

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1940

Αρ. Φύλλου 227

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ι'. ΑΡΙΘ. 227

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1940

Τὸ δεκαωνδήμερον

'Η πρωτοβουλία ἀνελήφθη

Εύχαριστα μηνύματα μᾶς ἔρχονται ἀπό τὸ Λονδίνον. 'Η ὁδίγον πρὸ τοῦ πολέμου συσταθεῖσα ἀσφαλιστικὴ ἐταιρία «The Oceanic & Mediterranean Insurance Cy Ltd», μὲ σκοπὸν τὴν κατὰ μικρὸν ποσοτὸν συμμετοχὴν εἰς τὰς ἀσφαλίσεις τῶν κινδύνων ἐπὶ 'Ελληνικῶν σκαφῶν, ἡρχοις πρὸ μηνὸς τάς ἐργασίας τῆς. Πρόκειται περὶ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ὄργανουσιοῦ, τὸν ὅποιον χάρις εἰς τὴν πρωτοβουλίαν καὶ τὴν ἐπίμονον προώθησιν τοῦ κ. Τζίφου, συνέπηξαν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταί.

Τότε ἡ λειτουργία τῆς ἐταιρίας, λόγῳ ὀρισμένων πειροισμῶν διὰ τὴν ἔκδοσιν τοῦ μετοχικοῦ τὴν κεφαλαίου δὲν κατέστη ἐφικτή. 'Ηδη, ὡς φαίνεται, αἱ ἀνακύψασαι δυσχέρειαι ἥρθησαν καὶ ἡ προστάθεια, ἡ τόσα τὰ καλά ὑποσχομένη διὰ τὴν θελτίωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς μας θέσεως, θετικὴν πλέον προσλαμβάνει τὴν μορφήν.

Δέν ὑποχρεοῦνται θεβαίως νόμῳ οἱ ἐφοπλισταί μας νὰ παραχρήσουν εἰς τὴν 'Ελληνικὴν ταύτην ἀσφαλίσειν ποσοτόν τι (line) τῶν παρ' αὐτῶν ἀσφαλιζομένων κινδύνων, ὅπως προέβλεπε τὸ σχέδιον τοῦ Ναυτικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου. 'Ανεξαρτήτως ὅμως τοῦ ἀναγκαστικοῦ ή μὴ τῆς συμμετοχῆς δὲν πιστεύουμεν νὰ προβλῆῃ παρ' οὐδενὸς ἐφοπλιστοῦ ἀντίρρησις, ὅπως εἰς ὅλα τὰ ἐπὶ 'Ελληνικῶν σκαφῶν συναπόδενεν ἀσφαλιστήρια συμπεριληφθῆ ὡς συνασφαλιστῆς καὶ ὁ νέος ἀσφαλιστικός μας ὄργανος.

Δέν ἔχει ὅλως τε στενῶς κερδοσκοπικάς ἐπιδιώκεις ἡ συσταθεῖσα ἀσφαλεία, πολὺ δὲ περισσότερον δὲν πρόκειται νὰ κατέληῃ εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ νὰ συναγωνισθῇ τοὺς ἀσφαλιστάς. 'Η μικρὰ συμμετοχὴ τῆς εἰς τὰς ἀσφαλίσεις τῆς Ναυτιλίας μας ἀποβλέπει κυρίως εἰς τὴν ἔγγυτέραν παρακολούθησιν τῆς ἀσφαλιστικῆς μας θέσεως καὶ εἰς τὴν ὅσον ἐνεστὶ πληρεστέραν συγκέντρωσιν στατιστικῶν στοιχείων ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων τοῦ 'Ελληνικοῦ κινδύνου. Αἱ ἐπιδιώξεις δ' ἀκριθῶς αὐταὶ ἐπιβάλλουν, παρὰ τὴν προϋποθέμενην ἐπιλογὴν τῶν καλυπτομένων κινδύνων, τὴν εὐρυτέραν, εὶς δυνατόν, συμμετοχὴν τῆς ἀσφαλείας μας εἰς τὴν ἀνάληψιν ἐλαχίστου ἔστω μέρους τῶν ἐπὶ 'Ελληνικῶν σκαφῶν ἀσφαλίσεων.

'Αλλὰ καὶ κέρδος θ' ἀποκομίσῃ, πιστεύουμεν, ἡ νέα αὐτὴ 'Ελληνικὴ θαλασσασφαλεία, ἀφοῦ κερδοφόρος ἀπεδείχθη πλέον ἡ ἀσφαλιστικὴ ἐργασία τῆς Ναυτιλίας μας. 'Οταν δὲ μετά πάροδον μιᾶς τούλαχιστον τριετίας συγκεντρωθοῦν ἔγκυρα καὶ ἀπηκριωμένα τὰ πρῶτα στατιστικά στοιχεῖα, ἀναφερόμενα εἰς τὸ μεγαλύτερον ποσοτόν τῆς 'Ελληνικῆς χωρικούτητος, τότε μὲ παρρησίαν πλέον θά ἡμποροῦν οἱ ἐφοπλισταί μας νὰ ἀπαιτήσουν ἀπὸ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν τὴν ἰσότιμον πρὸς τὰ ἄλλα ἔνα πλοῖα μεταχειρίσιον καὶ τῶν ἴδικῶν μας σκαφῶν. Θά διαπιστωθῇ, διτὶ ἡ προκατάληψις κατὰ τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας δὲν δικαιολογεῖται πλέον ἐκ τῶν πραγμάτων καὶ θά καταδειχθῇ πόσον ἐν δικαιᾳ εὑρίσκονται οἱ ἀπὸ ἑταῖρούς την σύστασιν 'Ελληνικῶν ἀσφαλιστικῶν ὄργανώσεων, ἀμέσως ἐνδιαφερομένων διὰ τοὺς κινδύνους τῆς Ναυτιλίας μας.

'Ετη θεβαίως θά παρέλθουν διὰ νὰ ἔωμεν ἔξυψουμένην ἡ μᾶλλον ἀποκαθισταμένην τὴν ἀσφαλιστικήν μας θέσιν, ὅπως ἐπίσης χρόνος πολὺς θά χρειασθῇ καὶ προσπάθεια σύντονος θ' ἀπαιτηθῇ διὰ νὰ γίνη δεκτὸν ἀνεπιφύλακτως εἰς ὅλας τὰς ἀγοράς τὸ 'Ελληνικὸν πλοῖον, ὡς ίστιμον τῶν ἔνων, χωρὶς τὰς γνωστὰς ἀσφαλιστικάς διακρίσεις.

'Απὸ τὴν σύστασιν τῆς 'Oceanic & Mediterranean Insurance', εἰς τὴν δύοις 'Ελληνες καὶ μόνον ἐφοπλισταί ἐνδιαφέρονται, δικαιούμεθα ἀκόμη ἡ ἐπίζωμεν τὴν πραγμάτων εὐρυτέρων ἐπιδιώξεων. Πέραν τῆς θαλασσιάς διὰ τῶν καλῶν ἀποτελεσμάτων θελτίωσεως τῶν ὅρων ὑπὸ τοὺς ὅποιους καλύπτονται οἱ ἐπὶ σκαφῶν 'Ελληνικοὶ κίνδυνοι, πέραν τῆς συγκεντρώσεως στατιστικῶν ἀπηκριωσάντων καὶ τῆς σὺν τῷ χρόνῳ διαμορφώσασα φοῦς πλέον ἐκτιμήσεως τοῦ καλοῦ ή κακοῦ κινδύνου ἐνὸς ἔκαστου 'Ελληνος ἐφοπλιστοῦ, πέραν τῆς ισχυροποιήσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς μας ὄργανώσεως, ὡστε εὐρύτερον νὰ συμμετάσῃ

αὐτὸ τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον εἰς τὰς ἀσφαλίσεις τῆς Ναυτιλίας μας, ἐλπίζομεν ὅτι σὺν τῷ χρόνῳ τὸ ἐνδιαφέρον τῆς ἀσφαλιστικῆς μας προσπαθείας θά στραφῇ καὶ πρὸς τὴν ἄλλην, τὴν οἰσθαρωτέραν μάλιστα, πλευράν τοῦ ὅλου προβλήματος, πρὸς τὴν πλευράν τῆς διακρίσεως τῆς σημαίας μας εἰς τὰς δι' 'Ελληνικῶν σκαφῶν διενεργούμενας μεταφοράς.

Αὐτὴ ἀκριθῶς ἡ διακρίσις παρημπόδισε καὶ θά παρεμποδίση σοθαρῶς εἰς τὸ μέλλον τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας. Δέν θά ἐπιτρέψῃ, ὑπὸ διμάλας συνθήκας ἐργασίας νὰ συμμετάσῃ καὶ αὐτὸ τὸ ποιοτικῶν ἀκόμη ἐφάμιλλον τῶν ἔνων 'Ελληνικοῦ πλοίον εἰς τὴν κίνησιν ὀρισμένων ἀγορῶν καὶ τὴν μεταφορὰν ὀρισμένων φορτίων. Μία εὔρωστος οἰκονομικῶς καὶ μὲ ἀνεπιγεγένη τὴν πίστιν αὐτῆς 'Ελληνική ἀσφαλεία, ἀποβλέπουσα κυρίως εἰς τὴν διευκόλυνσιν τῆς ἐργασίας τοῦ ἔθνους σκάφους, θά τὴν προσθέσῃ λ.χ. νὰ παρεμβαίνῃ, ἐν δεδομένῃ περιστάσει, εἰς τὴν ἀγοράν καὶ νὰ ζητῇ ν' ἀναλάβῃ μέρος σημαντικὸν τῆς ἀντασφαλίσεως ἐνὸς φορτίου, προοριζομένου νὰ μεταφερθῇ δι'. 'Ελληνικοῦ πλοίου — καλοῦ μάλιστα πλοιοκτήτου — προκειμένου διὰ τῆς ἐνεργείας αὐτῆς νὰ διασκεδασθῇ ἡ προκατάληψις τῶν ἔνων ἀσφαλιστῶν, νὰ καταδειχθῇ ἡ καλή μας πίστις καὶ νὰ διευκολυνθῇ ὁ φορτίος εἰς τὴν προτίμησιν τῆς σημαίας μας, χωρὶς τὴν καταβολὴν προσθέσιν ἀσφαλίστρων.

Περὶ ἐπιδιώξεων τοῦ ἀπωτέρου μέλλοντος διμοιλούμεν. Αὐτὴν πάντως διαθέλεομεν ἡμεῖς τὴν ἔξελιξιν τῆς νέας ἀσφαλείας μας, ἐφόσσον ἡθελε σὺν τῷ χρόνῳ, ὅπως πιστεύομεν, προσλάβῃ γενικωτέραν μορφήν, ως ἀσφαλιστικὴ ὄργανωσις τοῦ συνόλου τῆς Ναυτιλίας μας. Πρὸς τὸ παρόν, παρήγορον εἰνε τὸ γεγονός διτὶ ἀρχῆ γέγενετο, αἱ θάσεις ἐπέθησαν. Οἱ ἐφοπλισταί μας κατενόησαν πλέον τὴν ἀνάγκην τῆς χειραφετήσεως καὶ τὰ καλὰ ἀποτέλεσματα τῆς πρωτοπορειακῆς προσπαθείας τοῦ κ. Λούζη ἀρχίζουν τώρα νὰ καρποφοροῦν.

Τοῦ 'Αργύρου καὶ τοῦ 'Οceanic' ἀποτελοῦν τὰ θάθρα, ἐπὶ τῶν διοικούν δχι μόνον θὰ στηριχθῶμεν διὰ νὰ συγκροτήσωμεν καὶ ἡμεῖς, ἔστω καὶ καθυστερημένοι, ἀσφαλιστικὴν ὄργανωσιν, ἀλλὰ βάρη χρησιμεύσουν καὶ ως μέσα ἔξυγιανσεως τοῦ ὄργανουσιοῦ τῆς Ναυτιλίας μας, ἀναγκαστικῆς ηθικοποιήσεως — διατί νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν; — τῶν δλίγων ἔστω κακῶν ἐπούλων τοῦ παρελθόντος διατηρούντων ἀντιλήψεις περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τῶν ἔνων τῆς καλής πίστεως καὶ τοῦ καλοῦ δνόματος τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ.

Τὰ παθήματα, μαθήματα

'Υψωθησαν σημαντικῶς τὰ ἀσφαλίστρα τῆς Μεσογείου διὰ τοὺς κινδύνους πολέμου. Διά τὴν ἀνανέωσιν ἀσφαλιστηρίου εἰς σκάφος Μεσογειακῆς γραμμῆς ἐζητήθησαν πρὸ μηρῶν ἀπὸ τὸ Λονδίνον δι' ἔνα καὶ μόνον μῆνα ἐπτά καὶ ἡμίσους τοῖς ἔκαστον! Καθίσταται δηλαδὴ ἀδύνατος πλέον ἡ κίνησις ἐνὸς σκάφους εἰς τὴν Μεσόγειον μέχρι τῆς ούτως ή ἀλλως ἐκκαθαρίσεως τῆς θέσεως τῆς Ιταλίας. Κατ' ἀναπόδραστον ἀνάγκην μετά τὴν ληξίν τῶν ἐισοχείων ἀσφαλιστηρίων συμβολαίων καὶ ἐφόσσον θὰ διαρκῇ ἡ ἐκκρεμότης, τὰ Μεσογειακὰ σκάφη, καὶ δὴ τὰ 'Ελληνικά, θά παροπλισθοῦν.

'Αναφέρομεν τὰ ιδικά μας, διότι μόνα αὐτὰ εὐρίσκονται ύποχρεωμένα νὰ στρέφωνται εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀσφαλιστικὴν ἀγοράν τοῦ Λονδίνου διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων των. Τὰ 'Ιταλικὰ λ. χ. πλοῖα — γραμμῆς καὶ φορτηγά — ἀσφαλίζονται εἰς τὴν έθνικην τῶν οἰκονομικῶν ἀσφαλιστηρίου φορτίον, τῇ συμμετοχῇ τοῦ Κράτους, ἐλάχιστος δ' ώς ἐπούλων εἰνε τὰ καταβαλλόμενα ἀσφαλίστρα. Τῶν ἀλλων Μεσογειακῶν σημαιῶν τὰ σκάφη εἴτε ἀνήκουν εἰς ήμικρατικάς ὄργανωσεis, ἀμεσον ἐπομένως εἰνε τὸ ἐνδιαφέρον τοῦ Κράτους διὰ τὰς ἀσφαλείας των, εἴτε εἰνε ἐπίτακτα — τὰ Γαλλικά — εἴτε ἡ ἀπασχολίστρα τῶν εἰς τὰ Μεσογειακὰ ὅδατα εἰνε πειραιωτικόν, διότι συμβαίνει μὲ τὰ Γιουγκοσλαβικά. 'Εκθετος λοιπὸν καὶ τὴν φοράν αὐτὴν ἀπομένει ή Ναυτιλία μας, ή πληθωρικῶς ἀλλωτε στασιασθείσαν εἰς τὰ Μεσογειακὰ ταξίδια. Αὐτὴ προώρισται νὰ υποστῆ τὰς συνεπείας τῆς πολιτικῆς ἐν τῇ Μεσογείῳ διαταραχῆς. Δέν ἡμποροῦν δὲ οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταί νὰ ζητῇσαν καὶ υψηλοτέρους ναύλους διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἐκτάκτων δαπανῶν των, ἀφοῦ τὰ πλοῖα τῶν ἀλλων σημαιῶν δὲν ἐπιθαρύνονται μὲ τὸ αὐτὸ κόστος ἀσφαλίσεως τῶν πολεμικῶν κινδύνων καὶ εὐχαρίστως δέχονται τοὺς κρατοῦντας ναύλους.

Κέρδη σημαντικά ύπολογίζεται ότι άποφέρουν αί πάλι σκαφών άσφαλσεις κατά τών κινδύνων πολέμου. Μόνη ή 'Ελληνική Ναυτιλία — έξαιρουμένων τών ύπο χρονικήν ναύλωσιν διά λογαριασμὸν ξένων κυθερήσεων σκαφών — θά καταθάλῃ κατά τό πρώτον έτος τοῦ πολέμου διά τάς άσφαλσεις τῶν πολεμικῶν της κινδύνων ποσὸν οὐχὶ κατώτερον τῶν τριῶν έκατομμυρίων λιρῶν 'Αγγλίας. Εἰναι μεγάλοι θεοβάτοις οἱ καλυπτόμενοι κίνδυνοι καὶ αἱ ζημιὲς ὅχι καὶ τόσον ἀπίθανοι εἰς ἔνα πόλεμον ἀπῆνη ὅπως ὁ σημερινὸς, τὰ μέσα τῶν ἐπιθέσεων τοῦ ὄποιον καὶ ἡ ἔκτασις δὲν ἡμιποροῦν νά προθεφθοῦν. Τὰ πράγματα ὅμως ἀποδεικνύουν, ὅτι ἐν ἐλειτούργῳ καὶ παρ' ἥμιν ἔθνικὴ ἀσφαλιστικὴ ὁγορά, ἀνὶ οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ συνεργαζόμενοι ἡκολούθουν καὶ αὐτοὶ τὸ παράδειγμα τῶν Σκανδιναϊκῶν συναδέλφων των, ἵνα σημαντικὸν κεφάλαιον — κέρδος καθαρὸν — ἀπὸ τάς άσφαλσεις τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων θά ἐσχηματίζεται. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν τῶν Μεσογειακῶν ταξίδιων θά ἥδυνατο ὁ 'Ελληνικὸς ἀλληλασφαλιστικὸς ὀργανισμὸς, ἀνὶ ἐγκαίρως, εἰχε συσταθῆ, καὶ ἐλειτούργει τώρα, νά διευκολύνῃ τὰ ταξίδια καὶ τῶν Μεσογειακῶν σκαφών. Θά εἰσεπραττεν ἀσφαλιστρα χαμηλώτερα τῶν ζητουμένων παρὰ τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν, μέχρι τῆς δημιουργίας πραγματικῆς ἐμπολέμου καταστάσεως, ἐν τῇ Μεσογείῳ, ἐφόσον μάλιστα διά τῆς ἀσφαλισεως δῶλων τῶν Ἐλληνικῶν πλοίων δι' ὅλα αὐτῶν τὰ ταξίδια ἀνά τὴν 'Υδρούγειον, ἔνας χαμηλὸς μέσος ὄρος πιθανῶν κινδύνων θά ὑφίστατο.

