοινώθησαν ἀπὸ τὸ Αγγλικὸν Ναυαρχεῖον.

«WARWICKSHIRE» Αγγλικόν ἀλιευτικόν, 466 τόννων γκρός (τοῦ 1936): Βομβαρδίσθη ὑπὸ Γερμανικῶν ἀεροπλάνων κατὰ τὴν ἀποχώρησιν τῶν συμμάχων ἐπὶ τὸ Τρόντγειμ, ἐδυθίσθη.

«CAPE CHELYUSKIN» Αγγλικόν ἀλιευτικόν, 494 τόννων γκρός (τοῦ 1936): Καὶ τὸ σκάφος αὐτὸν δηληθεύεται ὑπὸ δύο διάφορων εἰς τὸ φίροδ τοῦ Τρόντγειμ, κατευθίσθη.

«JARDINE» Αγγλικόν ἀλιευτικόν, 452 τόννων γκρός (τοῦ 1936): Υπέστη ζημίας ἔξι ἐναρείων διαμερίσματος εἰς τὸ Τρόντγειμ καὶ ἐπειδὴ ἡτοῦ δυσκολούν νὰ διατάλευσῃ τὴν Βόρειον Θάλασσαν πρὸς ἐπανάπλουν ἐν Αγγλίᾳ, ἀντοευθίσθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος τοῦ.

«ST. GORAN» Αγγλικόν ἀλιευτικόν, 565 τόννων γκρός (τοῦ 1936): Καὶ τὸ σκάφος αὐτὸν, ὡς ἀνεκόνωσε τὸ Αγγλικὸν Ναυαρχεῖον, εἰχε τὴν αὐτὴν τύχην μὲ τὸ προηγούμενον.

«ASTON VILLA» Αγγλικόν ἀλιευτικόν, 546 τόννων γκρός (τοῦ 1937): Βομβαρδίσθη εἰς τὸ φίροδ τοῦ Τρόντγειμ καὶ ἀχροτευθὲν αὐτοευθίσθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος τοῦ.

«GAVILLI» Αγγλικόν ἀλιευτικόν, 548 τόννων γκρός (τοῦ 1937): Καὶ τὸ σκάφος αὐτὸν ἐβλάβη ἐν διαμερίσματος εἰς τὸ φίροδ τοῦ Τρόντγειμ καὶ ἔνα μὴ ἐγκαταλειφθῆ εἰς τὴν θεραπείαν τῶν Γερμανῶν αὐτοευθίσθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος τοῦ.

«BRADMAN» Αγγλικόν ἀλιευτικόν, 452 τόννων γκρός (τοῦ 1937): Ἐδυθίσθη ὑπὸ Γερμανικῶν ἀεροπλάνων κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὴν Νορβηγίαν.

«CAPE SIRETOKO» Αγγλικόν ἀλιευτικόν, 590 τόννων γκρός (τοῦ 1939): Καὶ τὸ σκάφος αὐτὸν κατευθίσθη κατὰ τὰς ἐν Νορβηγίᾳ ἐπιχειρήσεις.

«DRONNING MAUD» Νορβηγικὸν ἐπιβατηγόν ἀτμόπλοιον, 1488 τόννων γκρός (τοῦ 1925): Ἐβλήθη ἀπὸ Γερμανικὰ ἀεροπλάνα, παρὰ τὸ γεγονός, διὰ τοῦτο εἰχε μετατραπῆ εἰς πλοιόν νοσοκομείου. Τὸ σκάφος ὑπέ-

στη μεγάλας ζημίας καὶ ἐν τέλει ἐξώκειλεν ἐγκαταλειφθέν. Ἐκ τῶν ἐπιβανότων τοῦ πλοίου ἐφοεύθησαν 22 καὶ ἐτραυματίσθησαν πολλοί.

«RICHARD VITTH» Νορβηγικὸν ἐπιβατηγόν ἀτμόπλοιον, 905 τ. γκρός (τοῦ 1909): Κατευθίσθη κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τελευταίων ἐν Νορβηγίᾳ πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων. Υπάρχουν ψύματά τινα.

«TORDENSKJOLD» Νορβηγικὸν ἐπιβατηγόν ἀτμόπλοιον, 921 τ. γκρός (τοῦ 1906): Καὶ τὸ σκάφος αὐτὸν κατευθίσθη κατὰ τὴν πολεμακήν ἐνέργειαν τῶν Γερμανῶν εἰς Νορβηγίαν.

Τὰ βυθισθέντα Γερμανικά πλοῖα

«JAN WELLEM» Γερμανικὸν φαλανοθηρικόν, 11.776 τόννων γκρός (τοῦ 1921): Κατευθίσθη εἰς τὸ Νάρβικ κατὰ τὴν δευτέραν Αγγλογερμανικῆς ναυμαχίαν.

«NEUENFELS» Γερμανικὸν μικτὸν σκάφος, 8096 τόννων γκρός (τοῦ 1925): Χρησμοποιούμενον ὡς ὀπλιταγωγὸν τοῦ Γερμανικοῦ στόλου κατευθίσθη ὑπὸ τῶν Αγγλικῶν πολεμικῶν εἰς τὸ Νάρβικ.

«AACHEN» Γερμανικὸν «Δάινερ», 6388 τόννων γκρός (τοῦ 1923): Μετατραπέν εἰς βοηθητικὸν τοῦ στόλου καὶ εὑρεθὲν εἰς τὸ Νάρβικ κατευθίσθη ἀπὸ τὸ πλοῖο τοῦ Αγγλικοῦ στόλου.

«HEIN HOYER» Γερμανικὸν μικτὸν σκάφος, 5836 τόννων γκρός (τοῦ 1937): Κατευθίσθη καὶ αὐτὸν ἐντὸς τοῦ φιρόδ τοῦ Νάρβικ.

«ALTONA» Γερμανικὸν φορτηγόν, 5892 τόννων γκρός (τοῦ 1921): Είχε τὴν ίδιαν μὲ τὰ προηγούμενα σκάφη τύχην εἰς τὸ Νάρβικ.

«BOCKENHEIM» Γερμανικὸν φορτηγόν, 4902 τόννων γκρός (τοῦ 1924): Κατευθίσθη εἰς τὸ Νάρβικ ὑπὸ τὸ Αγγλικόν στόλου.

«MARTIN HENDRIK FISSE» Γερμανικὸν φορτηγόν, 4879 τόννων γκρός (τοῦ 1911): Κατευθίσθη εἰς τὸν λιμένα τοῦ Νάρβικ.

«FRIELINGHAUS» Γερμανικὸν φορτηγόν, 4339 τόννων γκρός (τοῦ 1922): Καὶ τὸ ἐν λόγῳ σκάφος κατευθίσθη εἰς τὸ Νάρβικ ἀπὸ τὰ πυρὶ τῆς Αγγλικῆς μοίρας.

«ROBERT LEY» Γερμανικὸν ὑπεροχεάνιον, 27.288 τόννων γκρός (τοῦ 1923): Ἐτοροπλίσθη εἰς τὸ στένον τοῦ Σκάγερακ παρὰ Αγγλίᾳ καὶ ὑποβρύχιον καὶ ἐθνίσθη τὴν νύκτα τῆς 13ης Απριλίου. Τὸ ἐλόγιον μὲ τὸ σκάφος ἀνήκει εἰς τὴν ὄργανωσιν «Χαρᾶ καὶ Εργασία», τοῦ Ράγη, ἐχρησιμοποιεῖτο δὲ δι' ἐκδρομῆς τῶν Γερμανῶν ἐργατῶν καὶ ἵπαλκηλῶν. Τελεταύως είχε μετατραπῆ εἰς ὀπλιταγωγὸν πρὸς ἐκπατρείσθησιν τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐν Νορβηγίᾳ Γερμανικῆς ἐκστρατείας.

«SAYN» Γερμανικὸν φορτηγόν, 27.288 τόννων γκρός (τοῦ 1928): Ετοροπλίσθη εἰς τὰ στενά τοῦ Σκάγερακ ὑπὸ Αγγλικοῦ ὑποβυχίου, μὲ ἀπόλειαν ἀρρετῶν ἀνδρῶν ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ.

«USSUKUMA» Γερμανικὸν «Φλάνερ», 7834 τόννων γκρός (τοῦ 1921): Απολείνων πόδι καροῦ ἐν λιμένος τῆς Πορτογαλίκης Αφριπῆς καὶ ἐπιχειρεῖσθαι νὰ διασπάσῃ τὸ συμμαχὸν ἀποκλεισμοῦ, ἀνεῳδόν εἰς τὸν Ατλαντικόν, ἀνοικτὰ τῆς Νορβηγίας παρὰ Αγγλίκου πολεμικοῦ, δηρεὶ τὸ δέταξε νὰ σταματήσῃ. Ο Γερμανός πλοιαρχὸς καὶ τὸ πλήρωμα αὐτοευθίσθησαν τὸ σκάφος θέσαντες πόδι καὶ ἀνοίξαντες τοὺς κρονούς καταλλάσσοντες.

«VOGESEN» Γερμανικὸν φορτηγόν, 4240 τόννων γκρός (τοῦ 1904): Προσέκρουσεν ἐπὶ νάρκης παρὰ τὸ φαρόπλοιον Vinga, εἰς τὸ στένον τοῦ Κάτεγκατ.

«CAMPINAS» Γερμανικὸν φορτηγόν, 4541 τόννων γκρός (τοῦ 1921): Καὶ τὸ σκάφος αὐτὸν κατευθύνομενον ἔξι Οσδό εἰς Γερμανίαν ἐδυθίσθη παρὰ τὸ Σάντοντ, κατόπιν προσφρούσεως ἐπὶ νάρκης. Αριθμός τις ἀνδρῶν ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπωλέσθη.

Βυθίσεις ἐκ παντοίων ἄλλων κινδύνων

«GIRASOL» Αγγλικόν φορτηγόν, 648 τόννων γκρός (τοῦ 1926): Μετέχον νηοπομπῆς ἐθνίσθη εἰς τὰς Ν.Α. ἀκτὰς τῆς Αγγλίας κατόπιν συγκρούσεως μὲ τὸ φορτηγὸν «CONTRACTOR» 6004 τ. γκρός. Οι ναυαγοὶ τοῦ νηοπομπού σκάφους περισυνελέγησαν.

«BOBBY» Περιαμπάκον φορτηγόν, 2868 τόννων γκρός (τοῦ 1905): Ελασσόμενον εἰς Ντότζενες πρὸς ἀποφυγὴν πεδίου ναρκῶν συνενεργούσθη μὲ τὸ ἀπόλοιδον Οἰλάνδικον φορτηγὸν «MIDSLAND» καὶ ἐδυθίσθη. Τὸ ἔξι ἀνδρῶν πλήρωμά του διεσώθη.

«JAUNJELGAVA» Λεττονικὸν φορτηγόν, 1290 τόννων γκρός (τοῦ 1898): Συνεκρούσθη εἰς τὰ Σονηρικὰ παράλια ἀλληλοδιαδόχως μὲ δύο σκάφη Γερμανικῆς νηοπομπῆς καὶ ἐθνίσθη. Τὸ πλήρωμα του διεσώθη.

«LARCHBANK» Αγγλικόν φορτηγόν, 5151 τόννων γκρός (τοῦ 1925): Μετέχον νηοπομπῆς συνεκρούσθη εἰς τὰς Ιολανδικὰς ἀκτὰς μὲ τὸ δεξαμενόπλοιον «BRITISH PETROL» 6891 τ. γκρός καὶ ἐδυθίσθη. Οι ὀλόκληροι τὸ πλήρωμά του διεσώθη.

«BEP» Οἰλάνδικὸν ἀλιευτικόν, 151 τ. γκρός (τοῦ 1930): Ἐβλήθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν ἀπὸ Γερμανικῶν ἀεροπλάνων καὶ ἐδυθίσθη μὲ ἀπόλειαν ἐνίον ἀνδρῶν ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ.

«FOLDEN» μικρὸν Νορβηγικὸν ἐπιβατηγόν ἀτμόπλοιον, 316 τόννων γκρός (τοῦ 1905): Ἐδομβαρδίσθη ἀπὸ Γερμανικὸν ἀεροπλάνον καὶ οἱ ἐπιβανόντες αὐτοῦ ἐποιειδόληθησαν κατ' ἐπανάληψιν. Τὸ σκάφος κατώρθωσε νὰ φένῃ ημικατεστραμένον καὶ καϊσμένον εἰς τηρίδα τῆς Βορείου Θαλάσσης, δηρεὶ τῷ πλήρωμα τοῦ διεσώθη.

«PENN» 179 τ. γκρός (τοῦ 1905), «HERCULES» 179 τ. γκρός (τοῦ 1905) καὶ «LEONORA» 217 τόννων γκρός (τοῦ 1904), ἀπαντά ἀπομονίητα Αγγλικά ἀλιευτικά, μὲ πλήρωμα ἐνένα ἀνδρῶν ἐκπατρείσθησαν: Ἐναχθέντα εἰς τὸ Βόρειον Θάλασσαν δὲν ἐδικαίωνεις εἰδήσεις ἀπὸ μαρκοῦ χρόνου καὶ θεωρεῖται δέσμων, δηρεὶ αὐτολέσθησαν αὐτανδραὶ ἐκ πολεμικῶν κινδύνων.

«THORNHILL» μικρὸν Αγγλικόν φορτηγόν, 628 τόννων γκρός (τοῦ 1912): Μετέχον νηοπομπῆς συνεκρούσθη εἰς τὴν Μάγχην μὲ τὸ Γαλλικόν ἀτμόπλοιον «CIRCE» 2031 τόννων γκρός καὶ ἐδυθίσθη. Τὸ πλήρωμα του περισυνελέγη ὑπὸ τοῦ Γαλλικοῦ πλοίου.

P. A. ALEXIADIS

Shipping Agent, CHANDLER, BROCKER
8 ESPLANADE-CALCUTTA

Cables: «POSEIDON»

Phones: CAL 1800
PK 656

Τὸ τελευταῖον ἔξαμηνον ἔξυπηρετήσαμεν:

Τὰ πλοιά: «Νύμφη», «Μ. Αθωά», «Ν. Κουλουκουντῆς», «Σαρωνικός», «Εύθοικός», «Μιχαλιός», «Αναστασία», «Νίτσα», «Αγ. Γεώργιος», «Μαλιακός», «Ικαρος», «Μυκάλη», «Οδυσσεύς», «Κλεάνθης», «Αλφειός», «Εθρος», «Σαλαμινία».

Τοὺς πλοιοκτήτας: κ.κ. Λυκιαρδόπουλον, Βεργωτῆν, Ρεθύμνην — Κουλουκουντῆν, Γεωργιαλῆν, Εμπειρίκον, Πρωτόπαπαν, Ξυλάν, Γιάνναγαν, Νικολάου.

Τοὺς πλοιοκάρχους: κ. κ. Λυκιαρδόπουλον, Γιουζέπην, Γεωργόπουλον, Μπότην, Μουστάκαν, Πίτταν, Παντελίδην, Σοφόν, Μόσχον Φερεντίνον, Κορκδέιλον, Αγγελήν, Φωνάρην, Πολάκην, Καλυμνᾶν, Παπαλᾶν, Μουζάκην.

Εἰς Τροφοδοσίας, Ύλικὰ μηχανῶν, Ανθρακεύσεις, Φορτοεκφορτώσεις, Ναύλους, Ασφαλείας.



Βέλγιον

'Ο έκ του πολέμου άντικτυπος

Οι Βελγικοί λιμένες και γενικώς τα Βελγικά ναυτιλιαρά συμφέροντα σοβαρόν ήσθιαν τὸν έξ τοῦ πολέμου άντικτυπον. Απὸ τοῦ παρελθόντος Σεπτεμβρίου και ἐντεῦθεν κανένα Γερμανικό πλοίον δὲν κατέπλευσε εἰς τὴν Ἀμβέρσαν, ἐνῷ προπολεμικῶς ή Γερμανική σημαία ἐκάλυπτε τὰ 15 ἔως 20 οὐρανού τῶν σκαρφῶν, μέτινα προστίγγιζον εἰς τὸν θηρέντα Βελγικὸν λιμένα. Ἐμειώθησαν ἀφ' ἔτερου και οι κατάπλοιοι Ἀγγλικῶν καὶ Γαλλικῶν πλοίων, ή δὲ ἐναπομείνασαν ναυτιλιαρά κίνησις ἀφεώδων κυρίως τὰς προσεγγίσεις Ολλανδίων καὶ Σανδενιανῶν σκαρφῶν, δεδομένου ὅτι καὶ τὸ Αμερικανικό πλοίο, συνεπείᾳ τοῦ νόμου περὶ οὐδετερότητος εἰχον διακρίψει τὸν πλόας τῶν εἰς τὰς ἑπτανήσους ζώνας, ἐντὸς τῶν δύσιον περιελαυνάντο καὶ ή Αμβέρσα. Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς κατὰ τὸ πρότον τῷμηνον τοῦ πολέμου ή ναυτιλιαρά κίνησις τῆς Αμβέρσας ἀπεγόρωσε κατὰ 32.4 οὐρανού, ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ κατὰ 30.4 οὐρανού, ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ άντιστοιχον δὲ βριήνον τοῦ 1938. Τὸν παρελθόντα Δεκέμβριον κατέπλευσαν εἰς τὴν Ἀμβέρσαν 340 μόνον πλοία, 640.997 τόννων νέτ., ἔναντι 1007 πλοίων, 2.096.886 τόννων νέτη τοῦ Δεκεμβρίου τοῦ 1938.

Ως γνωστόν, τὸ Βέλγιον ἔξαρτάται κυρίως ἀπὸ τὰς ξένας ἀγοράς διὰ τὰς προμηθείας τοῦ εἰς τρόφιμα καὶ πρώτας πλαστικές. Οἱ έθνικοι ἐμπορικοὶ στόλοι τοῦ ἔξ ἄλλον είναι μικροί καὶ δὲν καλύπτει, εἰμι μόνον τὰ 12 οὐρανού τῆς δῆλης ποσότητος τῶν δὲ Αμβέρσης εἰσαγομένων ἐμπορευμάτων. Κατὰ τὸ 1938, τὸ σύνολον τῶν Βελγικῶν εἰσαγωγῶν ἀνήλθεν εἰς 31.6 ἑκατομμύρια τόννων καὶ τῶν ἔξαγωγῶν εἰς 22 ἑκατομμύρια τόννων, ἐδὲ τῶν ποσοτήτων αὐτῶν μετεφέρθησαν διὰ θαλάσσης 11 ἑκατ. τόννων, ὡς πρὸς τὰς εἰσαγωγὰς καὶ 8 ἑκατ. τόννων, ὡς πρὸς τὰς ἔξαγωγὰς. Η Βελγικὴ χωρητικότης εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1939 περιελάμβανε 94 πλοία, 365.000 τόννων γρόβης, ἔκτοτε δύος διεγράφησαν τῶν νηολογίων σκάφη 20.000 τόννων, κατὰ δὲ τὸ πρότον πολεμικὸν τῷμηνον κατεστράφησαν συνεπείᾳ τοπτίλισμον καὶ προσκρούσεως ἐπὶ ναυκόν ἔτερα Βελγικά πλοία 15.000 τόννων γρόβης. Υπὸ δύμαλας συνθήκας δὲ ἐμπορικὸς οὗτος στόλος δύναται νὰ μεταφέρῃ 2.100.000 τόννων ἐπησίως, ἐπὶ κατωτάτου δρίου ἔθνικῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν 3.500.000 τ. καὶ ἀνωτάτου τοιούτου 8.000.000 τόννων.

'Η ένισχυσις τῶν ναυπηγήσεων

Αἱ προφανεῖς Βελγικαὶ ἀνάγκαι παῖ περισσότερα ἔθνικά πλοία καὶ αἱ μεγάλαι δυσολίαι περὶ τὴν ἔξενθεσιν ξένης χωρητικότητος παρέσχουν λαβὴν εἰς εὐρείαν ἐν τῷ τύπῳ συνήθησιν καὶ εἰς ὑποδέξεις μειζονος κρατικῆς ἀρωγῆς πρὸς τὴν ναυτικὴν καὶ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν τῆς χώρας. Ἐτονίζετο ὅτι η ἔπανθησις τοῦ Βελγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀποτελεῖ ζωτικὸν ζητημα, ἀφ' ἐνὸς μὲν διὰ νὰ μὴ παραστολυθῶν αἱ ἔθνικαι μεταφοραὶ καὶ αἱ ἔποιτσις τῆς χώρας καὶ ἀφ' ἐτέρου διὰ νὰ διατηρηθῇ εἰς τὸ ἀνώτατον δυνατόν ἐπίτεδον η ἔσωτερην οἰκονομικὴν δραστηριότητ. Μέχρι τοῦτο ἡ κυβέρνησης τῶν Βρυξελλῶν ἐμειλέτησε τρεῖς τρόπους πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν εἰς ἔθνικὴν χωρητικότητα ἀναγκῶν: τὰς ναυπηγήσεις, τὴν ἀγοράν μεταχειρισμένων πλοίων ἐξ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ τὴν τανύλωσιν ἴκανου ἀριθμοῦ ξένων σκαρφῶν. Φαίνεται, ὅτι η λέσις τῶν ναυτηρήσεων εὑνοεῖται ἴδιατέρως, διότι πλὴν τῆς ἀποκτήσεως συγχρονισμένου πλωτοῦ ἄλικοῦ, ἀποτελεῖ αὐτὴ καὶ συντελεστὴν μείωσις τῆς ἀνεργίας. Ή πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην θραδύτης περὶ τὴν λήψιν ἀποφάσεων προσέρχεται κυρίως ἀπὸ τὴν αἰσθητὴν αὔξησιν τοῦ ναυτηρικοῦ κόστους, παραλήπτως δὲ καὶ ἀπὸ τὰς ἀμέσους ἀνεργοδιαστικὰς ἀνάγκας, ἀπίνες ἐπέβαλον τὴν ἀγοράν ἐνίον πλοίων καὶ τὴν ναυλωσιν ἔτερων. "Ἐνας ἐπιφρόδιθες παράγοντας δυσχερεῖσθαι ἀναφέρεται εἰς τὴν περιορισμένην ίκανότητα τῶν Βελγικῶν ναυτηρήσεων καὶ εἰς τὴν θραδύτητα τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν. Υπὸ τὰς σημερινὰς περιστάσεις η ναυτηρήσης ἐνὸς συνήθους φορτηγοῦ πλοίου ἀπαιτεῖ χρόνον 12 ἔως 15 μηνῶν.

Καθυστερήσεις καὶ ἀντικαταστάσεις

Τὴν ἀνεπαρκῆ — ἔναντι τῶν ἔθνικῶν ἀναγκῶν — μεταφορικὴν ίκανότητα τοῦ Βελγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἐπηρέασεν ἐπὶ τὸ δυσμενέστε-

ρον δὲ πόλεμος. Κατὰ τὸν πρώτους μῆνας τῶν ἐχθροπρᾶξιδν ἐσημειώνοντο μεγάλαι καθυστερήσεις εἰς τὰς συμμαχικὰς βάσεις ἐλέγχου καὶ τοιουτορρόπτος ἡλιατούτον δὲ ἀριθμὸς τῶν ταξιδίων, μίανα ἡδόνατο νὰ ἐκτελέσῃ ἐπηρίσιον. Προηλθεν ἐπὶ τὸν ζητησις χωρητικότητος. Απὸ τῆς ἐφαρμογῆς ὑπὸ τῶν "Αγγλικῶν καὶ τῶν Γάλλων τοῦ συστήματος τῶν πιστοποιητικῶν προελεύσεως, αἱ καθυστερήσεις ἐμετριάσθησαν, χωρὶς δόμος καὶ νὰ ἐξείμονται διοργανώσεως.

"Ἐξ ἀλλού ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἐποικιών κινδύνων βιδηζούμενων Βελγικῶν σκαρφῶν ἐλήφθη ἡδη σχετικὴ πρόνοια διὰ τῆς ιδόντεως ἀλληλασφαλιστικοῦ δργανισμοῦ, γνωστοῦ ὑπὸ τὸν τίτλον "Almarig". Απαντά τὰ ὑπὸ τῶν Βελγικῶν σημαίαν πλοία, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀλευτικῶν, ἀσφαλίζονται ἀναγκαστικῶς εἰς τὸν ἐνδό Οργανισμό.

Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Συνηγορία ὑπὲρ τῶν «σοῦπερ-λάϊνερς»

"Ο διενθυντῆς τοῦ τμήματος ἐπιβατῶν τῶν «American Export Lines» κ. Gaede ἀπηγόρωνε πρὸ τοῦ ἀνοικτῆντος ἡλιατούτον πρὸς τὰ μέλη τοῦ «Ινστιτούτου ναυτικῶν Ἀρχιτεκτόνων καὶ ναυτικῶν Μηχανισῶν», τῆς Νέας Ύόρκης, περιέχουσαν συμπληρωματικάς στατιστικάς, διὰ τῶν ὄποιον ὑποστηρίζεται η ἀστονία του, καθ' ἡδη ἡ ὑπὸ τῶν Ηνωμένων Πολιτεῶν ναυτηρήσης πλωτῶν κολοσσῶν, παρομοίων πρὸς τὸ «Queen Elizabeth», «Queen Mary» καὶ «Normandie», δὲ ἀπετέλει ἐποφελῆ τοποθέτησιν διὰ τὰ ἔθνικά κεφάλαια. Τὸν παρελθόντα Νοέμβριον καὶ ἐνώπιον τῆς ὀλομελείας τοῦ αὐτοῦ «Ινστιτούτου» είχεν, ὡς γνωστόν, ὑποστηρίζει ἐν διαλέξει τοῦ δ. κ. Gaede, ὅτι τὰ «σοῦπερ - λάϊνερ» ἀποτελοῦν ἐπικεδοχὴ ἐπηρίσησιν.