'Αλλ' ἀν ἐπανερχόμεθα εἰς τὰ σφάλματα—περὶ σφαλμάτων πρόκειται—τοῦ παρελθόντος, εἰς οὐδὲν ἀλλο ἀποσκοποῦμεν, παρὰ νά καταδείξωμεν πόσον τώρα μᾶς στοιχίζουν.' Οταν πρὸ διετίας περίπου τὸ Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητήριον κατήρτισε τὸ θαυμάσιον ἔκεινο σχέδιον τοῦ ἀλληλασφαλιστικοῦ συνεταιρισμοῦ, ἔπρεπεν οἱ ἀναλαβόντες τὴν ἀξιέπαινον πρωτοβουλίαν, παρὰ τάς περιέργους καὶ ἀστρικούς δηπάς ἀπεδείχθη ἀντιρρήσεις, νά τὸ ἐπιβάλουν διά νόμου. Αὐτὸ ὑπηργεύει τὸ πραγματικόν, τὸ γενικώτερον τῆς Ναυτιλίας μας συμφέρον. 'Ο κ. Τζίφος προστείνει τότε τὴν ἀναγκαστικὴν σύστασιν τοῦ συνεταιρισμοῦ, ἀλλὰ δὲν τὴν ἐδέχθησαν δυστυχῶς, δρρωδήσαντες πρὸ τῶν εὐθυνῶν, οὐδὲ αὐτοὶ οἱ καταρτίσαντες τὸ σχέδιον. 'Αν ὅμως ἔκτοτε ἡ ἀλληλασφάλεια ἐλειτούργει, διατὶ νά μὴ πιστεύσωμεν, δὲν θά καθίστατο ἐφικτὴ ἡ παρ' αὐτῆς ἀνάληψις μέρους ἔστω τῶν πολεμικῶν ἀσφαλισεως τῆς Ναυτιλίας μας;

Δὲν ἐπρόκειτο νά συναντήσωμεν εἰς τὴν ἐπιδίωξιν αὐτὴν ἐμπόδια δυσυπέρβλητα. Τὰ μόνα ἐμπόδια καὶ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν θά ἥσαν τὸ ὑπεράγαν συντηρητικὸν πνεῦμα τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ ἡ προσήλωσις αὐτῶν εἰς τὰ ειδισμένα, ἔστω καὶ ἀν τάῦτα κακῶς κεῖνται. Θά ἔχρειάζετο ἵσως νά κινηθοῦν οἱ διοικοῦντες τότε τὸ Ναυτικὸν 'Ἐπιμελητήριον μὲ περισσότεραν ἀποφασιστικότητα, ἀφοῦ μάλιστα ὁ κ. Τζίφος, μὲ τὴν χαρακτηρίζουσαν αὐτὸν δημιουργικὴν πρωτοβουλίαν, θερμός θά ἦτο παραστάτης τῶν.

'Αλλὰ τὰ γεννιμένα οὐκ ἀπογίνονται. Μία ἀπὸ τάς πολλὰς συνεπείας τῆς ἀπουσίας κάθε πρωτοβούλου σκέψεως διά τὴν ἀντιμετώπισιν τῶν ζωτικῶν τῆς Ναυτιλίας μας προβλημάτων εἰνε καὶ ἡ δύσκολος θέσις, εἰς ἥν περιάγονται τώρα τὰ Μεσογειακὰ σκάφη.' Ας ἐπίσωμεν τούλαχιστον δὲν τὰ παθήματα θά μᾶς γίνουν μαθήματα.

ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΦΕΙΣ

Προεθέψαμεν ἀπὸ διμήνου τὴν χαλάρωσιν τῆς ναυλαγορᾶς. 'Η ἐγγυτέρα παρακολούθησαν ὅλων τῶν συντελεστῶν τοῦ ναυλοτικάριθμου μᾶς ἐπέτρεψε νά διέδωμεν ἔν τινι μέτρῳ τὴν σημερινὴν ἔξελιξιν. Τὰ πράγματα ἀτυχῶς μᾶς ἐδικαίωσαν. Τῶν ὑπεραισιοδέξων οἱ ἀφελεῖς ἐνθουσιασμοὶ περὶ πακτωλοῦ κερδῶν διεψεύσθησαν καὶ πάλιν.

Θά δύολογήσωμεν ὅμως δὲν αἱ περὶ ἐκπτώσεως τῶν ναύλων προθέψεις μᾶς δὲν ἔξικονύτο μέχρι τοῦ σημείου εἰς διώρα ἔφθασεν ἡ ὑποχώρησίς των. Μέσα εἰς τὴν ρευστὴν ἐκ τοῦ πολέμου κατάστασιν γεγονότα ἀπρόθλεπτα — ἡ πρὸς τὴν Σκανδιναϊκήν, τὴν 'Ολλανδίαν καὶ τὸ Βέλγιον προέλασις — ρυσδαίως ἔξειλήθησαν καὶ τὰ γεγονότα αὐτὰ ἀμέσως ἐπέδρασαν εἰς τὸν κατήφορον τῆς ναυλαγορᾶς. 'Ισως νά εἰναι παροδικὸς διό τοσον σημαντικός τῶν ναύλων ἐκπεισμός. Εἰναι πάντως χαρακτηριστικὸς τῆς ἐπικρατήσεως τῶν ὑποτιμητικῶν παραγόντων.

Δύο ὑπέρδαν οἱ σημαντικώτεροι συντελεσταὶ τῆς ὑποχωρῆ-

σεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων: 'Η ἀπώλεια διά τάς ἀπὸ θαλάσσης μεταφοράς τῶν οὐδετέρων μέχρι πρὸ τίνος ἀγορῶν τῆς Βαλτικῆς, τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν, τοῦ Βελγίου καὶ τῆς 'Ολλανδίας καὶ ἡ ἔξι τιθέτους ἡ ἀμεσος ἐπαύξησις τῆς διαθεσίμου πάρα τῶν συμμάχων χωρητικότητος κατά 7 ὅλα ἐκατομμύρια τόννων γκρός. Πληθωρισμὸς συνεπῶς σκαφῶν, ἐπιταθεῖς ἐκ τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἀπὸ πολεμικῶν κινδύνων ἀπώλειῶν, ἐνῷ ὀλόκληρος — πλὴν τῆς Γαλλικῆς ἀκτῆς — η Βορειοπειρωτική Εύρωπη τελεῖ ὑπὸ πλήρη ἀπὸ θαλάσσης ἀποκλεισμόν.

Τώρα οἱ σημαντικώτεροι φορτωταὶ ἀπομένουν οἱ σύμμαχοι, οἱ κάθε λόγον ἔχοντες νά ὑποθιβάσουν τοὺς ναύλους τῶν οὐδετέρων σκαφῶν, διά τὴν ἐπιδιώξειν τῶν δὲ ταύτην ἔχοντες ὅπλον ισχυρὸν εἰς χείρας τῶν τήν, ἀν μὴ ἀπόλυτον, πάντως ὅμως ἴκανον ποιητικὴν ἐπάρκειαν εἰς χωρητικότητα. Πρέπει ἔξι ἄλλου νά ληφθῇ ὑπ' ὅψιν δὲν καὶ τὰ οὐδέτερα κράτη, ἀμέσως ἐνδιαφερόμενα διά τὴν διατήρησιν χαμηλοῦ ὅπωσδήποτε κόστους τῶν εἰσαγομένων εἰδῶν καταναλώσεως, ἀνέλασθον αὐτά ἀπευθείας τὴν κάλυψην τῶν ἐπιστιοτικῶν καὶ τῶν εἰς πρώτας όλας ἀναγκῶν τῶν. Περιορισμοὺς ἐπέβαλαν, πρὸς ἀποφυγὴν τῆς κερδοσκοπίας, εἰς τὸ ἐλεύθερον ἐμπόριον, τὸ μόνον δυνάμενον, ἐφόσον θά κέρδιζεν εἰς τῆς διακυμάνσεως τῶν τιμῶν, νά πληρώση ναύλους ὑψηλοτέρους. 'Ἐπιπροσθέτως αἱ μεταφοραὶ κάθε χώρας, ποὺ διαθέτει ίδιαν χωρητικότητα, διεξάγονται θάσει προκαθαρισμένων ναύλων, εἰς τρόπον ώστε η ζήτησις τονάζει, ὁ συντελοτῆς αὐτὸς τῆς ἀνατιμήσεως εἰς τὴν ναυλαγοράν, τείνει αἰσθητῶς νά ἀπονήσῃ.

Οὕτως αἱ τελευταῖαι πρὸ τριημέρου πληροφορίαι περὶ τῶν κρατούντων ναύλων ἐμφανίζουν τὴν ναυλαγοράν — διῶπς γράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν σελίδα — ἐν πλήρει ἐκπτώσει. 'Απὸ ὅλα τὰ κέντρα φορτώσεων ναύλοι χαμηλοὶ προσφέρονται, ἐλάχιστα περιθώρια καταλείποντες κέρδους, εἰδικῶς δὲν αἱ ναύλωσεις διά Μεσογειακούς προορισμούς, λόγω τῶν ζητουμένων ὑψηλῶν ἀσφαλίστρων πολέμου. Ζημίαν ἀσφαλῶς θά ἀποφέρουν.

Τὸ τετράριτον ταξίδιον Πλεῖτ — Δυτ. ἀκτῆς 'Αγγλίας δι' ἕνα σκάφος 8000 τόννων φορτίου στοιχίζει 80 περίπου σελ. ἀν τοῦτο πλεύση κενόν πρὸς φόρτωσιν εἰς Νότιον Αμερικήν. 'Ο προσφερόμενος ἥδη ναύλος εἰς τὰ οὐδέτερα πλοῖα εἰνε 85 σελ. Εἰς τὴν τιμὴν αὐτὴν ἐκλείσθησαν καὶ τινα 'Ελληνικά φορτηγά. 'Εξ αὐτοῦ καὶ μόνον καταδείκνυεται μέχρι ποίου σημείου ἔξηχθη ἡ ἐκπτώσης. Μικρὰ καθυστέρησις — συνήθης ὑπὸ τὴν ἀνωμαλίαν τοῦ πολέμου — ἐν πλῷ ἡ εἰς τοὺς λιμένας φορτεκφορτώσεως ἀρκεῖ διά νά καταστήσῃ τὸ ταξίδιον ἐπιζήμιον. Τὸ αὐτὸ δύναται να λεχθῇ καὶ διά τοὺς ναύλους ἄλλων τομέων τῆς ναυλαγορᾶς. Τὸ Πλεῖτ ἀνέκαθεν ὑπῆρξε τὸ θαρρόμετρον ὅπερ ἀπέδιδε τὴν πραγματικήν κατάστασιν τῆς ἐργασίας τοῦ φορτηγοῦ ικάφους καὶ προσέδιδε τὸν τόνον εἰς τὰς ἄλλας ἀγοράς.

Καὶ οἱ πλέον συντηρητικὰς η καὶ ἀπαισιοδόξως προσθλέποντες τὰ πράγματα τῆς ναυτιλίας δὲν θὰ ἐπίστευαν ποτὲ διὰ ὑπὸ ἔνα πόλεμον τοιαύτης ἐκτάσεως θὰ προσεφέροντο ναύλοι ἐπιζήμιοι. 'Αλλὰ καὶ κανεὶς δὲν προέθλεψε δύο τινά: Πρῶτον, δὲτι πρόσφατος ήτο διά τοὺς συμμάχους η πεῖρα πού προγουμένου πολέμου, κατά τὸν διόπιον η εἰς ύδρος τῶν κερδοσκοπίας τῶν ναύλων τούμπων εὑρεῖ τὸ ζῆσφος, χωρὶς τὴν ἀντιδρασιν τῶν ἐνδιαφερομένων κυθερήσεων, ήτις ὅμως ἔντονος ἀπὸ τῶν πρώτων μηνῶν τοῦ σημείου πολέμου ἐξεδηλώθη καὶ δεύτερον διησφαλίσθη η ναυσιπλοία μέχρι τοῦ σημείου, ώστε αἱ ἀπώλειαι ἐμπορικῶν πλοίων ἐκ πολεμικῶν κινδύνων νά είνε ελάχισται.

'Αλλὰ θὰ ἐπρεπε νά παραδειχθῶμεν δὲν η σημερινὴ ὑπότιμης τῶν ναύλων θ' ἀποτελέσῃ μόνιμον καὶ διά τὸ μέλον κατάστασιν; Νά πιστεύσωμεν δὲν παρὰ τὰς ἀκτάκτους μεταφορικάς ἀνάγκας ἐμπολέμων τε καὶ οὐδετέρων θὰ ὑποχρεωθοῦν οἱ οὐδέτεροι ἐφοπλισταὶ νά παροπλίσουν τὰ σκάφη τῶν, λόγω τοῦ ἐπιζημίου τοῦ προσφερόμενων ναύλων; Δὲν ήμπορεῖ τις, δοσον καὶ ὃν τὴν κρατοῦντας εἰς τὴν ναυλαγοράν κατάστασιν καὶ τοὺς συντελεστάς αὐτῆς θασανίσῃ, εἰς τοιαύτα συμπεράσματα νά καταλήξῃ.

'Αν ωρισμένα γεγονότα υποτιμητικῶς ἐπέδρασαν εἰς τὴν ναυλαγοράν, ἀν ταῦτα δικαιολογούονταν τὴν πρόθλεψιν περὶ χαμηλότερών ναύλων ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς πρὸ τετραμήνου κρατοῦντας, πρέπει νά ληφθῇ ὑπ' ὅψιν, δὲν ὁ πόλεμος πλείστας ὅσας μᾶς ἐπιφυλάσσει ἀκόμη ἐκπλήξεις καὶ δὲν αἱ μεταφορικαὶ ἀ-

CODES:
Lombard,
New Boe,
Bentley's

AGENCIES:
LONDON,
MANILA,
HONGKONG,
KOBE.

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

SHANGHAI, CHINA.

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

Cables:
«ORSHIP»
(Shanghai)

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

νάγκαι προσθέπεται σύν τῷ χρόνῳ νὰ αὐξηθοῦν μᾶλλον, παρὰ νὰ βαίνουν μειούμεναι.

Πιθανὸν εἰνε νὰ μὴ ὑψωθοῦν οἱ ναῦλοι σημαντικῶς, δὲν θὰ παραμείνουν δῆμος καὶ εἰς τὰ κρατοῦντα τώρα, σχεδόν ἐπιζήμια ἐπίπεδα. Ἡ ἀντίληψις μας αὐτῇ ἐνισχύεται: Πρῶτον, ἀπὸ τὴν σιτοδεῖαν, ἡτις προσθέπεται ἐν Εὐρώπῃ δι' ὅλας τὰς εἰσαγωγικὰς χώρας, μῆδε τῆς Γαλλίας ἔξαιρουμένης καὶ ἀπὸ τὴν πτωχὴν ἐκ παραλλήλου παραγωγὴν γεννημάτων ὁρισμένων ἔξαγωγικῶν χωρῶν καὶ δεύτερον, ἀπὸ τὴν πρὸ μηνὸς ληφθεῖσαν ἀπόφασιν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου περὶ τῆς ναυσιπλοίας διὰ τοῦ ἀκρωτηρίου τῆς Καλῆς Ἐλπίδος δῶλων τῶν συμμαχικῶν καὶ τῶν διὰ λογαρισμὸν τῶν συμμάχων διενεργούντων ἐξ Ἰνδίων καὶ "Ἀπὸ Ἀνατολῆς μεταφοράς οὐδέτερων σκαφῶν. Τὰ δύο αὐτὰ γεγονότα, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς ἑκ τῶν νηοπομπῶν καθυστερήσεις, τὴν θραβύτητα τῶν ἐκφορτώσεων εἰς τοὺς συμμαχικούς λιμένας, τὸ κλείσιμον τῆς Μάγχης καὶ τὴν παρά τινων εὐλόγων προθετομένη ἐπανάληψιν, μετὰ τὸ πέρας τῆς πρὸς τὴν Νορθγράνη ἐκστρατείας, τῆς δράσεως τῶν ὑποθρυχίων, μᾶς πειθουν ὅτι εἰς ἴκανοποιητικά τέρατα ἐπίπεδα θά ἐπανέλθουν καὶ πάλιν οἱ ναῦλοι, διότι ἡ ζῆτησις χωρητικότητος θά ἐνταθῇ προσεχῶς, ἐνώ οἱ κίνδυνοι τῆς ναυσιπλοίας ἀμεσώτεροι θὰ καταστοῦν διὰ τὰ πρὸς τοὺς συμμαχικούς λιμένας κατευθυνόμενα σκάφη.

Περὶ ἐκπλήξεων ἄλλων τοὺς διόλυμεν ἀντωτέρω. Ἀγνωστοι καὶ πάλιν παράγοντες πιθανὸν νὰ ἐπιδράσουν εἰς τὴν ναυλαγοράν. Τῆς Ἰταλίας ἡ στάσις εἰς τὴν σύρραξιν δὲν ἔχει τελικῶς καθορισθῆ, δὲν πρέπει δὲ ν' ἀποκλεισθῇ ὡς παντελῶς ἀπίθανος καὶ ἡ ἐντονωτέρα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν παρέμβασις. Ὁ πωσόδηποτε δῆμος εἰς ἔνα συμπέρασμα ἀδιαφιλονίκητον δύναται τις νὰ καταλήξῃ ἀπὸ τὴν μέχρι τοῦδε πορείαν τῆς ναυλαγορᾶς. Συνοψίζεται τοῦτο εἰς τὰ ἔξης: "Ο πόλεμος αὐτός, οἰανδήποτε καὶ ὀν προσλάθῃ ἔκτασιν, δὲν πρόκειται ν' ἀποτελέσῃ διὰ τὴν ναυτικὴν θιομηχανίαν, τὴν ἐμπόλεμον καὶ τὴν οὐδέτεραν, τὴν χροῦν ἐποχὴν ποὺ μερικοὶ ἐφατάσθησαν. Οἱ ἐφοπλισταὶ συνεπῶνται καὶ δοῦνοι ἔκεινοι ποὺ ἐνδιαφέρονται διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ναυτιλίας μας, διὰ τὴν διατήρησιν τῶν κεκτημένων, διεθίουν νὰ προσθέπουν εἰς τὰ πράγματα αὐτῆς μετὰ πάσης συντηρητικότητος, χωρὶς τὴν ὑπέρμετρον αἰσιοδοξίαν, ἡτις ἀπεδειχθῇ πάντοτε κακὸς σύμβουλος διὰ μίαν ἐπιχείρησιν τόσον εὐπαθῆ, ὅπως εἶνε ἡ Ναυτιλία. Εἴπομεν ἄλλως τε, ὅτι αἱ ἐκπλήξεις — ἐκπλήξιν δυσάρεστον ἀπέτελεσε καὶ ἡ πτῶσις τῶν ναύλων — δὲν ἀποκλείονται.

Μετά τὰ ναυάγια

Δὲν γνωρίζουμεν ἀκόμη τὸ τελικὸν πόρισμα τῶν ἀνακρίσεων διὰ τὰς προσαρδέεις τῆς «Ἐλσῆς» καὶ τῆς «Μήλου». Δὲν χωρεῖ πάντως ἀμφιθολία ὅτι οἱ ὑπέρθυνοι θὰ τύχουν τῶν ἐπιθαλλομένων κυρώσεων. Ἀνεξαρτήτως δῆμος αὐτῶν, θεωροῦμεν ἐπάναγκες νὰ ἐπανέλθωμεν ἐπὶ τῆς ἔξαγωγελθείσης παρὰ τοῦ Ὅφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας ἐκκαθαρίσεων τῶν στελεχῶν τῶν Πλοιάργυρων καὶ τῶν ἀξιωματικῶν καταστρώματος τῆς ἀκτοπλοίας. Ἐπανερχόμεθα δ' ἀκριθῶς διὰ νὰ ἐνισχύσωμεν τὴν ἐνέργειαν αὐτὴν τοῦ Ὅφυπουργείου, ἐνέργειαν, καθ' ἡμᾶς, ἐξυπηρετικὴν τῆς ἀσφαλείας τῶν ταξιδίων τῶν ἐπιθατηγῶν μας σκαφῶν.

Ακούμεν πολλά περὶ χαλαρώσεως τῆς πειθαρχίας εἰς τὰ πληρώματα τῆς ἐπιθατηγοῦ ναυτιλίας μας, κυρίως δὲ περὶ φυγαδεύσεως τοῦ πνεύματος τῆς θαυμάτερας παρ' αὐτῶν συναισθήσεως τῶν ὑποχρεώσεων καὶ τῶν εὐθύνων ποὺ φέρουν ὅχι μόνον ἔναντι τοῦ πλοίου, ἀλλὰ καὶ τοῦ ταξιδεύοντος κοινοῦ. Δὲν θέλομεν ἀκόμη νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι ἡ μονιμότητα, ἡτις προσθέπειν ἐκ τοῦ μέτρου τῆς ἀπαγορεύσεως εἰσόδου νέων ναυτιλούμενων εἰς τὴν ἀκτοπλοίαν, πρὸς ἀποφυγὴν τοῦ καὶ ἡδη ὑφισταμένου ἐπιζημίου διὰ τὰς ἐπιχειρήσεις πληθωρισμοῦ, κατέστησε τοὺς ὑπηρετοῦντας ἐπὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν ἀξιωματικούς καὶ κατώτερα πληρώματα ἐπιλήσμονας καθηκόντων θασικῶν δι'. ἔνα θαλασσούν. Τὸ θλιβερὸν π. χ. θέαμα ποὺ ἐνεφάνισαν σχεδόν δόλοκληρα τὰ πληρώματα — πλήν ἐλαχίστων ἀξίων ίδιατέρας μνείας ἔξαρέσεων — τῆς «Ἐλσῆς» καὶ τῆς «Μήλου» ὑπῆρξε πράγματι ἀποκαρδιωτικόν καὶ ἐλάχιστα τιμητικόν δι'. "Ελληνας

ναυτικούς. "Οχι μόνον ἀπὸ τῆς πρώτης στιγμῆς τοῦ ναυαγίου ἐλιποψύχησαν καὶ ἐπεζήτησαν διὰ παντὸς μέσου, πανικόδθητοι νὰ ἐγκαταλείψουν τὰς θέσεις των, ἀλλὰ καὶ μετά τὴν προσάραξιν ἐξῆλθον εἰς τὴν Εηράν καὶ δὲν ἡθέλησαν νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὸ ναυαγισμένον πλοίον των διὰ νὰ προσφέρουν κάποιαν ἐπιτούσιον ὑπηρεσίαν.

Παρόμοια φαινόμενα δὲν ἔσημειώθησαν ποτὲ κατὰ τὸ παρελθόν εἰς τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη. "Ἄλλοτε τὰ ἀτυχήματα εἰς τὴν ἀγχιπλούσσαν ἐπιθατηγὸν ναυτιλίαν μας ἦσαν ἐλάχιστα, κατὰ τὸ πλείστον ἀκίνδυνα, χωρὶς τούλαχιστον ἀνθρώπινα θύματα. Οἱ ἀξιωματικοὶ δὲ καὶ τὰ πληρώματα ἀκέραιον ἐξέτελουν πάντοτε τὸ καθήκον τῶν ἔναντι τοῦ κινδυνεύοντος πλοίου καὶ τὸ πάντα ἐπιθαττόν, συνέθαλαν αὐτοῖς, διότι εἶνε, ὅπως θά ἐπρεπε, ἀδιάλειπτος καὶ προσεκτικός.

Πλείστους δύσους φαινόμενα παλαιμάχους τῆς ἀκτοπλοΐας Πλοιάρχους, ποὺ σπανίως ἡ κλίνη τοὺς ὑπέρθυνος ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν μάς ὕδατα. Ἀνήσυχοι πάντοτε ἐπιθετικοὶ οἱ πορείας θερείας εὐθύνης, τὴν ὅποιαν ἥσθαντο διὰ μόνοι αὐτοὶ ἔφερον, δὲν ἐνεπιτεύνοντε ποτὲ τὴν πορείαν τοῦ σκάφους τῶν καθ' οἵανδήποτε στιγμὴν εἰς τοὺς υπόδεεστέρους των. "Ηλεγχον συνέχων αὐτὴν, εἶνε δὲ χαρακτηριστικαὶ αἱ φράσεις ποὺ μετεχειρίζεται ἐπὶ τὴν προκειμένην γνωστός, ἀπόμαχος τώρα, Πλοιάρχος τῆς ἀκτοπλοΐας, διὰ νὰ δικαιολογῇ τὴν παρέμβασίν του εἰς τὴν διακυθέρησιν τοῦ σκάφους: «Τὰ τέσσαρα, παιδί μου, μάτια, ἔλεγε στρεφόμενος πρὸς τὸν ἐπὶ τῆς φυλακῆς ἀξιωματικόν, θλέπουν πάντα καλύτερα».

Τώρα πολὺ φοβούμεθα, διὰ τὸ ηρχισεν ἐπικρατοῦσα εἰς τιας Πλοιάρχους ἡ περίεργος ἀντίληψις, διὰ τὸ ἐπὶ τῆς πορείας εὐθύνη καὶ συνεπῶν δημόσιας ἀσφάλειας τοῦ ταξιδίου δυνατῶν νὰ κατανεμηθῇ μεταξὺ τῶν ἐκτελούντων φυλακήν ἀξιωματικῶν καὶ νὰ περιορίζεται, ἀναλόγως τῶν περιστάσεων, μεταξὺ τῶν Πλοιάρχων καὶ τῶν ἐκάστοτε ἐπὶ τῆς γεφύρας ἀξιωματικῶν. Κατὰ τὴν ἀντίληψιν αὐτὴν, ποὺ τίποτε ἀλλο δὲν ἔρχεται νὰ καταδείξῃ παρὰ τὴν χαλάρωσιν τοῦ πνεύματος τῆς προσθλώσεως εἰς τὸ καθῆκον, διὸ Πλοιάρχος δικαιοιογεῖται, ίσως καὶ νὰ καλύπτεται ἀπὸ πᾶσαν εὐθύνην, ἀφοῦ τὸ σκάφος ἔξελθη ὑπὸ τὰς ὀδηγίας του τοῦ λιμένος, νὰ παραδώσῃ τὴν πορείαν εἰς τὸν ἀξιωματικὸν τῆς φυλακῆς καὶ αὐτὸς ἡρμοῖς πλέον νὰ ἀποσυρθῇ πρὸς ἀνάπτασιν ἐπάνευθεν εἰς τὸν θάλαμόν του. Θά τὸν εἰδοποιήσουν ίσως, διταν πλησιάζῃ τὸ σκάφος εἰς στενόν τινα διαυλοῦ ἢ εἰς λιμένα. "Αν ἀτύχημα τι λάθη χώραν ἐν τῷ μεταξύ, πρόχειρος δυνατῶν νὰ προθλῆται ἡ δικαιολογία: Δὲν ἡτο αὐτὸς ἐπὶ τῆς γεφύρας. "Υπεύθυνος κατὰ κύριον λόγων εἶνε ὁ ἀξιωματικὸς τῆς φυλακῆς.

Δὲν ἡμπτορούμεν θεοῖς νὰ παραδεχθῶμεν διὰ τὸ τοιαύτη περὶ εὐθύνῶν ἀντίληψις, διὰ τὸ πορείας εὐθύνη καὶ συνεπῶν ἀσφάλεια τοῦ ταξιδίου δυνατῶν νὰ κατανεμηθῇ μεταξὺ τῶν ἐκτελούντων φυλακήν ἀξιωματικῶν καὶ διὰ τὸν θάλαμόν του. Θά τὸν εἰδοποιήσουν ίσως, διταν πλησιάζῃ τὸ σκάφος εἰς στενόν τινα διαυλοῦ ἢ εἰς λιμένα. "Αν ἀτύχημα τι λάθη χώραν ἐν τῷ μεταξύ, πρόχειρος δυνατῶν νὰ προθλῆται ἡ δικαιολογία: Δὲν ἡτο αὐτὸς ἐπὶ τῆς γεφύρας. "Υπεύθυνος κατὰ κύριον λόγων εἶνε ὁ ἀξιωματικὸς τῆς φυλακῆς.

Εἶνε λεπτὸν τὸ ἔργον τοῦ ἀκτοπλοΐου Πλοιάρχου καὶ δύσκολος ἡ ναυσιπλοία εἰς τὰ πολύνησα καὶ θαμύκολπα παραλία μας, διταν μάλιστα ἡ πλήρης αὐτῶν γνῶσις, ἡ ἐκ τῆς μακρᾶς πείρας ἀποκτωμένη, ἐλλείπει. Μεγαλύτεραι δὲ αἱ εὐθύναι τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν ὑπηρετοῦντων, διταν ἐπὶ τὴν γεφύρας τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν ὑπηρετοῦντων, διταν ὀφέρουν ἐπὶ αὐτῶν ἔνα κόσμον δόλκηλρον ἐπιθατων, οἵτινες τὴν ζωήν των εἰς αὐτοὺς ἐμπιστεύονται. "Η συναίσθησις αὐτῆς καὶ μονῆς τῆς εὐθύνης εἶνε ἀρκετή διὰ νὰ καταστήσῃ ὅχι προσεκτικός, ἀλλὰ ἀκοινήτους φρουρούς τῆς καλῆς τοῦ ταξιδίου περαιώσεως τοὺς τεταγμένους πρὸς τοῦτο, ποὺ δὲν εἶνε ἀλλο περὰ οἱ Πλοιάρχοι.

"Ἐχομεν τὴν ἀντίληψιν καὶ συμφωνεῖ αὐτὴ πρὸς τὰ διεθνῶς παραδεδεγμένα, διὰ τὰ πλέον ἐπιλεκτα πληρώματα ἐνός ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ πρότερον ἐπὶ τῶν ἐπιθατηγῶν πλοίων. Λόγοι ἀσφαλείας, καλῆς ἐμφανίσεως, γοήτρου αὐτῆς τῆς σημαίας ὑπαγορεύουν τοῦτο. "Εδῶ τὸ ἐπιθατηγά μας σκάφη εἶνε ὀλίγα, καὶ δι' αὐτῶν ἀκριθῶς τὸν λόγον εἶνε εὔκολος ἡ ἐπιλογὴ καλῶν ἀξιωματικῶν, εὐπειθῶν, εύσυνειδήτων πληρωμάτων. "Ισως νὰ ἐπρεπεν ἡ διοικητικὴ παρέμβασις τοῦ Ὅφυπουργείου νὰ ἐγενικεύετο πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτήν.

MARMARAS
WHOLESALE PRODUCE DEALER SHIPPING AGENTS
ΙΑΚ. ΜΑΡΜΑΡΑΣ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ-ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

BALTIMORE M.D.

Phone: University, 8679

1531 Carswell Str.

Iδιοκτήται ρυμουλκών

Προμηθευταὶ μπῶνκερς

Γαιανθράκων & Πετρελαίου

KENTRIKA GRAFEIA:

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

'Ἐν συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ.

Wm CORY & SON, LTD

Διεκανονίσθη τὸ ζήτημα τῶν ἐπιτάξεων

·Η υπογραφεῖσα συμφωνία

Τὸ αἰώνιον ζῆτημα τῶν ἐπιτάξεων. Ὑφίστατο ἀφότου ὑπάρχει τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος, ἀφότου τὸ ἔθνικὸν πλοῖον ἐκαλεῖτο ἔκαστον, κατὰ τὰς δυσκολίους τοῦ Ἐθνους στιγμάς, νὰ προσφέρῃ τὰς ὑπηρεσίας του. Τὸ Κράτος, κυριαρχὸν ἐνασκούν δικαίωμα, ἐπέτασσε τὰ πλοῖα. Αἱ ἀποζημιώσεις διεκανονίζοντο μὲ τὸν γνωστὸν θραδὺν ρυθμὸν τῆς κρατικῆς μηχανῆς τοῦ παρελθόντος παρὰ τῶν δικαιοτήρων τῶν ἐπιτάξεων. Αἱ ὑπόθεσεις ἔχρονίζονται ἐπὶ ἡπή πολλάκις. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι διεμπάτυροντο. Ἡ δυσπιστία περὶ τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν Κρατικῶν ὑποχρεώσεων ἀνεπτύσσετο. Οἱ ἐφοπλισταὶ διὰ παντὸς μέσου καὶ διὰ τῶν μεσαζόντων προσεπάθουν νὰ ἀποφύγουν καὶ δικαίως ίωσις τὴν ἐπίταξιν. Σκάνδαλα συχνά ἡκουόντο εἰς τὰ δόπια ἀνώτεροι λειτουργοὶ τοῦ Κράτους ἐφέροντα ἀναμειγμένοι. Αὐτὴ ἐν ὅλιγοις ἦτο ή εἰκὼν τοῦ παρελθόντος τῶν ἐπιτάξεων.

Τώρα και τὸ ζῆτημα αὐτὸ διεκανονίσθη ἀπὸ τὴν κυβέρνησιν κατὰ τὸν πλέον ἴκανοποιητικὸν τρόπον διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ Δῆμοσίου καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, διασφαλίζομένης ἐν ταύτῳ καὶ τῆς πληρεστέρας ἔχυπτρετήσεως τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τοῦ πότου.