"Προσπαθεῖ ἔκποτε δ. κ. Gaede νὰ διασκεδάσῃ τὴν γενικῶν χρατοῦσαν ἐπιτύπωσιν, ὅτι οἱ πλωτοὶ κολοσσοί εἶναι ἀπλῶς «επλοΐα ἔθνικοῦ γοῆτρου», διὰ ταξιδίων των ἀντιπροσωπεύει σεβαστὰς ζημιάς, λόγῳ τῶν τεραστίων δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως καὶ διὰ τὸ κόστος ναυτηρήσης σκαρφῶν τούτων 70 καὶ 80 γιλιάδων τόννων είναι τόσον ἵητλον, ὥστε η ἐποιά ἀπόσθεσις θὰ ἀπερούφαστη γένηται κάθε κέρδους, διότε θὰ ἐπερίσσενεν ἀπὸ τοὺς εἰσπραττομένους ταύλους. Τὴν ἐπιχειρηματολογίαν αὐτῆς δ. κ. Gaede τὴν χαρακτηρίζει ὡς σφαλεράν καὶ μὴ συνάδονουσαν πρὸς τὸ καλῶς ἐννοούμενον ἐμπορικὸν πνεῦμα, ποὺ ἀπολούθοδον αἱ ἐξειταλλεύμεναι τὰ μεγάλα ταῦτα ἐπιβατηγάν ὑπεροχεάν· Αγγλικαὶ καὶ Γαλλικαὶ ἔταιραι. Υποστηρίζει ἀκόμη, διὰ τὸ πόλεμος ἐφώτισε πολλὰ σκοτεινά σημεῖα καὶ ἐθεμελίωσε τὰ ἄποτα μαρού σχρόνους ἀμφισθούμενα ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου δόγματα.

"Θὰ εἴμεθα δύντος — ἀναφέρει εἰς τὴν ἐπιστολήν του — πολὺ εὐποτεῖ λαβός, ἀν ἐπιστεύειν, ὅτι οἱ ξένοι οἰτινες μᾶς ἐπερέβαλον εἰς πολλούς ἐξετερικούς τομεῖς ἐργασίας, μὲν διεκύβεναν ἀπλῶς διὰ λόγους γοῆτρους ἐξαπομόνια δολλαρίων εἰς μεγάλα πλοία καὶ τοῦτο μόνον διὰ νὰ μεταφέρουν, μὲν ζημιάν των, τοὺς Ἀμερικανούς ταξιδίωτας. Τὸ «Queen Mary», ἐπὶ μίαν τριετίαν ἡδη, μετέφερεν ἐπηρίσιος 56.000 ἐπιβατῶν καὶ εἰσέσπατε — κατὰ τὸν μετριωτέρους ὑπολογισμοῦς — περὶ τὰ 40 οὐρανούς ἐπὶ τὸν ἐπενδυμένων εἰς τὸ πλοίον αὐτὸν κεφαλαίων τῆς «Κιούνα - Οδάτη» ἐπει 10.000.000 δολλαρίων, δεδομένου ὅτι τὰ ὑπόλοιπα 15.000.000 δολλαρίων τοῦ ἀριθμοῦ κόστους κατεβλήθησαν ὑπὸ τῆς Αγγλικῆς κυβερνήσεως ὑπὸ μοσχὴν δανείου, μὲ τόκον 1 ½ οὐρανού.

"Ἀντετάχθη κατὰ τὸν πρώτους μῆνας τῆς Εδρωτακῆς συρράξεως ἀπὸ τοὺς πολεμίους τῶν «σοῦπερ - λάϊνερς», διὰ τὸ «Queen Mary» καὶ τὸ «Normandie» πυρωπλάσθησαν εἰς τὸν Χούδσωνα. Δὲν ἐγνώριζαν οὗτοι, διὰ τὸ «Queen Mary» ἡδόνατο νὰ παραμείνῃ ἐν ἀργίᾳ ἐπὶ τρία η καὶ τέσσαρα ἔτη, χωρὶς νὰ ἀπολέσῃ τὸν ἐπικεδοχὴν χαρακτηρία του διὰ τὸ ἀπασχολούμενον κεφαλαίον. "Ἐλλησμονέτο ὑπὸ τῶν κυπλῶν αὐτῶν δ. παρέγοντας τῆς εἰσοδοτοῦς ζωῆς τοῦ πλοίου.

"Ἄλλα καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης δ. κ. Gaede τονίζει εἰς τὴν ἐπιστολήν του τὴν πολυτιμότητα τῶν μεγάλων πλοίων. "Αναρρόμενος εἰς τὸ ἐπιχείρημα, διὰ τὸ πόλεμος ἀνέτρεψε τὴν θεωρίαν ταύτην, ὑπενθυμίζει, διὰ τὸ προηγούμενον πόλεμον τὸ ὑπογραμμῖζει τὴν θεωρίαν ταύτην, πετέφερεν 177.000 ἀνδρῶν καὶ ὑπογραμμῖζει τὴν αἰφνιδίαν ἀναγόρησιν τοῦ «Queen Mary» καὶ τοῦ «Mauretania», προσειμένου νὰ κορ-

THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

(Founded 1866)

COLOMBO - CEYLON

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

P. O. Box 178

Cables:
DESPATCHCO.

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

σιμοποιηθούν διά ταχυτάς και εὐρείας κλίμακος στρατιωτικάς μεταφοράς.

Η μεγαλύτερα έπιχορηγησις — λέγει — της όποιας άπολαμβάνουν τα ξένα «λάϊνερς» προέρχεται από τας εξ εισιτηρίων εισπράξεις των τόνων Αμερικανών έπιβατων, οπίνες καλύττουν τα 75 ο) περίπου της έπιβατικής κινήσεως τού Βορείου Ατλαντικού. Οι Αμερικανοί ταξιδιώταις αναγκάζονται νά χρησιμοποιούν τα ξένα πλοία, διότι δὲν υπάρχουν έπαρκη καί αντάρτια των ξένων Αμερικανικά υπεριστατικά. Διατί άρα γε — διερωτάται ο κ. Gaede — νά συνεχίζεται η ανωμαλία αὕτη, καθ' ήν στιγμήν θέριστατα ενδειά ανέργια εις τάς Ηνωμένας Πολιτείας, ένθι α Τράπεζες έχουν άφθονα διαθέσιμα κεφαλαία.

Είς ένσχιστων τῶν άνωτέρων άντιληψέων ο κ. Gaede παραθέτει συγκεκριμένας στατιστικάς — βάσει τῶν σημερινῶν τιμῶν — σχετικῶς μὲ τὴν κατανάλωσιν κανοίμους ὥλης, τῶν μισθών τῶν πληρωμάτων καί τὰς δινατότητας εισπράξεων τῶν Αμερικανικῶν υπεριστατικών. «Οσον άφορε εἰδικῶς τὴν κατανάλωσιν κανοίμους ὥλης ένθι καινοργογίας «σούπερ - λάϊνερ» τὸν υπόλογον εἰς 6500 ἔως 7000 βαρείων πετρελαίου ιημερησίως. Ή ποσότης αὕτης άποτελεῖ οίκονομιάν, ἔναντι τῆς σπατάλου καταναλώσεως τῶν παλαιωτέρων κατασκευῆς υπεριστατικών. Τὸ «Queen Mary» — καταλήγει ο κ. Gaede — άπειδείξεν, διτι η ταχύτης τῶν 30 μιλίων δύναται νά διατηρηθῇ μὲ δύναμιν μηχανῶν 200.000 ίππων, ἔναντι τῶν παλαιωτέρων υπολογιζόμενων 300.000 καὶ 400.000 ίππων διά τὴν ίδιαν ταχύτητα.

Η ναυτιλιακή άνασυγκρότησις

Τὸ ίππο έκτελεσιν πρόγραμμα άνασυγκροτήσεως τῆς Αμερικανικῆς ναυτιλίας περιλαμβάνει διά τὴν μέχρι τοῦ 1942 περίοδον τὴν ναυτηργίαν 141 ἐν διφ. σημαφόρων, συνολικῆς χωρητικότητος 1.047.300 τόννων γκρός. Αί ναυτηργήσεις αὕτης κατανέμονται εἰς σκάφη τῶν άκολουθῶν κατηγοριῶν:

Ἐνα ίππερωφεάνιον 30.000 τόννων γκρός, τὸ «America», καθελκυσθὲν πρὸς άντιληψίαν καὶ τελοῦν ήδη ίππο συμπλήρωσιν. 38 φορτηγὰ τοῦ τύπου «C.1», χωρητικότητος 5000 τ. γκρός ἔκαστον, 7400 τόννων φορτίου, μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 4000 ίππων καὶ ταχύτητος 14 μιλίων, συνολικῆς χωρητικότητος 190.000 τόννων γκρός. 43 φορτηγὰ τοῦ τύπου «C.2», 6200 τόννων γκρός ἔκαστον, 9000 τόννων φορτίου, μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 6000 ίππων καὶ ταχύτητος 15.5 μιλίων, συνολικῆς χωρητικότητος 266.600 τόννων γκρός. 25 φορτηγὰ τοῦ τύπου «C.3», 8900 τόννων γκρός ἔκαστον, 11.900 τόννων φορτίου, μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 8500 ίππων καὶ ταχύτητος 16.5 μιλίων, συνολικῆς χωρητικότητος 225.500 τόννων γκρός. 11 μικτὰ πλοῖα τοῦ τύπου «C.3», 9.200 τόννων γκρός ἔκαστον, 11.900 τόννων φορτίου, μὲ διαμερίσματα δι 60 ἔως 100 ίππων, μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 9000 ίππων καὶ ταχύτητος 16 μιλίων, συνολικῆς χωρητικότητος 101.200 τόννων γκρός. 8 ειδικὰ πλοῖα τῶν 9000 τόννων γκρός ἔκαστον, συνολικῆς χωρητικότητος 72.000 τόννων γκρός. 3 μικτὰ πλοῖα ειδικοῦ προσομοιοῦ, τῶν 9000 τ. γκρός ἔκαστον, συνολικῆς χωρητικότητος 27.000 τόννων γκρός. Καὶ τέλος 12 δεξαμενόπλοια, 11.500 τόννων γκρός ἔκαστον, 16.700 τόννων d. w., μὲ μηχανᾶς δυνάμεως 6700 ίππων καὶ ταχύτητος 16.5 μιλίων, συνολικῆς δὲ χωρητικότητος 138.000 τόννων γκρός.

Ἐν τῶν άνωτέρῳ πλοίον παρεδόθησαν 21 τὸ παρελθόν ἔτος, χωρητικότητος 172.000 τόννων. Κατὰ τὸ τέρζον ἔτος προβλέπεται νά παραδοθοῦν 43 πλοῖα, 382.707 τ. γκρός καὶ κατὰ τὸ 1941 ἔτερα 67 σκάφη, 432.100 τ. γκρός. Τὰ ίπποια 10 τῶν άνωτέρω προγράμματος, 60.493 τόννων γκρός, θὰ παραδοθοῦν τὸ 1942.

Ιταλία

Ο λιμὴν τῆς Τεργέστης

Από τῆς ένάρξεως τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν μεγάλη δραστηριότης παρατηρεῖται εἰς τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης καὶ κάθε προπάθεια καταβάλλεται ίππο τῶν ἀρμόδιων Ιταλικῶν ἀρχῶν, διότι πρωθήσουν τὸ ἐπεινέν διαιτακομιστικὸν ἐμπάτιον καὶ ίδια τὰς μεταφοράς πρὸς τὴν Κεντρικήν καὶ τὴν Ανατολικήν Εδρώποτεν. Είναι φυσική η μείωσης τοῦ ἐλάχιστης πετροφόρων ίππο τάς σημερινῆς πολεμικῆς συνθήκας, τὴν μείωσιν δύος τούτων δὲν τὴν ηγεμόνη η Τεργέστη, λόγω τῆς στρατηγικῆς πρὸς αὕτην μεγάλου μέρους τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως, ητο, ίππο ὄμαλάς περιόδου, διογετεύετο μέσῳ τοῦ Αμβούργον. Είναι ἀληθές, διτι ο συμμαχίας ἀπολλεισμός παραβάλλεται σοδαρώς τὰ ἐν προσεμένων Ιταλικῶν συμφέροντα, ἐλπίζεται δύος νά περιορισθοῦν αἱ δυσκολίαι, διά τοῦ συτίματος τῶν «navicerts». Ή μέσω Τεργέστης κίνησις Ούγγρων καὶ Γιονγκοσλαβικῶν φορτίων αὐξάνεται συνεχῶς. Αἱ ἀφίξεις σφράγιων καὶ δημητριακῶν ίξ Ούγγραις, καθὼς καὶ πρώτων ὥλων ἐκ Γιονγκοσλαβίας αὐξούσιαν καθ' ίμεραν ἐμφανίζονται ζωηρότητα.

Liverpool

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo — of All Kinds—

TUG OWNERS
BIRKENHED

Μεγ. Βρεταννία

Η άποζημίωσις τῶν ἐπιτάκτων πλοίων

Λαμβάνοντας ἀφορμήν ἀπὸ σχετικὴν ἐπερώτησιν τοῦ βουλευτοῦ κ. Σινγκούελλ, ὁ Αγγλος ύπουλος τῆς Ναυτιλίας κ. Hudson παρέσχεν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτῶν λεπτομερεῖας τῆς ἐπελθόντος ηδη μεταξὺ κυβερνήσεως καὶ ἐφοπλιστῶν συμφωνίας διὰ τὴν ἀποζημίωσιν, ητος θὰ καταβάλλεται εἰς τὰ ἐπίτακτα Αγγλικὰ πλοῖα. Οὕτω, διὰ τὰ «τράμπτες» καθωρίσθη μία κλίμαξ, μὲ βάσιν τὰ 6) — κατὰ τὸν πόλον d. w. μηνιαίως διὰ σκάφη 8000 τόννων φορτίου καὶ ἄνω καὶ μὲ ἐφαρμογὴν ἀπὸ ίης Μαρτίου. Ο ἀντίστοιχος ναῦλος διὰ τὸ προγνωμένην τῆς 1ης Μαρτίου περίοδον τῶν ἐπίτακτων ηδη 5)7, μὲ πρόσθετον 1) — διὰ τὰ δηξελούντητα σκάφη. Διὰ τὰ ὀπεγανοπόρα «λάϊνερς» καθωρίσθησαν δύο κατηγορίαι ἀποζημιώσεως, ητοι οι βασικοί ναῦλοι καὶ ἐν ἐπόδημα δι' ἀπόσθεσιν καὶ κέρδος. Διὰ τὸν βασικὸν ναῦλον διηρέθησαν δύο κατηγορίαι τῆς προσθητικῆς κατηγορίας, ητοι τὸν βασικὸν ναῦλον διηρέθησαν τὸν φορτηγὸν «λάϊνερ» τὸν βασικὸν ναῦλον δύο εἰναι δι' αὐτὸς καὶ θὰ καλέπτῃ τὰ συνήθη γενικά ξεσδα πλ. Τὸ δι' ἀπόσθεσιν καὶ κέρδος ἐπόδημα ἐβασίσθη εἰς ἀναλογίαν 10 ο) ἐπηρίσιως ἐπὶ τοῦ ἀρχικοῦ κόστους τοῦ πλοίου, ἐάν τοῦτο κατεσκευάσθη ἀπὸ τοῦ 1922 καὶ ἐντεῦθεν καὶ ἐπὶ τοῦ ποσοῦ τῆς δι' δικιάνης αὐτῶν παλαιστικῆς τοῦ ἐπεινέντος κατὰ κυνδύνουν πολέμου, διλίγον ποὺν η ἐκραγῆ η σφράξις, ἐφόσον τὸ πλοίον ἐναπηγήθη πρὸ τοῦ 1922. Τὸ ἀνωτέρῳ ἐπόδημα θὰ καλέπτῃ ποσοστὸν 5 ο) δι' αὐτόδησιν κεφαλαίων καὶ 5 ο) διὰ πρόβλεψιν ἀποσθέσεως. Μία πρόσθετος ἀμοιβὴ θὰ καταβάλλεται διὰ τὸν χρόνον φυγέσιον τῶν «λάϊνερς», καθὼς καὶ δι' διοικέμενης ξεσδα, ἀτινα κανονικῶν δὲν θὰ ἡδύναντο νά περιληφθοῦν εἰς τὸν γενικὸν ναῦλον τῆς ἀποζημιώσεως. Τὸ κόστος τῆς ἀσφαλίειας κατὰ τὸν πολεμικὸν κυνδύνουν θὰ διαριγήθη τὸν Αγγλικὴν κυβέρνησην. Ή συμφωνία θ' ἀναθεωρήται καθ' ώρισμένα χρονικά διαστήματα, προσειμένουν νά λαμβάνονται ὑπὲρ οφειλέτων αἵ τοις τὸν ξεσδαν καὶ δι' ἐπίδησις τῶν παρεζημένων ἀποζημιώσεων ἐπὶ τῆς οίκονομης καταστάσεως τῶν ἐδιαφερομένων πλοιοκτητῶν. Ή ἐπελθόντα συμφωνία ἀντικετώπισται ποικίλα περιπτώσεων καὶ περιπλόκων δισχεδεών, εἰς τόπον ὥστε αἱ πλήρεις λεπτομέρειαι τῆς τελικῆς ουθμίσεως τοῦ διὸν ζητήματος τῶν ἀποζημιώσεων θὰ περιληφθοῦν εἰς καταρτιζομένην ηδη «Λευκὴ Βίβλον».

Μετὰ τὰς άνωτέρων δηλώσεις τοῦ κ. Hudson ἀνεκοινώθη διὰ τὸν τόπον μία εὐρωπαϊκή περιληφτική πολεμικῶν κυριωτέρων σημείων τῆς συμφωνίας. Οὕτω, αἱ βασικαὶ ἀποζημιώσεις καθωρίσθησαν ώς ξεσδα:

Διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ «λάϊνερς» ταχύτητος 18 μιλίων καὶ ἄνω, μὲ μητροπολιτικὸν πλήρωμα, σελ. 12)10 πατὰ τὸν γκρός μηνιαίως μέχρις 29ης Φεβρουαρίου καὶ 13)7 ἀπὸ 1ης Μαρτίου καὶ ἐντεῦθεν. Διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ «λάϊνερς» ταχύτητος κατὰ τὸν 18 μιλίων, μὲ πλήρωμα μητροπολιτικόν, 11)3 μέχρι 29ης Φεβρουαρίου καὶ 12) — ἀπὸ 1ης Μαρτίου. Διὰ τὰ πλοῖα τῆς Αγγλικῆς οικονομίας 10)2 καὶ 10)5. Διὰ τὰ φορτηγὰ «λάϊνερς» 7)6 πατὰ τὸν γκρός μηνιαίως, μέχρις 29ης Φεβρουαρίου, εἴτε δε 8) — διξ θέγοντα μητροπολιτικὸν πλήρωμα καὶ 7)9 διὰ τὰ ξεσδαντα πλήρωμα διξ θέγοντα.

Οι ναῦλοι διὰ τὰ ποντοπλοίουντα «τράμπτες» ώρισθησαν εἰς 6) — κατὰ τὸν πόλον d. w. μηνιαίως δι' ἀπώλπλοια 8000 τ. φορτίου καὶ ἄνω, μὲ κλίμακα ἀναλογικήν διὰ τὰ μικρότερα φορτηγά, ητος καὶ παταλήγει εἰς τὸν γκρόπλοιον 8) — διὰ τὰ σκάφη τῶν 5000 τόννων φορτίου. Διὰ τὰ δηξελούντητα φορτηγά προβλέπεται 1) — ἐπὶ πλέον. Ο κατωτέρῳ πάντας ἐμφανίζει τὴν κλίμακα τῶν ἀποζημιώσεων τῶν ἀποκινήτων «τράμπτες» διὰ τὴν χρονικὴν περιόδουν πρὸ τῆς 29ης Φεβρουαρίου καὶ μετὰ τὴν 1ην Μαρτίου ποιατίηται.

Μεγέθη ἀποκινήτων	Ἀποζημ. ξεσδα	Ἀποζ. ἀπὸ
«τράμπτες»	29 Φ. φορτ.	1ης Μαρτ.
8000 τ. d. w. καὶ ἄνω	5)7	6)
7750 ξεσδα 8000 τ. d. w.	5) 8½	6) 1½
7500 > 7750 >	5)10	6)3
7250 > 7500 >	5)11½	6)4½
7000 > 7250 >	6)1	6)6
6750 > 7000 >	6)3	6)8
6500 > 6750 >	6)5	6)10
6250 > 6500 >	6)7	7) —
6000 > 6250 >	6)9	7)2
5750 > 6000 >	6)11½	7)4½
5500 > 5750 >	7)2	7)7
5250 > 5500 >	7)4½	7)9½
5000 > 5250 >	7)7	8)

Η υφωσίς τῶν ἀσφαλίστρων

Εἰς ἐπεξηγηματικὴν ἐγκύρωλιν τῶν Αγγλικῶν ἀσφαλιστῶν, ἐκδοθεῖσαν ίππο ήμερουσινίαν 23ης Απριλίου, περιλαμβάνονται αἱ τελευταῖς ἐπενεγκέσιαι μεταβολαὶ εἰς τὰ ἀσφαλιστικὰ τιμολόγια, αἱ σπουδωτέραι

ANT. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Έτος ιδρύσεως 1916

KITANOCHO I CHOME 25

KOBE, ΙΑΠΩΝΙΑΣ

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

τῶν δοίων ἀναφέρονται εἰς τὰ Μεσογειακά ταξίδια. Τὰ ἀσφάλιστρα τῶν συμμαχικῶν καὶ οὐδετέρων πλοίων διὰ ταξίδια ἔξι Ἀγγλίας — Κόντινεντ (Βρεστίνην ἔως "Οὐλανδίαν") δι' Ἀμερικήν, Ἀφρικήν, Αντραβαίαν, "Απὸ" Ἀνατολὴν καὶ Μεσόγειον καὶ δι' ἐπιστροφὴν ἐκ τῶν ἀνωτέρων κατευθύνσεων, παραμένοντα ἀμετάβλητα εἰς τὰ 80) — τὰς 100 λίρας, ὡς πρὸς τὴν Γαλλίαν ὅμως (λιμένες Ἀτλαντικοῦ Νοτίου τῆς Βρεστῆς) τὰ ἀσφάλιστρα καθιερώθησαν εἰς 60) — ἀντὶ 50) — τὰς 100 λίρας. "Απὸ" τὴν Βόρειον καὶ Νότιον Ἀμερικὴν (λιμένες Ἀτλαντικοῦ καὶ Ειρηνικοῦ) διὰ Μεσόγειον καὶ Μαύρης Θάλασσαν, καθὼς καὶ διὰ τὴν ἐπιστροφὴν, πηγήσθησαν τὰ ἀσφάλιστρα διὰ τὰ οὐδέτερα πλοῖα ἀπὸ 20) — εἰς 30). Διὰ τὰξίδια δι' Ἀντραβαίαν ἡ "Ἀνατολὴν καὶ "Απὸ" Ἀνατολὴν, μεσός Σουέζ, τὰ ἀσφάλιστρα πηγήσθησαν διὰ μὲν τὰ συμμαχικά πλοῖα ἀπὸ 40) — εἰς 50) — διὰ δὲ τὰ οὐδέτερα ἀπὸ 30) — εἰς 40). Τὰ ἀσφάλιστρα τῆς "Ἀνατολῆς παραμένοντα ἀμετάβλητα, ἔξαρσέσι τῶν ταξιδίων Μεσογειού καὶ Μαύρης Θάλασσης. Διὰ τὰ ἐντὸς τῆς Μεσογείου ταξίδια ἡ αὔξησις ποιεῖται ἀπὸ 5) — ἔως 10) — τὰς ἑκατὸν λίρας.

Τὸ κόστος τῶν ναυπηγήσεων

Πρόσφατοι πληροφορίαι τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, καθορίζουν τὴν αὔξησην τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους ἐν Ἀγγλίᾳ κατὰ τὰ δύο τελευταῖα ἔτη ὡς ἔξης: "Η μέση πατακούνης ἐνὸς φροτηγοῦ ἐτράπει τὸ 1938 ἀντὶ 100.000 λιρῶν, ὡς ἔξηθη τὸν Σεπτεμβρίου τοῦ 1939, ἥτοι διλίγον πρὸ τοῦ πολέμου, εἰς 120.000 λιρῶν καὶ ἡδη κυμαίνεται πέριξ τῶν 160.000 λιρῶν. Αἱ πληροφορίαι τοῦ Ἐπιμελητηρίου προβλέπουν περιεπέριον αὔξησην τῶν τιμῶν.

Χάριν τῆς συγχρόσεως ἀναφέρεται διὰ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ προγονικοῦ πολέμου καὶ ἀμέσως μετ' αὐτὸν ὑπελογίζετο, ὅτι τὸ κόστος ἀντικαταστάσεως τοῦ ἀπολεσθέντος τοννᾶς ἐκυμαίνετο ἀπὸ 150 ἔως 200 οἱ ἐπὶ πλέον τῶν τιμῶν τοῦ 1914. Η μέση τιμή, κατὰ τόντον γκρός τῶν ἀπολεσθέντων πλοίων ἦτο 30 ἔως 35 λίρα διὰ τὰ ταχυδρομικά σπάφη, 20 ἔως 30 λίρα διὰ τὰ μικτά, 12 ἔως 15 διὰ τὰ φροτηγά γραμμῆς καὶ 10 ἔως 12 λίρα διὰ τὰ «τράμπες φροτηγά».

Τὰ ὑπολογιζόμενα τότε διὰ τὴν ἀντικαταστάσιν τῶν κόστων ἐκυμαίνετο πετάξη 70 ἔως 87 ½ λιρῶν κατὰ τόντον γκρός διὰ τὰ ταχυδρομικά πλοῖα, 50 ἔως 70 λιρῶν διὰ τὰ μικτά, 30 ἔως 37 ½ λιρῶν διὰ τὰ φροτηγά γραμμῆς καὶ 25 ἔως 30 λιρῶν διὰ τὰ συνηθὴ φροτηγά «τράμπες».

Νοτιοσλαυία

Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Κατόπιν συμφωνίας μεταξὺ τῆς Διευθύνσεως Θαλασσίων Μεταφορῶν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐποπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων, κατηγορίσθη ὁ πάντας τῶν καταβληθησούμενος εἰς αὐτὰς ἐπιχορηγήσεων κατὰ τὴν χρῆσιν 1940—41. Οὕτως, η «Παντρόνα Πλοΐοντα», τοῦ Σουσάκ, λαμβάνει 48 ἐκαποτιμάρια δημοσίους, η «Ντονιμπόρος» τοῦ Ντονιμπόριν, 12 ἐκαποτιμάρια, η «Οσεάνικ», τοῦ Σουσάκ, 8 ἐκαποτιμάρια, η «Ζετσάκ», τῆς Κετίνγης 9 ἐκαποτιμάρια καὶ η Διαβαλκανική γραμμῆς, η ἐπελιμένη διὰ τοῦ ἀποπλοίου «Ελονσεν», 7 ἐκαποτιμάρια δημοσίων.