¹Από τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ πολέμου δὲ καὶ Τζίφος κατεῖδεν δχι μόνον τάς δυσχερείας, αἵτινες θάνατον εἰς τὴν εὔρυθμον διενέργειαν τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν μας, ἀλλὰ καὶ τάς ἀδικίας πού ἀφαλῶς θάνατον εἰς Βάρος τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν ὅπιών θάνατον εἰς τὰ σκάφη θάσει τοῦ γνωστοῦ ισχύοντος συστήματος τῶν ἐπιτάξεων, ἐνῷ οἱ συνάδελφοι των θάνατον εἰς τὰ καλῶν ναύλων τῆς ἐλευθέρας ἀγορᾶς.

Πρός ἀποφυγὴν ἀκριβῶς τῶν ἀνωτέρω ἀτόπων, μὲ τὸ πνεῦμα τῆς δικαιοσύνης, ὅπερ διακρίνει τὰς πράξεις τοῦ σημερινοῦ Κράτους, ἐπεζήτημε παρὰ τῆς Κυθερίνησεως ἡ δικαιοτέρα συμμετοχὴ ὀλῶν των Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὴν ὑποχρέωσιν τὴν δόπιαν, ὑπέχουν, ὅπως προσφέρουν τὰ πλοῖα των χάριν τῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας.

Νοῦς πρακτικός δ. κ. Τζίφος ἔξευπε τὴν καλυτέραν λύσιν τοῦ ζητήματος. 'Αντιμετώπισεν αὐτὸ- δῆτας καὶ ἐπρεπεν - ἀπό της ἐμπορικῆς του πλευρᾶς. Κατέληξεν εἰς συμφωνίαν μὲ τοὺς ἐφοπλιστάς, διὰ τῆς δύοις ἀναλαμβάνουν οὗτοι ἐφεξῆς την ὑποχρέωσιν νὰ προσφέρουν μόνοι των τὴν ἕκαστοτε ἀναγκαιοῦσσαν διὰ τὰς μεταφορὰς σιτηρῶν καὶ γαιανθράκων χωρητικότητα, τὸ Δημόσιον δ' ἔξ, ἄλλου θα διατηρεῖ τὰ ἐπιτασσόμενα πλοιά ὑπὸ ναύλωσιν, θάσει τῶν προκαθοριζομένων διὰ τῆς συμφωνίας δώρων, καθ' ὅλην τὴν χρονικὴν διάρκειαν, ποὺ θ' ἀπητεῖτο διὰ τὴν ἑκτέλεσιν τῶν δι' Ἑλλάδα ταξιδίων.

"Ἐπὶ πλέον οἱ ἐφόπλισται ἀναλαμβάνουν τὴν ὑποχρέωσιν, διπος ἐπὶ τοῦ καταθλομένου γενικῶς εἰς τὰ ὡς ἄνω πλοῖα ναύλον εἰσέρουν καθ' ἔκστασην τριμῆνην ποσοστὸν 15 τοῖς ἔκατον, ὑπὸ τούπον ἐκπτώσεως ὑπὲρ τοῦ Δημοσίου. Ἡ ἐπιστροφὴ οὕτως εἰπεῖν αὐτὴ τοῦ ναύλου, θά κατανέμεται μεταξὺ ὅλων τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, τῶν ἄνω τῶν 1000 τόννων φορτίου, ἀναλόγως τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος ἔκστασου πλοίου. Τὸ Θάρος συνεπάγει τῶν ἐπιτάξεων ἐπιπίτευκτοι συμμέτρως ἐπὶ ὅλων τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ οὐχὶ μόνον ἐπὶ ἔκεινών τῶν ὅπισιν τὰ πλοῖα, λόγω καταλληλότητος καὶ θέσεως θά χρησιμοποιοῦνται ἔκστοτε. Τὰ πραγματοποιούμενα ἐκ τῶν εἰσοφρῶν τούτων ποσὰ θὰ περιέρχωνται διὰ μὲν τὰ σιτηρά εἰς τὸ Ταμεῖον "Ἄρτου πρὸς μειωσιν τῆς τιμῆς τοῦ σίτου, διὰ τοὺς γαιάνθρακας εἰς τοὺς συγκοινωνιακούς ὁργανισμούς καὶ διὰ τὰ λοιπά φορτία τοῦ Δημοσίου εἰς τὸ κρατικὸν προϋπολογισμόν.

Τὸ πλήρες κείμενον τῆς ὑπογραφείσης συμφωνίας μεταξὺ τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου καὶ τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν ἔχει ὡς ἔξῆς:

ΣΥΜΦΩΝΗΤΙΚΟΝ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ

Μεταξὺ ἀφ' ἐνὸς τοῦ Ἑλληνικοῦ Δημοσίου, ἐκπροσωπουμένου ὑπὸ τοῦ Ὑπουργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τοῦ Ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ ἀφ' ἑτέρου τῆς Ἔνωσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν, ἐκπροσωπουμένης ὑπὸ τοῦ προέδρου αὐτῆς Κωνσταντίνου Μιχάλου, ἐφοπλιστοῦ, εἰδικῶς πρὸς τοῦτο ἐνταλθέντος, δυνάμει τοῦ ἀπὸ 10ης Μαΐου

Telegrams:
«GENICOLAOU»
LONDON

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

Telephone:
AVENUE 4941

Αόγεια

Ναυπηγήσεις

Άγοραπωλησίαι

Ασφάλεια

Ναυλώσεις

'Ανθρακεύσεις

Тпλ. 42-633

«GENICOLAOU»
Piraeus

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

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

"Αρθρον 3ον.— 1. Τάς συμβάσεις χρονίας ναυλώσεως 'Ελληνικῶν πλοίων θέλει συνάττει τὸν Δονδίνῳ μετὰ τῶν οἰκείων ἐφοπλιστῶν μικτῇ 'Επιτροπῇ συγχροτουμένῃ δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υφατονογοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκ νιερονητικῶν ἐκπροσώπων καὶ ἐφοπλιστῶν, δοξομένων ἐκ τῶν ἐν Λονδίνῳ μονίμως διαιμενόντων.

2. Χρονίας ναυλώσεις 'Ελληνικῶν πλοίων δι' ὡρισμένας κατηγορίας πλοίων καὶ φορτίων ἐκ τῶν ἐν ἄρθρῳ 1 ἀναφερομένων δύναται νὰ ἔνεργῃ 'Επιτροπὴ ἐν Πειραιῷ συγχροτουμένῃ δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υφατονογοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐκ τοῦ Διευθυντοῦ Θαλασσίων Κρατικῶν Μεταφορῶν, ἐνὸς ἀντέρευτον λιμενικοῦ ἀξιοματικοῦ καὶ δύο ἐφοπλιστῶν δοξομένων ἐλεινθέρως ὑπὸ τοῦ 'Υφατονογοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας. Ἐν περιπτώσει διαφορίας καὶ μελῶν τῆς 'Επιτροπῆς ταῦτης ἀποφασίζεται δι' 'Υφατονογοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

3. Άλις κατὰ τὰς προηγουμένας παραγράφους 'Επιτροπα, αἱ δοποὶ θὰ τηρῶνται ἔγκαιρως ἐνήμεροι τῶν περὶ ὃν τὸ παρόν συμφωνητικὸν μεταφορικὸν ἀναγκῶν τοῦ Δημοσίου, θὰ συναλλάσσονται μετὰ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ παντὸς τοίτου, ὃς ἀντιπρόσωποι τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου καὶ θὰ ὑποχρεούνται διὰ τῶν πράξεων αὐτῶν τοῦτο.

4. Άλις ἄνω 'Επιτροπαὶ ἐπιφροτίζονται καὶ μὲ τὴν ἐπιμέλειαν τῆς ἐκτελέσεως τῶν διὰ λογαριασμῶν τοῦ Δημοσίου ἐκτελουμένων πλόων, τῶν ἐλεινθέρως ναυλωμένων ἢ ἐπιτασσομένων κατὰ τὸ ἄρθρον 4 πλοίων καὶ θὰ ὑσκῶνται ἐν δύναμι τοῦ Δημοσίου πάντα τὰ δικαιώματα, θὰ ἐκτελῶσι δὲ πάσας τὰς ὑποχρεώσεις, αἵτινες ἀπορέουσιν ἐκ τῆς συμβάσεως τῆς χρονίας ναυλώσεις.

5. Πρὸς ἐκπλήρωσιν τοῦ περὶ οὗ ἡ προηγούμενή παραγράφος σκοποῦ ἡ ὁντὸς ἔγκαιρος ναύλωσις τῆς ἀποτικημένης χωρητικότητος, ὁ 'Υφατονογός τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας θέλει προβαίνει εἰς τὰς ἀναγκαῖς ἐπατάξεις.

6. Τὸ μίσθιμα είνε πληρωτέον κατὰ 75 οἱονδήποτε λόγον δὲν καθίσταται δινατή εἰς τὰς περὶ ὃν τὸ προηγούμενον ἄρθρον 'Επιτροπᾶς ἡ ἔγκαιρος ναύλωσις τῆς ἀποτικημένης χωρητικότητος, ὁ 'Υφατονογός τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας θέλει προβαίνει εἰς τὰς ἀναγκαῖς ἐπατάξεις.

7. Εἰς τὰς περὶ διὰ τὴν ἡ προηγούμενη παραγράφος περιπτώσεις ἐὰν ἡ ἐπατάξις τοῦ πλοίου δὲν ὑφείλεται εἰς δινοτροπίαν τοῦ ἐφοπλιστοῦ νὰ παραχωρήσῃ οἰκειοθέλως πρὸς ναύλωσιν τὸ ζητούμενον παρὰ τὸν 'Επιτροπῶν πλοίον τοῦ, ἡ δὲν ὑφείλεται ἡ συντρέχει ἐτερός τις τῶν κατὰ τὴν ἐπιμένην παραγράφον λόγον, ἡ ἐπατάξις λογίζεται, διὰ τὴν κανονισμὸν τῆς ἀποτικημένων τοῦ ἐφοπλιστοῦ καὶ τὰς ἐν γένει σχέσεις αὐτοῦ πρὸς τὸ Δημόσιον, ὃς χρονία ναύλωσις καὶ τοὺς δρόους καὶ ἐπὶ τῷ ναύλῳ τῷ προβλεπομένῳ ἐν ἄρθρῳ 2 τοῦ παρόντος καὶ διέπεται ἀπὸ τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος συμφωνητικοῦ. Διατηρεῖ οὐχ' ἡτον κατὰ πάντα τὰ λοιπὰ τὸν χαρακτῆρα καὶ τὰς συνεπείας τῆς ἐπιτάξεως ἔναντι τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τοῦ πλοίουματος καὶ παντὸς τοίτου.

8. 'Εάν η ἐπατάξις διετάχθῃ λόγῳ δυντορπάς τοῦ ἐφοπλιστοῦ νὰ παραχωρήσῃ οἰκειοθέλως τὸ πλοίον τοῦ πρὸς ναύλωσιν κατὰ τὰ ἀνωτέρῳ ἡ ἐὰν οὗτος ἥρνθη νὰ παράσῃ πρὸ τῆς ἐπατάξεως εἰς τὰς περὶ διὰ τὸ προηγούμενον ἄρθρον 'Επιτροπᾶς ἀπορεῖς πληροφορίας περὶ τῆς θέσεως τοῦ πλοίου ἡ τῶν ιδιοτήτων αὐτοῦ ἡ περὶ τῶν ἀνεύλημένων παρὰ αὐτὸν ὑποχρεώσεων ἡ προσεπάλθησε καθ' οἰονδήποτε ἄλλον τρόπον νὰ παραχωρήσῃ ἡ ἀποφύγη τὴν ναύλωσιν ἡ ἐπατάξιν, τὸ Δημόσιον δύναται νὰ ἀργηθῇ εἰς αὐτὸν τὴν καταβολὴν τοῦ κατὰ τὴν προηγούμενην παραγράφον ναύλου, ἐφαρμοζομένων, ὃς πρὸς τὴν ἀποτικημένους τοῦ ἐφοπλιστοῦ τούτου, τῶν κειμένων περὶ ναυτικῶν ἐπατάξεων διατάξεων καὶ ἐπιφυλασσομένης κατ' αὐτὸν πάσας ἀλλῆς ἐκ τῶν νόμων συνεπείας.

9. Αἱ ἀνωτέρων κιρώσεις ἐπιβάλλοντα δι' ἡ πολογιμένης ἀποφάσεως τοῦ 'Υφατονογοῦ 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἡ ἡ τῆς καταγεγέλη ἐκ μέρους τῆς ἀρμοδιός 'Επιτροπῆς καὶ μετὰ γνωμοδότησην τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος.

10. Η παράδοσις τοῦ πλοίου εἰς τὸ Δημόσιον ἐν περιπτώσεις ἐπιτάξεως λογίζεται γενομένη εἰς τὸν λιμένα τῆς τελευταῖς αὐτοῦ ἐκφοτώσεως, ἐφ' ὅσον τὸ πλοίον ἐκ τοῦ λιμένος τούτου ἐξέλευσε πεντὸν ἐπὶ τῇ προδύψει τῆς ἐξενέρεσεως ναύλου ἡ πρὸς ἐκτελέσεν προηγηθείσης ναυλώσεως. Ἐν οὐδεμιᾷ ὥμως περιπτώσει δύναται νὰ καταβολῇ μίσθιμα α') διὰ πλείστας τῶν εἰκονὸς πεντε (25) ἡμερῶν πρὸ τῆς ἡμέρας καθ' ἣν ἐπέθη εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Δημοσίου προσεκμένου περὶ πλόων τῆς Αντιρρίας, β') τῶν πεντε (5) ἡμερῶν προσεκμένου περὶ πλόων ἐξ 'Αγγλίας καὶ γ') τῶν τεσσάρων (4) ἡμερῶν διὰ πλόων Μεσογείου — Μαύρης Θα-

λάσσης — Δονάβεως.

"Αρθρον 5ον.— 1. Η εἰς βάρος τοῦ Δημοσίου ἀσφάλισις τοῦ πλοίου διὰ πινδήνους πολέμου νοεῖται ἐνεργουμένη ἐν Λονδίνῳ κατὰ τὸν 'Αγγλικούς Νόμους καὶ τὰς συνηθείας τοῦ Λούδος' εἰς ἀσφαλιστικῆς ἐκτιμήσεως λιρῶν 12 κατὰ τόννου χωρητικότητος φορτίου (d. w.) καὶ ἀνεχαρτήσεως τῆς πραγματικῆς τοῦ πλοίου ἀξίας.

2. Διὰ πλοία ναυτηργηθέντα τὸ 1935 καὶ μέχρι καὶ τὸ 1938 ἡ ἀσφαλιστική ἀξία καθορίζεται ἵση πρὸς λίρας 'Αγγλίας 17 κατὰ τόννου χωρητικότητος φορτίου (d. w.) ἀνεχαρτήσεως τῆς πραγματικῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, διὰ πλοία δὲ ναυτηργηθέντα ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1939 καὶ ἐπειδεῦται ἡ ὁντὸς ἀνω ἀξία καθορίζεται ἵση πρὸς 20 λίρας 'Αγγλίας κατὰ τόννου (d. w.).

3. 'Εάν τὸ Δημόσιον χορηματομήσῃ τὸ πλοίον εἰς πλάσια δορειότερον τοῦ Λονδίνου ἡ ἀσφαλιστική ἀξία τοῦ πλοίου προσανέται κατὰ 30 οἱον.

4. Τὴν ἀσφάλισιν ἐν πάσῃ περιπτώσει ἐνεργεῖ ὁ ἐφοπλιστής ἀπ' εὐθείας εἰσοράτων παρὰ τῆς 'Επιτροπῆς τοῦ Λονδίνου τὸ παρ' αὐτὸν καταβληθὲν ἀσφάλιστρον ἐντὸς δέκα λίμεων ἀπὸ τῆς πρασαγωγῆς σχετικῆς πιστοποίησεως τῶν ἀσφαλιστῶν.

5. 'Ο ἐφοπλιστής δύναται νὰ ἀσφαλισθῇ καὶ κατὰ παντὸς ἄλλου πινδήνου κατ' ἐλεινθέρων αὐτὸν κρίσιν ὡς καὶ δι' οἰνδήποτε ἀξίαν μὴ δικαιούμενος ὅμως πρὸς ἀπόληρην ἀσφαλιστρον μεγαλύτερον τοῦ διὰ τῶν παραγάμων 1, 2 καὶ 3 καθορίζομένων.