Νορβηγία

Ἄξιοθαύμαστος ἐμποροναυτική συγκρότησις

Η Γερμανικὴ ἐκστρατεία εἰς τὴν Νορβηγίαν συνετέλεσεν, ὡς γνωστόν, εἰς τὴν προσχώρησιν τοῦ μεγαλυτέρου ὅγκου τῆς Νορβηγικῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν ὑπεροσίαν τῶν συμμάχων. Κατὰ πόρσαφατον ἐν Λονδίνῳ ορθοφωνικὴν ἐποπτήην, τὰ 9) περίον τῆς Νορβηγικῆς χωροταπτοῦτος ἀπασχολοῦντα ἡδη ἀπὸ τοὺς συμμάχους καὶ ἀποτελοῦν πολύτιμον παράγοντα διὰ τὴν ἐνδινθμάν τῶν σημερινῶν ἐπτάκτων συμμαχικῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν. Ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ταύτη ὁ Ἀγγλικὸς ναυτικὸς τύπος παρέχει ἀπὸ τῷ σητῶν τοῦ μίαν συνοπτικὴν εἰκόνα τῆς ὅλης συγχρότησεως τοῦ Νορβηγικοῦ στόλου καὶ τῆς ἔξαρτετικῆς θέσεως αὐτοῦ εἰς τὸ διεθνὲς μεταφορικὸν ἐμπόριον.

Οἱ Νορβηγοὶ — γράφει ἡ «Journal of Commerce», τοῦ Λίβερπολ — εἰδίκευμένοι εἰς πολλὰς κατηγορίας τοῦ θαλασσίου ἐμπορίου καὶ εἰς τινὰς περιπτώσεις ἀνοναγόνωτοι, ἥσαν ἐν τούτοις συμπαθεῖς μεταξὺ τῶν συναδέλφων τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ ἀλλαχοῦ, μολονότι κατελέγοντο μεταξὺ τῶν πλέον ἐπικανδόνων εἰς τὸν θαλασσίον τομέα ἀντιτά-

λοντούντος. Η Νορβηγικὴ ναυτιλία ἐπαγγέλλει, συστηματοποιημένη ἀπὸ πάντης πλευρᾶς, προκισμένη μὲ συγχρονισμένων πλωτῶν ὄντων, μὲ ίκανά καὶ μορφωμένα πληρωμάτα καὶ μὲ ἐφοπλιστὰς πεπειραμένους, ἥντει

τὸν μεγαλύτερον ὅγκον τῆς ἐργασίας της ἀπὸ μεταφοράς ἐν τῷ ἔξωτερη πόλης καὶ ἔξυπνοτέται τὰς ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου ἀνάγκας δὲν τῶν χωρῶν. Η ἐντυπωσιακὴ ὑφασμῖς τῶν ναυτιλίας ἀποσχολεῖτο εἰς μεταφοράς «τάμημα - τούρτερος» ἐν τῷ ἔξωτερη πόλης καὶ συνεπώς δὲν ἐπωφελήθη τὴς ἀνατιμήσεως. Οπωσδήποτε ὅμως ὁ κλάδος αὐτὸς τῆς ἐργασίας εἰσέφερεν ἀνέβαθμεν τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν εἰς τὰς ναυτιλίας εἰσπράξεις τῆς Νορβηγίας. Κατὰ τὴν περίοδον ἀκόμη τῆς κρίσεως 1931—34, αἱ εἰσπράξεις ἐκ «τάμημα - τούρτερος» διευπιλανθάσαν μεταξὺ 35 οἱ ἔως 27.4 οἱ ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν ναυτιλιακοῦ εἰσδομήματος καὶ προήρχοντο κυρίως ἀπὸ τὴν κατηγορίαν τῶν δεξιανεπολιούλων.

Ἡ ἐργασία τῆς μεταφορᾶς κανόνων ἐλαίων ἀποτελεῖ ἐν ἀπὸ τὰ πλέον ἐνδιαφέροντα χαρακτηριστικὰ τῆς ναυτιλίας ταῦτης. Πρὸ τοῦ μεγάλου πολέμου ἐλάχιστα υπῆρχον ὑπὸ τὴν Νορβηγίαν οημαίαν δεξιανεπολιούλων, διὰ τὰ ὅποια καὶ ἐνδιεφέροντο διληγόμενοι Νορβηγοὶ ἐφοπλισταί. Ή πλειονότητα τῶν ναυτικῶν ἐταφιῶν είχεν ἀφερόσι τὴν προτίμησί των εἰς τὴν ἀπότοκην προφτηγῶν γραμμῆς καὶ μόνον περὶ τὸ 1925 ἤρχισε νὰ ἐπούσθεται γενικωτέρα ἡ πρὸς τὰ δεξιανεπολιούλων προσοχή. Κατέγον κατὰ τὸ ἔτος ἐκείνο οἱ Νορβηγοὶ 44 μόνον «τάμημες», διληγούμενοτες ἐλαφρῶς κατατέως τῶν 170.000 τόννων, προσθούμενα δὲ κυρίως δι' ἀπομονωμένων. Ἐνέπει τὴν βραδύτερον είχον ἀπότησι 70 ἀπακόμητα καὶ περὶ τὰ 150 διηξελούντα δεξιανεπολιούλων, χωριτζότητος 3.900.000 τόννων φροτηγίου περίπου. Ήδη ἀπὸ τοῦ 1937 οἱ Νορβηγοὶ ἥσαν οἱ τρίτοι κατὰ σειράν ἐν τῷ Κόσμῳ κάτοχοι δεξιανεπολιούλων, ἐπόμενοι τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Εἴτετο η θέσις αὐτῆς διεπιρούθη.

Τὸ σύστημα τῶν «τάμημα - τούρτερες»

Ἐν συγχρίσει καὶ πρὸς τὸν διόλοπον Νορβηγικὸν ἐμπορικὸν στόλον, ὃ στόλος τῶν δεξιανεπολιούλων ἐμφανίζεται ἀπὸ πάσης ἀποφεύγεων συγχρονισμένους. Ή ἀπότοκής του ἐπαγματοποιήθη κατὰ τὸ πλεῖστον διακούστης τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως, ὅπότε οἱ ναυτιγοὶ προσθύμως ἀνελάμβανον παραγγελίας, ἀκόμη καὶ μὲ ζημίαν των, προκειμένουν νῦν διατηρησόντων τὰ προσωπικά των, παρεῖχον δὲ εἰς τοὺς εὑφοπλιστάς καὶ μακροποθέσμους ποτώσεις. Τὰ μεγαλύτερα Νορβηγικά δεξιανεπολιούλων κυμαίνονται μεταξὺ 11.000 ἔως 14.000 τόννων δ. w., ἡ δὲ ναυπήγησί των ἔβασισθη κυρίως εἰς τὴν ἐποχαράγη την πυριβολάσιον «τάμημα - τούρτερες» δεκαετοῦς διαφορείας διὰ λογαριασμὸν Ἀμερικανῶν καὶ Ἀγγλικῶν ἐταφιῶν πετρελαίουν. Τὰ μικρότερα δεξιανεπολιούλων προσθίζονται διὰ μεμονωμένα ταξίδια ή καὶ διὰ «χρονικὰς ναυλώσεις» μικρότερας διαφορείας.

Τόσην ἐπιτυχίαν ἔσπειροσε τὸ σύστημα τῶν «τάμημα - τούρτερες», ώστε μερικά ἀπὸ τὰς μεγάλιας ἐταφιῶν πετρελαίων μετεβίασαν τὰ σκάφη των εἰς Νορβηγούς πλοιοκτήτας καὶ τὰ διεχειρίζοντο ὑπὸ τὴν Νορβηγικὴν οημαίαν. Κάτιον ἀνάλογον είχε γίνει καὶ μὲ μερικά Ἀγγλικά ιστοφόρα εἰς τὸ τέλος τοῦ 19ον αἰώνος. Τὸ εὐτύχημα διὰ τὴν Νορβηγίην ναυτιλίας ἦτο ὅτι η κυβερνήσης τοῦ «Οσόλο κατενόησεν ἐγκάρως τὴν πολυτιμότητά της διὰ τὴν ἐγένεται ὑπερισχύασιαν καὶ τὴν εὐημερίαν τοῦ Νορβηγικοῦ λαοῦ καὶ παρέσχεν ὅλην τὴν ἡθικὴν ὑποστήριξίν της εἰς πάντας τὰς ἀφεωρά τὴν πρόσδοσην καὶ τὴν ἀνάπτυξην τοῦ πλοιοπόρου τούτου κλάδουν. Ή τακτικὴ αὕτη ἀπέθη ἀκόμη ἀπό τοῦ Νορβηγικῶν ναυτιλίων μετοχῶν είλεν κατανεμημένη μεταξὺ τοῦ πολλοῦ κοινοῦ εἰς εὐρυτέραν πάσις ἀλληλής κύρωσαν κλίμακα.

Η μεταπολεμικὴ ὀνασυγκρότησις

Οταν τὰ ἐπὶ τῆς ναυτιλίας κέρδη ἀπετέλεσαν κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον τὸν κυριότερον πόρον τῆς Νορβηγικῆς φροτηγίας, ἐλήφθη ἀπὸ μέρους τοῦ κράτους καὶ πάντα πρόνοια καὶ πάντα στοργικὴ φροντίς, «ῶστε νῦ μὴ φροντίζῃ τὰ τίκτουν τὰ χρῶνα ὡδὸντα». Ολίγα ἐπὶ μετὰ τὸν πόλεμον αἱ συνθήκαι τῆς ἐργασίας τῶν δεξιανεπολιούλων μεγάλως ἀνησυχήσει τὴν Νορβηγικὴν κυβερνήσην, διότι ἀπέφερε μὲν λαμπτάς εἰσοδούς, ἔθετεν ὅμως τὴν ναυτιλαγοῦν ἐν κινδύνῳ, διότι οἱ πλοιοκτῆται, ὑπὸ τὸν πειρασμὸν τῶν ναυτηρικῶν εὐκολιῶν καὶ τῶν ξένων ποτωτῶν ποτῶν ἐξυπονθήσαν τὸ 75 ἔως 90 οἱ ἐπὶ τῆς ἀξίας, ἔσπειρον νῦ προβαντούν εἰς ἀδραῖας παραγγελίας. Οἱ κίνδυνος τῆς δημιουργίας μᾶς πληθωρικῆς χωριτζότητος δεξιανεπολιούλων καθίστατο προφανής. Πρὸς ἀντιμετώπισμαν τοῦ ἐθεσπίσθη διὰ νόμου τὸ 1935 νῦ μὴ γίνονταν δεκτά εἰς τὰ Νορβηγικὰ νηολόγια δεξιανεπολιούλων, ἢ δὲν είχον καταβληθῆ τοις μετρητοῖς ἀπὸ Νορβηγούς υπηρόδους τὰ 50 οἱ τῆς ἀξίας των, προκειμένου διὰ τὰς νέας ναυπηγήσεις η τὰς νέας ἀγορᾶς η ἢ δὲν ἐν-

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.

διεφέροντο Νοοθηγοί ἐνυπόθηκοι δανεισταὶ διὰ πλείονα τῶν 50 0).ο.

Τὸ μέτρον αὐτὸν προεκάλεσεν ἔκδηλον δυσαρέσκειαν, ἀπεδειχθῆ ὁμος ἐξ τῶν πραγμάτων, ὃτι ἐνέψε τὸν χαρακτῆρα συντῆς προνοίας· Ἐτέθη οὕτω φραγμὸς εἰς τὴν ἀνένθυνον πλαισιοτητίαν, ἐπ' ὥφελειά τῆς ὀλόπτους τῆς ἐμνήσης ναυτικῆς διοικητικής.

Η ναυτήγησις δύμας ένος κολοσσιαίου στόλου δεξαμενοπλοίων δεν άπτεται την μοναδικήν κατεύθυνσην τοῦ Νορβηγικοῦ έφοριάσιου ἀπὸ τῆς λήξεως τοῦ προηγουμένου πολέμου καὶ ἐντεῦθεν. Ὡς Νορβηγικὴ οὐδετερότης ἐξησφάλισεν εἰς τὴν ναυτιλίαν ἔκπτωτην κέρδη. Κατὰ τὸ 1914 κεφάλαια 15.000.000 λιρῶν είχον τοποθετηθῆναι εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἀνελθόντα τὸ 1920 εἰς 40.000.000 λιρῶν περίσσον. Τὸ 1914 ὁ Νορβηγικὸς στόλος συνεκροτεῖτο ἀπὸ πολὺ ἑτερόφυλλα στοιχεῖα. Κατέψη δύο μετρίου μεγέθους ἐπιβατηγγάλανερ² καὶ μερικά πρώτης κλάσεως φορτηγά γραμμῆς, ἡ μεγάλη δύμας πλειονότητος τῆς εἰς ἐτρώματος χωρητικότητος ἀνεφέρετο εἰς σκάφη ἀνόμιας καὶ μεγάλης σχετικῶς ἥλικιας. Τὸ σύνολον τῆς δυνάμεως περιελάμβανε 1656 σκάφη καὶ 535 ιστιοφόρα, ἀνοι τὸν 100 τ. γκρός ἔκαστον, δύλικῆς δὲ χωρητικότητος κατά τι ὑπερτέρας τῶν 2.400.000 τόνων γκρός.

Τά 49.6 ο) τού στόλου τούτου ἀπωλέσθησαν κατὰ τὸν προηγούμενον πόλεμον, ἔναντι ποσοστοῦ 37.6 ο) τῶν Ἀγγιλικῶν ἀπωλειῶν, εἰς τρόπον διότε ἡ ἀνανοχὴ ἐνεφάνισεν εἰς τὴν Νοσθηγίαν ἐπιτακτικὸν τὸ πρόδολημα τῆς ἀντικαταστάσεως. Τὸ πόδολημα αὐτὸν καθίσταντο ἔτι περιπλοκὸν, διότι τὸ ἀθνικοτελὲν πνεῦμα πολλῶν χωρῶν ἐπηρέαζε τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν, ἐνῷ καὶ ὁ παράγον τῆς βελτιωμένης μασθοδοσίας τῶν πληροφόρων ἔθετεν εἰς μειονεκτικὴν ποιῶν τὰ μικρὰ Νοσθηγικὰ σκάφη, ἔναντι τῶν οἰκονομικωτέρας ἐκμεταλλεύσεως δημιούρων πλοίων τῶν ξένων σημαῶν. Οἱ διονευεῖς αὐτού παράγοντες ἐμετράζοντο — ὡς πρὸς τὸ ζήτημα τῶν ἀντικαταστάσεων — ἀπὸ τὰ σεβαστά διαθέσιμα περιθώρια τῶν ἐκτάπτων πολεμικῶν κερδῶν καὶ ἀπὸ τὰ συγκεντρομένα κερδῶλα εἰς τῶν πολεμικῶν ἀσφαλεῖῶν.

Η Νορβηγική κυβερνησίς έδειχθη, από της φορολογικής πλευρᾶς, άρκετά έλαστική, διά τάς περιπτώσεις καθ' ἄζ τὰ πολεμικὰ κέρδη άφεργόντο εἰς τὴν νωπτήγην συγχρονισμένων καὶ οίκονομικῶν πλοίων διοισμένων κατηγοριῶν, «λάνερξ» καὶ «τάιμ - τσάρτερξ».

* Ή εναντί τοῦ 1914 αὔξησις

Εις τὰς στατιστικὰς τοῦ 1939 ἡ Νορβηγικὴ ναυτιλία ἀναφέρεται μὲ δύναμιν 1959 πλοίων, ὅλης καὶ χωρητικότητος 4.737.555 τόννων γκρός καὶ μὲ ποσοστὸν 17·0) τῶν πλοίων τῆς ήλικιας κατά τὸν πέντε ἑταῖρον. Τὸ λιτόνιον ἔξελπτεν ὄφιστικῶς, διατηρούμενον μόνον ἐπάνω εἰδικῶν τινῶν ἐπανεικόνων πλοίων καὶ μερικῶν μικρῶν σκαφῶν τῆς τοπικῆς ἀκτοπλοΐας, ἐνῷ ἡ διὰ πετρελαίου πρόσθιας καλύπτει τὰ 63·0) τῆς συνολικῆς χωρητικότητος, συμπεριλαμβανομένης τῆς μεγάλης πλειονηρίας τῶν δεξαιεννοπλοίων. Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1914, σημειοῦσται αὔξησις τῆς Νορβηγικῆς χωρητικότητος κατὰ 147·0), ἡτοι συγκεκριμένως κατά 331 σκάφη καὶ 2.876.470 τόννων γκρός.

"Η ἀποφασιστική στροφή πρὸς τὰ δημόσια υπῆρχεν ή πλέον χαρακτηριστική μεταπολεμική κατεύθυνσις του νοσθηγού ἐφοπλισμοῦ και ἔξεπήγασεν ἀπὸ τὰς δυναστείας περὶ τὴν ἔξενφρεσην «μπλάνκερς γαυμαθόρακων» εἰς τὰς συμμαχικών λιμένας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου.

Η Νοσθηγία ήτο ή πρώτη χώρα, τῆς δότιας ὁ ἐμπορικὸς στόλος ἀπετελεῖτο ἀπὸ περισσότερα εμότορστες παρὰ ἀτιμότοια, κατέχει δὲ και σημειῶν τὴν μεγαλύτερων εἰς δημόσιον σκόπῳ ἀναλογίαν ἀπὸ οικνήποτε ἀλλην ναυτιλίᾳ. Ὡς πρὸς τὸ συνετόν τῆς προτιμήσεως τῶν πυχανῶν ἑστατεικής καθώσεως, πλεόντες δύο δεικνύθησαν καὶ ἄρχοις οὐζήτησεν ἐν Νοσθηγίᾳ, μολονότι δὲ ή χώρα αὕτη δὲν ἔχει ιδιαίς πηγαῖς πετρολιαίου και παρὰ τὸ γεγονός, διτὶ τὰς ναυτικάς μηχανάς Ντήζεις τας εἰσάγει ἐπὶ τῆς ἀλλεπάτης, οὐδεμίαν ἐν τούτοις μέχρι σημειῶν σοβαρῶν δυνοτήτων παίσει. Ο δημόσιοντος Νοσθηγούς ἐμπορικὸς στόλος Ἑλλοτόπων θαυμάζεται ἀπὸ διας τὰς ναυτικὰς χώρας.

Τα πλοϊα φυνεῖα

Πέραν δημοσίων τῶν δεξαμενοπλοίων, κατέχει ἡ Νορβηγία καὶ μίας κανόνις χρονηγούτητα εἰς διπλεοκίνητα φορτηγά γραμμῆς, ἀπίνα εἶναι ἀπὸ τὰ δραμάτωρεα τοῦ κόσμου, ἀναπτύσσουν ταχύτητα μέχρι 19 μιλίων και ἵπατοζολούνται εἰς δριμύμενάς τακτικάς ὑπηρεσίας. «Υποδειγματικοί εἰσιν τὴν κατηγορίαν ταύτην εἶναι οἱ στόλοι του Wilhelmse, Hoech και Westfalen - Larsen. Ιδιαίτερως ἀξιομνημόνευτα εἶναι τὰ πλοῖα - ψυγεία, τὰ διατίθεμένα εἰς μεταφοράς ὀπωρῶν καὶ εὐπαθῶν γενικῶν φορτίων. Τὰ πλοῖα λ. χ. τοῦ Olsen Fred Olsen («Bouc & Biscuit Lines»), ἀπίνα ποδὸν ταρδόντων πολέμου μετέφερον τακτικῶν ἀπὸ τὰς νήσους τοῦ 'Αλκαντάκου φορτία βανανῶν εἰς τὴν 'Αγγλίαν καὶ τὴν Βορειοηπεριουσίην Εὐρώπης, ὑπερέβαντον πολλάκις τὴν ταχύτητα τῶν 18 μιλίων κατὰ τὰς δοκιμάς των, ἐνῷ τὰ μικρότερα πλοῖα - ψυγεία τῆς «Fruit Express Lines» ἐκάλυπτον τὴν ἐκ Καλλιφορνίας εἰς Εὐρώπην ἀπόστασιν μὲ τακτικὴν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 μιλίων. Ήδη, ὅτε ἡ Νορβηγία περιεπλάκη εἰς τόλμουν μὲ τὴν Γερμανίαν, τὰ σκάρη ταῦτα δύνανται εἶναι πολὺτιμα δοθῆται τοῦ συνιασσαγού στόλου.

Η μεγαλύτερα δήμος διαιροφθά, ή σημειωθείσα ύπό της Νοσθητής παντίλιας μεταξύ τῶν ἑτῶν 1914 καὶ 1939, ἔγκειται ἀσφαλῶς εἰς τὸν πόρον τῆς ἐργασίας της καὶ εἰς τὴν τολμηρὰν ἔξόρυψιν της πόδες κατά-

κτησιν ώρισμένον μεταφορῶν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Ἀρκεῖ νῦν λεγθῆ ἐν πο-
κευμένῳ ὅτι πλείστα δύσι Νορβηγικά πλοῖα σπανιότατα ἐπισκέπτονται τοὺς
ἐθνικοὺς λιμένας. Ἡ «Fjell Lines» ἔργος ετεῖαι ἵκανοτοικιώτατα μεταξύ
τῶν μεγάλων Αμυνῶν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, τοῦ Λονδίνου καὶ τοῦ Κον-
τινεύτη, ἐνῷ σοβαρὰ ποσοστῶν τῆς Νορβηγικῆς χωρητικότητος ἀπαγό-
λεῖται εἰς ἔργοις μεταξύ Βορείου, Κεντρώας καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς
καθὼς καὶ εἰς ταξίδια ἐν τῇ Κίνᾳ καὶ γενικῶς εἰς τὰ ὄντα τῆς "Απο-
Ἀνατολῆς.

‘Αφ’ ἔτερον εἰς τὴν ἀλιεύαν τῶν φαιλανῶν ἐπεφύλαξαν δι’ ἑαυτοὺς οἱ Νοσθηγοὶ μέγα ποσσὸν συμπειτοχῆς ἀπὸ τῆς παρελθόντος πεντηκονταετίας. Ἡ ἐργασία αὐτῇ περιήλθε τελευταίως, σχεδὸν ἐξ δόλοκήρου εἰς χειράς τον, παρὰ τὰς μεγάλας προσπαθείας τῶν Ἰαπώνων καὶ τῶν Γερμανῶν να ἐπιτύχουν ἔνα μικρὸν μερίδιον. Προτολεμαῖς δὲ οἱ Νοσθηγία μετείχεν ἀζόμη καὶ εἰς τὴν ἐπάνδρωσιν τῶν ξένων ἀλιευτικῶν καὶ φαιλανοθηκῶν.

Η μόνη κατηγορία της Νορβηγικής νωτιλίας, της δύοις ή παρακμής άνησυχησε προπολεμικώς την κυβέρνησην τοῦ "Οσλο", ύπηρξεν ή τῶν μικροῦ μεγέθους «τράμιτς». Λόγῳ — κυρίως — τῶν μεγάλων δαπανῶν της ἐκμεταλλεύσεως του καὶ τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν μικρῶν πλοίων τῶν Βαλτικῶν χωρῶν, δὲν ἐπέδιωξαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη οἱ ἐνδιαιφερόμενοι Νορβηγοί πλοιοκτήται νὰ τὴν ἀναδιογρανόσσουν ποιοτικῶς. Διαρκούσης τῆς Νορβηγικῆς οὐδετερότητος κατεύθυνθησαν ὑπὸ τῶν Γερμανῶν πολλὰ τοιαῦτα σκάφη, περισσότερα πάσης ἄλλης κατηγορίας πλοίων τοῦ Νορβηγικοῦ στόλου.

Ἡ ἐκπαίδευσις τῶν πληρωμάτων

Δέν ιπάρχει έξι άλλον άμφιβολία, διτ μέγα μέρος της Νοσθηγικής επιτυχίας είς τὰ θαλάσσια ἔργα διείλεται εἰς τὴν ἐντατικὴν προσπάθειαν τῆς διαθέσεως μορφωμάτων καὶ ἐμπειρίων πληρούματων. Ή ναν τοιχὸν ἐκπαιδεύσεις ἔχει ἐπειλέσθη ἐν Νοσθηγίᾳ ἀλμάτικας προόδους. Τὸ «Οσλό», τὸ Μέρχεγκεν, τὸ Τρόντχαιμ καὶ ἄλλοι Νοσθηγικοὶ λημένες συντηροῦν ἵδια ἐκπαιδευτικά σώματα, τὸ δὲ ἰστιοφόρον «Sorlandet» είναι ὑποδειγματικὸν ἐκπαιδευτικὸν πλοῖον, γνωστότατον δὲ εἰς πλείστους ἔνους λημένας. «Ολοὶ οὐεδὲν οἱ Νοσθηγοὶ ἀξιοματικοὶ λαμβάνουν τὴν πρώτην τῶν ἐκπαιδεύσιν παρὰ τὸ πλευρὸν τῶν ἀνδρῶν τὸν πρόστεγον» καὶ τόσον οι ἀξιοματικοί, δύσον καὶ τὰ κατόπιν πληρούματα ἔχον εἰς τὴν διαθέσιν τῶν ἄρτια ἐκπαιδευτικὰ ἴδρυμάτα ἔν τι ξηρῷ καὶ ἀρκετάς πλοτάς σογολάς διά τὴν πρακτικὴν ἀπό τῶν ἔξιστην.

Ταῦτοχρόνος ή Νοθηγική κυβέρνησης καθεύδωσε καινουρικήν νομοθεσίαν όπερα τῶν ναυτιλλομένων πάσης τάξεως, ή όποια προπορεύεται τῆς ἀντιστοίχου νομοθεσίας πλείστουν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν. Τὸ μισθολόγιον λ. ζ. τῶν Νοθηγῶν ναυτῶν εἶνε τὸ ὑψηλότερον ἐν τῷ κόσμῳ ἀλόγῳ καὶ σῆμαρον, χωρὶς νά λαμβάνωνταν ὑπὲρ δῆμην τὰ πολεμικά ἐπιδόματα. Ἰδιωτέρᾳ ἔποισις κατεβλήθη φροντὶς διὰ τὰ διαιρεσίσματα τῶν πληρωμάτων καὶ τὴν ὑγεινὴν καὶ ἄνετον διαμονὴν τῶν ἀνδρῶν εἰς τὰ πλοῖα. Αὕτης νὰ προστεθῇ ἐν καταλειδί, διτὶς η καλύτερα ὅδες πρὸς διατήρησην καὶ ἐπιφράτησην τῆς Νοθηγικῆς ναυτιλίας ἔχεται εἰς τὴν κυβερνητικὴν προσπάθειαν νῦν στρέψει τὴν μορφωμένην νεολαίαν τῆς χώρας πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα.

Toupkia

‘Η ναυτιλιακή κίνησις τῆς Κ)λεως τὸ 1939

Εις τὴν ἑτοίαν στατιστικὴν τῶν ἀριθμῶν Τουρκικῶν ἀρχῶν περὶ τῆς νωτιλιακῆς κυνήσεως τῆς Κωνσταντινουπόλεως ἀναφέρεται, ὅτι εἰ διελεύσεις ἔγενον πλοίων κατά τὸ 1939 περιέλαβον 4471 στάθη, χωρητικότητος 7.720.253 τόννων νέτ. Ἐξ αὐτῶν 2136 πλοῖα προσήγγισαν εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινουπόλεως πρὸς διενέργειαν τοποφορικῶν πρᾶξων, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 2335 σκάφη διῆλθον ἐκείνες «τρόπτεις». Ἡ νωτιλιακὴ ἀὕτη κύνησις κατανέμεται εἰς 23 σημαῖες, ὡς ἔξει:

πατέλη αυτή περιοχής κατανέμεται σε 29 ομάδας, ως εξής:					
Συμμαία	Πλοΐα	T. νέτ	Συμμαία	Πλοΐα	T. νέτ
Ίταλική	876	1.601.067	Γιουγκοσλαβίκη	46	79.977
Α'γγλική	797	1.501.004	Παναμᾶ	95	55.817
Ελληνική	989	930.142	Βελγική	18	46.779
Ρουμανική	358	845.136	Δανική	23	44.086
Νορθηργική	178	546.927	Αιγαυπτιακή	26	39.287
Γερμανική	217	372.818	Ιαπωνική	5	19.443
Ο'λλανδική	207	370.703	Ούγγρικη	41	15.998
Σοβιετική	139	314.754	Έσθονική	8	11.315
Ην. Πολιτείαν	103	311.356	Πόλωνική	8	7.255
Γαλλική	118	295.444	Φινλανδική	5	6.389
Βουλγαρική	130	179.798	Ισπανική	1	5.312
Σουηδική	83	119.446			

Σύνολον 4471 7.720.253
 "Οσον ἀφορᾶ τὰς προσεγγίσεις εἰς Κων) πολὺν καὶ τὰς ἐκεῖθεν διελέυσεις «τρόπαντζο», αἱ δώδεκα κυριώτεραι σημαῖαι εἶχον τὴν ἀκόλουθον συμπειστοῦν·"

Σηματοδοχή:		Προσίγγ.	Τρέντ.
Ιταλική	πλοία	427	449
Αγγλική	>	437	360
Ελληνική	>	325	664
Ρουμανική	>	198	160
Γερμανική	>	143	74
Βουλγαρική	>	84	46
Ην. Πολιτειών	>	81	22
Σοβιετική	>	74	65
Σουηδική	>	68	15
Ολλανδική	>	66	141
Νορβηγική	>	43	135
Γαλλική	>	38	80

Bistis Shipping Corp.

Ναυτικοί Πράκτορες, Άγοραπωλησίαι πλοίων

**24 Stone St.
NEW YORK**

Τηλεγρ. Διεύθυνσις :
«ARIBISTIS»-New York

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Όλική άπωλεια πλοίου καὶ ἡ ἀσφάλισις τοῦ ἀπολεσθέντος ναύλου.

Ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαιστηρίων ἐξεδικώθη κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Ἀπριλίου καὶ εἰς σειράν συνεδριάσεων ἡ ἀγωγὴ τοῦ ἐφοπλιστοῦ οὐ. Ιω. Α. Βροντήση κατὰ τοῦ Ἀγγλού ἀσφαλιστοῦ τῶν «Λόδ'» κ. *James C. Stevens*. Διὰ τῆς ἀγωγῆς ἐπέδιώκετο ἡ πληρωμή, δυνάμει ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου, μᾶς αναλόγια τοῦ ἐναγόμενον ἀσφαλιστηρίου διὰ τὸν ἀπολεσθέντα ναύλον τοῦ φροτηγοῦ «Ἀντόνιος Βροντίσης». Τὸ ἐν λόγῳ σκάρφος ταξιδεύον ἀπὸ Κερί εἰς Χοῦλ, μὲ φροτίον ξυλείας προσήσας τὸν Λύγουστον τοῦ 1936 εἰς ποταμὸν τῆς Βορ. Ρωσίας καὶ κατέστη ἀδύνατον νῦν αινεχίῃ τὸν πλοῦν του. «Ο ἐναγόμενος ἀσφαλιστὴς ἀπέκρουσε τὴν εὐθύνην τον πρός ἀποζημιώσιν τον ναύλον καὶ ή πόδεσις ἥψη πρὸ τὸν δικαιστηρίων, μὲ ἐπάμαχον σημεῖον τὸ νομικὸν ζητήσα, ἀν ἐκπαιδεύοντο ἡ ὅρη, ὑπὸ τὴν ἔννοιαν τοῦ πρωτοτύπου ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου, ν' ἀποζημιωθῇ ὁ ἐνάγων ἐφοπλιστῆς ἀπὸ τὸν ἐναγόμενον ἀσφαλιστήν.

Κατά ταύς ἐν τῇ ἀγώγῃ προτάσεις, ὁ ἑνάγων ἐνδιεφέρετο διὰ τὴν ἐφαρμογὴν ἐνὸς ναυτασφαλιστικοῦ συμβολαίου ὑπὸ ἡμερομηνίᾳ 21ης Ὁκτωβρίου 1935, προσποργάρεσθαις ὑπὸ τοῦ ἑναγμένου καὶ καλέπτοντος μεταξὺ ἄλλων καὶ τὸν ναῦλον τοῦ φροτηγοῦ «Ἀντώνιος Βροντίσεζ» διὰ ποσὸν 3000 λιρῶν.¹ Η ἀναλογία εἰνθῆντος τοῦ ἀσφαλιστοῦ ἀνέφερετο εἰς δόλσην τὸ ποσόν, ἔκαλυπτε δὲ τὸν ναῦλον κατὰ τῶν κινδύνων θαλάσσης καὶ κατὰ παντὸς ἄλλου κινδύνου, ζημίας ἢ ἀτυχήματος, ποὺ ἦνειν ἐπουνυμῷ εἰς τὰ πλοῖαν καὶ θὰ προβέσενε ζημίας εἰς αὐτὸν, κατὰ τὴν διάρκειαν ἐνὸς διωδεκαμήνου, ἀρχομένουν ἀπὸ τῆς μεσημβρίας τῆς 15ης Ὁκτωβρίου 1935 καὶ λήγοντος τὴν μεσημβρίαν τῆς 15ης Ὁκτωβρίου 1936.

Διὰ τῆς σας παραγγάφου τῶν προτάσεων τῆς ἀγωγῆς ὑπεστημένο τὸ πόδον τοῦ "Ἐλλήνος ἐφοπλιστοῦ", διὰ διαιρούσης τῆς Ισχύος τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου, ἡτοι τὴν Διηνήν Αὐγούστου 1936, μὲν φορτηγὸν τοῦ "Αντώνιος Βροντίση" ενίστηκετο ἐν πλῷ ἀπὸ Κεμ εἰς Χοῦλλ μὲ φορτισμοῖς εἰλιασ, ὑπέστη ἀδικίην ἀπώλειαν καὶ εκατὸ τεκμήριον διλήψη ἀπώλειαν τοῦ ναύλου του, συνεπείᾳ κινδύνων θαλάσσης η ἄλλων κινδύνων, ζημίας η ἀτημάτως, ἐντὸς τῆς ἔνοιας τοῦ ἀσφαλιστηρίου συμβολαίου κειμένων. Όλιγον μετά τὸν ἐκ Κεμ ἀπόπλουν τον προσέκρουσε τὸ σκάφος ἐπὶ ὑφάλου η βράχου εἰς τὸ σύμπλεγμα ὑφάλων τοῦ Κεμ καὶ ὑπέστη ζημίας τόσους σοβαράς, διότε ἐδέησε να προσαραγθῇ.

Μετά ποιημένους ναναγοσωστικάς έργασιας και αφού έξεφορτώθη τημήμα τοῦ φροτίου του, ἔρριψαν κλήθη τὸ πλοῖον τὴν 13ην Αὐγούστου εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀρχαγγέλου, ὅπου τὴν 1οῦν τοῦ ίδιου μηνὸς προσηράζθη ἐκ νέου εἰς τὸν ἕκατονταμόν καὶ παρέμεινε προσηραγμένος καὶ κατακλυζόμενος ἀπὸ τὰ ὑδάτα εἰς ἐξάπτη παλίρροιαν. Τὸ ὑπόλοιπον τοῦ φροτίου του ἔξεφορτωθή εἰς Ἀρχαγγέλον, ἄλλα δὲν ὑπῆρχε δεξιαιμένη διὰ νὰ εἰσέλθῃ τὸ πλοῖον, αἱ δὲ ζημιά του ἡσάν τόσον σοβαρά, ὥστε ἀποκενεῖ τῶν κατέστησαν ἀδόντα καὶ τὸ φροτηγόν, μὴ δυνάμενον νὰ συνεχίσῃ τὸν πλοϊον μὲ τὸ φροτίον ἐπ' αὐτῷ, ἐγκατέλιευ τὸ ταξίδιον. Πράγματι η ζημιά τοῦ σκάφους ἦτο τόσον σοβαρά, διότε εἰς συνετὸς ἀνασφάλιστος πλοιοκτήτης δὲν θά συνεχίζε τὸ ταξίδιον καὶ συγχρόνως ἦτο τοιαύτη, ὅπτε οὐ πεικενή, διὰ τὴν συμπλήρωσην τῆς μεταφορᾶς τοῦ φροτίου, θά ἐστοίχιζε περισσότερον ἀπὸ τὴν ἄξιαν τοῦ ἀποκενεύσμενον πλοίου ή καὶ περισσότερον ἀπὸ τὸ ἀναμενόμενον ἐκ τούτου κέρδος.

Είς τὰς προτάσεις τῆς ἐπεραισπίσεως ἐγένετο παραδεκτὸν τὸ ἀσφαλιστήριον συμβόλαιον καὶ τὸ ἐπί αὐτοῦ στηριζόμενον συμφέρον τοῦ ἐνάγοντος. Ἀντεργόντο γάρ οἱ ἵσχυσιμοι τῆς Σας παραγράφου τῶν προτάσεων τῆς ἀγώγης καὶ ὑπεστηρίζετο, ὅτι τὸ φροτήγον «Ἀντώνιος Βροντίσης», ἥτο καὶ κατέστη κατά τεκμήριον δικῇ ἀπόλεια καὶ ὅτι ἡ δῆλωσις περὶ ἔγκαταλείψεως ἐπεδόθη εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τοῦ σκάφους παρὰ τὸ ἐνάγοντο τὴν ἦν Ἀνδρούτον 1936. Πᾶσα δικὴ δικῇ ἡ τεκμαρτή δικῇ ἀπόλεια τοῦ ναύλου (ἥτις δὲν ἐγένετο παραδεκτῇ) δὲν ἥτο ἀποζημιωτέα, δυνάμει τοῦ δικῶν τοῦ ἀσφαλιστηρίου ἡ καὶ τοῦ συμβολαιοῦ ἀσφαλίσεως τοῦ ναύλου.

Ρητός περιελάμβανε τὸ ἀσφαλιστήριον ὅτι «εἰς περίττωσιν ὀλικῆς ἀπολείας ἢ καὶ τεκμαρτῆς τοιαντῆς ἢ καὶ κατὰ συμβιβασμὸν ἢ κατ᾽ ἄ-

κοδοχήν διλικῆς ἀπωλείας τοῦ σκάφους, δὲν ἀποζημώνεται διλικὴ ἀπόλεια τοῦ ναύλου η τεκμαρτή τοιαυτή, καθὼς καὶ οἰαδήποτε ὁλική ή ἄλλως πᾶσα τεκμαρτή ἀπόλεια τοῦ ναύλου, ητις προέκυπτεν ἐξ τῆς ἀπωλείας τοῦ πλοίου.

Ο συνήγορος τοῦ ἐνάγοντος ἐφοπλιστοῦ παρετίθησεν εἰς τὸ δικαστήριον, ὅτι τὸ λεπτὸν οῆμεν τῆς παρούσης ὑποθέσεως ἐνέκειτο εἰς τὸ πόθεν ἡ ἀπόλεια τοῦ ναῦλον προέκαπτεν. Ἐξ τοῦ γεγονότος — ώς λογοφέρεται ὁ ἐναγόμενος — ὅτι τὸ πλοῖον ἀπέβη κατὰ τεκμηρίουν ὀλικὴ ἀπόλεια ἦ ἐν τοῦ ὅτι, ἐφόδον ὁ ναῦλος δὲν εἶχεν ἀπολεσθῆ ἐκ τῆς ὀλικῆς ἡ τεκμαρτῆς ἀπώλειας τοῦ σκάφους, ἀπωλέσθη ἀκριβῶς καὶ μόνον διότι τὸ ταξίδιον εἶχε κανονικῶς ἐγκαταλείψιθη. Δινάμει τοῦ ἀσφαλιστηρίου ἐπὶ τοῦ ναῦλου, ἐχάνετο ὁ ναῦλος, ὅταν ἔνα πλοιον ὑφίστατο ζημιάς ὑπὸ συνθήκας, ἀτίνες ἐδικαίωλούντων τὸν πλοιοκτήτην, ἔναντι τῶν παραπτῶν τοῦ φροτίου, νὰ μὴ συνεχίσῃ τὸ ταξίδιον.

Αἱ τοιάτια συνήθεια ἡσαν δύο: Πρῶτον, ἂν ἦτο φωιτικῶς ἀδύνατον νὰ ἐπισκευασθῇ τὸ πλοίον, ὥστε νὰ συμπληρώσῃ τὸ ταξίδιον μὲ τὸ φροτίον ἐπ' αὐτῷ καὶ δεύτερον ἂν ἦτο μὲν φωιτικῶς δυνατόν, ἀλλὰ μηδεποικιλῶς ἀδύνατον διὰ τὸν πλοιοτήτην νὰ ἐπισκεψηθῇ τὸ σάκρος του πρὸς ὄλοκλήρωσιν τοῦ συμπεφυμημένου ταξίδιου. Ἡ ἑμιτοιχὴ ἀδυνατία προέκυπτεν, ὅταν τὸ κόστος τῶν προσωφημάνων ἐπισκεψιῶν τοῦ σκάφους ἔπεισεβεν τὴν ἀξίαν τοῦ πλοίου μετά τὴν ἐπισκεψήν του.

φυσικούς επεγγενεῖς της οἰκουμένης τοῦ πλανήτη την επωνύμην την.
Οὐνηγόρος τοῦ ἐναγομένου ἀσφαλίστου ἰσχυρίσθη, διτὶ ὁ ὄφος τοῦ
ἀσφαλίστηρον ἀπεδείκνει τὴν πρόθεσιν τῶν συμβαλλομένων νά συνά-
ψουν μίαν ἀσφάλειαν ἐπὶ τοῦ ναῦλου δί' ὅλας τὰς περιπτώσεις, ἔξαιρέ-
σει τῆς ὀλίγης ἀπωλείας τοῦ πλοίου, πραγματικῆς ή τεκμαριτῆς.

ATKINSON (δικαστής): «Εχετε τάς λέξεις του όρου: «...προκύπτουσαν ἐκ ταύτης». Δὲν ἀναφέρεται εἰς αὐτὸν, ὅτι εἰς περίπτωσιν διληξῆς ἀπολείας κατ. διλικῆς ἡ τεκμαρτῆς του ναύλου δὲν θ' ἀποζημιώνεται οὕτως.

ΣΥΝΗΓΟΡΟΣ (έναγομενών): 'Επι τῶν λέξεων αὐτῶν ἔβασισθη ὁ διακεριμένος συνάδελφος τῶν ἐναγόντων καὶ τούτῳ, κατὰ τὴν ἀντίληψίν μου, είνε τὸ μόνον δυσχερές οημεῖον εἰς τὴν παρόντας περίτετον. Δέν ἐπεξηγήθη ἀπώλου, παρὰ τοῦ ἀντιδίκου η ἔννοια τοῦ ἑταμάχου δροῦ, ἐφόδους ισχυρεῖται οὗτος, διτὶ ὁ ὄρος ἐφηρημένος ἐκεῖ μόνον, διτὶ ἀπέτειτο διὰ τὸν θησαυρισμένον ν' ἀποδεῖξῃ πραγματικὴν ἡ τεκμαρτῆν ἀπώλειαν τοῦ πλοίου.

Κατά την τρίτην ήμέραν της διαδικασίας, ό δικαστής κ. Atkinson συνοψίζει την ἐπιχειρηματολογίαν τοῦ στρυγόδος τοῦ ενάγοντος διεπύπωσε ταύτην ὡς ἔξης: 'Ο ἐπάμαχος δόρος διείπετο ἀπὸ τὰς λέξεις «προ-κύπτουσα ἐκ ταύτης» (arising therefrom) ἡ δὲ τεκμαρτὶ ὀλικὴ ἀπόλεια τοῦ ναῦλου οὐδέποτε ἐν σχεδόν οὐδέποτε εἰλεῖν ἐξαρτηθῆ ἢ προκύψει ἐκ μᾶς κατὰ τεκμήρουν ὀλικῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου. Προέκυπτεν ἀφ' ἑτέρου ἐκ τῶν γεγονότων, ὅτι τὸ πλοίον είλεχν ὑποστῆ τόσας ζημίας ἐκ τοῦ θαλασσίου ἀτυχήματος, ὥστε ν' ἀπαλλάσσηται ὁ πλοιοκτήτης τοῦ ἐκ τῆς ὑπερχειρώσεως νὰ συμπληρώσῃ τὴν μεταφοράν. Τὸ ξήτημα, ἂν ἡ ἔξτασις τῆς ἐμφανωμένης ζημίας είλει προγνωματικῶς ἐπιστημῆ, ἡτο διάφορον πρὸς τὸ ξήτημα τοῦ ἀν καὶ κατὰ πόσον ὑπῆρχε τεκμαρτὶ ἀπόλεια τοῦ πλοίου καὶ ἀσχετον μὲ τὴν ἔρευναν, τόσον ὡς πρὸς τὴν δυνατότητα τῶν ἐπισκευῶν, ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὴν λογικὴν ἡ ἐπερθοδολικὴν δαπάνην τῶν ἐπισκευῶν. 'Ο συνήγορος τοῦ ενάγοντος — ἔξηκολονθησεν ό 'Αγγλος δικαστής — ισχυρίσθη ὅτι συμφώνως πρὸς τὴν κρατοῦσαν νομολογίαν ἡ κατὰ τεκμήρουν ὀλικὴ ἀπώλεια τοῦ ναῦλου καὶ ἡ κατὰ τεκμήρουν ὀλικὴ ἀπώλεια τοῦ πλοίου ἦσαν τελείως ἀνεξέργατοι αλλήλοιν. 'Ἐκαστον τῶν ζητημάτων τούτων θὰ ἔφερε νὰ κανονίζηται ἀναλόγως τῶν συνηθικῶν ἔκάστης περιπτώσεων.

Την ἀντέφω διακατήκη ἀντίληψην ἀπέδειχε ὁ συνήγορος τοῦ ἐνάγοντος ἑφαδίστου, μεθ' ὃ ὁ συνήγορος τοῦ ἐναγομένου ἀσφαλιστοῦ, συνεζήσων τὴν ἐπιχειρηματολογίαν του, προσέβαλεν ὅτι ἡ ὄρθη ἐρμηνεία τοῦ ἐπιμάρτυρος δρού τοῦ ἀσφαλιστηρίου ἦτο ἡ ἀπόλουθος: «Εἶς ἦν περιπτώσιον ἦδειν ἐποιηθῆ ἡγμία τις εἰς τὸ πλοῖον ἐκ κινδύνου καλυπτόμενον διὰ τῆς ἀσφαλείας τοῦ σκαφῆς καὶ ἂν ἐπ τῆς ἡγμίας ταύτης σημειωθῇ ἀπώλεια τοῦ ναυάρου, ἡ δὲ ὄρθεισις ἡγμία εἰλεῖ ποιῶντα, ὥστε ν' ἀποτελῇ κατά τεκμήριον ὀλικὴν ἀπώλειαν τοῦ πλοίου, τότε ὁ δρός ἐφαρμόζεται, διότι ἡ ἀπώλεια τοῦ ναυάρου προέρχεται ἐξ τῶν συνθηκῶν, αἵτινες ἀπετέλεσαν τὴν κατά τεκμήριον ὀλικὴν ἀπώλειαν. Κατὰ τὸν συνήγορον τοῦ ἐνάγοντος ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ δροῦ περιῳδεῖτο εἰς τὰς περιπτώσεις, καθ' ἣς τὸ πλοῖον ἐταξίδευε τενὸν καὶ δὲν ὑπῆρχε ναῦλος πρὸς εἰσπαραξήν. Οὐ λογινομίσος ὅτιος — ἔξηρολονθήσεν ὁ συνήγορος τοῦ ἐναγομένου — δὲν εὐσταθεῖ, διότι, κατ' ἀρχήν, δὲν ἥδυνατο νά υπάρξῃ διαφορά, ἀν τὸ πλοῖον ἐφερεν ἡ δὲν ἐφερεν ἐπ' αὐτοῦ φροτίον. Ή ἔρενα δι' ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις εἰνε ἡ αὐτή καὶ συγκεκριμένος ἀν κατὰ πόσον ἥδυνατο τὸ πλοῖον νά καταστῇ ναυσιπλούν, διὰ νά μεταφέρει τὸ φροτίον ἵεται τὸν προσωπισμὸν του, μὲ διατάνην μικροτέραν τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου μετά τὴν ἐποιενήν του.

Κατὰ τὸν αὐτὸν συνήγορον, ἡ τεκμαρτὴ ὀλικὴ ἀπόλεια τοῦ ναύλου καὶ τοῦ πλεού προήχοντο ἐκ τοῦ ἴδιου θαλασσίου κινδύνου, ἢ δὲ ἀπόλεια

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΕΠΙ ΣΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ,
ΝΑΥΔΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΥΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΡΟΥΣ ΔΥΝΑΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΥΙΟΙ Κ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ, ΚΟΡΑΗ 3A

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 30-681, 30-682, 30-683

"TZENEPAΛ,,
ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΔΙΡΩΝ 20.000.000

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ:
ΠΥΡΟΣ - ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ
Δ. Ι. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ

ΑΘΗΝΑΙ, Παταρρηγοπούλου 11α — Τηλ. 21.741
ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, Νοταρᾶ 95 — » 44.491

τού ναύλου ήτο ἀπόρροια ἐκείνων τῶν στοιχείων, ἅτινα ἐν ἀλληλογνήσι
ἔρμηνευσμένα ἀπέτελον τὴν νομικῶς ἀποκαλούμενην «κατὰ τεκμήριον
ὅλαικην ἀπώλειαν πλοίου». Ἀναφερόμενος είτα εἰς τὴν ἐπίδοσιν τῶν λέ-
ξεων: «προσύπουσαν ἐκ ταντῆς», εἶπεν, ὅτι η κατὰ τεκμήριον δολική¹
ἀπώλεια ἔνος πλοίου ἀπετελεῖ ἄποδα δάφορα συστατικά στοιχεῖα, ἥτοι
α') Ζημιάν. β') Ζημιάν δομεὶλομένην εἰς πίνδον καλυπτόμενον διὰ τῆς
ἀσφαλείας. Καὶ γ') Ζημιάν τοιαύτης ἐκτάσεως, ὥστε νὰ υπερβαίνῃ τὴν
αξίαν τῶν πλοίου. Σημφόνως, θέτεν, πρὸς τὸν ἐπάμαχον δρόνον «ἄν αἱ συ-
νήρωα αὗτα ὑπῆρχον καὶ προέσυπτεν ὀλικῇ ἀπώλειᾳ ναύλου, τότε δὲ
δηλώνατο νὰ ἀπόρριμασθεῖ ὁ πλοιοκτήτης διὰ τὸν οὕτω ἀπώλεσθεντά
ναύλου».

Την τετάρτην ίμέραν τής διαδικασίας ἀπόηντησεν ὁ συνήγορος τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Βροντίση καὶ ἔθιξε μεταξὺ ἄλλων τὴν χαρακτηρισθεῖσαν ὑπὸ τῶν ἀντιδίκων ὡς ἐμπορικὴν πλευράν τοῦ Ἑπτάματος, τονίσας ὅτι ἀντὶ ηρ-
χετο εἰς ἐπάρχουσαν τῆς δούτησης παρ' αὐτῷ ἐρμηνείας. Μία ἐκ τῶν ἀπόγε-
ων ἐβαστέστε εἰς τὸ διὰ οἱ ἀσφαλιστῶν ἰδιαιτέρων ἐπενθίμουν νῦν προφυλα-
χθῶν κατὰ παντὸς εἰδοῦς ὀλιγών ἀποτελούντων ἡ κατὰ τεκμήριον ὀλιγών τοι-
ούντων. Απετέλει τοῦτο μίαν ἀποιην ἐντελῶς ἀσχετον. Καὶ προσέθηκε: Διότι
ἀκριβῶς συνέπιπτε νῦν εἶναι Ἐλληνικὸν τὸ πλοίον καὶ διότι τὰ 99 ο) τῶν πε-
ριττώσεων ἀντοινίθεσσον ἀνεφέροντο κατὰ τὸ ἀπότερον παρελθὸν εἰς
Ἐλληνικά πλοια, δὲν ἱδύνατο ὁ λόρδος δικαστῆς να ἔξετασῃ τὸ ἀσφα-
λιστήριον, μετὸν σκοποῦν νῦν τὸ ἐρμηνεύεν, βάσει τῆς προϋποθέσεως,
ὅτι ὁ δρός είλε τεθῆ σκοπώντας, διὰ ν' ἀποκλείσῃ τὴν περίπτωσιν ἀντο-
ινθήσεως. Οὐδέποτι εἰς ἐπίσποισαν ποιούσιν τούτος. ὑπὸνογενὴς ἔδειξε.

Εἰς τὸ σημεῖον ἀπὸ ἐπερατῶθη ἡ διαστοῦ ἐπιφύλακτον τὰ μέλετην ἐποταμένων τὰ προσώπων τὴν δύσκολον ταῦτην ὑπόθεσιν στοχεῖ, πορευέμενον γὰρ ἐξδώσων τὴν ἀπόφασίν του.