"Αρθρον 6ον.— 1. Ποσοστὸν 15 οἱον τὸν καταβαλλομένον συνολικῶς εἰς 'Ελληνας ἐφοπλιστάς μισθώματος διὰ χρονίας ναυλώσεις καὶ ἐπατάξεις πρὸς μεταφοράν φορτίων σίτου καὶ γιανθράκων διὰ τὰς συγκοινωναὶς ή Κρατικὰς ἀνάγκας ὡς καὶ διὰ τὰς ἀνάγκας ἡλεκτροπαραγωγῆς, θέλει κατανέμειναι καθ' ἐκάστην τομηρηναὶ μεταξὺ τῶν 'Ελλήνων πλοιοστητῶν τῆς Φορτηγοῦ Ναυτιλίας κατὰ τὸ λόγον τῆς διληξῆς χωρητικότητος ἐξαστού ψήσταμένου κατὰ τὸν χρόνον τῆς κατανομῆς φορτηγοῦ πλοίων χωρητικότητος μεζονος τῶν 1000 τόννων (d. w.) πρὸς τὸ σύνολον τῆς ψήσταμένης κατὰ τὴν 1ην Μαΐου 1940 χωρητικότητος τῶν τοιύτων φορτηγῶν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας.

2. Τὰ ἐν τῷ μεταξὺ ἀπολεσθέντα πλοία δὲν καταβάλλουν πινδήνων ποσὸν πέραν τῆς ιδίας αὐτῶν εἰσφορᾶς.

3. Δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υφατονογοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κανονισθούνται αἱ λεπτομέρειαι τῆς ἐκτελέσεως τῆς διατάξεως ταύτης καὶ τὰ τὸ πρότον τῆς εἰσοράσεως καὶ ἀποδοσεως τῶν ἐν λόγῳ ποσῶν, ἀπαντά ἐφ' ὅσον μὲν προερχονται ἐκ μεταφορᾶς γιανθράκων ἐπειδὲ τοῦ Ταμείου ἀρτον, ἐφ' ὅσον δὲ προερχονται ἐκ μεταφορᾶς γιανθράκων ἐπειδὲ τῶν συγκοινωνιακῶν ὀργανισμῶν, καὶ ἡ ἐκάστητη ἀπόφασις τῆς 'Ανωτάτης 'Επιτροπῆς 'Ανεφοδιασμοῦ θέλει δοξῆς. Τὰ προερχόμενα ἐκ μεταφορᾶς φορτίων ἀνηράστων εἰς τὸ Δημόσιον ποσὰ τοῦ παρόντος προερχονται τείσι αὐτῷ.

"Αρθρον 7ον.— 1. Οἱ δρόι τοῦ παρόντος συμφωνητικοῦ ἔχουσιν ἐφαρμογὴν καὶ ἐπὶ τῶν διατάξεων τῆς προσεκμένης πλοίων τοῦ Δημοσίου, ὃς πρὸς τὸν προσεκμένην εἰπειδὲ τὸν 1ην Μαΐου 1940.

2. 'Η ἀναδομωκή ἰσχύει ἐφαρμογὴν μόνον ὡς πρὸς τὸν πρότον τοῦ Συμβουλίου καὶ μόνον διὰ τὰ τὰ ἀπὸ τῆς χρονολογίας ταύτης καὶ ἐπειδεῦται τεθέντα εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ 'Ελληνικοῦ Δημοσίου ἀτμόλοιπου.

"Αρθρον 8ον.— 1. Τὸ παρόν συμφωνητικὸν ἴσχυει ἐπὶ ἐξάμηνον ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς ἡπογραφῆς τοῦ, δυνάμενον δὲ ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ Συμβουλίου νὰ παρατείνεται ἐπὶ τῇ λίτσῃ τοῦ ἐπὶ ἐν πλείστας τοῦ τρίμηνη ἡ ἐξάμηνη μέχρι λίτσεως τοῦ πολέμου.

2. 'Ἐν περιπτώσει τοῦ αδικιαλογήτοντος κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ 'Υπουργοῦ Συμβουλίου μὴ ἐκτελέσεως ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς ἀναλαμβανομένης πλατώντος προσεκμένης τοῦ προσεκμένου προσεκμένου περὶ ἡδεῖς διατάξεων τῆς παραγράφου 1 τοῦ ἄρθρου 2, δύναται δι' ἀποφάσεως τοῦ 'Υπουργοῦ Συμβουλίου νὰ

THE KOPPERS COAL C°

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ
Έτησία παραγωγή 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις :

"ELPINCOAL.."

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

εἰς N. Υόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,

Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιούς.

KOPPERS ROCAHONTAS

KOPPERS NEW RIVER

KOPPERS INDIAN CREEK

KOPPERS SLOPE

Πράκτορες: H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.

112-113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3

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

Liverpool

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo — of All Kinds—

TUG OWNERS
BIRKENHEAD

διαφορηθή τὸ παρὸν συμφωνητικὸν καὶ πρὸ τῆς κανονικῆς λήξεως αὐτοῦ.

3. Αἱ ὑπὸ ἐκτέλεσιν κατὰ τὴν καθ' οἰονδήποτε τρόπον λήξεις η διάρ-
ροης τοῦ παρόντος συμφωνητικοῦ ναυλώσεις καὶ ἐπιτάξεις θὰ ἔξα-
λουθήσουσι νὰ διέπονται παρ' αὐτῷ μέχρι τῆς κανονικῆς ἔκάστης τοῦ
τοῦ λήξεως.

Ἄρθρον 9ον.— Τὸ Δημόσιον διατηρεῖ ἐν πάσῃ περιπτώσει τὸ δι-
ναύμα διαφοραῖς, ἐφ' ὅσον ἡδεῖς κρίνει συμφερότερον δι' ἕατο, ἐνεργῇ
τὰς περὶ ὃν τὸ παρὸν συμφωνητικὸν μεταφορᾶς καὶ δι' ἐλευθέρων ναυ-
λώσεων κατὰ ταξιδίου εἴτε δι' Ἑλλήνων, εἴτε διὰ ξένων ἀτμοπλοίων.
Κατὰ τὰς περιπτώσεις ταύτας δὲν ἔχει ἐφαρμογὴν η διάταξις τοῦ ἄρ-
θρου 6 τοῦ παρόντος συμφωνητικοῦ.

'Ἐν Ἀθήναις τῇ 24 Μαΐου 1940

Διὰ τὸ Ἑλληνικὸν Δημόσιον

Οἱ ἑπονυμοὶ

Τῶν Οἰκονομικῶν
Α. ΑΠΟΣΤΟΛΙΔΗΣ

Τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας
Α. ΤΖΙΦΟΣ

Διὰ τὴν "Ενωσιν Ἑλλήνων Ἐφορίαστον

Οἱ Πρόεδρος

Κ. ΜΙΧΑΛΑΟΣ

Ἡ κλίμαξ τῶν συμφωνηθέντων ναύλων

| Tόννοι d. w. | Τιμὴ | Tόννοι d. w. | Τιμὴ |
|--------------|-------|--------------|-------|
| 9300 | 17)— | 6200 | 20)3 |
| 9200 | 17)1 | 6000 | 20)6 |
| 9100 | 17)2 | 5800 | 20)9 |
| 9000 | 17)3 | 5600 | 21)— |
| 8900 | 17)4 | 5400 | 21)3 |
| 8800 | 17)5 | 5200 | 21)6 |
| 8700 | 17)6 | 5000 | 21)9 |
| 8600 | 17)7 | 4800 | 21)11 |
| 8500 | 17)8 | 4600 | 22)1 |
| 8400 | 17)9 | 4400 | 22)3 |
| 8300 | 17)10 | 4200 | 22)5 |
| 8200 | 17)11 | 4000 | 22)7 |
| 8100 | 18)— | 3800 | 22)9 |
| 8000 | 18)1 | 3600 | 22)11 |
| 7900 | 18)2 | 3400 | 23)1 |
| 7800 | 18)3 | 3200 | 23)3 |
| 7700 | 18)4 | 3000 | 23)5 |
| 7600 | 18)5 | 2800 | 23)7 |
| 7500 | 18)6 | 2600 | 23)9 |
| 7400 | 18)7 | 2400 | 23)11 |
| 7300 | 18)8 | 2200 | 24)1 |
| 7200 | 18)9 | 2000 | 24)3 |
| 7100 | 19)— | 1800 | 24)5 |
| 7000 | 19)3 | 1600 | 24)7 |
| 6800 | 19)6 | 1400 | 24)9 |
| 6600 | 19)9 | 1200 | 24)11 |
| 6400 | 20)— | 1000 | 25)1 |

P. A. ALEXIADIS

Shipping Agent, CHANDLER, BROKER
8 ESPLANADE-CALCUTTA

Cables: «POSEIDON»

Phones: CAL 1800
PK 656

Τὸ τελευταῖον ἔξαμηνον ἔξυπηρετήσαμεν:

Τὰ πλοῖα: «Νόμφη», «Μ. "Αθως», «Ν. Κουλουκουντῆς»,
«Σαρωνικός», «Εύθοικός», «Μιχαλιός», «Αναστασία»,
«Νίτσα», «Αγ. Γεώργιος», «Μαλιακός», «Ικαρος»,
«Μυκάλη», «Οδυσσεύς», «Κλεάνθης», «Αλφειός», «Ε-
θρος», «Σαλαμινία».

Τοὺς πλοιοκτήτας: κ. κ. Λυκιαρδόπουλον, Βεργω-
τῆν, Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆν, Γεωργιλῆν, Εμπει-
ρίκον, Πρωτόπαπαν, Ξυλᾶν, Γιάνναγαν, Νικολάου.

Τοὺς πλοιάρχους: κ. κ. Λυκιαρδόπουλον, Γιούζ-
πην, Γεωργόπουλον, Μπότην, Μουστάκαν, Πίτταν,
Παντελίδην, Σοφόν, Μόσχον Φερεντίνον, Κορκόδειλον,
Αγγελήν, Φωνάρην, Πολάκην, Καλυμνᾶν, Παπαλᾶν,
Μουζάκην.

Εἰς Τροφοδοσίας, Υλικὰ μηχανῶν,
Ἀνθρακεύσεις, Φορτοεκφορτώ-
σεις, Ναύλους, Ασφαλείας.

Φρόνησις καὶ όλιγάρκεια

Ἐλάσσομεν καὶ δημοσιεύομεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:
Κύριε Διευθυντά,

Τὸ ὑπὸ τὸν τίτλον «Γεγονότα καὶ προβλέψεις» ἀφθον τοῦ κ. N. G. Κατσαπιτῆ, τὸ δημοσιεύθετο εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν Ναυτικῶν Χρονικῶν, ἐμφανίζει κατὰ τὴν γνόμην μου τὴν πραγματικὴν κατάστασιν, ὑπὸ τὴν ὁποίαν τελεῖ σήμερον η Ναυτιλία μας. Πρέπει νὰ ληφθοῦν μετρά διασφαλίζοντα τὴν πειθαρχίαν τῆς νὰ είνε προσωρινή. Επιβάλλεται οὖν νὰ παραδοθούνται τὴν εὑνημερίαν τῆς νὰ είνε προσωρινή. Επιβάλλεται οὖν νὰ παρακολουθήσουμεν ἀγούνων τὴν ἔξελιξιν τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων καὶ νὰ φανόμεν τὴν φοράν ἀπὸ τὴν προμηθείες καὶ οὐχὶ ἐπιμηθεῖς. Τὸ 1937 ἐλλάσιστον ἐκ τῶν ἔφοπλιστῶν μας ἐπωφελήθησαν τῆς τότε ὑψηλῆς ἀξίας τῶν πλοίων, ἐνῷ τούναντίον οἱ ἔξι αὐτῶν αἰσθάνθησαν εἰς νέας ἀγοράς καὶ εἶδον τὰ ὄνειρά των νὰ διαλύνονται κατὰ τὸ 1938.

Ο πόλεμος ἀνεζωγόνησε τὴν ναυτιλίαν, ἀλλὰ καὶ πάλιν — ἔξα-
ρεσει τῶν κεδῶν ἐκ τῶν ναῦλων — οὐδεὶς ἐκ τῶν ἔφοπλιστῶν μας ἡ-
δηνήθη νὰ ἐπωφεληθῇ τῶν λίαν ὑψηλῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων, συνεπειὰ
τῆς ὑφασμάτεντος διὰ νόμου ἀπαγορεύσεως τῶν πολήσεων εἰς ἀλλοδα-
πούς. Ασχέτως πρὸς τὴν πορείαν τοῦ ναυτιλιαρχίου καὶ τὴν παθη-
νίαν μαργάρη ἡ μὲν διάρκεια τοῦ πολέμου, φρονῶ διὰ τὴν παθη-
νίαν νὰ ἐπιτραπῇ, ἀλλὰ καὶ παντοιοτέρως νὰ ἐπιδιοχῇ η πόλησις τῶν
παλαῶν φορτηγῶν μας (ἱλικας 20 ἐτῶν καὶ ἀνω), διότι τὰ πλοῖα
αὐτὰ μετὰ τὴν λῆξην τοῦ πολέμου οὐδείμαν δύνατον συγκεντρώσουν δινατό-
τητη ἐπικερδοῦντος ἐκμεταλλεύσεως καὶ θὰ είνε καταδικασμένα νὰ πολη-
θῶν πρὸς διάλυσιν ἀντὶ εὐτελοῦς τιμῆς. Η ἄδεια τῆς πολήσεως τῶν
ἄς δοθῇ, ὅπου προηγούμενος ληφθοῦν ὥν δην αἰς φροτηγὴ στάψη
ἀνάγκη πολαὶ τῶν ομαλῶν καὶ ἐπαρκῆ ἀνεφοδιασμὸν τῆς κώρας.

Ἄς μαρτυσθεῖεν ἐν προεκμένῳ τοὺς τόσους ἐμπειρίους καὶ προσδευ-
τικοὺς ἔφοπλιστὰς τῶν Σκανδιναϊκῶν ναυτιλιῶν, οἵτινες κατὰ τὴν πε-
ρίοδον 1918-20 ἐπώλησαν τὰ περιστότερα τῶν παλαῶν πλοίων τῶν
εἰς τὰς τότε κρατούσας ὑπερθρούκας τιμᾶς καὶ είτα τὰ ἀντικατέστησαν ἐν
καρῷ καὶ εἰς χαμηλὸν κόστος διὰ κανονιγῶν σταφῶν. Οὐδὲ μόνον
πρέπει νὰ πολήσουμεν εἰς τὰς σημερινὰς ιανουποιητικὰς τιμὰς τὰ πα-
ρόλικα φορτηγῶν μας, ἀλλὰ καὶ νὰ πάνσωμεν ἀγοράζοντες τὰ προσφερό-
μενα εἰς ὑπηράς τιμᾶς «παληοίσθεα». Ή προοπτική μας δὲν πρέπει
νὰ περιορισθῇ εἰς τὸ «παρόν» καὶ εἰς τὸ ἐφήμερον ἐπτεκτόνον κέρδος.
Ας ἐνθυμηθεῖεν τὰς ισχυρὰς ἀγελάδας τῆς περιόδου 1932-34 καὶ ἀς
διατηρήσουμεν τὴν ναυτικήν μας ἀτμοσφαραν ἀπηλλαγμένην ὅσον τὸ
δυνατὸν νεφῶν, διησφαλισμένην ἀπὸ τὰς ἀποβάτους κατανήδια.

Ἔντοντο μετὰ τὴν στοργικὴν φοντιά τῆς έθνικῆς μας κυβερνήσεως, μὲ τὰς
πάσαν ἐπιχειρήσουν, κωρίς νὰ λαμβάνωνται ἀρχούντως ὑπὸ δην καὶ αἱ
πιθαναὶ ἀντίτισοι περιστάσεις. Ωφελοῦνται πειθαρχίας τὰς ἐπιχειρήσ-
σεις η τόλη καὶ η ὑπερθρούκη αισιοδοξία, συγχά διως καὶ τὰς κατα-
στρέψεις ἀνεπανορθώστων, ἐνῷ η διλημάρκεια καὶ η φρόντησις ἔξασφαλίζουν
εἰς ἀντάς διον πατρόνων. Πολνετεῖς κόποι κατεβλήθησαν διὰ τὴν Ναυ-
τιλίαν μας καὶ σήμερον, διότι τελεῖ εἰς σχετικὴν εὐνημένην πρόσφατην, πρέ-
πει νὰ φροντίσωμεν, διότε νὰ ἐνισχυθῇ καὶ ἀναπτυχθῇ. Θὰ ἐπιτεχθῇ
τοῦτο με τὴν στοργικὴν φοντιά τῆς έθνικῆς μας κυβερνήσεως, μὲ τὰς
ὑπὸδεῖξεις τῶν ἐμπειρίους ἔφοπλιστῶν μας καὶ μὲ τὴν καθιέρωσην νο-
μοθετικῶν μέτρων, δόσας παρίσταται ἀνάγκη. Πρέπει τοῦ ποσθόπητοτε νὰ
περιφρονηθοῦν ἀγούνων οἱ μόχθων πολλῶν γενεῶν διὰ τὴν ναυτιλια-
κήν μας δημιουργίαν, ἵτις ἄλλως τε ἀποτελεῖ καὶ ἔνα ἀπὸ τοὺς σπουδαιο-
τέρους κλάδους τῆς έθνικῆς μας οἰκονομίας.

Μετὰ την
Α. Σ. Κ.

Τὰ Ἀγγλικὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,,

Χρησιμοποιούνται ἡδη ἐκτὸς ἀλλων Ἐδνικο-
τήτων καὶ παρὰ πλείστων Ἐλλήνων ἔφοπλι-
στῶν ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτε-
λεσμάτων τὴν συνεχῆ αὔξησιν πελατείας.

Δι' ὅλα γενικῶς τὰ Tanks & Bilges
μεταχειρίσθητε τὰ πεφημισμένα

"CAMREX,, NON-OXIDIZING-PAINT

Εἶναι μοναδικὰ διὰ τὴν διατήρησιν τῶν ἐλασμά-
των εἰς ἀρίστην κατάστασιν ἐπὶ πολλὰ ἔτη.

ΧΡΩΜΑΤΑ καὶ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

· Αποθήκαια χρωμάτων εἰς τοὺς κυριωτέρους ἐν τῷ
ἐξωτερικῷ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

· Αντιπρόσωπος Γ.Δ.ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF

· Ιδιαιτέρα δινοσις: 208, Cathedral Rd.-CARDIFF

Τηλματα: "CAMREX,, -Cardiff & Sunderland

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

Αι δραματικαί φάσεις του πολέμου είς τὰ αίματοβαρῇ πεδία τῶν πολυνέφων μαχῶν τῆς Φλόνδρας καὶ τῆς Πικαρδίας συνεκνέτωσεν ἐξ ὀλοκλήρου τὴν προσοχὴν τῆς παγκοσμίου κοινῆς γνώμης κατὰ τὸ παρελθόν δεκαπενθήμερον. Ή ἀγωνίδης παρακολούθησε τῆς γιγαντίας, πρόφαται, συρράξεως ἐπεργάσαντες ὅτα τὰ ἄλλα συναρπῆ μὲ τὸν πόλεμον γεγονότα. Αὐτῷ καὶ αὐτὸς ὁ κατὰ θάλασσαν ἀγών, δοτις προσέλαβεν ἔντονον χαρακτήρα, μετὰ τὴν πάθοδον τῶν Γερμανικῶν στρατευμάτων εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Μάγχης, ἐπέθη εἰς δευτερεύουσαν μοῖραν ἔνοπλον τῶν διαδραματικούντων ιστοριῶν διὰ τὰς τύχας τῆς Εἰρώπης γεγονότων. Αι παροῖσαν στήλαι, ἀπασχολούμεναι μὲ τὸν πόλεμον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς καὶ μόνον τῆς ἡπτοτοκῆς ναυτιλίας, δὲν δύνανται νὰ παράσχουν πιστὴν εἰλόταν τῶν ἀναφερούμενων εἰς αὐτὴν συμβάτων κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασάρτησιν δεκαπενθήμερον. Ή διαταραχὴ εἰς τὰς ταχυδρομικὰς συγγονιώνας, η Ἑλλειψις σαρῶν καὶ ἀπεριβιωμένων πληροφοριῶν, τὸ φειδοῦλον τῶν ἑπτήμερων ἀνακοινώσεων τὸν ἀντιπάλιον, δημιουργοῦν, μάιν κατάστασιν συγχειμένην. Γεγονός πάντως εἰνε, διὰ πολλὰ ἐμπορικὰ πλοῖα — κυρίως συμμαχικά — ἀπολέσθησαν εἰς τὴν θάλασσαν τῆς Μάγχης καὶ ἐντὸς αὐτῶν τούτων τῶν Βελγικῶν καὶ Γαλλικῶν λιμένων, συνεπείᾳ ἑνεργίων Γερμανικῶν διαδρομῶν καὶ ἀπὸ τὴν δρᾶσταν τῶν ταχυτάτων Γερμανικῶν τορπιλαζάπτων. Τὰ ἐπίσημα ἀνακοινώθησαν τοῦ Γερμανικοῦ στρατηγείου, τὰ ἔκδοθέντα ἀπὸ τῆς 14ης μέχρι τῆς 28ης Μαΐου ἀνέφερον συνολικῶς τὴν δύνασιν 52 συμμαχικῶν πλοίων, χωρητικότητος ὑπερτέρας τῶν 250.000 τόννων. Τὸ Βρετανικὸν Ναυαρχεῖον ἐξ ἀλλού, διέφευσε μὲν τὰς ἀπωλείας διαφόρων πολεμικῶν μονάδων, εἰς ὀνδείμαν ὄμοις προέβη τοῦδε — ἐκ λόγων σογκουμάτης — συγκεκριμένην ἀνακοίνωσιν διὰ τὰς ἀπωλείας τῆς ναυτιλίας, σύτε ἐδημοσίευσεν ὄνομαστικὸν πίνακα τῶν ἀναγγελθειῶν, συνεπείᾳ ἐχθρικῆς δράσεως, βυθίσεων. Περιωρίσθη μόνον εἰς γενικότερας ἀνακοινώσεις. Οὕτως, ἐτούτη ὅτι η Γερμανικὴ ναυτιλία ἀπώλεσεν ἀπὸ τῆς ἐνάξεως τοῦ πολέμου, ἐξ πατασσέσων καὶ βυθίσεων, σκάψη συνολικῆς χωρητικότητος 830.000 τόννων γκρός καὶ διὰ τὴν ἀσφάλεια εἰς τὰς Ἀγγλικὰς νηροπομπὰς ἐνισχύθη. Ἀνεκοινώθη σχετικῶς, ὅτι, ἐπὶ συμμετοχῆς 20.768 συμμαχικῶν καὶ οὐδετέρων πλοίων, ἀπολέσθησαν μόνον 31 σκάφη, ἥτοι ἐν ἑπτὸν 670 καὶ διὰ εἰδικῶν ἐπὶ 3063 οὐδετέρων πλοίων ἀπολέσθησαν μόνον τρία ἥτοι ἐν ἑπτὸν 1021.

Πέραν τῶν ἀριθμῶν, ἀνεκοινώθη τὸν 30ην Μαΐου ἐν Γερμανικῆς πτηγῇ, ὅτι ἐν Γερμανικοῦ ὑποβούχου ἀνέφερε τὴν καταβούσιαν 7 ἀτμοπλοίον, 38.480 τόννων καὶ ὅτι Γερμανικὰ ἀεροπλάνα ἐπετέθησαν εἰς τὴν περιφέρειαν τῆς Δούναβεως καὶ τῆς Όστρανδης κατὰ 60 ἐμπορικῶν καὶ πολεμικῶν πλοίων κατεβούσιαν 16 μεταγονικά, ἐξ δὲ τὰ 3 ἣνταν μεγαλύτερα τῶν 15.000 τόννων ἔκστον καὶ προσέξεσσαν ἡμίμας εἰς ἕτερα 31 πλοῖα, ἐκ τῶν ὅποιων τινά, λόγῳ ζημιῶν καὶ πυρκαϊῶν, δὲν ἡδυνήθησαν νὰ συνεχίσουν τῶν πλούν των.

Καταστροφαὶ εἰς λιμένας

Σοβαροτάτας ἄφ' ἐτέρον ζημίας καὶ εἰς τινὰς περιπτώσεις ἀλλοθεὶς καταστροφάς, ἵνεστησαν πολλοὶ λιμένες περιλαμβανούμενοι εἰς τὴν ζώνην τῶν πολεμικῶν ἐπαχειρίσεων ἢ γειτνιάζοντες πρὸς αὐτήν. Πρῶτος λιμήν, δοτις διόδουμάθη ἀπὸ τὴν σκληρότητα τῶν πολέμων, ἥτοι διὰ τοῦ Ρόττερντα. Η ἐπειδὴ βάσις τετρεδόνων ὑπέστη σοβαροτάτας ζημίας. Ἐπίσης κατεστράφησαν τημῆτα τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων εἰς δὲ τὴν τὴν περιοχὴν τοῦ Ρόττερντα, ἐβιθίσθησαν δὲ ἡ παρεδόθησαν εἰς τὰς φλόγας καὶ πολλὰ πλοῖα, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τὰ ὑπεροχέατα «Statendam» καὶ «Veendam». Ἐγγόνισθη ἀερόν, ὅτι οἱ Όλλανδοι πρὸ τῆς ἀναχωρήσεως τῶν κατέτερεψαν καὶ ὅλα τὰ ὑπὸ ναυπήγησαν εἰς συναλλιώσιν πολεμικά πλοῖα.

Ζημίας ἐξ ἄλλου ὑπέστησαν ἐκ βομβαρδισμῶν οἱ λιμένες τῆς Ἀμβέρσης καὶ τοῦ Φλόντιγκ, δοτις ἐπλήγη καὶ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Εὐγενία». Αἱ μεγαλύτεραι διοις καταστροφαὶ ἐσμειωθήσαν εἰς Όστρανδην, Καλαί, Ζεερόνγκε, Βουλόνην, Δουγκέρην καὶ Ντιέπτρην. Εἰς τὸν τελευταῖον αὐτὸν λιμένα ἐβιθίσθη καὶ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Γαλαζίας». Σημειώτεον, ὅτι αἱ καταστροφαὶ εἰς τοὺς λιμένες τῆς Βορείου Γαλλίας συνεπληρώθησαν καὶ ἀπὸ αὐτοὺς τούτους τοὺς ἀποχωροῦντας συμμάχους, ἵνα μὴ αἱ ἐγκαταστάσεις τῶν περιέλθουν εἰς Γερμανικὰς ζεύρας. Κατὰ ἀνακοίνωσιν ἡ. χ. τοῦ πρωτορείου Ρόττερντα, ὅταν ἐποιορκεῖτο ἡ Βουλόνη, ἡ Αγγλικὰ ἀντοροπλάκα ἀπεβίασαν ἐξει ἀποσπάσματα εἰδούσα διὰ τὴν καταστροφὴν τεχνικῶν ἐγκαταστάσεων, ἐφοδιασμένα μὲ μεγάλας ποσότητας ἐκρηκτικῶν ὑλῶν. Τὰ ἀποσπάσματα αὐτὰ ἀνετίναξαν τὰς λιμενικὰς ἐγκαταστάσεις, ἐπανοπλήσαν τὰς λιμενιστήκας, κατέστησαν τὸν σιδηροδρομικὸν σταθμὸν κλπ. Καταστροφαὶ ἀνέστη καὶ διὰ τοῦ λιμήνα τῆς Δούναβεως, οδινος ἡ λιμενικὴ ζώνη παρεδόθη εἰς τὰς φλόγας.

Οι κίνδυνοι τῆς ναυσιπλοΐας

Ως εἶνε φυσικόν, η Γερμανικὴ κάθοδος πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ ἡ ἐντασις τοῦ πολέμου κατὰ μῆκος τῶν ἀκτῶν, ἐπολατακάσισε τὸν

κανδύνους τῆς ναυσιπλοΐας. Πλείστα σούφη, ἀποπλεύσαντα πρὸς καρφὸν ἐξ διαφόρων λιμένων τοῦ Κόσμου διὰ Βόρειον Γαλλίαν, διετάχθησαν νὰ πλεύσουν πρὸς τὴν Χάβρην καὶ πρὸς τοὺς Γαλλικοὺς λιμένας τῆς Μεσογείου, ἐνῷ τὰ διὰ Βελγίου καὶ Ολλανδίαν κατευθυνόμενα σκάφη, ἐστράφησαν πρὸς ἑτέρους συμμαχικοὺς προσομημόν. Ή κατὰ θάλασσαν Γερμανικὴ δρᾶσις ἀνεψέρετο κυρίως εἰς ἑναερίους πρὸς τὴν Μάγχην καὶ τὰ περὶ αὐτὴν Ἀγγλικὰ παράλια ἐξοριστεῖς. Κατὰ μάιν τοιαύτην ἐπιδομὴν ἀντιστοιχὴ ἀνοικτὰ τὸ Πλίμουθ καὶ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Κῆμα». Λησσος συνέπεια τῶν ἀνωτέρων κινδύνων ὑπῆρχεν ἡ διακοπὴ τῶν ἀσφαλίσεων διὰ ταξίδια πρὸς τοὺς λιμένας τοῦ Βελγίου καὶ τῆς Βορείου Γαλλίας, τοὺς περιλαμβανομένους εἰς τὰς ζώνας τῶν ἐπιχειρήσεων.

Αἱ Γερμανικαὶ τορπιλλάκατοι

Ἡ κάθοδος τῶν Γερμανικῶν δινάμεων πρὸς τὴν θάλασσαν καὶ ἡ παρ' αὐτῶν κατοχὴ τῶν Βελγίων καὶ Γαλλικῶν ἀκτῶν, ἐξοφάλισσεν εἰς τὸ Ράιχ τὸν ἄμεσον καὶ συνεχὴ ἐλέγχον τῆς ναυσιπλοΐας ἀπὸ τῶν παραλίων τῆς Βορείου Νορμανίας μέχρι τῶν προθύμων σχεδὸν τῆς Ντιέπτρης. Τὸ σπουδαῖτερον ἀποτέλεσμα ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Γερμανικὰ δεσπόζει ἡδη τὸν στενὸν τῆς Μάγχης, μέσῳ τῶν ὅποιων προσεῖται νὰ ἐπιτούσθη ἀποφασιστικὴ ἐπιθεσιν κατὰ τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Αἱ συγκονιώνων διὰ τὸν στενὸν τῆς Μάγχης ἐνεκρώθησαν καὶ ἡ ναυσιπλοΐα εἰς εὐρεῖαν ἀκτινὴν ἡρασθῆ, διὰ πρότην δὲ φοράτη ἀπὸ αἵρετων αἱ Νοτιοανατολικαὶ Ἀγγλικαὶ ἀκταὶ τελοῦν ὑπὸ τὴν ἄμεσον πλέον ἀπειλήν. Πρὸς ἀντιμετώπιον ἀποβατικῆς Γερμανικῆς ἐνεργείας αἱ λαμβάνει ἡ Ἀγγλία σύντονα μέτρα, εἰς τὸ δὲ τὴν πηγαγθεῖσαν πολεμικὴν περιοχὴν πελάστησαν πλεῖστοι λιμένες, ὡς λ. ζ. οἱ τοῦ Γιάσουνθ, Λούνεστοφ, Φέλεξτοφ, Χάρροντς, Φορντον, Οὐόλτον, Σάουθεντ, Μαργκαΐτ, Ραμπογκάιτ, Σάντοντς, Φόλκστον, Ντόρερ επλ. Η ναυσιπλοΐα πρὸς τοὺς πέραν ταύτης λιμένας.

Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ Γερμανοὶ ἐγκαθιστοῦν ἐπάκτια πιροβολεῖα, ἔθεσαν δὲ εἰς δρᾶσταν ὅλα τὰ μέσα των διὰ τὴν ἐντασιν τοῦ στατοῦ θάλασσαν ἀγνόν. Ἡδη Γερμανικὰ ὑποβούχα ἐνεφανίσθησαν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Βορείου Ισπανίας, ἔνθα ἐπορτάλισαν συμμαχικά τίνα καὶ οὐδέτερα πλοῖα, ἐνῷ αἱ ἐνεργοὶ προδρομαὶ ἐναντίον νηροπομπῶν καὶ κατὰ τὴν Αγγλικὴν λιμένων ἐπικυνθησαν. Ἐναὶ ἀπὸ τὰ σπουδαῖτερα πολέμων πολέμου πολέμου, ποὺ διὰ πρότην φορὰν ἀπεκαλύψθη κατὰ τὰς ἐπαχειρίσεις εἰς τὰ Όλλανδεικά, Βελγικά καὶ Γαλλικά παράλια, εἰνε ἡ τορπιλλάκατος. Πρόκειται περὶ πιρῶν, ἀλλὰ ταχυτάτων σκαφῶν, τῶν ὅποιων ἡ δρᾶσις εἰνε λίαν ἀποτελεσματική. Ἐπατίθενται μὲ ταχύτητα 60, ὡς λέγεται, μαίων, ἐπταξένουν σχεδὸν ἐπὶ τοῦ ἀσφαλοῦς τὰς τορπιλλαζάπτων κατὰ τοὺς στόχους των καὶ ἀπομακρύνονται ἀστραπαίως. Η ἐξόντωσις τῶν τορπιλλαζάπτων δεῖ τὸν δρᾶστητα πολέμου ναύαστην περιπομπήν τοῦ δρᾶστητου τοῦ δόντανται εἰν την μέτρῳ νὰ παρεπιδούσι, ἀν μὴ καὶ ἐξουδετερώσῃ, τὴν δρᾶστητον τοῦ πολέμου πόλεμον την περιπομπαίας. Υπάρχουν ἡδη παραδείγματα βυθίσεως ἀντιτορπιλλαζάπτων ἀπὸ τὰς Γερμανικὰς ταύτας τορπιλλαζάπτων.

Ομιλῶν ἀπὸ φαδισώφων διὰ τὸ νέον αὐτὸν δύλον δὲ τὸ Γερμανὸς ἀντιναργός φὸν Λούντσο, ἀνέφερεν, ὅτι αἱ Γερμανικαὶ τορπιλλάκατοι, ἐφοδιασμέναι μὲ τορπιλλοβλητούς σολῆνας καὶ ἀντιαεροποτικά πολεόδηλα, θὰ χρησιμοποιήσουν δὲ ἐπιχειρίσεις ἐντὸς τοῦ στενοῦ τῆς Μάγχης καὶ εἰς τὸν κόλπον ποὺ σχηματίζεται εἰς τὰς ἀκταὶς τοῦ Ταμέσεως. Ἀντικεμενικὸς σοπός τῆς ποιατῆς δράσεως θὰ εἴνε — κατὰ τὸν Γερμανικὸν ναύαστην δεῖ τὴν ἀποτελεσματικὴν ποστασίαν τῶν ἀκτῶν καὶ νὰ ἐπιτούσθησαν τὴν ναυσιπλοΐαν πρὸς τὸ Λονδίνον. Η Γερμανία διαθέτει τεραστίου ἀριθμὸν τορπιλλαζάπτων, ἀναβιβαζόμενον — καθ' ὑπαρχούσας πληροφορίας — εἰς δύο χιλιάδας.