'Η ἀπόφεασις

Μετά πάροδον ἔβδομαδός από τοῦ τεματισμοῦ τῆς διαδικασίας ὁ δικαστής κ. Atkinson ἔξεδωκε τὴν ἀπόφασιν του. Εἰς τὸ σημεῖον ἀ· τῆς, ἐτίθετο ἐν ἀρχῇ τὸ ἔρωτημα: «Προέρχεται ἄρα γε, ἡ ὑποτιθέμενη ἀπώλεια τοῦ ναῦλον ἐν τῆς τεκμαρτῆς ὀλικῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου». Υπεστηρίχθη ὑπὸ τοῦ ἐναγομένου, ὅτι ἡ σαφεῖς πρόθεσις τῶν συμβληθέντων ἦτο ν' ἀποκλειστικά ἡ εὐθύνη, δυναγότα τοῦ ἀσφαλιστηρίου, εἰς τὰ περίττων συνέβαντες ὀλικὴ ἡ τεκμαρτῆς ὀλικῆ ἀπώλεια τοῦ πλοίου. Οἱ ἀσφαλισταί, εἰς ἣν περίττων αὐτὴ ἦτο ἡ πρόθεσίς των, εἰλέγουν ὡς ἐσασφάλισιν των, τὸν ἀπλούστατον 14ον ὄφον τῶν «Institute Time Clauses» δί· ἀσφαλιστηρίου συμβόλαια. Όντες λόγῳ ὅρος περιελαμβάνετο εἰς τὸ ἀσφαλιστηρίου τοῦ Ἐλληνικοῦ τούτου σκάφουν, καὶ ἀνέφερον ἐπὶ λέξει τὰ ἔξης: «Ἐν περιπτώσει ὀλικῆς ἡ τεκμαρτῆς ὀλικῆς ἀπώλειας, οὐδέπου θὰ προβάλλεται κατὰ τὸν ἀσφαλιστῶν ἀπάτης διὰ ναῦλον, εἴτε ἔχει ἐπαδοθῆ δήλωσις ἐγκατατείψεως, εἴτε δοχία». Εάν οἱ ἐναγόμενοι ἀσφαλισταί τοῦ ναῦλον εἰλοῦν ἀντιγράψει τὸν ἀντιτέρῳ ὄφον, τὸν δοτούν, ἄλλως τε, ἔπειτα καλῶς νὰ ἐγνωμόζαν, δὲν θὰ ἥγειτο ἡ παροδόσα ἀμφισθήτησις. «Αὐτὸν προετίμησαν νὰ γραφοῦν αἱ λέξεις «προερχομένης ἐκ ταύτης καὶ συνεπῶς ἦτο ἐπάνωγκες νὰ καθορισθῆ τὸ ἀποτέλεσμα τῆς προσθήκης ταύτης.

Κατά την γνώμη τοῦ δικαστοῦ, ἂν πλοῖον τι καθίστατο ὀλικὴ ἀπόλεια καὶ ὁ πλοιοκτήτης δὲν ἤδυνατο νὰ συμπληρώσῃ τὴν ἀνευλημένην μεταφοράν, ή ζημιὰ του ἐκ τοῦ ναῦλου ἐπήγαγεν ἐκ τῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου καὶ ἐδημιουργήθη ἐκ ταύτης. Ἐὰν τὸ πλοῖον εἶχεν ἐγκαταλειφθεῖ, ὡς τεκμαρίῳ διλαχή ἀπώλεια, λόγῳ τοῦ ὅτι ἡ πραγματεία ἀπώλεια ἐφάνετο ἀναπόφευκτος, συνεπείᾳ τοῦ ἀδυνάτου τῆς ἐπασκευῆς, πᾶσα καὶ πάλιν ἀπώλεια τοῦ ναῦλου ἐπήγαγεν ἐκ της τοιωτῆς τεκμαρτῆς ὀλικῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου καὶ δικαίως ἤδυνατο νὰ ἴστοριχθῇ, ὡς προσεορέμένη ἐξ αὐτῆς. Τοιωτή ἀπώλεια τοῦ σάφους δὲν ἀξολοθεῖται ἀναγκαστικῶς καὶ μὲ ἀπώλειαν τοῦ ναῦλου — πιθανὸν τὸ ἀτύχημα νὰ συνέβαινε τόσον ἔγγυς τοῦ λιμένος προσφισμοῦ, ὥστε τὸ φροτίον νὰ ἐσώζετο — ἐὰν ὅμως ὑπῆρχεν ὑπὸ τοιωτας συνθήκας ἀπώλεια ναῦλου, ἐπίστενεν ὁ δικαστής, διτὶ πράγματι θὰ προηρχετο ἀντη ἐκ τῆς τεκμαρτῆς ἀπώλειας τοῦ πλοίου. Καθ' δύοις τρόπον, ἀν δὲ πλοιοκτήτης ἔχανε τὴν κυριότητα τοῦ πλοίου του, συνεπείᾳ λ. χ. συνλήψεως ὑπὸ τοῦ ἐχθροῦ καὶ ήτο ἀπίθανο, ὅτι θὰ ἤδυνατο ποτὲ νὰ τὸ ἀνακτήσῃ ἡ ἀπώλεια τοῦ ναῦλου ἦτο ἀπόρροια τῆς τοιωτῆς τοῦ πλοίου ἀπώλειας.

Ἐξῆτας κατόπιν εἰς τὸ σπετικὸν τῆς ἀπόφασέων τοῦ δικαιοτῆς τὴν κατάστασιν ὑπὸ τὴν ὄποιαν, ἀν πλοίδην τι καταστή τεκμηριῷ διληκή ἀπώλεια, διότι τὸ κόστος τῆς ἐποικεῆς του θάντη ὑπερέβαλλε τὴν ἀξίαν του μετὰ τὴν τοιώντην ἐποικεῆς ἐγκαταλείπεται εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς τοῦ σκάφους. Εἰς τὴν περίπτωσιν αυτὴν ὁ ναῦλος δὲν ἀποκεδάνεται. Θά ηδύνατο νῦν λεγεῖ — παρετήρησεν ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Atkinson — ὅτι η ἀπώλεια τοῦ ναυλοῦ ἐπήγαγεν η προηγετο ἐκ τῆς τοιώτης διληκῆς ἀπώλειας; Εάν ήτο ἀληθῆς εἰς τὴν ὑπὸ ἔκδικαν ὑπόθεσιν, ὅτι ὁ ναῦλος είλεγχον ἀπολεσθῆ, διότι τὸ πλοίον, μαλονότι ήδύνατο νῦν ἐποικεναθῆναι καὶ καταστῆ νανοιπούν πρὸς ἀποπεράτωσιν τοῦ ταξιδίου του, δὲν ἐπεικενάσθη, διότι τὸ κόστος τῶν προσωρινῶν ἐποικευνῶν, λαμβανομένης ὑπὲρ ὄψην καὶ τῆς συνεισφορᾶς γενινῆς ἀδαρίας, θά ήτο ὑπέρτερον τῆς ἀξίας τοῦ ἐποικενασμένου πλοίου, οὗ η ἀπώλεια τοῦ ναῦλου δὲν προηγετο ἐκ τοῦ γεγονότος — ἐὰν ὑπόποιος τοιούτου γεγονός — ὅτι τὸ κόστος τῶν μονιμῶν ἐπα-

σκευην, μή λαμβανομένου ήπ' ὅψιν οὐδενὸς ποσοῦ ἐκ συνεισφροῦς γενικῆς ἀδραίας, θὰ ὑπερέβαινε τὸ ἔξ 11.000 λιρῶν ποσὸν τῆς ἡσφαλισμένης ἀξίας τοῦ πλοίου.

Αφ' ἑτέον, ἂν δὲν ἐτίθετο ζήτημα διάπαντς, τὸ δὲ πλοῖον δὲν ἡδύνατο καὶ πάλιν νὰ καταστῇ Ικανὸν πρός ἀποτελέστων τῆς μεταφορᾶς του, ἐπίστενεν ὁ ο. Atkinson, ὅτι ἡ ἀπόλεια τοῦ ναυάλου προήρχετο, πράγματι, ἐντὸς τῆς ἐννοίας τοῦ ὅρου, ἐκ τοῦ γεγονότος — ἀν ὑφίστατο το γεγονός — ὅτι ὑπῆρχε μία τεκμηριωτὴ δύλική ἀπόλεια τοῦ πλοίου, ὥπερ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι ἡ πραγματικὴ δύλική ἀπόλεια θὰ ἔφαντο ἀναπόφευκτος, λόγῳ τοῦ φύσει ἀδυνάτου τῶν ἐπισκευῶν. Διὰ τῶν ἀνωτέρω, ἐφρόνει ὁ "Ἀγγελος" δικαστής, ὅτι ἀπήντησεν εἰς τὸ προβληθὲν ἐρώτημα. Ἡ ἔκβασις συνεπῶς τῆς δίκαιης διὰ τὴν ἐπίμαχον διαφορὰν θὰ ἐγρήγορτα ἐξ τῆς ἐφεύντης τῶν περιστατικῶν καὶ τῶν περατέων ἀποδείξεον. Ἡ ἐπανανιζόμενης τῆς ὑποθέσεως ἐνόπιον τοῦ ιδίου δικαστοῦ ὠρίσθη διὰ τὴν 25ην Νοεμβρίου.

Άτυχήματα εις Έλληνικά πλοῖα

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ»: Είχεν, ώς γνωστόν, συγκρουσθή με τό Ιταλικὸν ἀπόμελον «BOSFORO» και προσαράξει εἰς τὸν διαυλὸν τοῦ Σουλινᾶ. Ἀνεκκινθὲν κατόπιν τηματικῆς ἐκφροτῶσεως και ἐπισκενασθὲν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλόιος, παρέλαβε τὸ ἐκφροτωθὲν τιμῆμα και ἤδη κατενθύνεται εἰς τὸν προσφισμὸν του.

«ΚΟΥΑΕΜ ΠΡΑ» (σημαία Παναμά): Προερχόμενον ἐξ Ἀργυντίνης μὲ φωτίον γεννιμάτων κατέλευσεν εἰς τὴν Ἀμέδεσαν. Ὁ πλοιωρχὸς ἀνέφερεν εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχάς, ὅτι ἐβλάβη ἐν τῶν βαρούλκων κατὰ τὴν προσέγγισιν τοῦ πλοίου εἰς τὴν ράδαν τοῦ Καλαί.

«ΘΑΛΕΙΑ»: Κατευθυνόμενον έμφροστον ἐκ Βαγκούνεο δι' Εὐρώπην απειλήθη εἰς τὰ ἀνοικτά τοῦ ἀκρωτηρίου Virginia τῆς Βορείου Αμερικῆς ἀπὸ σφρόδρωτον κινδύνων. Τὸ σχάρος ὑψίστατο διαρρώς ἀβαρίας, ἔθαβονθησαν δὲ καὶ τὰ καλύμματα τῶν κυτῶν του. Πρὸ τοῦ ἀέρου κινδύνου ἔξεπεμφθῇ τὸ S.O.S., ἀπέπλευσε δὲ ἐκ Νόρφολκ εἰς βοηθείαν τοῦ ἡ 'Αμερικανικὴ ἀκτωτηρὸς «SEBAGO». Τὸ πλοῖον ἀνευρέθη ἀπὸ τὴν ἀκτωτηρὸν 340 μίλια 'Ανατολικῶν τοῦ ἀκρωτηρίου Virginia, τέρον σοβαρωτάτας Ἰημᾶς. 'Υδατα εἰσέρρευσαν εἰς τὸ μηχανοστάσιον καὶ εἰς τὰ κύτη, φθάσαντα εἰς ὥρας 8 ποδῶν. 'Ολαι ἀλ ἀντίληπτον τοῦ πλοίου ἐτέθησαν εἰς λειτουργίαν, γάρις δὲ καὶ εἰς τὴν παρασχετήσαν δοηθείαν κατώρθωσε τὸ σχάρος να διαφύγῃ τελικῶς τὸν κινδύνον καὶ τὰ καταπλευρῆ διὰ τῶν ίδιων αὐτὸν μέσων εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης. Πάντως οἱ Ἰημᾶι τοὺς εἶναι ομηρικαῖς, διὰ δὲ τὴν ἐπισκευὴν τοῦ θ

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (ex «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ»): Διαδέστο το στενό Fransche Pass, οδύντος ήδη τὸ πλάτος ἐμειώθη εἰς 1/3 μιλίου μόνον, λόγῳ τῆς δημιουργίας ὑπὸ τῆς Όλλανδικῆς ἀμάντης φράγματος ναρκῶν, κατελήφθη ὑπὸ πυντοτάτης διμάχης. Ἐπειδὴ δὲν ἦτο δυνατή ἡ ἀγνωστοῦ λιανὸς τοῦ πλοίου, συνεπείς τῆς ἐπέρχομένης παραδοσίας καὶ διότι η συνέχεια τοῦ πλοῦ καὶ ἡ ἐνδεχομένη παραμικρὰ λοξοδρομία εἰς τὸν στενὸν αὐτὸν διάπλουν ἔθετον τὸ πλοῖον τὸν κυνδύνῳ προσκρούσεως ἐπὶ ναρκῶν, ὁ πλοιάρχος κ. Ιω. Φαρουνάκης, τεμφωνοῦντος καὶ τοῦ ἐπὶ τῆς γεφύρας Βέλγου πλοηγοῦ, προσήραξεν λαφρῶς τὸ σκάφος εἰς τὰ ἄβαθη τῆς παρακειμένης παραλίας. Ὁταν απεκατέστη η ἀράτοτης ἀνειλυκοῦθη, θυντεία ψυκούλικῶν τὸ πλοῖον καὶ απιθηνύθη εἰς Ἀμερίκαν πρὸς ἐπιθεώρησιν τῶν μηχανῶν του. Τὰ ὑσταλα οὐδεμίαν ὑπέστησαν ζημίαν ἐπὶ τῆς ποσαράξεως.

ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ: Τότε έλαγχος σκάφος απολεύσαν
της Κάρδιφ μέ φορτίον γιαννθράκων δί' ένα λιμένα της Δυτικής Μεσο-
γείου, έξωπλευρέν εν καιρῷ νυκτὸς πλησίον τοῦ Κάρδιφ. Ὁ πλοίαρχος
Χρ. Δειπτᾶς ἐπεχείρησεν ν' ἀνέλκυσθε τὸ πλοῖον διὰ τῶν ίδιων αὐτοῦ
λέσφων, ἀλλ' απέτυχε. Κατόπιν τούτου προσελήφθη ναυαγοσωστικόν, ο-
ρερ καὶ ἐργάζεται. Διετάχθη ἐν τῷ μεταξὺ τμηματικῇ ἐκφόρτωσις. Πάν-
τα δὲ θέσεις τοῦ σκάφους είνε ποισμός. Τὸ πλήρωμα παραμένει εἰς τὰς
έσεις τοῦ.

«ΜΗΛΟΣ»: Περὶ τὸ μεσονύκτιον τῆς 9ης Μαΐου, τὸ ἐπαβατήγον
κτημάτοιον «Μῆλος» ἀπόπλεσαν ἐξ Γαλαξίδιου διὰ τὴν Ἰτέαν, προσή-
λαζεν εἰς τὴν νησιὰν «Κωνσταντίνο», ἀπέχονταν ἑναὶ μῆλοιν ἀπὸ τῆς
Ιτέας. Κατὰ τὸ ἀπύχημα, εὗρον τὸν θάνατον ὁ θαλαμηπόλις τοῦ σχά-
ρους Λάζαρος Φαντόπουλος. Οἱ ἐπαβάται ἀπεβίλασθησαν σῶις εἰς Ἰτέ-
αν, ναυαγοσωστικὸν δὲ σπεῦσαν ἐπά τόπον ἔργαζεται ἔκτος διὰ τὴν ἀ-
έλκυσιν τοῦ σκάφους. Συμφώνως πρὸς ἀναστονθὲν τοῦ Ὑψηλού γεγενέ-
ναντιλίας ἡμῶν ἐγγνώσθη ἡ προσάραξις μετέβη ἐπά τόπον ἡ ἀνακριτικὴ
πτυχὴ τοῦ συμβούλου ἐλέγχουν ναυτικῶν ἀτυχημάτων πρὸς ἔξαριθμων
συνθηκῶν καὶ τῆς εὐθύνης τῆς προσαράξεως, ἐδόθησαν δὲ ὅδηγίαι
πως οἱ ἐπαβάται ἀποστάσιν δι᾽ αὐτοκινήτων εἰς Ἀθήνας. Κατόπιν
ης προσαράξεως ταύτης καὶ μετὰ τὰ ἀνάλογα ἀτυχημάτα τῆς
«Ἀμφορίας» καὶ τῆς «Ἐλσης» ἐλήφθη ἀπόφασις ὅπως ἀνεξαρτήτως
ης αὐστηρᾶς ποινικῆς καὶ πειθαρχικῆς διώξεως τῶν ὑπευθύνων ἐφαρ-
οσθῶνται καὶ γενικότερα μέτρα διὰ τὸν ἐλεγχὸν τῆς σωματικῆς καὶ ἐ-
αγγελματικῆς ζωνότητος τῶν πλοιάρχων καὶ ἀξιωματικῶν καταστό-
ατος τῆς ἀκτοπλοίας.

Established 1892

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Steamship Agents

D. J. PAPADIMITRIOU

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

PORT-SAID

SUEZ

Teleg.: DIORYX

Telephone: 2174

Brokers for Chartering

Forwarding Agents

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΤΕΙΡΑΙΕΙ

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

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0

ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"
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

Παράσημα εἰς έφοπλιστάς

Διά Β. Δ. άπενανθή όχρουσον σταυρός Γεωργίου τοῦ Α' εἰς τοὺς
έφοπλιστάς κ.κ. Π. Λαζαρόπουλον, Δ. Σταύρου, Έμμ. Κουλουκούν-
την καὶ Νικ. Ρεθύμνην καὶ όχρουσον σταυρός τοῦ Φοίνικος εἰς τοὺς έ-
φοπλιστάς κ.κ. Αγγ. Λούζην, Σ. Ιωβανόν καὶ Ν. Ξιλοπόδην.

'Έφοπλιστική δωρεά

Υπὸ τῆς ἐν Πειραιεῖ ἔδρουσός ἀνωνύμου Ναυτικῆς καὶ Ἐμπο-
ρικῆς Ἐταιρείας τῶν κ.κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη ἀπεστάλη εἰς τὸν
Ὑφυπουργὸν τῆς Ναυτιλίας κ. Τζίφον ἐπιταγὴ 50.000 δραχμῶν διὰ τὴν
προικοδότησιν ὁρανῶν θυγατέρων συνταξιούχων τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομα-
χικοῦ Ταμείου.

Eις τὸ συμβούλιον τοῦ Ε.Ν.

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὡρί-
σην τακτικὸν μέλος τοῦ συμβούλου τοῦ Ε. Ν. διὰ τὴν διετίαν 1940—
41 ὁ καθηγητὴς τῆς Ἀνωτάτης Ἐμπορικῆς σχολῆς κ. Γεώργ. Σημίτης,
ὅς εἰδός περὶ τὰ ναυτιλιακά.

— Ἐπίσης δὲ ἑτέρας ἀποφάσεως καὶ διὰ τὴν αὐτὴν διετίαν ὡρίσθη
τακτικὸν μέλος τοῦ ίδιου συμβούλου ὁ ἐφέτης κ. Θ. Μιχαλόπουλος, ἀντί
τοῦ συναδέλφου τοῦ κ. Γ. Φραγκούλη.

Αἱ ἔξετάσεις πλοιάρχων καὶ ἀσυρματιστῶν

Αἱ προσεκτικὲς ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπότητην διπλώματος ῥαδιοτηλε-
γραφητοῦ α' τάξεως καὶ προσωρινοῦ διπλώματος ῥαδιοτηλεγραφητοῦ
β' τάξεως ὡρίσθησαν διὰ τὴν 16ην Σεπτεμβρίου. Η γεγονοτικὴ ἔξ-

ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

τασις τῶν ὑποψηφίων θὰ γένη τὴν 10ην τοῦ ίδιου μηνός. Αἱ αἰτήσεις
μετὰ τῶν σχετικῶν πιστοποιητικῶν δέονταν νὰ ὑποβληθοῦν τὸ βραδύτερον
μέχρι τῆς 30ης Αὐγούστου, ἐνῷ αἱ αἰτήσεις πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητι-
κῶν θαλασσίας ὑπηρεσίας θὰ γίνονταν δεκταὶ μέχρι τῆς 17ης Αὐγούστου.

— 'Αφ' ἑτέρον αἱ ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρ-
χουν α' καὶ β' τάξεως θὰ διενεγγρηθῶν τὴν 30ην Σεπτεμβρίου, ή δὲ ὑ-
γειονομικὴ ἔξετασης τῶν ὑποψηφίων θὰ διεξαχθῇ τὴν 23ην τοῦ ίδιου μη-
νός. Αἱ αἰτήσεις συμμετοχῆς τῶν ὑποψηφίων θὰ γίνονταν δεκταὶ μέχρι τῆς
13ης Σεπτεμβρίου, αἱ δὲ αἰτήσεις πρὸς ἔκδοσιν πιστοποιητικῶν θα-
λασσίας ὑπηρεσίας μέχρι τῆς 3ης Σεπτεμβρίου.

Αἱ ἔπισκευαι τῶν πλοίων

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Υφυπουργοῦ τῆς Εθνικῆς Οικονομίας ἐπα-
νεψεύθησαν ἐν ισχύι αἱ διατάξεις πλαισιωτέρων ἀποφάσεως, δι' ἡς ἔξο-
σιοδετεῖτο η Τραπέζα τῆς Ἑλλάδος νὰ χορηγῇ ἀδείας εἰσαγωγῆς σιδη-
ροφύλλων ἀνεν ἀνταλλαγῆς καὶ οιασδήποτε προελεύσεως, ζάριν τὸν ἐν
Ἐλλάδι ἐπικενόν τῶν πλοίων.

Τὰ μικρὰ πετρελαιοκίνητα

Εἰς τὸ ὥ' αὐτὸς 116 φύλων τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κιβεργήσεως»
ἐδημοσιεύθη ἀναγκαστικὸς νόμος, διὰ τοῦ τροποποιείται προγενέστερος
επερὶ συνθέσεως τῶν πλαισιωτάτων τῶν πλοίων». Διὰ τῆς τροποποιήσε-
ως ὅριζεται ὅτι «φορτηγὰ διλαχῆς χωρητικότητος 10 ἔως 40 κόρων, ἐφο-
διασμένα μὲν μηχανῆς ἐστερικῆς καύσεως, δυνάμεως 10 ἔως 30
τόπων ἀπαλλάσσοντα τῆς ὑποχρεώσεως πρὸς προσληψήν χειριστῶν μηχα-
νῆς, ἐφόσον ἔχουν σύστημα μηχανῆς παραπλέυρων τῆς θέ-
σεως τοῦ χειριζομένου τὸν οίκανη ἡ ἐφόσον ὑπαρτεῖται ἐν τῷ πλοίῳ — ἐν-
τὸς τῶν δόμων τῶν δραγμικῆς συνθέσεως τοῦ προσωπικοῦ καταστόμα-
τος αὐτοῦ — ἔστι καὶ εἰς ναυτῆς».

Ο νόμος περὶ ἀτμοπλοϊκῶν συγκοινωνιῶν

Ἐνεργοῖθη ὑπὸ τοῦ ὑπουργικοῦ συμβούλου, κατόπιν εἰσηγήσεως τοῦ
Υφυπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας κ. Τζίφον, ἀναγκαστικὸς νόμος, διὰ τοῦ
ὅποιον τροποποιούνται διατάξεις τίνες τοῦ ὥ' αὐτοῦ. 1652 νόμος «περὶ
τόπου ἐκμεταλλεύσεως ἀτμοπλοΐκῶν συγκοινωνιῶν». Αἱ κυριώτεραι τρο-
ποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις ἀποβλέπουν εἰς τὴν πληρεστέραν ὄργανον
καὶ λειτουργίαν τῆς κοινωνίας τῶν ἀτμοπλοΐκῶν ἐπαγγείλματος τῶν
δημιουργηθεισῶν, συνεπείᾳ τοῦ πολέμου, νέων συνθηκῶν ἐκμεταλλεύ-
σεως τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων τῆς ἀποτολόντας, αἵτινες διετάραξαν, ὡς ἵτο
ἔπομεν, τὰς ἀρχικῶς τεθείσας διὰ τοῦ μηνοθέντος νόμου οἰκονομικὰς
βάσεις τῆς κοινωνίας.

Τὸ σπουδαιότερον ἐν τῶν λαμβανομένων μέτρων ἔχεται εἰς τὴν
θεσμοχοέντην ἀποσυμφόρησιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλαισιωτάτων πληγμάτων
τῶν τῆς ἀκτοπλοΐας. «Ἐπιτυγχάνεται αὕτη, ἀφ' ἐνὸς μὲν διὰ τῆς καθε-
ερίσεως τῆς ὑποχρεωτικῆς ἔξδου ἐπ τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος τῶν
ὑπερηλίκων καὶ ἀνικάνων ἐργατῶν θαλάσσης τῆς ἀκτοπλοΐας καὶ ἀφ' ἐ-
τέρου διὰ τῆς ἑθελοντικῆς ἔξδου, ἐπ τῇ καταβολῇ εἰς τὸν οὔτως ὑ-
ποχρεωτικῶς ἡ ἐκουσίας ἔξερχομένους ἐφ' ἄπαξ ἀποζημιώσεως, ἀνεργο-
μένης εἰς ικανοποιητικὸν ποσόν. Πέρι τὸν οποῖον αὐτὸν συνάπτεται
παρὰ τῷ Ν.Α.Τ. δάνειον 25.000.000 δραχμῶν.

Διὰ τὸν ὑπερηλίκας τοὺς ἔχοντας ὑπερδεκετῆ ὑπηρεσίαν
ἐπὶ Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, καθωρίσθη ἐφ' ἄπαξ ἀποζημιώσεως
κυμαινομένη μεταξὺ 30.000 ἔως 70.000 δραχμῶν, διὰ τοὺς
ἔχοντας ὑπερδεκετῆς 5 ἔως 10 ἔτῶν ἀποζημιώσεις 30 ἔως
50.000 δραχμῶν καὶ διὰ τοὺς ἔχοντας ὑπερδεκετῶν 2 ἔως 5 ἔτῶν
ἀποζημιώσεις 20 ἔως 25.000 δραχμῶν. Διὰ τὰς ἀσθενεῖς
τοὺς ἔχοντας ὑπερδεκετῆς ὑπηρεσίαν προβλέπεται ἀποζημιώσεις
70.000 δραχμῶν, διὰ τοὺς
ἔχοντας ὑπερδεκετῶν 2 ἔως 10 ἔτῶν
ἀποζημιώσεις 50.000 δραχμῶν, διὰ τοὺς
ἔχοντας ὑπερδεκετῶν 1 ἔως 2 ἔτῶν
ἀποζημιώσεις 10.000 δραχμῶν, διὰ τοὺς
ἔχοντας ὑπερδεκετῶν 4 μηνῶν
καὶ διὰ τοὺς ἔχοντας ὑπερδεκετῶν ἀνωτέρων τοῦ τριμήνου καὶ μέ-
χις ἐνὸς ἔτους, ἀποζημιώσεις
ἴση πρὸς δύο μισθῶν αὐτῶν. Αἱ
ἀνωτέρωι ἀποζημιώσεις ισχύουν
διὰ τὰ κατώτερα πληρώματα.