Αἱ νάρκαι εἰς Ἀφρικήν

Ἄξιοινγμόνευτον γεγονός τοῦ κατὰ θάλασσαν πολέμου ἑτηρίζεν ἡ ἀποκάλυψη ποδίου Γερμανικῶν ναυρῶν εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Νοτίου Αφρικῆς καὶ εἰδούσας περὶ τὸ ἀκρωτήριον Aquilas. Σχετικῶς τὸ Γερμανικὸν Ναυαρχεῖον ἐδημοσίευσε τὸ κατωτέρω ἀνακοίνωσέν: «Μονάδες τοῦ Γερμανικοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ ἐποποθετησαν νάρκας πρὸ τῶν λιμένων τῆς Νοτίου Αφρικῆς, τοὺς διόπιους ἐχθρούς μονάδες ἐχρησιμοποιοῦν δὲς βάσεις». Κατὰ τὴν Αγγλικὴν ἐδοχὴν τὰς ἐν λόγῳ νάρκας δὲν εἰχε τοπεύτησε κατὰ τὴν Νοτίου Αφρικῆς διέλευσιν τοῦ τὸ θωρηκτὸν «Ναναρχός Σπέε», χωρὶς νὰ γίνη ἔπειτα ἀντιληπτή ἡ παρουσία των. Ο Πορτογαλικὸς τύπος ἐδημοσίευσε τηλεγράφημα ἐκ Πρωτορίας, ὅτι δικτὸς Αγγλικά πλοῖα κατευθύνομενα εἰς τὸ Ίνδιων εἰς τὸ Ήνωμένον Βασίλειον, προσέρχονται εἰς τὰς Ν. Δ. ἀκτὰς τῆς Αφρικῆς καὶ ἐβούθησαν. Η πληροφορία αὕτη ὅμως δὲν ἐπεβεβαιώθη ἐκ Λονδίνου. Τούναντίον τὸ Αγγλικὸν Ναυαρχεῖον, ἀνεκοίνωσεν, ὅτι η παρουσία τῶν ἐν λόγῳ ναυρῶν ἐγένετο ἐγκαίρως ἀντιληπτή καὶ οὕτω ἀπερεύθυνσεν

THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

Manager Directors:

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

(Founded 1866)
COLOMBO - CEYLON

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

P. O. Box 178

Cables:
DESPATCHCO.

δυστυχήματα. Στοιλίσκος από ναρκοσυλλέκτηδας άνελαβε την έκκαθάριση τῶν ἑκεὶ θαλασσῶν.

Ο ἔλεγχος καὶ ἡ Ἰταλία

"Οσον ἀφορᾷ τὴν Ἰταλικὴν ἔξεγερσιν κατὰ τοῦ συμμαχικοῦ ἐλέγχου λαθεμετορίου, φαίνεται ὅτι αὕτη θά τερματισθῇ μὲν εὐνοῦσῃ διὸ τὰ Ἰταλικά ἐμποροναυτικά συμφέροντα λόσιν. Οἱ Ἰταλὸι ὑπουργὸι τῆς Συγκοινωνίας ἀτασθμῶν τὰς ζημίας τῆς χώρας ἐκ τοῦ ἐλέγχου, ἀνέφερε τὴν 15ην Μαΐου εἰς τὴν Γερουσίαν, ὅτι ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου μέχρι τῶν ἀρχῶν τοῦ Μαΐου ἐσμειώθησαν 2449 νηρφάλια καὶ καθυτερήστες Ἰταλικῶν σκαφῶν, μὲν κατάσχεσον ὑπὸ τῶν συμμάχων 15.000 ταχύδομοικῶν σάκκων, 32.000 τόννων ἐμπορευμάτων καὶ 20.000 δεμάτων καὶ μὲν σύλληψην 799 ἐπιβατῶν.

Ἀποτέλεσμα τῆς Ἰταλικῆς πολεμικῆς κατὰ τοῦ συμμαχικοῦ ἐλέγχου ληρῷζεν ἡ ἔναρξης διαπλαγματεύσεων εἰς τὴν Ρώμην ἐπὸ μικτῆς Ἀγγλοϊταλικῆς ἐπιφορῆς πρὸς ἔξενρεσιν πρακτικῆς λόσων, ἵσανοπούσης ἀμφότερα τὰ μέρη. Τῆς Ἀγγλικῆς ἀποστολῆς ἡγήθη ὁ σὲν Οὐδλόφροντος Γκρήντ, ὅστις ἐπανελθὼν εἰς Λονδίνον, ἐξώμοσε προσχέδιον συμφωνίας, δι' ἣς ὁ ἔλεγχος θά περιοισθῇ ἐφεξῆς, προλαμβανομένων τῶν καθυτερήστεων καὶ ζημῶν. Πρόσκειται ν' ἀποδεχθῇ ἡ Ἰταλία τὸ σύστημα τῶν «παστοποιητικῶν προσεύσεων». Τὰ Ἰταλικὰ πλοῖα δὲν θὰ μεταφέρουν, εἴη μόνον ἐμπορεύματα καλεπτόμενα ὑπὸ τῶν ἐν λόγῳ παστοποιητικῶν, ὅπότε ἡ συμμαχικὴ ἱτηρεσία θὰ περατώνῃ ἐν τάχει τὸν ἐλέγχον, χωρὶς νὰ δημιουργοῦνται προστριβαί.

Κατασχέσεις καὶ ἀπώλειαι

Ἐν τῷ μεταξὺ ἐγγνώσθησαν νέα τινὲς κατασχέσεις καὶ ἀπώλεια Ερεμανικῶν πλοίων. Πέραν τῶν σκαφῶν, ἄτινα συνελήφθησαν ὑπὸ τῶν Ὀλλανδικῶν ἀρχῶν εἰς τὰς Ἀνατολικὰς καὶ τὰς Δυτικὰς Ὀλλανδικὰς Ἰνδίας, καὶ περὶ ὧν ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ἀνηγγέλθη συμπληρωματικῶς ἡ κατασχέσης εἰς Curaçao καὶ τῶν ἀμπλοίων «Alemania» 1383 τόννων γκρός (τοῦ 1921), «Este» 7915 τόννων γκρός (τοῦ 1930), «Vanceouer» 8269 τόννων γκρός (τοῦ 1930), «Frisia» 561 τ. γκρός (τοῦ 1930) καὶ «Karibia» 428 τ. γκρός (τοῦ 1921), εἰς δὲ τὸ Σαμαράκι τοῦ φορτηγοῦ «Soneck» 2191 τ. γκρός (τοῦ 1938). Τοιοντοτόπος ἡ ὑπὸ τῶν Ὀλλανδῶν κατασχέθεισας Γερμανικῆς χωρητικότης περιόδου 26 πλοίων, 152.225 τόννων γκρός, ἐκ τῶν δύοις 8 πλοίαι, 35.550 τ. γκρός κατεσχέθησαν εἰς τὰς Δυτικὰς Ἰνδίας καὶ 18 πλοίαι, 116.675 τ. γκρός εἰς τὰς Ἀνατολικὰς. Δύο ἄλλα Γερμανικὰ πλοῖα ἀποτελοῦσθησαν ἡ ἐποιολήθησαν εἰς Aruba, καταστραφέντα καὶ τρία ἄλλα κατεβυθίσθησαν εἰς τὰς Νορθγριάς ἀπτάς, ὡς γράφομεν εἰς τὸν παραπιθέμενον δυνομαστικὸν πίνακα τῶν ἀπώλειων. Βάσει καὶ τῶν νέον ἀπῶν στοιχείων, τὰ ἀπὸ τῆς ἔναρξεως τοῦ πολέμου κατασχέθησαν Γερμανικὰ σκάφη ἀνήλιθον εἰς 59, χωρητικότης 292.590 τ. γκρός, τὰ δὲ βυθισθέντα εἰς 85, χωρητικότης 465.109 τ. γκρός. Τὸ οὖτο προστίπτον σύνολον 144 σκαφῶν 757.699 τ. γκρός, κατανέμεται κατὰ κατηγορίας πλοίων ὡς ἔξης:

| | | | |
|--------------------|----|----------|---------|
| Υπερωφεάνια | 17 | τ. γκρός | 202.404 |
| Μικτά πλοία | 28 | » | 193.952 |
| Φορτηγά «τράμπτες» | 85 | » | 329.050 |
| Δεξιανένπλοια | 3 | » | 18.089 |
| Διάφρα | 11 | » | 14.204 |

Σύνολον: 144 » 757.699

Τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον συνιτολογίζοντας καὶ τὰ βυθισθέντα Γερμανικὰ πλοία, τῶν δύοις δυνομαστικὸς κατάλογος δὲν ἔδοθη εἰσέπι ποὺς δημοσίευσην, ἀναβιδάζει τὴν ἀπώλεσθείσαν Γερμανικήν χωρητικότητα εἰς 830.000 τ. γκρός καὶ πλέον.

Ἄφ' ἔτέρου, κατὰ τὰς ἐν Νορθγρίᾳ ἐπιχειρήσεις ἀπώλεσθησαν μέχρι τοῦδε — βάσει συγκεκριμένων δυνομαστικῶν καταλόγων — 57 πλοία, 230.393 τ. γκρός, ἥτοι:

| | | | |
|-----------|----|----------|---------|
| Γερμανικά | 29 | τ. γκρός | 173.237 |
| Ἀγγλικά | 18 | » | 37.181 |
| Συνδικά | 6 | » | 15.670 |
| Νορθγρικά | 4 | » | 4.305 |

Σύνολον: 57 » 230.393

Οἱ ἀνωτέρῳ ἀριθμῷ δὲν ἀποδίδονταν τὴν πραγματικότητα, διότι ἀπεταίχισαν τὰς Νορθγρικὰς ἀπτάς πλοίων, δὲν ἀνεζούντων εἰσέπι δυνομαστικῶς.

Ως πρὸς τὰς ἀπώλειας ἐξ ἄλλου τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἀπὸ τῆς

ἔναρξεως τῆς ἐπιθέσεως κατὰ τῆς Ὀλλανδίας καὶ τοῦ Βελγίου ὑπολογίζονται μὲν αὗται ὑπὸ τῶν Γερμανῶν εἰς στάρη 250.000 τ. γκρός καὶ πλέον, αἱ δυνομαστικῶς ὅμως γνωσθεῖσαι μέχρι τῆς 29ης Μαΐου περιελάμβανον μόνον 10 πλοία, 86.616 τ. γκρός, ὡς ἔξης:

| | | | |
|-----------|---|----------|--------|
| Ὀλλανδικά | 3 | τ. γκρός | 48.072 |
| Ἐλληνικά | 3 | » | 14.226 |
| Βελγικά | 1 | » | 13.869 |
| Γαλλικά | 1 | » | 5.482 |
| Ἰταλικά | 1 | » | 3.059 |
| Ἐσθονικά | 1 | » | 1.908 |

Σύνολον: 10 » 86.616

Προφανές εἶναι, ὅτι αἱ εἰς πλοία συμμαχικὰ ἀπώλειαι — ἔξαρξεις ἐνὸς Γαλλικοῦ πλοίου — δὲν συμπεριλαμβάνονται εἰς τὸν ἀνωτέρῳ πίνακα, ὡς μὴ ἀνακοινωθεῖσαι εἰσέτι. Εἰναιά πάντως χαρακτηριστικόν, ὅτι προφατος ἀνακοινωσίς τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, ἀναφερομένη εἰς τὰς ἀπώλειας τῆς ἔδουμάδος, ἥτις ἔλλησ τὴν 19η Μαΐου, ὥμελε περὶ θυντήσεως 7 πλοίων 46.600 τόννων, ἥτοι 3 συμμαχικῶν 30.000 τόννων, 4 οὐδετέρων 16.000 τόννων καὶ ἔνας μικρὸς Ἀγγλικοῦ 600 τόννων. Συγχειτωπικῶς, αἱ ἀπὸ τῆς ἔναρξεως τοῦ πολέμου μέχρι τῆς 28ης Μαΐου ἀνακοινωθεῖσαι ἀπώλειαι σκαφῶν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας ἐκ παντού πολεμικῶν καὶ ινδιάνων καὶ συγχρονίσεων εἰς νηροποτάς, περιέλαβον 652 πλοία, 2.503.946 τόννων γκρός, ἥτοι:

| | | | |
|--------------------|-----|----------|-----------|
| Υπερωφεάνια | 44 | τ. γκρός | 425.069 |
| Μικτά σκάφη | 44 | » | 294.243 |
| Φορτηγά «τράμπτες» | 500 | » | 1.404.912 |
| Δεξιανένπλοια | 49 | » | 361.663 |
| Διάφρα | 15 | » | 18.059 |

Σύνολον: 652 » 2.503.946

Κατὰ σημαίας αἱ συνολικαὶ αὗται ἀπώλειαι κατανέμονται ὡς ἔξης: Ἀγγλικά 245 τ. γκρ. 1.069.313 Ἐσθονικά 13 τ. γκρ. 16.773 Γερμανικά 85 » 465.109 Πολωνικά 1 » 14.294 Ὀλλανδικά 40 » 170.718 Ἰταλικά 2 » 13.660 Νορθγρικά 79 » 160.817 Γεωγκοσλαβικά 2 » 10.873 Γαλλικά 25 » 126.924 Παναμά 3 » 6.821 Συνδικά 52 » 113.531 Ρουμανικά 1 » 6.394 Ἐλληνικά 23 » 104.850 Λιθουανικά 3 » 4.118 Δανικά 36 » 82.200 Κινέζικά 1 » 2.639 Ἰταλικά 10 » 49.614 Ἰσπανικά 1 » 2.140 Βελγικά 9 » 39.658 Σοβιετικά 2 » 2.008 Φινλανδικά 12 » 23.683 Πορτογαλικά 1 » 329

Λεττονικά 6 » 17.470 Σύνολον: 652 » 2.503.946

Βυθίσεις πλοίων ἐκ προσκρούσεως ἐπὶ ναρκῶν

«NORDNORG» Νορθγρικὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον, 991 τόννων γκρός (τοῦ 1924): Χρησιμοποιήθησαν ὑπὸ τῶν Γερμανῶν, εἰς μεταφορὰς μεταξὺ τῶν Νορθγρικῶν λιμένων προσέκρουσεν ἐπὶ νάρκης εἰς τὰ βόρεια παράλια τῆς Νορθγρίας καὶ ἐβυθίσθη. Πολλοὶ ἐν τῶν ἐπιβανόντων τοῦ σκάφους ἀπώλεσθησαν.

«VIIUS» Εσθονικὸν φορτηγόν, 1908 τόννων γκρός (τοῦ 1917): Εβυθίσθη εἰς τὰς Ὀλλανδικὰς ἀπτάς προσφρούσαν ἐπὶ νάρκης. Ἀνδρες τινὲς τοῦ πληρώματος τοῦ τέλεφαντησθαν.

«TORSTEN» Σουηδικὸν φορτηγόν, 1234 τόννων γκρός (τοῦ 1880): Εβυθίσθη δυτικῶς τοῦ Κάτεγκρατ προσφρούσαν ἐπὶ νάρκης. Έκ τοῦ πληρώματος τοῦ διεσώθησαν 16 ἀνδρες. Οἱ ὑπόλοιποι ἐπειταὶ ἐξηφανίσθησαν.

Οἱ αναγγελθέντες τορπιλισμοὶ

«MONARK» Σουηδικὸν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον, 1786 τόννων γκρός (τοῦ 1938): Ετοποταλλίσθη ἀπὸ Ἀγγλικὸν ἐποδρύχιον εἰς τὰ Νορθγρικὰ παράλια καὶ ἐβυθίσθη. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος κατηνθύνετο ἀπὸ τὸ Στάβαγκερ εἰς τὸ Ἀμβοργόν, ἐπέβαντο δ' αὐτὸν ἀρχετοὶ Γερμανοί. Ἀριθμός τις ἐκ τῶν ἐπιβανόντων ἀπώλεσθη. Τριάζοντα διασωθέντες ἀπεβισθήσαν εἰς τὴν ἀπτά.

«MARIE JOSE» Γαλλικὸν φορτηγόν, 2477 τόννων γκρός (τοῦ 1925): Κατευθυνόμενον εἰς Βόρειον Γαλλίαν μὲν φορτιὸν γεννημάτων καὶ μετέχοντα νηροποτῆς ἐξ Γιβραλτάρος κατενθύνει τὸ τέλος Ισπανικάς ἀπτάς εἰς τὸ ὄνος τῆς νησίδος Σαλβόρα, ὑπὸ Γερμανικοῦ ὑπορυχίου. Ή ἐπίθεσις ὑπῆρχε τόσον αἰφνιδιαστική, ὅτε τὰ πλοία συνοδείας δὲν

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.

ήδυνήθησαν νὰ κάμονταν ἐγκαίρως χρήσιν τῶν τηλεόδων των. Ἐκ τῶν 32 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος ἀπώλεσθησαν τρεῖς.