Διὰ τὸν ἀξιοματικὸν, αἱ ἀ-
ποζημιώσεις ὠρίσθησαν ὡς ἔ-
ξῆς: Διὰ τὸν ἀξιοματικὸν
ἔχοντας ὑπερδεκετῆς ὑπηρεσίαν
ἐπὶ Ἑλληνικῶν ἐμπορικῶν
πλοίων, ἀπὸ 90 ἔως 150.000
δραχμῶν καὶ διὰ τοὺς
ἔχοντας ὑπερδεκετῶν 2 ἔως 10 ἔτῶν ἀπὸ
90 ἔως 170.000 δραχμῶν. Οἱ ἀ-
σθενεῖς ἀκτοπλοΐκῶν ἀξιοματικοῖ
δικαιούντων νὰ λάβων τὰς ἀ-
ποζημιώσεις εἰς τὸν πλοίον τοῦ
ἀποζημιώσεως ηδημένας κατὰ 40 ο) διὰ τὰ ἀνωτέ-
ρωια τὰ κατώτερα διάφορα.

Οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ ἔξε-
θησον ἑθελοντῶν τοῦ κλάδου
τοῦ ἀκτοπλοΐκοι ἐργάται θα-



"Ενα στιγμότυπον ἀπὸ τὴν τελετὴν τῆς καθελκύσεως τοῦ νέου φορτηγοῦ «Μαριέττα», λαβούσθης χόρων τὴν 10ην Ἀριθμοῦν ἐν Γλασκώῳ. Τὸ ἐν λόγῳ οικάρος εἶναι 10.000 τόννων φορτίου καὶ εἰληφτικός παραγγελθῆ ὑπὲρ τοῦ κ. Ν. Ενδιαθίου εἰς τὰ ναυτηγεῖα Χάμαλτων, εἰς ἀντικατάστασιν ἐτέρου ὑπὸ τὸ αὐτὸν ονόμα τοῦ πολέμου πολητῶν τοῦ πλοίου του, πολη-
θέντος εἰς ἀλλοδαπούς. Τὸ νέον «Μαριέττα», λόγῳ τῶν ἐπ τοῦ πολέμου περιορισμῶν, ἐτέθη ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικὴν ση-
μαίαν. Εἰς τὴν εἰκόνα μας διακρίνεται ἡ ἀνάδοχος τοῦ πλοίου κ. Μαριέττα Ν. Ενδιαθίου, καθ' ἣν στιγμὴν πρό-
κειται νὰ θραυσῃ φιλάρη καμπανίτον ἐπὶ τῆς πρώτως του.

ταπεινώτων εἰς λιμένας της Εύρωπης, Αγγλίας καὶ Μεσογείου, τὴν 20ην ἡ μετὰ τὴν 20ην Μαΐου ἐ. ἔ., ὃς καὶ οἱ ὑπερηφόριες ἐπὶ τοιούτων πλοίων ναυλοχύντων ἡ καταπλεόντων εἰς οἰονδήποτε ἄλλον λιμένα — ἐκτὸς τῶν ἀνοτέρω — τὴν 10ην ἡ μετὰ τὴν 10ην Ιουνίου ἐ. ἔ., ἐποχερεύντων νάντησον τὴν ἀπαιτούμενην ἑπονυμικὴν ἀδειαν ἐντὸς 10 ἡμερῶν ἀπὸ τῆς 20ης Μοΐου ἡ τῆς 10ης Ιουνίου ἡ καὶ ἀπὸ τοῦ μετὰ τὰς ἡμερομηνίας ταύτας κατάπλου τοῦ πλοίου, πάντως δὲ πρὸ τοῦ ἀπόλου αὐτῷ.

Εἰς τὰς γενικὰς διατάξεις τῆς ἀποφάσεως ἀναφέρεται, ὅτι εἰς τὴν αἴτησην δέονταν ν' ἀναγράφονται τὰ χαρακτηριστικὰ τοῦ πλοίου (ὄνομα, σημαία, χωρητικότης, ιδιοτήτης) ὃς καὶ ἡ ιδιότης, ὥστε τὴν δόσιν πρόκειται νὰ ναυτολογηθῇ ὡς αὐτὸν. Ὡς χορήγησις ἡ μὴ τῆς ἀδειας ἀπόκειται εἰς τὴν ἐλευθέρων κρίσιν τοῦ κ. «Υφυπουργοῦ» ἡ τῆς εἰδικῆς ἀντεταμένης ἀρχῆς, ηὗτις η παρέχῃ ἔκστοτε τὴν ἔγκρισιν ἡ μὴ τῆς ἀδειας ἐγγράφως εἰς τὸν αὐτοῦντα ἐπὶ εἰδικοῦ τριπλούντου ἐντύπου.

Ἐν περιπτώσει ἀπορρίψεως τῆς ἀδειας ὑποχρεούντων οἱ μὴ τυχόντες τοιάντης ν' ἀπόσχουν τῆς ναυτολογήσεως των ἐπὶ τοῦ ξένου πλοίου ἡ νὰ πάσσουν, ἐντὸς τῆς διὰ τοῦ ἐγγράφου τασσομένης δι' ἐκάπιτην περιπτώσεων προθεσμίας, νὰ παρέχουν τὰς ὑπηρεσίας των ἐπὶ τοῦ ξένου πλοίου, αἵτοις τὴν ἀπόλυτον τον. Οἱ κατὰ παράβασιν τῶν διατάξεων τῆς ὑπονομικῆς ἀποφάσεως ναυτολογούμενοι ἀνευ ἀδειας ἐπὶ ξένου πλοίου καὶ οἱ ἔξακολονθούντες νὰ παρέχουν τὰς ὑπηρεσίας των μετὰ τὴν πάροδον τῶν ἀνωτέρω προθεσμῶν, ὑπόκεινται εἰς τὰς ἀπόκλονθους κυρώσεις: Στερούνται ἡσεχῆς αὐτοδικίως καὶ ἀμετακλήτως τοῦ δικαιώματος τῆς ἐν γένει ἀσκούσεως τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγελμάτος καὶ ἐκπάτησον ἐξ ὅλων τῶν δικαιωμάτων τῶν ἐπὶ τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τῶν Ταμείου Προνοίας ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων.

Πᾶς ἔργατης ὑλάσσος μὴ τυχὼν ἀδειας συνεχίσεως τῆς ἐργασίας του ἐπὶ ξένου πλοίου ὑποχρεούται — πρὸς ἀποφήνην τῶν συνεπειῶν τοῦ νόμου — διὰς ἐμφανισθῆ μετὰ τὴν ἀπόλυτον τῆς λιμενικῆς ἡ προξενικῆς ἀρχῆς τοῦ λιμένος, ἐνθα ναυλοχεῖ τὸ πλοίον, ἐξ οὐ ἀπελύθη καὶ νὰ δηλωθῇ ὅτι, συμμορφωθεῖς πρὸς τὴν ἦν ἔλασθε διαταγὴν, ἐπανε ν' ἀποτελῇ μέλος τοῦ πληρωμάτος τούτου. Η λιμενική ἡ προξενική ἀρχή, κατὰ τὴν περίπτωσιν ταύτην, δοθεῖται νὰ χορηγήσῃ εἰς τὸν ἐνδιαφερούμενον ἔγγραφον βεβαίωσιν περὶ τούτου, ἐκ τριπλούντου ἐντύπου, ἐξ τῶν διοίων ἐπὶ παραδίδεται εἰς τὸν αὐτοῦντα, τὸ δεύτερον ὑποβάλλεται εἰς τὸ «Υφυπουργεῖον Ναυτικής (Διεύθυνσις Ναυτικῆς Ἐργασίας)» καὶ τὸ τρίτον παραμένει εἰς τὸ στέλεχος.

Ἐπιδόματα εἰς τὰ πληρώματα τῶν μικρῶν φορτηγῶν

Μεταξὺ ἐκπροσώπων τῶν πλοιοκτητῶν φορτηγῶν σκαφῶν ὀλιγῆς χωρητικότηος κάτω τῶν 500 κόρων καὶ τῶν οἰκείων ναυτεργατικῶν οδηγανώσεων ὑπεγράφῃ σύλλογοι σύμβασις, δι' οὓς καθορίζονται τὰ ἀπόλουντα:

α') Καταβάλλεται ἐπὶ πλέον τοῦ καθωρισμένου βασικοῦ μισθολογίου, ἀκόμη δὲ καὶ διὰ τὰς ἡμέρας παραμονῆς τῶν πλοίων εἰς οἰονδήποτε λιμένα καὶ δι' ἀπάν τὸ προσωπικόν, γενικῶν πολεμικῶν ἐπίδομα ἵστον πρὸς 70 ο. τοῦ ισχνόντος βασικοῦ μισθολογίου.

β') Κατ' ἔξαρσειν, διὰ τὰ ἐκτελούντα πλόας σκάφη μεταξὺ Ἑλληνικῶν καὶ Γιονγκοσλαβικῶν λιμένων, χορηγεῖται ἐκτακτον πολεμικὸν ἐπίδομα ἐπὶ πλέον τοῦ βασικοῦ μισθοῦ, κατὰ 50 ο.ο ἀπὸ τοῦ.

γ') Διὰ τὰ ἐκτελούντα πλόας μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων καὶ Ρουμανικῶν, Βουλγαρικῶν καὶ Τουρκικῶν τοιούτων, τὸ γενικὸν πολεμικὸν ἐπίδομα καθορίζεται ἴσον πρὸς 30 ο.ο τοῦ βασικοῦ μισθοῦ, διὰ δὲ τὰ ἐκτελούντα ταξίδια μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων, τὸ πολεμικὸν ἐπίδομα ὅριζεται εἰς 25 ο.ο. Διὰ τὰ πετρελαιοφόρα καὶ τὰ μεταφέροντα εὐφλέκτους ἡ ἐργατικὰς ὥλας, τὸ πολεμικὸν ἐπίδομα καθορίζεται δι' ἐλευθέρας συμφωνίας, οὐχὶ διος ταπεινώτερον τῶν διὰ ἄνω συμφωνηθέντων.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδῆσεις

Τὸ φορτηγὸν «ΒΛΑΘΥ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥ» 1570 τ. γκρός, οὐτινος τὴν πόλιστον ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μαζ., ἡγοράσθη παρὰ τῶν π.κ. Μαριάς ζήρας Γεωργ. Δρακούλη 30 ο.ο, Κωνστ. Γ. Δρακούλη 20 ο.ο, Ἀντ. Γ. Δρακούλη 20 ο.ο, «Ἀριστ. Γ. Δρακούλη 20 ο.ο καὶ Ιο. Αλ. Χέντερσον 10 ο.ο, ἀπὸ συνολικῆς τιμῆς 29.757.000 δραχμῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ» 5839 τ. γκρός, τοῦ π.κ. Στ. Νιάρχου πλ.π. μετονομάσθη «ΕΥΓΕΝΙΑ».

— Τὸ φορτηγὸν «ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ» τοῦ π.κ. Ν. Θ. Βούλγαρη, ἀναπαταμετρηθὲν, ὡς πρὸς τὴν καθαρὰν αὐτοῦ χωρητικότητα, εὑρέθη 2130 τόννων νέτ.

— Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «ΖΕΥΣ» 4279 τ. γκρός, διασκευάσαν τὸ ἀνοικτὸν αὐτοῦ «σύλτερ - ντέκ» εἰς πλειστὸν καὶ ἀνακαταμετρηθὲν εὑρέθη 5961 τ. γκρός.

— Τὰ 36 ο.ο τοῦ φορτηγοῦ «ΘΕΤΙΣ Α.» 4110 τ. γκρός, μετεβούσθησαν ἀπὸ τὴν Πολυτίμην Ἀνδρεάδου εἰς τὸν π.κ. Σπ. Ἀνδρεάδην ἀντὶ τιμῆς 1.500.000 δραχμῶν.

— Εἰς τὸ ὄπιον τοῦ φορτηγοῦ «Απορίλλου» συμπληρωματικὸν τεύχος τοῦ «Λόνδης Ρέτζιστερ» ἀναφέρεται, ὅτι διῆλθον τὰς ἐπιθεωρήσεις τον τὰ φορτηγὸν «Ἄννα Σταβάτον» εἰς Σιμονούσσει, «Ασπασία Νομικοῦ» εἰς λιμένα Εύρωπης, «Εἰρήνη Κριτικοῦ» εἰς Κάρδιφ, «Ελισάβετ» εἰς Βενετίαν, «Εὔπλοιας» εἰς Κάρδιφ, «Ζηνοβία» εἰς Μπάρον, «Λεωνίδας Μ.» εἰς Μασσαλίαν, «Μαριόγκα Δ. Θερμάτη» εἰς Λιμένασ, «Οօρος Ελικών» εἰς Γένοβαν, «Παπαλιών» εἰς Λιμένασ καὶ «Σπέρος» εἰς Λιβερτού.

— Εἰς τὸ αὐτὸν τεύχος ἀναγράφεται καὶ τὸ δεξαμενόπλοιον «ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ» (ex «PORTEUR No 36») 877 τ. γκρός (τοῦ 1907) τῶν π.κ. Βαριάνη καὶ Καϊρακτίδη, μὲ νηολόγησην εἰς Πειραιά.

— Ἐνεγράφησαν ἐπίσης εἰς τὸ «Λόνδης Ρέτζιστερ» καὶ τὰ φορτηγὰ «ΚΛΕΑΝΘΗΣ» καὶ «ΟΡΟΣ ΠΡΙΟΝΑΣ» μὲ νηολόγησην εἰς Πειραιά καὶ «ΕΜΜΥ» μὲ λιμένα νηολόγησης τὸ «Ἀργοστόλη».

— Μὲ δέδραν τὸ Λονδίνον καὶ ὑπὸ τὴν ἐπονυμίαν «T. BOWEN REES & Co (BALKANS) LTD», ιδρύθη νέα ἑταῖρια, ἔχουσα δύναμις τοιαύτην κεφάλαια 5000 λιρῶν καὶ σκοπούσα τὴν ἀνάληψην πάσης φύσεως γαντικῆς ἔργασίας, ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ ἐν Πειραιᾷ «Σκανδινανῶν Πρακτορείον Εγγὺς Ανατολῆς». Διεργούνται τῆς νέας ἑταῖριας ὁρίσθησαν οἱ John L. Rees καὶ Εὐγένιος.

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων

«CURACAO» Ἀμερικανικὸν ἐπιβατηγὸν ἀτυπόπλοιον, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ π.κ. Εμμ. Γιαννούλατον (τῆς Σαγκάλης) καὶ ὑπὸ τεθῆ ὑπὸ «Ἐλληνικὴν οημαίαν». Πρόσειται περὶ πλοίου 1548 τόννων γκρός καὶ 1144 τόννων νέτ., ναυτηγράφητος τὸ 1895 εἰς Φιλαδέλφειαν καὶ καταναλίσκοντος πετρέλαιον. Φέρει δύο καταστρώματα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 241.3 ποδῶν, πλάτους 38 καὶ κοίλου (βάθος) 16.3 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεις 111 δον. Ἰππων καὶ «Ἀμερικανικῆς κατασκευῆς» εἰνε τοικύνθησαν, μὲ διαδρομὸν κυλίνδρων 18'', 28'', 45'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 30'' ἵντοῦν.

«EUREKA» Ἀμερικανικὸν φορτηγόν, ἡγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἀντὶ τιμῆς 225.000 δολαρίων καὶ ὑπὸ παραληφθῆ εἰς λιμένα τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Η ἔγκρισις τῆς πολιήσεως ἀπὸ μέρους τῆς «Ἀνωτάτης Ναυτικῆς Επιτροπῆς» παρεσχέθη. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος είνε 2246 τόννων γκρός, 1348 τ. νέτ. καὶ 3700 τ. φορτίου, κατεσκευάσθη τὸ 1919 εἰς Πόρτλαντ καὶ καταναλίσκει διὰ τὴν πρόσων τοῦ πετρέλαιου. Φέρει ἐν καταστρώματα, καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 289 ποδῶν, πλάτους 44.1 καὶ κοίλου (βάθος) 19.2 ποδῶν, μὲ πρόστεγον 32, μεσόστεγον 148 καὶ ἐπόπτεγον 22 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, δυνάμεις 313 δον. Ἰππων, εἰνε τοικύνθησαν, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 22'', 36½'', 60'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 42'' ἵντοῦν.

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

«Η ἀνόμαλος πορεία τῆς ναυλαγορᾶς ἐξηρκολούνθησε καὶ κατὰ τὸ παρελθόν δεστατενήθησεον. Ἡ ἐπέκτασις τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρησιῶν εἰς τὴν Ολλανδίαν καὶ τὸ Βέλγιον καὶ αἱ ἀνησηγίαι διὰ τὴν Μεσογειακὴν κατάστασιν, ἔπι μὲν ἀπέδρασαν εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ ὑλασσοῦν μεταξὺ τῶν ὑδετέρων χωρῶν, μὲ φυσικὸν ἐπαπολούνθημα τὴν ἐφερτικότητα τῶν φορτωτῶν καὶ τὴν ἐπέπτωσιν τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν. Φαίνεται, διστυχῶς, ὅτι αἱ ὑπερωσιδόδοι προβλέψεις περὶ ἀνατυμήσεων τῶν ναυλῶν εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ προηγούμενου πολέμου διαψένθησαν τούτων τῶν πραγμάτων. Δὲν ἡμιτοροῦν, τούναντον, νὰ θεωρηθῶν ὡς ἀδικιαλόγητοι αἱ προβλέψεις περὶ μεγαλύτερως ἐπέπτωσεως τῶν ναυλῶν, λαμβανομένου ὑπὸ ὅπην, ὅτι οἱ σοβαρότεροι φορτωταὶ είνε πλέον τὰ συμμαχικὰ κράτη, τῶν διοίων εἰνε γνωστή ἡ ἐπιδιωξίς — ἀνεξαρτήτως τοῦ δύκου τῆς χωρητικότητος. Εἰς τὸ Πλέιτ ἐλάχιστον των ναυλῶν εἰς ἐπεισθήσαν, δεδομένου ὅτι ἀπενόθησαν τῆς ἡγορᾶς αἱ διὰ τὰ Κόντινεντ φορτηγάσι καὶ αἱ μόνα ἀπομείνασσα διαταγαί, αἵτινες κυρίως ἐκεκλιοφόρουν διὰ τὸ Πλέιτ, ἵσσαν αἱ δι' Ἀγγλίαν καὶ τινες δι' Ἰταλίαν. Επιληρώνοντο ἀπὸ ἄνω λιμένας Ποταμοῦ διὰ Αυτοκήπη τοῦ Ηνωμένου Βασιλείου 125) — καὶ δι' Ἰολανδίαν ἀπὸ Ρο-

— Εν τῷ μεταξὺ ὅλω αἱ ἀγοραὶ, ἐξαιρούμενον ἔτι την μέτωπον τῶν πέραν τοῦ Σονέζ, ἐπέδειξαν τὸν αὐτὸν τόνον τῶν χαλαρότητος. Εἰς τὸ Πλέιτ ἐλάχιστον των ναυλῶν εἰς ἐπεισθήσαν, δεδομένου ὅτι ἀπενόθησαν τῆς ἡγορᾶς αἱ διὰ τὰ Κόντινεντ φορτηγάσι καὶ αἱ μόνα ἀπομείνασσα διαταγαί, αἵτινες κυρίως ἐκεκλιοφόρουν διὰ τὸ Πλέιτ, ἵσσαν αἱ δι' Ἀγγλίαν καὶ τινες δι' Ἰταλίαν. Επιληρώνοντο ἀπὸ ἄνω λιμένας Ποταμοῦ διὰ Αυτοκήπη τοῦ Ηνωμένου Βασιλείου 125) — καὶ δι' Ἰολανδίαν ἀπὸ Ρο-

Telegrams:
«GENICOLAOU»
LONDON

Telephone:
AVENUE 4941

Δάνεια

Ναυπηγήσεις

Άγοραπωλησίαι

Ασφάλειαι

Ναυλώσεις

Άνθρακεύσεις

· Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

Μέγαρον Ήλεκτρ. Σταθμοῦ (2ος όροφος 2-22)-ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλ. 42-633

«GENICOLAOU»
Piraeus

ζάριο (μέτριον σκάφος) σελ. 130) —, ἐνῷ δι' Ἀμβέρσαν προσεφέροντο δολ. 25 καὶ διὰ Γένοβαν δολ. 20 ἔως 21. Διὰ ζαχάρεις ἐπληρώνοντο ἐκ Περούμπουν δολ. 23.50 δι' Ἀμβέρσαν.

Εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν ἡ πάσις τοῦ προσφερομένου τοννᾶς ἐπέφερεν, ὅπωσδήποτε, μιαν γαλάρωσιν καὶ τὸν ἐκεῖνον ναῦλον. Ἀπὸ τὸν "Ἄγιον Λαυρέντιον" (γεννῆματα) ἐπληρώθησαν διὰ λογαριασμὸν τῆς Βρετανικῆς κυβερνήσεως σελ. 17) 9 ἔως 18 τὸ κοινῶτερο. Οἱ γαλάρωσις ἐκ Χάιπτον ὥρδε διὰ Ρίον Ἰανέδον εἰς τὰ δολ. 9, ἀλλὰ καὶ 8.75, διὰ Γένοβαν ἡ Σούδοναν δολ. 13.50 καὶ δι' Ἐλλάδα δολ. 16.50, ἐνῷ διὰ «ἐντοπότερο» ἐκλείσθησαν σκάφη ἀπὸ Κόλπου Μεξικοῦ εἰς τὰ 36 σέντς διὰ Λίβερπούν ἡ Λονδίνον, 42 σέντς διὰ Μασσαλίαν ἡ Καρδίνη καὶ σελ. 1) 9 διὰ Χάροην. Τὰ παλαιούσιδην ἀπὸ Νόρδερον φέντες δι' Ἰαπωνίαν ἱαν περιωρισμένα εἰς τὰ δολ. 16 φίο καὶ ἀπὸ Ελρηνίου εἰς τὴν αὐτὴν τιμὴν. Ἐξ Βαγκούνεος ἐπληρώνοντο (γεννῆματα — γεννῖα) δολ. 28 δι' Ἀμβέρσαν καὶ ἄλλας δι' Ἰαπωνίαν δολ. 14 φίο.

Εἰς τοὺς πέραν τοῦ Σούδης τομεῖς ἡ κατάπτωσις ἐμφανίζεται πλέον εὐνοϊκὴ διὰ τοῦ ἐφοριαστικοῦ, λόγῳ καὶ τοῦ πρωρισμένου τῆς ἑτεῖ διαθέωμα χωρητικότητος. Σημειωτέον, ὅτι ἄμεσον ἐπίδρασιν εἰς τὴν σταθερότητα τῶν ναῦλων ἔχει Ἰανέδον ἡ ἀνάρτασις τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, ὅπως τὰ Βρετανικὰ σκάφη ἐποστρέψουν εἰς τὴν Εὐρώπην διὰ τοῦ ἀποτοπίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος. Ἡ οὕτω μεγαλύτερα ἀπόστασις τῶν ταξιδίων, ἔτι μᾶλλον ὅσυνε τὸ ζήτημα τῆς μικρᾶς διαβασμοῦ εἰς τὰ Ἀνατολικὰ ὅπατα χωρητικότητος. Οἱ Αὐστραλιανοὶ φροτωτάται ἔχονταν τοννᾶς (διὰ σιηρᾶ) πρὸς διαφόρους κατευθύνσεις, προσέφερον δὲ 150) — δι' Ἀγγλίαν (ζῆμα), 120) — διὰ Μάλταν ἡ Μασσαλίαν καὶ 55) — (εἰς σάκκους) διὰ Νότιον Αφρικήν. Διὰ ζαχάρεις ἐπληρώνοντο 14 δολάρια ἀπὸ Φιλιππίνων νήσους δι' Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ ἔξι Ίανδος 70) — διὰ Σούδης, 105) — διὰ Πόρτ Σαΐδ, γύρῳ τῶν 130) — διὰ Μασσαλίαν καὶ δολ. 32 δι' Ἀμβέρσαν. Τὰ «εὔπορα» ἀπὸ Φιλιππίνων νήσους εἰς τὰ 140) — (τοὺς 70 κυβ. πόδας) διὰ Μασσαλίαν. Ἀπὸ Σαΐγκον (δρυζαν) ἐπληρώνοντο 110) — διὰ Μασσαλίαν, 125) — διὰ Βαλέντιαν καὶ 150) — διὰ Λονδίνον ἡ Λίβερπούλ. Σταθεροὶ ἐπίσης ήσαν καὶ αἱ τιμαὶ διὰ τὰς διαφόρους ἔξι Ίανδον φροτώσεις. Ἀπὸ Βομβάνη — Μαρμαγκόδα ἐπληρώθησαν 82) φίο (τοὺς 50 κυ. π.) διὰ Μασσαλίαν καὶ ἀπὸ Μαντράς 110) —, διὰ δὲ τὴν Ἀγγλίαν, Χάροην ἡ Δουνγκέρονη γύρῳ τῶν 130) —. Ἀπὸ Καλκούταν (γαλανθρασες) διὰ Χόργκ Κόρης 32 φοντίαι καὶ διὰ Σύγκαπούνην 21 φοντίαι, ἀπὸ δὲ τὸ "Αντεν" (ἄλαις) διὰ Καλκούταν 18 φοντίαι.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν Μεσόγειον, πολλὰ ὑπῆρχον διαταγαὶ διὰ μεταλλεύματα, φροστᾶται κλπ. ἐξ ὅλων τῶν κέντρων φροτώσεως, μηδὲ τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἔξαιρουμένης. 'Υπῆρχον ἐπίσης διαταγαὶ διὰ Ρουμανικῆς ξυλείαν, διὰ σιηρᾶς ἐν Βουλγαρίᾳ εἰς Ιαπωνίαν καὶ δι' ἄλλας ἔξι Ιαπωνίας δι' Ιαπωνίαν, ἡ ἀδεβαθῆτος ὁμος τῆς Μεσογειακῆς καταστάσεως δὲν ἐπέτρεπε τὴν ἀνάπτυξην τῶν ναυλώσεων. 'Ἐπληρώνοντο διὰ μεταλλεύματα ἐξ Μπόνας 40) — διὰ Κάρδιφ, ἀπὸ Τακοράντη 11 δολάρια δι' Ἀγιον Λαυρέντιον ἡ Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ ἔξι Ἀμπού Τζενία 8 δολ. διὰ Βαλτιμόρην. Διὰ ξυλείαν ἐκ Κωνσταντίνης, οἱ ναῦλοι ἐκμιάνονται γύρῳ τῶν λ. σ. 30 κατὰ βαγδόνιον διὰ Νότιον Γαλλίαν καὶ 60 λιρῶν διὰ Δυτικῆς ἀπτῆν Ἀγγλίας.

Οἱ ναῦλοι γαλανθρασέων ἀρκετὰ σταθεροί. 'Ἐπληρώνοντο ἐκ Νότιον Ουαλλίας 35) — ('Αγγλικά σκάφη) δι' Ἀλεξάνδρειαν, 32) 6 διὰ Μάλταν καὶ ἀπὸ Σούδης 35) — διὰ Πόρτ Σαΐδ καὶ 37) — διὰ Μπονένος "Άρρες. Ἀπὸ Τάϊ 25) — διὰ Μπόναν, 35) — διὰ Πόρτ Σαΐδ ἡ Ἀλεξάνδρειαν, 33) — διὰ Μαδρίτην καὶ 38) — διὰ Μπονένος "Άρρες.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ εἴαν — τούρτερα, σκάφος 8800 τόνων φροτίου ἐκλείσθη εἰς τὰ δολ. 5.50, διὰ κυρκύλων ταξιδίου πρὸς τὴν Ιαπωνίαν καὶ Πορτογαλίαν, μὲ παράδοσιν καὶ ἐπαναπαράδοσιν εἰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

— Ἐξ Ἀγγλίας-Κόντινεντ (διὰ γαιάνθρακας)

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» ἀπὸ ἐναὶ λιμένα Εὐρώπης 5200 τ. διὰ Πειραιᾶς ἡ "Ἄγιον Γεώργιον, φροτώσις Μάϊον.

«ΜΑΚΗΣ» (ἡ ἔτερον) ἀπὸ ἐναὶ λιμένα Εὐρώπης 5000 τ. διὰ Πειραιᾶς, Μάϊον.

«ΣΤΥΛΙΑΝΗ» ἀπὸ ἐναὶ λιμένα Εὐρώπης 5000 τ. διὰ Πειραιᾶς, Μάϊον.

— Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΗΡΩΝ» ἐξ Δουνάβεως 1500 τ. γεννημάτων δι' ἐναὶ λιμένα Μεσογείου, Μάϊον.

«ΣΟΥΣΑΝΑ» ἐξ Κωνσταντίνης πλῆρες φροτίον ξυλείας δι' ἐναὶ λιμένα Ἀνατολίας Μεσογείου, Μάϊον.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ» ἐξ Κωνσταντίνης (πλῆρες φροτίον ξυλείας) δι' ἐναὶ λιμένα Ἀνατ. Μεσογείου, ἡ. φ.

«ΕΛΕΝΗ ΚΑΝΑΒΑΡΙΩΤΗ» ἐξ Κωνσταντίνης 60 βαγ. ξυλείας διὰ Φαμαγούσταν, ἡ. φ.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» (ἡ ἔτερον) ἐξ Μπονγκάς 2300 τ. γαλανθρασών δι' ἐναὶ λιμένα Ἐλλάδος, Μάϊον.

«ΚΕΧΡΕΑ» ἐξ Δουνάβεως ἡ Κωνσταντίνης 200—210 βαγ. ξυλείας δι' ἐναὶ λιμένα Ἀνατ. Μεσογείου, 20 Μάϊον — 10 Ιουνίου.

«ΡΟΥΛΑ» ἐξ Κωνσταντίνης (πλῆρες φροτίον ξυλείας) δι' ἐναὶ λιμένα Ἀνατολ. Μεσογείου, Μάϊον.

— Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Ὁδησσοῦ 3000 τ. πάσης διὰ Δυτ. Μεσογείου, Ιουνίου.

— Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΕΡΜΙΟΝΗ» ἐξ Θεσσαλονίκης 500 — 550 τ. ἐγχωρίου σίτου διὰ Κρήτην, ἡ. φ.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ δρημού Ἀγίου Γεωργίου 600 τ. ἀλεύον διὰ Καβάλλαν, ἡ. φ.

«ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ» ἐξ Θεσσαλονίκης 1050 τ. ἐγχωρίου σίτου διὰ Σύρου, ἡ. φ.

«ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Ηειραδᾶς 1020 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Κονσταντζαν, ἡ. φ.

«ΜΕΜΑΣ» ἀπὸ Σάν Ζονάν 2900 τ. μεταλλευμάτων διὰ Γένοβαν ἡ. φ.

«ΑΣΤΗΡ» ἀπὸ Κατάνη — Λικάτα 1900 τ. θείου δι' ἐναὶ λιμένα Δυτικῆς Μεσογείου, Μάϊον.

«Α·Γ·Σ - ΓΕΩΡΓΙΗΣ» ἀπὸ Κατάνη — Λικάτα 3000 τ. θείου δι' ἐναὶ λιμένα Δυτ. Μεσογείου, Μάϊον.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» ἀπὸ Λικάτα ἡ Κατάνη 2000 τ. θείου δι' ἐναὶ λιμένα Βορείου Αφρικῆς ἡ Δυτ. Μεσογείου, φρότωσις ἀρχάς Μάϊον.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» ἀπὸ Σάν Ζονάν 2000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Γένοβαν, τέλη Μάϊον.

«ΑΣΗΜΙΝΑ ΜΠΑΙ·ΚΑ» ἀπὸ ἐναὶ λιμένα Εύδοιάς 1900 τ. λευκολίθον δι' ἐναὶ λιμένα Δυτ. Μεσογείου, Ιουνίου.

«ΒΑΘΥ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥ» (δύο συνεχῆ ταξίδια) ἐξ Λαυρίου 1200 τ. μεταλλευμάτων δι' ἐναὶ λιμένα Μεσογείου, Μάϊον — Ιουνίου.

«ΦΡΟΣΟΥΛΑ» ἀπὸ Μαρόκου 1800 τ. γεννημάτων δι' ἐναὶ λιμένα Δυτικῆς Μεσογείου (ναῦλος φίο), Μάϊον.

«ΚΟΡΘΙΟΝ» ἀπὸ δύο ἡ τρεῖς λιμένας Αδριατικῆς 2000 τ. λευκολίθον, 4000 κ. μ. ξυλείας καὶ 3000 κ. μ. πολτοῦ ξυλείας δι' ἐναὶ λιμένα Μεσογείου, Μάϊον.

— Ἐξ Ινδιῶν- "Απω Ἀνατολῆς

«ΦΡΕΔ» ἀπὸ Καράτοι 7000 τ. φυστίκα καὶ λιναρόσπορον δι' ἐναὶ λιμένα Εύφρωτης, Ιουνίου.

«ΔΑΡΜΑΣ» ἐξ Θεσσαλονίκης 2000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἐναὶ λιμένα Βορ. Θάλασσαν, Μάϊον.

«ΦΛΟΡΙΝΤΑ» (σημαία Παναμᾶ) ἐξ Καζαμπλάκης 1450 τ. γεννημάτων δι' ἐναὶ λιμένα Μεσογείου (ναῦλος κατ'), Αποκοπήν, Μάϊον.

— Ἐκ παντοῖων ἄλλων ἀγορῶν

«ΙΑΚΩΒΟΣ» (τρία συνεχῆ ταξίδια) ἀπὸ Σαλούμ φέντες 3400 τ. φυστίκων δι' ἐναὶ λιμένα Μεσογειακῶν λιμένων, Μάϊον.

«ΜΕΜΑΣ» ἀπὸ Σαλούμ φέντες 2500 τ. φυστίκων δι' ἐναὶ λιμένα Μεσογείου, φρότωσις Ιουνίου.

«ΚΑΘΑΡΙΟΤΙΣΣΑ» ἀπὸ ἐναὶ λιμένα Εὐρώπης 2500 τ. μεταλλευμάτων δι' ἐναὶ λιμένα Βορείου Ισπανίας, Μάϊον.

«ΕΡΜΙΟΝΗ» ἐξ τῆς περιοχῆς Ζεγκουλδάκης 500 τ. γαλανθράκων διὰ Δούναβιν, Μάϊον.

— Τάξιμ-Τσάρτερες

«ΣΙΦΝΟΣ» 3000 τ. d. w. «εἴαν - τούρτερ» διὰ τρεῖς μῆνας, ταξίδια Μεσογείου, ἀμεσος ἔναρξις.

— Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΘΕΟΛΩΡΑ» ἐξ Κωνσταντζῆς 1100 τ. πετρελαίου δι' Ἀνατολήν, ἡμερ. φρότωσις.

«ΚΑΤΕΡΙΝΑ» ἐξ Κωνσταντζῆς 2200 τ. γκαζολίνης δι' ἐναὶ λιμένα Ἀνατολίας Μεσογείου, ἡ. φ.

«ΣΤΑΘΗΣ Α.» ἐξ Κωνσταντζῆς 400 τ. πετρελαίου διὰ Πειραιᾶ, Μάϊον.

«ΧΡΥΣΟΡΡΟΗ» ἐξ Κωνσταντζῆς 400 τ. πετρελαίου δι' Ἀνατολήν, ἡ. φ.

«ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ» ἐξ Κωνσταντζῆς 850 τ. πετρελαίου δι' ἐναὶ λιμένα Ἀνατολίας Μεσογείου, Μάϊον.

VERITAS COMPANY (FAR-EAST) LTD.,

SHIPBROKERS

& CHARTERING AGENTS

Telegrams:

"TRAINA,"

Covering Director

P. ALEXIADHES

HEAD OFFICE (For the Far-East):

SHANGHAI, 150, Kiukiang Road.

BRANCHES:

KOBE, 30. Akashi Machi,

(With Agencies throughout JAPAN)

LONDON CORRESPONDING AGENTS:

T. W. Tamplin & Co. Ltd.,

14, St. Mary Axe, LONDON E.C. 3.

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ¹ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23^{ΗΝ} ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



Η έταιρία ειδικεύεται εἰς ἀσφαλίσεις ἐλληνικῶν πλοίων

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

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

ΤΗΛΩΜΑΤΑ: ASFALIA - LONDON

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: A. LUSI LTD - LONDON

Τὰ φορτηγά μας ἀνὰ τὴν 'Υδρόγειον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Τόν. ναυπ. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγιά Θλιβιάνη	Θ. Ἐπιφανειάδη	11 1656	εἰς ταξίδια Μεσογείου
'Αγιος Γεώργιος	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11 4248	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικήν
'Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12 3283	φορτώνει εἰς Πλέιτ
'Αγιος Γεώργιος IV	Ζωγραφιά Νικολάου κλπ.	38 4847	εἰς ταξίδια Ἀργεντινῆς
'Αγία Βαρθόλαρα	Φρ. Συγάλα καὶ Σία	04 2425	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον
'Αγία Ειρήνη	'Ηλία Πατέρα	09 4330	εἰς ταξίδιον Μεσογείου — Εὐρώπης
'Αγία Θαλασσινή	Δ. Κεράνη	11 3808	ἐν πλῷ διὰ Νότον Ἀμερικήν
'Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12 4151	ἐν Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
'Αγιοι Βίκτωρες	νιῶν Ν. Ι. Πατέρα	19 4344	εἰς Βελγίου λιμένα
'Αγιος Βλάσιος	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	18 3061	ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινῆν
'Αγιος Μάρκος	Γ. Τελίβη	19 4514	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αγιος Νικόλαος	Εὐάγγ. Νομικοῦ	99 1106	εἰς ταξίδιον Μεσογείου.
'Αγιος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρα	15 3687	εἰς λιμένα Μεσογείου
'Αγιος Σπυρίδων	Γεώργ. Δ. Χαλκᾶ	05 3338	ἐν Μεσογείου δι' Εὐρώπην
'Αγκυρα	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	23 2447	ἐν πλῷ δι' Ἰνδίας
'Άδσαμαντιος	έτ. «Ἀδάμας» Α.Ε.	15 4277	ἐν πλῷ ἐξ Ειρηνικοῦ δι' Εὐρώπην
'Άδάμας	έτ. «Ἀδάμας» Α. Ε.	18 4144	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικήν
'Άδάμαστος	έτ. «Ἀδάμας»	19 7466	εἰς λιμένα Ἀμερικῆς
'Άδαμ. Γεωργαντῆς	ἀδελ. Γεωργαντῆ	16 3443	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
'Άδελφότης	Μιχ. Καρρᾶ	17 5838	ἐν Βορ. Ειρηνικοῦ δι' Εὐρώπην
'Άδελφοι Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	19 6176	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Άθηνα Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	36 4824	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Μαΐου
'Άθηναι	«Ἐλληνική» Α.Ε.	10 2897	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Αίας	ἀδ. Πατέρα	15 4729	ἐν πλῷ ἐξ Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην
Αίγαι	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96 1406	εἰς λιμένα Μεσογείου
Αίγαστον	Έτ. «Αιγαστόν» Α.Ε.	19 5285	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Αίγευς	ἀδ. Πατέρα	20 4538	ἐν πλῷ ἐξ Ειρηνικοῦ δι' Εὐρώπην
Αικαστέρινη	ἀδ. Γεωργαντῆ	13 4929	ἀνεγ. ἐκ Μεσογείου (διαταγάς)
Αικαστέρην Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	17 2560	φορτώνει εἰς Κοσσεῖο
Αικαστ. Κουμαντάρου	«Αικαστέρινη» Α. Ε.	17 7777	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικήν
Αίνος	έτ. «Ζέψυρος» Α.Ε.	10 3554	ἐν πλῷ ἐξ Ἰνδιῶν διὰ Μεσόγειου
"Αῖς Γιώργης	νιοὶ Γ. Συγάλα	08 2098	ένφροτώνει εἰς Γένοβαν
'Αλεξανδρα	Κ. Καρρᾶ καὶ ίλοῦ	13 4355	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειου
'Αλεξανδρος	Μ. Α. Ταχιμντζῆ	06 4343	εἰς λιμένα Ἀργεντινῆς
'Αλιάκμων	«Θεοφανώ» Α. Ε.	13 4521	ἐν Νότιον Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
'Αλίκη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17 5140	εἰς ταξίδιον "Απω Ανατολῆς
'Αλφειός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	20 5116	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αναστασία	Π. Πρωτοπαπᾶ	05 2883	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14 3382	ἐν πλῷ ἐκ Δυτ. Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην
'Ανδρέας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19 6566	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Αννα	Ν. Λυκαρροπούλου	19 5173	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' "Απω Ανατολῆν
"Αννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12 4603	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
"Αννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	21 4358	κατευθύνεται εἰς Ἰνδίας
"Αννα Μαζαράκη	ἀδ. Μαζαράκη	13 5411	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Αννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18 5685	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Αννα Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	06 2728	ἐν πλῷ ἐξ Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης δι' Εὐρώπην
'Ανθητη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05 3298	ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειου
'Αννίτσα	'Ιω. Λιβανοῦ	18 4324	έκφροτώνει εἰς Εὐρώπην
'Αντίκλεια	Παν. Τζανετάτου	92 951	εἰς ταξίδιον Ἀδριατικῆς
'Αντώνης	Σ. καὶ Π. Λαιμοῦ	15 3729	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αντώνιος	Α. Γεωργαντῆ	83 1187	φορτώνει εἰς Ρουμανίαν
'Αντώνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15 3557	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
'Αντώνιος Χανδρῆς	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18 5866	ἐν πλῷ δι' Ειρηνικὸν
'Ανώ Βαθύ	I. Δ. Τσούνιος	82 1524	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Αξιός	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19 5289	ἐν πλῷ ἐξ Ἰνδιῶν δι' Εὐρώπην
'Αργολικός	Μαρῆ Εμπειρίκου	21 4786	ἔπειτελει ταξίδιον Ιαπωνίας
'Αργώ	Εύγ. Εύγενιδη	20 1995	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀφρικῆς
'Αρκαδία	«Ἀτλαντίς» Α.Ε.	66—21 853	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 9 Μαΐου
'Αρμάθια	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19 4683	ἔποστρεψει ἐξ "Απω Ανατολῆς
'Αρτεμίς Πήγτα	ἀδ. Πήγτα	06 1433	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
'Αρχάγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17 5692	εἰς λιμένα Μεσογείου
'Αρχων	Ρωμ. Γιαδικάρογλου	22 1364	διῆλθε Κων) λιν 10 Μαΐου διὰ Μεσόγειου
'Ασημίνια Μπάτικα	Π. Μπάικα	95 1344	ἀναμένεται Εύβοιαν πρὸς φόρτωσιν
'Ασίμη	'Ασ. Έ. Καραβία	05 722	έκφροτώνει εἰς Θεσσαλονίκην
'Ασπασία	I. Γαλάνη	14 4211	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Ασπασία Νομικοῦ	«Θραύση» Α.Ε.	38 4857	εἰς πλῷ δι' Εὐρώπην
'Αστήρ	Θερ. Σταφυλοπάτη	96 1350	εἰς ταξίδια Μεσογείου
'Ατλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19 5446	ἐκ Νοτ. Ἀμερικῆς διὰ Μεσόγειου
"Ατλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόλ» Α.Ε.	09 4009	έκφρασαν εἰς τὸ Σονέζ
Αύρα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12 4652	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αφρόσεσσα	ἀδ. Κιρτάτα	05 2529	φορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Βαθύ τῆς Σάμου	κληρον. Γ. Δρακούλη	12 1556	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
Βαλεντίνη	'Ιω. Σκαρολατίδη	09 4713	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Βαρθόλαρα	'Αθ. Ζωϊοτούλου	10 1354	φορτώνει εἰς Ισπανίαν
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12 3299	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Βασ. Α. Πολέμης	'Ιω. Γκούνα	07 3429	ἐκ Πλέιτ δι' Εὐρώπην
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19 2844	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικήν
Βικτωρία	N. Απόδιακου—X. Πατέρα	14 4202	ἐξ "Απω Ανατολῆς δι' Εὐρώπην
Βικτωρία	Δ. Α. Νικολαΐδη	19 6085	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	19 3598	ἐν πλῷ δι' Ἀμερικήν
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17 2313	ἐν πλῷ δι' Εξεινον Πόντον
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05 4017	εἰς λιμένα Μεσογείου
Βόρις	«Εμπορ.-Ἐφοριαστική» Α.Ε.	17 5166	εἰς Βόρειον Ἀμερικήν
Γ. Σ. Λιθανός	«Λιθανός» Α.Ε.	37 4835	ἐν πλῷ ἐκ Χιλῆς διὰ Μεσόγειου
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α.Ε.	18 4398	εἰς λιμένα Εὐρώπης

Γεράσιμος Βεργωτής	Ρ. καὶ Π. Βεργωτή	20	6348	εἰς λιμένα Εύρωπης
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμαση	18	4289	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Γεώργιος Π.	Θ. Ἐπιφανειάδη	03	4052	ἐκ Δυτ. Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην
Γεώργιος Ι. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	13	4345	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικῆς
Γεώργιος Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	εἰς λιμένα Εύρωπης
Γεώργιος Μ. Λιθανός	«Λιθανός» Α. Ε.	38	5482	εἰς ταξίδιον "Ἄπω Ἀνατολῆς
Γεώργιος Μ. Ἐμπειρίκος	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	ἐν πλῷ δι' Ἰνδίας
Γεώργιος Ποταμιάνος	«Ἡπειρωτική, Α.Ε.»	13	4044	εἰς ταξίδιον "Ἄπω Ἀνατολῆς
Γεώργιος	Γ. Βλάσσης	02	667	εἰς ταξίδιον Κων)ντζης — Μεσογείου
Γιάννης	Γ. Ἀνδρέου κλπ.	05	4391	εἰς λιμένα Μεσογείου
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἔξωκειλε πλησίον τοῦ Κάρδιφ
Γρανικός	«Γρανικός» Α. Ε.	16	3689	εἰς λιμένα Εύρωπης
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανούπολην	19	2546	εἰς λιμένα Εύρωπης
Δαμασκηνή	Παν. Ἀγγελάτου	03	1196	ἔφθ. Ἀνατ. Μεσόγειον 6 Μαΐου
Δάναπτης	ἀδελφ. Συνοδινοῦ	14	2113	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Μαΐου
Δάρμας	ἀδ. Πήττα	83	1595	ἐν πλῷ διὰ Δυτ. Μεσόγειον
Δελφίν	Λῶ καὶ Ἀνδρεάδη	06	3816	εἰς λιμένα Εύρωπης
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	ἐν Μεσογείου δι' Εύρωπην
Δημήτρης	Σπ. καὶ Πολ. Λαμοῦ	11	5254	ἐπιστρέψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Δημ. Ἰγγλέσης	νιῶν Δ. Ἰγγλέση	18	5275	εἰς λιμένα Εύρωπης
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	ἔκφραστώνει εἰς Ἰσπανίαν
Δημ. Χανδρῆς	Ίω. Χανδρῆ	10	4643	ἐν πλῷ ἐξ Εἰρηνικοῦ δι' Εύρωπην
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρα	19	5438	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εύρωπην
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτον	19	5168	εἰς λιμένα Εύρωπης
Δίρφυς	ἀδ. Πατέρα	17	4240	ἐξ Ἀμερικῆς δι', Εύρωπην
Διώνη	Γ. Φ. Ἀνδρεάδη	06	4181	εἰς λιμένας τοῦ Πλέιτ
Δωρὶς	Ηλ. Χατζηλία	17	4604	ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινῆν
"Εέη Λιθανοῦ	Ν. Λιθανοῦ	37	4839	ἐν πλῷ ἐξ Αντιτραλίας διὰ Μεσόγειον
"Εέρος	Ίω. Γ. Λιθανοῦ	18	5283	ἐν πλῷ ἐξ Χιλῆς διὰ Μεσόγειον
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἐκ Ρουμανίας δι' Εύρωπην
Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	27	4164	ἔκφραστώνει εἰς Γένοβαν
'Ελένη	Γ. Ἐμπειρίκου	03	1426	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
'Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἐξ "Ἄπω Ἀνατολῆς δι' Εύρωπην
'Ελένη Κουλουκουντῆ	ἀδελφ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικῆν
'Ελίζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	εἰς ταξίδιον Εύξεινον Πόντου
'Ελισάβετ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	ἐκ Νοτ. Ἀμερικῆς δι' Εύρωπην
'Ελλενίκ Στίου	'Εμμ. Γιαννουλάτου	17	2486	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Ελλενίκ Τρέιντερ	'Εμμ. Γιαννουλάτου	07	2052	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Ελλάς	έτ. «Ἐλληνικής Α.Ε.	16	2081	ἐν πλῷ δι' Ἰνδίας
'Ελληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	ἐν Μεσογείου δι' Εύρωπην
'Ελπίς	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εύρωπην
'Ελπίς	A. Πρίντεζη	19	1492	εἰς ταξίδια Εύρωπης
'Εμμος	'Ανδρ. Βεργωτή	14	3895	ἐν πλῷ δι' Ἀφρικήν
'Εμπειρίκος Νικόλαος	Γ. N. Ἐμπειρίκου	18	3798	ἐπιστρέψει ἐξ Νοτίου Ἀμερικῆς
'Επαμ. Κ. Ἐμπειρίκος	νιῶν Ἐπ. Ἐμπειρίκου	27	4385	εἰς Νότιον Ἀμερικήν
'Ερωτώ	I. Σκαρδατίδη	18	5904	εἰς πλόας ἐν τῇ "Ἄπω Ἀνατολῇ"
Εύανθια	Ίω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	εἰς λιμένα Εύρωπης
Εύδοικος	Μαρη̄ Εμπειρίκου	22	4792	εἰς ταξίδιον Ἀντιλλῶν
Εύγενια Καμπάνη	Γ. N. Εμπειρίκου	98	3470	ἔπιστρέψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Εύγενια	Στ. Νιάρχου	12	5839	εἰς λιμένα Εύρωπης, ἐπισκευὴ
Εύγ. Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	ἔκφραστώνει εἰς Γένοβαν
Εύγενια Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α.Ε.	36	4839	ἐν πλῷ ἐξ Μεσογείου δι' Ἰνδίας
Εύγενια Χανδρῆ	Ίω. Χανδρῆ	20	5317	ἔκφραστώνει εἰς Πειραιᾶ
Εύδοξια	'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	εἰς ταξίδια Εύρωπης
Εὕνοος	«Λιθανός» Α. Ε.	19	5627	εἰς λιμένας "Ἄπω Ἀνατολῆς
Εύθαλαία	ἀδ. Γούλανδρη	18	3553	ἀνεχ. Πειραιᾶ 2 Μαΐου δι' Ἰνδίας
Εύθαλαία Μαρῆ	N. Μαρῆ	19	4196	ἐν πλῷ ἐξ Ρουμανίας δι' Εύρωπην
Εύπλοια	Γιώργη Λαμοῦ	11	3862	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εύρωπην
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	εἰς λιμένα Εύρωπης
Ζανῆς Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	εἰς λιμένα Εύρωπης
Ζεύς	Ηλ. Χατζηλία	20	5961	εἰς λιμένα Βορ. Ἀμερικῆς
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	ἐν πλῷ διὰ Δυτ. Ἰνδίας
Ζηνοδία	έτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947	ἐν πλῷ διὰ Ελλάδος
Ζηνοδία	ἀδ. Κονύουκουντῆ	38	5548	εἰς ταξίδιον Ελονικοῦ
Ζηνοδόχη	Δημ. Ν. Κουφδές	06	1516	ἔφθ. Ρουμανίαν 10 Μαΐου
Ζηνοδόχη	Ηλία Σιλᾶ	17	5875	ἐπισκευάζεται εἰς Νέαν Υόρκην
Θάσος	Θ. Λ. Τεγγιάζου	19	1565	ἔκφραστώνει εἰς Γένοβαν
Θεδδόλ 2	Θωμᾶ N. Ἐπιφανειάδη	10	657	ἀργεῖ ἀπὸ διετίας εἰς Ελευσίνα
Θεμύνη	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	38	5717	εἰς ταξίδιον Αντιτραλίας — Ελλάδος
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054	εἰς πλόας Κονσταντζῆς — Ανατ. Μεσογείου
Θεοδώρως Κουμάνταρος	«Ταύγετη» Α.Ε.	17	5709	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Θεοδώρως Τ.	Θ. Λ. Τεγγιάζου	12	3409	ἐν πλῷ ἐξ Δουνάβεως δι' Εύρωπην
Θεομήτωρ	νιῶν Σπάρου Πολέμη	10	4427	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικῆν
Θεοκέπαστη	B. Μαύρου — S. Μενδρινοῦ	11	3726	φορτόνει εἰς Ἀργεντινήν
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	ἐν πλῷ ἐξ Χιλῆς διὰ Μεσόγειον
Θερμαϊκός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	23	4518	ἔκφραστώνει εἰς λιμένα Εύρωπης
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	ἐν πλῷ ἐξ Χιλῆς δι' Εύρωπην
Θέτις Α.	Γ. Ἀνδρεάδου	10	4111	ἐπιστρέψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Θηρασία Νομικοῦ	Ενάγγ. Νομικοῦ	88	1356	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Θράκη	Θ. Λ. Τεγγιάζου	17	982	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Μαΐου
Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	εἰς Εύρωπανά δύτατα
Ιάκωβος	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	εἰς ταξίδιον ἐξ Ανατ. Μεσογείου
Ιγδρ	A. Αναστασίου	07	2693	εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	εἰς λιμένα Εύρωπης
Ικάριον	«Αλγανός» Α.Ε.	12	4013	ἐπιστρέψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α.Ε.	15	4724	ἐν πλῷ διὰ Νότιον Ἀμερικῆς
Ιουλία	Ηλ. Χατζηλία	14	4352	ἐν πλῷ διὰ Ελλάδος
Ιρις	Π. Πάλαιοκρασσᾶ	11	1781	εἰς πλόας ἐν Εύρωπη
Ιωάννα	Μποδ. Αθανασιάδη	07	950	ἀνεχ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου δι' Αίγαυπτον

'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	έν πλ. διά Ρουμανίαν
'Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	εἰς Νότιον Αμερικήν
'Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	διῆλθε Πειραιά 12 Μαΐου δι' Εύφωπην
'Ιω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	έκφορτώνει εἰς Δυτ. Μεσογείουν
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	έν πλ. εἰς Μεσόγειον (διαταγάζει)
'Ιω. Φαφαλίδης	Α. Φαφαλίδη	19	5670	εἰς ταξίδιον Αμερικῆς
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	έν πλ. εἰς Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Ιω. Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	20	6094	έν πλ. διά Βόρ. Αμερικήν
Καδίω	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	εἰς ταξίδιον Μεσογείουν
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	εἰς λιμένα Μεσογείουν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	εἰς λιμένας Αργεντινῆς
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	έν πλ. εἰς Πλέιτ δι' Εύφωπην
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	έν πλ. διά Βόρ. Αμερικήν
Καλυψώ Βεργωτή	«Ἐπτάνησος» Α. Ε.	18	5686	εἰς Βόρειον Αμερικήν
Καπετάν Στρατῆς	Ξενίδ. — Κουμτής καὶ Σία	06	3574	εἰς λιμένα Εύφωπης
Καραβάδος	Γ. Σταματελάτου	13	2325	εἰς πλάς εἰς Κίνα
Καρρᾶς	Κ. Καρρᾶς καὶ Υιού	18	5234	έν πλ. διά Νότ. Αφρικήν
Κασσάνδρα Λουλούδη	άδ. Γουλανδρῆ	19	5106	έπιστρέφει εἰς "Απω Ανατολῆς
Κάσος	έτ. Κάσος Α.Ε.	39	5235	έν πλ. δι' Αμερικήν
Κάστωρ	έτ. Γράτου	21	5497	έν πλ. εἰς Αντιρραλίας δι' Ελλάδα
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	έν πλ. διά Μεσογείουν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόβλ.» Α. Ε.	87	2495	έκφορτώνει εἰς λιμένα Αιγαίου
Κατίνα Π.	Γ. Παπαγιαννάκη	00	1206	διῆλθε Κορινθίου πολὺ 10 Μαΐου δι' Αιγαίουν
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιών Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	έν πλ. δι' Αργεντινήν
Κέτιν Κόρσο	'Αθ. Κονιούρα καὶ Κ. Ξένου	05	3890	εἰς ταξίδιον Εύφωπης
Κεχρεά	Θ. Επιφανειάδη	12	1968	έν πλ. διά Δούναβιν
Κλεάνθης	«Πίνδος» Α.Ε.	11	4153	έν πλ. εἰς Ινδιῶν δι' Εύφωπην
Κολχίς	άδ. Συνοδονῦ	09	2219	εἰς λιμένα Εύφωπης
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	έν πλ. δι' Εύφωπην
Κονίστρα	Θωμᾶς Επιφανειάδη	07	3530	έν πλ. διά Μεσογείουν ἢ Αφρικήν
Κορινθιακός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	10	3562	εἰς ταξίδιον Δυτ. Αφρικῆς
Κόρθιον	άδ. Σύμπουρα	09	2116	εἰς λιμένας Αδριατικῆς
Κουλούρας — Ξένος	Άθ. Κουλούρα — Κυρ. Ξένου	15	4914	εἰς λιμένα Μεσογείουν
Κουμουνδούρος	Υλοί Έπ. Εμπειρίκου	25	3598	εἰς λιμένα Εύφωπης
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατρόκη	02	1070	άνεγ. Πειραιά 4 Μαΐου διά Κορινθίου πολὺ
Κύμα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	3994	εἰς Νότιον Αμερικήν
Κύμα	'Απ. Πεζᾶ	11	3959	εἰς ταξίδιον Εύφωπης
Κυρά - Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	ἔφθ. Ανατ. Μεσογείουν 7 Μαΐου
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαμπού	18	4340	έν πλ. εἰς Αφρικῆς δι' Εύφωπην
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. καὶ 'Αθ. Ήλιοπούλου	05	2527	φορτώνει εἰς Μήλον
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	εἰς λιμένας Αργεντινῆς
Λακωνικός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	14	3803	έν πλ. διά Νότ. Αμερικήν
Λειθαθώ	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1667	εἰς πλάς εἰς Κίνα
Λένα	'Ιω. Μυλωνᾶ	14	1735	άργει εἰς Βαρκελώνην
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Λ. Τεργιάζου	11	4479	εἰς ταξίδιον Ινδῶν
Λέρος	Δ. Μοσχονᾶ — I. Φασόλη	99	846	ἔφθ. Ρουμανίαν 11 Μαΐου
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	εἰς ταξίδιον Εύφωπης
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	έν πλ. εἰς Αργεντινῆς δι' Εύφωπην
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	διῆλθε Κορινθίου πολὺ 8 Μαΐου δι' Εύφωπην
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	εἰς ταξίδια Εύφωπης
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιών Λ. Κονδύλη	12	3923	έξ 'Αφρικῆς δι' Εύφωπην
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	έν Βορ. Ελληνικοῦ δι' Εύφωπην
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	εἰς λιμένα Εύφωπης
Μαλανδρος	'Ιω. Γ. Λιβανού	19	4581	έν Νοτ. Αμερικῆς δι' Εύφωπην
Μαίην δφ Σάμος	υλοί Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	εἰς ταξίδια Μεσογείουν
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1388	έξ 'Αφρικῆς δι' Εύφωπην
Μαίρη Λιθανού	έτ. ἀδελφῶν Λιθανού	38	4771	εἰς ταξίδιον "Απω Ανατολῆς
Μαϊώτις	Α. Συνοδονῦ	88	1709	έν πλ. εἰς Εύφωπης διά Μεσογείουν
Μάκης	E. K. Βλασπούλου	06	3546	εἰς λιμένας Εύφωπης
Μαλιακός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	12	3903	έκτελει ταξίδιον Ινδῶν
Μαννούλα	υλοί Γεωργ. Καραβία	20	1965	εἰς ταξίδιον Μεσογείουν
Μάδ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	έκφορτώνει εἰς λιμένα Εύφωπης
Μαραθών	Α. Λούζη κλπ.	19	7926	έν πλ. εἰς Νοτ. Αφρικῆς δι' Εύφωπην
Μαργαρίτα	Στεφ. Α. Σοφιανοῦ	89	2187	έποικωνάζεται εἰς Πειραιά
Μαργαρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5401	έν πλ. διά Βόρ. Αμερικήν
Μαρή Χανδρῆ	Βιού. — 'Εφ. «Χανδρῆς»	18	5840	έν πλ. δι' Ιαπωνίαν
Μαρία Λ.	K. H. Λαμπού	12	4707	εἰς ταξίδιον Εύφωπης
Μαρία Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	99	1165	εἰς πλάς εἰς Ανατ. Μεσογείουν
Μαρία Σταθάτου	Γ. N. Σταθάτου	22	6303	έν πλ. δι' Εύφωπην
Μαριέτ Νομικοῦ	Μαρη̄ Καραβία	19	5241	παραμενει εἰς Αμβούργον
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	P. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	εἰς λιμένα Εύφωπης
Μαριόγκα	'Ιω. Νικηφόρου	12	4236	διῆλθε Κορινθίου πολὺ 4 Μαΐου δι' Εύφωπην
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	ἔφθ. Κορινθίου πολὺ 9 Μαΐου
Μάριος	Μιχ. Καραγεώργη	06	602	εἰς λιμένας Ελλάδος
Μαριών Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	εἰς λιμένα Εύφωπης
Μαρσυσιώ Λογοθέτη	άδελ. Γουλανδρῆ	13	4669	έν πλ. εἰς Χιλῆς διά Μεσογείουν
Μάρπησσα	N. Ενσταθίου	19	5476	έν πλ. δι' Αργεντινήν
Μάρω Υ.	άδ. Γιαννουλάτου	24	3838	εἰς πλάς εἰς την "Απω Ανατολῆς
Μάστερ Ηλ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	εἰς λιμένα Μεσογείουν
Ματρώνα	N. Βογιατζίδη	02	2846	εἰς ταξίδιον Εύφωπης
Μεμάς	'Ανδρ. Βεργωτῆ	00	4359	εἰς λιμένα Εύφωπης
Μεμάς	Μαρ. Κουρούκλη	12	1735	εἰς Δυτ. Μεσογείουν
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έν πλ. διά Νότ. Αμερικήν
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	εἰς ταξίδιον Εύφωπης
Μεσσαριά Νομικοῦ	έτ. Π. Νομικούς Α. E.	95	985	φορτώνει εἰς Δούναβιν
Μιμόδας	«Εμπορ.-Εφοπλιστική» Α. E.	05	8071	εἰς ταξίδιον Εύφωπης — Μεσογείουν
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	εἰς λιμένα Εύφωπης
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	«Θεοφανώ» Α. E.	38	4774	έν πλ. εἰς Αντιρραλίας διά Μεσογείουν
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	εἰς λιμένα Εύφωπης
	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	έκφορτώνει εἰς λιμένα Εύφωπης

Μιχάλης	Δ. Φατοσή	19	5685	έν πλῷ ἐκ Νοτ. Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην
Μιχαλίδης	ἀδ. Συλᾶ	08	3742	ἔξ "Απω 'Ανατολῆς δι' Εὐρώπην
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	έν πλῷ δι' Ἀμερικὴν
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5199	έν πλῷ ἔξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Ναντίν	«Ἐμπορ.-Ἐφοριαστική» Α.Ε.	04	3582	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης — Β. Ἀμερικῆς
Ναυτίλος	Δ. Γουλανδρῆ—Ρ. Πολίτη	04	3531	έν πλῷ ἔξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Νέα 'Ελλάς	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	16991	ἀνεζ. Πειραιά 11 Μαΐου διὰ Νέαν 'Υόρουν
Νέλλυ	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	13	4826	έπιστρέψει ἔξ "Απω 'Ανατολῆς
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Νέστος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5764	έν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Νήσιον	Α. Καλλίνικου	18	5154	έν πλῷ ἔξ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Νηρέυς	'Ηλ. Χατζῆλια	37	5205	ἔξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	έπισκενάζεται εἰς Εὐρώπην
Νίκοκλῆς	Ν. Γ. Μωφαΐη	21	3576	έν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικύρου	19	5175	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Νίκ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	έπιστρέψει ἔξ Ἀφρικῆς
Νικόλαος Δ. Λ.	Ν. Λυκαρδοπούλου	39	5486	έν πλῷ διὰ Βαγούδεος
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	έν πλῷ δι' Εὐρώπην
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόας 'Ανατ. Μεσογείου
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Νικόλαος Φιλίνης	Μική Φιλίνη	04	3111	έν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν
Νικόλαος "Αγγέλος	Ίω. 'Αγγέλου	12	4351	εἰς "Απω 'Ανατολήν
Νικόλαος Πατέρας	'Ηλ. καὶ Κ. Πατέρας	10	4362	έν πλῷ διὰ Δυτ. Ἀφρικὴν
Νικόλαου Βιργινία	Γ. Νικόλαου	20	6868	εἰς ταξίδιον Βορ. Ελφηνικοῦ
Νικόλαου Γεώργιος	Γ. Νικόλαου	30	4108	εἰς ταξίδιον Ἰνδιῶν
Νικόλαου Ζωγραφίδ	Γ. Νικόλαου	13	7156	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Νικόλαου Μαρία (τάνκερ)	Γ. Νικόλαου	27	5525	εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν
Νικόλαου Ούρανια	Γ. Νικόλαου	22	6397	έπιστρέψει ἔξ "Απω 'Ανατολῆς
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγά	15	4732	έν πλῷ ἔξ Ἰταλονίας δι' Εὐρώπην
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	έν πλῷ ἔξ Μεσογείου δι' "Απω 'Ανατολήν
'Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	εἰς ταξίδια "Απω 'Ανατολῆς
"Ολγα 'Επ. Εμπειρίκου	νιῶν 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	εἰς Νότιον Ἀμερικὴν
'Ολλανδία	«Ἐλληνική, Α. Ε.»	11	1759	έν πλῷ διὰ Μεσόγειον
'Ολυμπος	Κουλούθουν — Εμπειρίκου	18	5249	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
'Ομόνοια	Ξενιού—Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	παραμένει εἰς Ἀμβούργον
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	13	3578	έν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
"Ορος Αίτνα	έτ. «Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	έν πλῷ ἔξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
"Ορος 'Ελικών	«Τράπτ, Κο»	18	5525	έκφραστοι εἰς Δυτ. Μεσογείουν
"Ορος 'Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	14	4191	έν πλῷ ἔξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	18	7914	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ορος Κιθαρών	«Τράπτ, Κο»	12	3876	έν πλῷ ἔξ Εὐρώπης (διαταγάς)
"Ορος Κυλλήνη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	17	3703	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ορος Λυκαθηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	έν πλῷ διὰ Βόρειον Ἀμερικὴν
"Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλῆ καὶ Σία	07	3555	εἰς ταξίδιον Καναρίων νήσων
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	19	5403	εἰς ταξίδιον Ἀμερικῆς
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	6692	έπιστρέψει ἐκ Βορείον Ελφηνικοῦ
"Ορος Πάρνητς	έτ. «Θησεὺς» Α. Ε.	17	4371	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	18	5208	έν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεὺς» Α. Ε.	17	5655	έν πλῷ δι' Ἀργεντινήν
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	5729	έν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' Ἀμερικὴν
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	10	3986	εἰς ταξίδιον Νότ. Ἀμερικῆς
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	έν πλῷ ἔξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
"Ορος Ταμγετος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	3286	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	6388	εἰς ταξίδιον Ελφηνικοῦ
"Ορος Χελμός	«Ατλαντικός» Α.Ε.	23	6481	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Παγασητικὸς	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	14	3942	εἰς ταξίδιον Δυτ. Ἀφρικῆς
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κονφός	20	2171	έν πλῷ ἔξ 'Αφρικῆς διὰ Μεσόγειον
Παναγῆς	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	εἰς λιμένας Λαστραλίας
Παναγῆς	Ι. Δ. Τσούνια	94	2744	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	Εύαγγ. Νομικοῦ	01	3575	φροττώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Παντέλης	Ίω. Βασιλείου καὶ Σία	12	5839	"Ιδε: «ΕΥΓΕΝΙΑ»
Παντιάς	Κ. Λαμού καὶ Ι. Ποντικοῦ	11	3845	εἰς ταξίδιον Ἀργεντινῆς
Παπαλεμός	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	έν πλῷ δι' Εὐρώπην
Παρθενών	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	έν πλῷ εἰς Εὐρώπης
Πάτραι	ἀδ. Πειθή	08	3189	έκφραστοι εἰς λιμένα Εὐρώπην
Περράκης Λ. Καμπάνης	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	έν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Περοεύς	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Πεταλοίοι	Α. 'Ανδρεάτου	18	5172	έν πλῷ δι' Εὐρώπην
Πετρόβλ. (τάνκερ)	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	17	6565	εἰς ταξίδιον Νότιον Ἀμερικῆς
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόρδα»	03	4634	φροττώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ	14	5202	έν πλῷ δι' Ελλάδα
Πήγανος	ἀδ. Γουλανδρῆ	23	4693	εἰς Ἰνδίας ὑπό φροτώσιν
Πηγεύς	Γ. Ν. Λουλούδη	20	5762	ἐκ Βορ. Ελφηνικοῦ δι' Εὐρώπην
Πίνδος	Ε. Χατζῆλια	28	4695	εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς
Πίπινα	έτ. «Πίνδος» Α. Ε.	08	4360	έν πλῷ διὰ Νότιον Ἀμερικῆν
Πλειάδες	Γ. Μ. Σταματελάτου	04	2650	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Πόδεντ Γιούντιθ	ἀδελφ. Πρωΐον	18	4620	έν πλῷ δι' Ἀμερικὴν
Πόδεντ Κλήραρ	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	19	4810	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Πολέμης	Α. Παπαδάκη	20	4839	έν πλῷ ἐκ Κούβας δι' Εὐρώπην
Πολύκωρ	Ι. Δ. Παλαιοχασσά	09	1457	εἰς λιμένας Ισπανίας
Πότη	Γ. Δρακούλη	14	4077	έν πλῷ ἔξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Πότη Σ.	Μιχ. Βερνίσου	96	1594	εἰς ταξίδιον Μ. Θαλάσσης — Μεσογείου
Ποσειδῶν	Υἱο̄ Γ. Σιγάλα	03	2083	εἰς ταξίδια Εὐρώπης
Ρήνος	ἀδ. Πήττα	09	3840	εἰς λιμένα Μεσογείου
Ρόκος	Μιχ. Α. 'Εμπειρίκου	19	4649	εἰς λιμένας Ἀργεντινῆς
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. Ε.	18	6429	ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Ρόκος Βεργωτῆς	«Ἐπτάνησος» Α. Ε.	19	5637	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	ἔφθ. Ρουμανίαν 10 Μαΐου

Σαλαμινία	Κ. Πετρούτση — Γ. Τάνες	01	3634	έν πλῷ ἐξ Ἰνδῶν διὰ Μεσόγειον
Σάν Γκαμπριέλ	έτ. «Θησένς» Α.Ε.	20	4943	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Σαντορίνη	Α. Γ. Χάλαρη	84	708	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Σαρωνικός	Μαρη̄ Έμπειρικού	12	3548	ἐκτελεῖ ταξίδια Ἰνδῶν
Σάφνος	Θεμ. Σταυρούλοπάτη	17	2290	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Σούζυ	Μποδ. Αθανασιάδη	07	950	"Ιδε: «ΙΩΑΝΝΑ»
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α.Ε.	17	4300	έν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Ἑλλάδα
Σουσάννα	Ν. Παπαδάτου-Α.Τσαβλίη	04	932	εἰς ταξίδια Δοννάθεως
Σπάρτη	Γ. Σταματέλατου	22	1202	εἰς πλῷας ἐν Κίνα
Σπυρίδων	Παν. Καρρᾶ	17	3527	έν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Σπύρος	«Αλγάσον» Α. Ε.	18	6629	ἐκ Βορ. Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
Σταμ. Γ. 'Έμπειρικος	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικού»	36	3931	έν πλῷ διὰ Χαλῆν
Στάμος	Δ. Φαραλιοῦ	14	3801	έν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Σταυρός	«Κάσσος» Α. Ε.	25	4853	εἰς ταξίδια Αμερικῆς
Σταύρος Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	έν πλῷ δι' Εὐρώπην
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδη	18	653	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Στρυμών	«Λιβανὸς» Α. Ε.	19	5250	έν πλῷ ἐξ Αφρικῆς (διαταγάς)
Συτιλιανή	ἀδ. Πήττα — Κ. Σκριβάνου	96	3256	έν πλῷ ἐξ Δουνάβεως δι' Εὐρώπην
Συτιλιανός Χανδρῆς	Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6059	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Τάναις	ἀδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	φορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ταξιάρχης	ἀδελφ. Λαμποῦ	13	4221	εἰς ταξίδια Αμερικῆς
Τασία	Καδ. Σιγάλα	04	3034	εἰς ταξίδια Εὐρώπης
Τάσις	«Μυρτίφων» Α. Ε.	13	4706	έν πλῷ δι' Εὐρώπην
Ταυγετος	Κουλούθουρον — Έμπειρικού	18	5687	διῆρθρες Πειραιά 8 Μαΐου δι' Ἰνδίας
Τέτη	νῖσι Γ. Σιγάλα	03	2747	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Τέτη Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	02	1882	ἔφθ. Ιούνιο 6 Μαΐου
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3658	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	09	1911	έν πλῷ διὰ Μεσόγειον
'Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	έν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Ἑλλάδα
'Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	έν πλῷ διὰ Μεσόγειον
'Υπανις	ἀδ. Συνοδινοῦ	09	1459	παραμένει εἰς Πειραιά
Φανερωμένη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	08	3404	έν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Φλώρωρ Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	1783	έν πλῷ διὰ Μαύρην Θάλασσαν
Φραγκούλας Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	6701	εἰς ταξίδιον Βορ. Αμερικῆς
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έν πλῷ δι' Εὐρώπην Ίνδιας
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	έν πλῷ ἐξ Ιταλίας δι' Αμερικήν
Χέλιστρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	έν πλῷ διὰ Μεσόγειον
Χίος	«Λιβανὸς» Α. Ε.	39	5550	εἰς λιμένα Μεσογείου
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	28	4641	εἰς ταξίδιον "Άπω Ανατολῆς
Χρήστος Μαρκέτος	«Μαρκέτος» Α. Ε.	19	5209	εἰς ταξίδιον "Άπω Ανατολῆς
'Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	έν πλῷ δι' Αντιρρίου (είτε Ελλάδα)
'Ωρωπός	Μαρη̄ Έμπειρικού	13	4474	εἰς ταξίδιον Δυτ. Αφρικῆς
'Αλκυόν (Παναμ.)	Ιω. Π. Γουλανδρῆ	17	3530	έν πλῷ δι' Αμερικήν
"Αλμπα (Παναμ.)	έτ. "Αλμπα	08	3444	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αμαρυλλίς (Παναμ.)	«Αμαρυλλίς» Α.Ε.	18	4328	έν Βορ. Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
'Ανδρέας (Παναμ.)	Παναμαϊκή ἑταῖριας	17	5317	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
'Αννα Μάρκου (Παναμ.)	Ε. Βιντιάδη κλπ.	19	2486	έν πλῷ διὰ Μεσόγειον
'Αουρόρα (Παναμ.)	έτ. «Πέρσων»	13	4584	εἰς ταξίδιον Ειρηνικοῦ
Βάρκο (Παναμ.)	Αύγεσιον — "Απέργη	96	1437	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Πρωμέρα» Παναμᾶ	13	4680	άνεγ. ἐξ Ανατ. Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Δώρω (Παναμ.)	Κ. Α. Αγγελίδη	98	584	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Εστέρο (Παναμ.)	«Ισθμένιας» Α. Ε.	20	4743	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
'Ιλλενάο (Παναμ.)	έτ. «Κολόν»	19	5291	ἔφθ. Πότι 9 Μαΐου
Κάρμαρ (Παναμ.)	Α. Ε. «Κάρμαρ»	19	5226	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Κλαίρη (Παναμ.) Τ.	έτ. «Πρωμέρα» Παναμᾶ	16	5845	έν πλῷ δι' Εὐρώπην
Κουλέμπρα (Παναμ.)	έτ. «Πορτομπέλλο»	19	5260	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Λόντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Ατλάντικας	16	5505	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Μαρία (Παναμ.)	έτ. «Πρωμέρα» Παναμᾶ	28	4919	άνεγ. Τακοφάντη δι' Εὐρώπην
Μαρτής ('Αγγλ.)	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	94	2483	εἰς ταξίδια Μεσογείου
Μιραμάρε (Παναμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	19	5731	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μιραφλόρες (Παναμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	19	5764	έν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μπόνα (Γαλλ.)	Σ. Φαρκούχ	98	3462	εἰς ταξίδια Εὐρώπης
Μυριάμ (Παναμ.) Τ.	«Ιστμένιας» Α. Ε.	21	7012	εἰς λιμένας Αμερικῆς
"Ορος" Θύρως (Παναμ.)	Μ. Μάρκου	19	6527	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ούρανία (Παναμ.)	έτ. «Ατλάντικας	02	1953	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Πάναμ (Παν.-τάνκερ)	«Ιστμένιας» Α. Ε.	25	7277	εἰς Βόρειον Αμερικήν
Πηνελόπη (Παναμ.)	έτ. «Πόλαρ»	19	4799	εἰς ταξίδιον "Άπω Ανατολῆς
Ρίο Γκραντε (Παναμ.)	έτ. «Παναμέζας	19	5696	έν πλῷ δι' Εὐρώπην
Σαντιάγο (Παναμ.)	έτ. «Σαντιάγο»	08	3860	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Σίγκνετ (Παναμ.)	Ιω. Π. Γουλανδρῆ	17	3531	έκ Βορ. Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
Τουΐρα (Παναμ.)	έτ. «Τουΐρας	12	4393	έν πλῷ δι' Εὐρώπην
Φαίλες (Παναμ.)	έτ. «Πόλαρ»	15	7188	εἰς ταξίδιον Βορ. Αμερικῆς
Φροσούλα (Παναμ.)	«Φοίνιξ» Α.Ε.	03	1282	εἰς λιμένα Μεσογείου
Χάϊφα Τρέιντερ (Παλαιστ.)	Βασ. Ι. Σαποθάρου	03	3075	εἰς λιμένα Εὐρώπης

E. ARVANITOPULO

(ESTABLISHED IN 1894)

Telegr.«Arvanitopulo»

STEAMSHIP AGENTS

BROKER FOR CHARTERING

FORWARDING AGENT

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

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

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