«TELENA» Ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον, 7406 τόννων γκρός (τοῦ 1927) : Κατεύθυνθεν καὶ αὐτὸν ὑπὸ τὴν ἴδιαν, ὡς ἄνω, νηροποτήν, μὲ φρετίον πετρελαίου δι'. Αγγλίαν, κατεβυθίσθη ὑπὸ Γερμανικοῦ ὑποδυχίου διὸ κανονιοβολίσασθεν, εἰδίνης μετά τὴν διβίσιον τοῦ προαναφερόντος Γαλλικοῦ. Ἐκ τῶν 55 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπώλεσθησαν 12. Οἱ λοιποὶ περιστερέγησαν.

«URUGUAY» Ἀργεντίνων φορτηγόν, 3425 τόννων γκρός (τοῦ 1921) : Κατὰ πληροφορίας ἔκ Γιβραλτάρο, τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἐπορταλίσθη ὑπὸ Γερμανικοῦ ὑποδυχίου εἰς τὰς Ἰσπανικὰς ἀκτὰς καὶ ἐβούθησθη. Τὸ μεγαλύτερον μέρος τοῦ πληρώματος τοῦ διεσώθη. Πρόσκειται περὶ τοῦ πρώτου βυθιζομένου κατὰ τὸν παρόντα πόλεμον Ἀργεντίνον πλοίον καὶ περὶ τοῦ πρώτου σκάφους ἀνίκαντος εἰς κράτος τῆς Ηπειρωτικῆς Έπαρχίας. Τὸ «URUGUAY» ἦτο τὸ πρώτην Αἴγυπτον φορτηγὸν «STAR ALEXANDRIA» καὶ εἰχεν ἀγορασθῆ πρὸς ἔτος ἀπὸ τὴν ἑταίριαν Michanovich, τοῦ Μπούνενος "Αὔρης".

Βυθίσεις ἐξ ἐναερίων ἐπιθέσεων

«FOSCOLO» Ἰταλικὸν φορτηγόν, 3059 τόννων γκρός (τοῦ 1919) : Ὑπέστη ἐπίθεσιν Γερμανικῶν ἀεροπλάνων παρὰ τὰς Ὀλλανδικὰς ἀκτὰς καὶ ἐξέπειψε τὸ σῆμα κινδύνου. Βραδύτερον ἐγνώσθη, ὅτι ἐβλήθη ὑπὸ βόμβας καὶ ἐγκατελεῖφθη βυθιζόμενον. Τὸ πλήρωμά του ἀπεβιβάσθη εἰς Φλωσιγκ.

«EYTINGE» (ex «ΠΑΝΑΓ. Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ»), Ἑλληνικὸν φορτηγόν, 5839 τόννων γκρός (τοῦ 1912) : Ἐδομβαρδίσθη εἰς Φλωσιγκ καὶ θεωρεῖται «οὐλικὴ ἀπώλεια». Λεπτομερείας παραθέτομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην τῶν «ἀπτυγμάτων εἰς Ἑλληνικά πλοια». Τὸ πλήρωμά του ἀπεβιβάσθη εἰς Ελληνικά πλοια.

«VILLE DE BRUGES» (ex «PRESIDENT HARDING») Βελγικὸν ὑπεροχεάνιον, 13.869 τόννων γκρός (τοῦ 1921) : Ἀπολεόδουν ἐξ Ἀμέρεσης μὲ πεντήκοντα οἰκογενείας δι'. Αγγλίαν ἐμβορδαλιοβολήθη ἀπὸ Γερμανικὰ ἀεροπλάνα ἐξ ὑψούς 200 μέτρων. Μίαν ὥραν βραδύτερον τὸ σκάφος ἐβλήθη ἀνοικτὰ τὸν Φλωσιγκ ἀπὸ βόμβας καὶ ἐπέστη ἐπτεταμένας ἡμίαν ἐξοειδαν καὶ ἐγκαταλειφθέν. Ἐκ τοῦ πληρώματος ἐφονεύθησαν τρεῖς ἄνδρες καὶ ἐτραυματίσθησαν τέσσαρες. Ἐκ τῶν ἐπιβατῶν οὐδεὶς ἐπέβη.

«PRINCESS ELIZABETH» Ἀγγλικὸν ἀλιευτικὸν, 308 τόννων γκρός (τοῦ 1920) : Ἐδομβαρδίσθη ἀπὸ Γερμανικὰ ἀεροπλάνα καὶ ἐβυθίσθη, μὲ ἀπώλειαν δύο τῶν ἀνδρῶν εἰς τοῦ πληρώματος του.

«RIFSNES» Ἀγγλικὸν ἀλιευτικόν, 431 τόννων γκρός (τοῦ 1932) : Ἐνθισθή βομβαρδίσθη ταράποι ἀεροπλάνων. Τρεῖς ἐκ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπώλεσθησαν.

«BOTHNIA» Σουηδικὸν φορτηγόν, 2407 τόννων γκρός (τοῦ 1928) : Κατεύθυνθεν ἐξ Σουηδίας εἰς Ἰταλίαν μὲ φρετίον κυτταρίνη, ἐδομβαρδίσθη ἀνοικτὰ τὸν Δανικὸν ἀκτῶν ἀπὸ Γερμανικὰ ἀεροπλάνα καὶ ἐβυθίσθη. Ἐκ τοῦ πληρώματος ἀπεβιβάσθησαν 21 ἄνδρες εἰς τὸν λιμένα τοῦ Ἀάρονος.

«VAN RENSELAER» μικτὸν Ὀλλανδικὸν σκάφος, 4241 τόννων γκρός (τοῦ 1920) : Ἐδομβαρδίσθη παρά ἀεροπλάνων ἀνοικτὰ τὸν Υμούντεν καὶ ἐβυθίσθη. Τοῦ σκάφους ἐπέβανον 150 Ὀλλανδοί πρόσφυγες κατεύθυνθεν εἰς Ἀγγλίαν. Συμμαχικὰ πολεμικὰ διέσωσαν ἀπαντας τοὺς ἐπιβάτας. Ἐκ τοῦ πληρώματος ἐπέγιοντας 5 ἄνδρες.

«STATENDAM» Ὀλλανδικὸν ὑπεροχεάνιον, 28.291 τόννων γκρός (τοῦ 1922) : Παρέμενεν εἰς Ρόττερνταμ παρωπλισμένον, κατὰ δὲ τὴν

κατάληψην τῆς πόλεως καὶ τοῦ λιμένος ὑπὸ τῶν Γερμανῶν κατεστράφη ἐκ πυροπλάνης. Κατὰ τὰς Ἀγγλικὰς πληροφορίας τὸ σκάφος θεωρεῖται φῶς «οὐλικὴ ἀπώλεια». Δὲν ἐγνώσθη, ἀνὴρ πωραϊκὴ προϊθλέν ἀπὸ βόμβας τῶν Γερμανικῶν ἀεροπλάνων ἢ ἂν τὸ πῦρ ἐτέθη ὑπὸ τῶν Ὀλλανδῶν, ἵνα μὴ χρησιμοποιηθῇ τὸ σκάφος ὑπὸ τῶν Γερμανῶν.

«VEENDAM» Ὀλλανδικὸν ὑπεροχεάνιον, 15.540 τόννων γκρός (τοῦ 1922) : Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο εὐρίσκετο παρωπλισμένον εἰς τὸ Ρόττερνταμ καὶ κατεστράφη ἐκ πυραϊκῆς κατὰ τὴν εἰσβολὴν τῶν Γερμανῶν.

«KUMA» Ἑλληνικὸν φορτηγόν, 3994 τόννων γκρός (τοῦ 1912) : Κατεύθυνθη ἀνοικτὰ τοῦ Πλάνου. Λεπτομερείας παραθέτομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην.

«NIGER» Γαλλικὸν δεξαμενόπλοιον, 5482 τ. γκρός (τοῦ 1920) : Βληθὲν ὑπὸ βόμβας Γερμανικῶν ἀεροπλάνων ἐπυρπολήθη καὶ κατεύθυνθη εἰς τὰ Γαλλικὰ παράλια τῆς Μάγχης. Τὸ πλήρωμά του διεσώθη. «ΓΑΛΑΞΙΑΣ» Ἑλληνικὸν φορτηγόν, 4393 τόννων γκρός (τοῦ 1918) : Κατεύθυνθη ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Ντιέπτης κατὰ τὴν διάσειαν ἐναερίου ἐπιδομῆς. Λεπτομερείας παραθέτομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην.

«PAVON» Γαλλικὸν φορτηγόν, 4128 τόννων γκρός (τοῦ 1930) : Ἐδομβαρδίσθη παρὰ τὰς Γαλλοβελγικὰς ἀκτὰς ἀπὸ Γερμανικὰ ἀεροπλάνα καὶ ἐξώπειλεν ἐγκαταλειφθέν. Ἄνδρες τινὲς ἐκ τοῦ πληρώματος του ἐφονεύθησαν.

«CAPE PASSARO» Ἀγγλικὸν ἀλιευτικὸν, 590 τόννων γκρός (τοῦ 1939) : Κατεύθυνθη εἰς τὰς Βελγικὰς ἀκτὰς βομβαρδίσθεν ἀπὸ Γερμανικὰ ἀεροπλάνα. «Εφονεύθησαν τέσσαρες ἄνδρες εἰς τοῦ πληρώματος του.

«MELBOURNE» Ἀγγλικὸν ἀλιευτικόν, 466 τόννων γκρός (τοῦ 1936) : Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο ἐδομβαρδίσθη ἀπὸ Γερμανικὰ ἀεροπλάνα εἰς τὴν Μάγχην καὶ ἐβυθίσθη. Τὸ πλήρωμά του διεσώθη.

«ABUKIR» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 689 τόννων γκρός (τοῦ 1920) : Κατεύθυνθη εἰς τὴν Μάγχην βομβαρδίσθεν ἀπὸ Γερμανικὰ ἀεροπλάνα. Τὸ πλήρωμα διεσώθη.

Τὸ Βυθίσθέντα Γερμανικά

«AFRIKA» μικτὸν Γερμανικὸν πλοίον, 6503 τόννων γκρός (τοῦ 1920) : Κατεύθυνθη εἰς τὰς Νορβηγικὰς ἀκτὰς τορπαλισθεν παρά Ἀγγλικοῦ ὑποδυχίου. Ἀρκετοὶ ἐκ τοῦ πληρώματος του ἀπώλεσθησαν.

«CLARE HUGO STINNES» Γερμανικὸν φορτηγόν, 5295 τόννων γκρός (τοῦ 1935) : Καὶ τὸ σκάφος αὐτὸν ἐβυθίσθη εἰς τὰ Νορβηγικὰ παράλια, μὲ ἀπώλειαν πολλῶν ἐκ τῶν ἐπιβανόντων αὐτῷ.

«ANTILLA» Γερμανικὸν φορτηγόν, 4560 τόννων γκρός (τοῦ 1939) : Ἐπυρπολήθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος του εἰς τὰς Ὀλλανδικὰς Δυτικὰς Ίνδιας. Ἰναὶ μὴ πατασχεῖθαι ὡς λεια πολέμου. Τὸ Γερμανικὸν πλήρωμα ἐκρατήθη ὑπὸ τῶν Ὀλλανδῶν εἰς στρατόπεδον συγκεντρώσεος.

«GOSLAR» μικτὸν Γερμανικὸν πλοίον, 6040 τόννων γκρός (τοῦ 1929) : Καὶ τὸ σκάφος τοῦτο αὐτοευθύνθη ὑπὸ τοῦ πληρώματος του εἰς τὰς Ολλανδικὰς Δυτικὰς Ίνδιας.

«ROSARIO» Γερμανικὸν φορτηγόν, 6079 τόννων γκρός (τοῦ 1913) : Διαταχθὲν ὑπὸ Ἀγγλικοῦ πολεμικοῦ παρὰ τὰ Νορβηγικά παράλια ν' ἀναζητῇ τὸν πλοῖον του δὲν ὑπήκουσεν, ἀλλ' ἐπεχείρησε νὰ διαφύγῃ. Τὸ πολεμικόν ἤνοιξε πῦρ, ὅπτε τὸ Γερμανικὸν πλήρωμα προέβη εἰς τὴν αὐτοευθύνην τοῦ σκάφους.

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

ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

ΚΛΑΣΙΣ Α.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Β'. ΕΥΘΥΝΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΡΧΩΝ & ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

ΚΛΑΣΙΣ Γ.' ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ

ΚΛΑΣΙΣ Δ.' ΑΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΤΩΝ & ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ

Διὰ πληροφορίας καὶ ἐγγραφάς ἀπευθυντέον εἰς τοὺς Γεν. Πράκτορας:

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

Τηλ. Διεύθυνσις: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ»

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8. ΠΕΙΡΑΙΑ

Ναυτικά τεχνικά νέα

Κλασσικόν αίτιον μιᾶς έκρηξεως λέβητος

Εις τὸν Ἀγγλικὸν περιοδικὸν τύπον δημοσιεύονται τὰ ἀποτέλεσματα ἐν τῆς ἔρευνῃ, τὴν διόποιαν διεξήγαγεν ἡ ἀρμόδια ὑπηρεσία τοῦ «Board of Trade» σχετικῶς μὲ τὴν ἐπασιγθάσαν ἔκρηξιν ἐνὸς λέβητος ἐν τοῦ ἀπό τὸν ἄποιον «Baronesa».

Ἡ ἔκρηξις ἐγένετο τὴν 9.30 π.μ. τῆς 1ης Ἰουλίου 1939 εἰς τὸν δεξὺν λέβητον τοῦ προμνάριον λεβητοστάσιον τοῦ ἄποιον «Baronesa» καθ' ὃν χρόνον τὸ πλοῖον ἦτο ἐλλιμενισμένον εἰς Λίβερπολ. Τὸ πλοῖον ναυτηργήθεν τῷ 1918 εἶναι ἐφωδιασμένον μὲ μηχανὴν τριπλῆς ἐπιτονώσεως 716 ὀνομαστικῶν λέπτων διὰ ταύτην 13 κόμβων, καὶ μὲ πέντε λέβητας κινητούς μετ' ἐπιστρεφομένης φλογός, ἀπλῆς προσφέως, ἔκαστος τῶν δοπίοις ἔχει τέσσαρας κινητούειδες κλιβάνους.

Ἡ διάμετρος τοῦ λέβητος εἶναι 17' 6" (ἐπωτερικῶς) τὸ δὲ μῆρος 12', αἱ διαστάσεις τοῦ κλιβάνου εἰναι διαμέτρον 3' 11 3/4" ἐπωτερικῶς τὸν κινητούν, 3' 7 1/2" ἐπωτερικῶς τὸν κινητόν, μὲ μῆρος 7' 11 3/4" καὶ πάχος ὡς ἔγγιστα 21 3/2". Ὁ λέβητος ἔφερεν ὅλα τὰ συνήθη ἐξαρτήματα, μεταξὺ τῶν δοπίων καὶ ὑδροδείκτην συνδεόμενον μὲ τὸν ἀτμοθάλαμον καὶ ὑδροθάλαμον διὰ χαλκίνων σωληνώσεων διαμέτρου 1 1/2 δακτύλου. Ἡ συγκοινωνία μὲ τὸν ἀτμοθάλαμον συνετελεῖτο μέσω χρονοῦ τοποθετούμενού εἰς τὸ ἀνώτατον σημεῖον τοῦ περιβλήματος, ὡς εἰς τὸ σχέδιον δεικνύεται, μὲ τὸν ὑδροθάλαμον δὲ μέσω ἐνὸς χρονοῦ διερχομένου διὰ τοῦ ἀγωγοῦ ἀέρος τῆς κλειστῆς τεφροδόχης. Οἱ σωληνίσκοι ἡσαν ἐπενδεδυμένοι διὰ καρδονίου ἐξ ἀμάντου. Διὰ τὴν ἔνδειξην τῆς ἀκριβοῦς στάθμης προεβλέποντο ἐπίσης τρεῖς δοκιμαστικοὶ χρονοί εἰς τὸν διάσθιτον καθόρετην τοῦ λέβητος, τοποθετημένοι εἰς ὑψοῦ 5, 8 καὶ 12 1/2 δακτύλων ὑπὲρ τὸν οὐρανὸν τὸν φλογαβαλάμουν.

Οἱ λέβητοι ἡτο περιτερώφω ἐφωδιασμένοι μὲ ὑπερθερμαντῆρα, τοῦ δοπίου οἱ αὐλοί, κατὰ τὸ συνηθέστερον σύστημα τοποθετοῦνται ἐντὸς τῶν αὐλῶν τοῦ λέβητος, οἱ δὲ θάλαιμοι κεκροφεσμένοι καὶ ὑπερθέρμουν ἐντὸς τοῦ κατονθαλάμου, ἐπάσης δὲ καὶ μὲ σύστημα τεχνητοῦ ἐλκυσμοῦ Howden διὰ τὸν καθόν ταῦθισκος.

Ἡ μόνη ἐπισκεψὴν εἰς τὴν δοπίαν ὑπεβλήθη ὁ λέβητος εἰς τὸ πρὸ τῆς ἔκρηξεως χρονικὸν διάστημα ὑπῆρχεν ἡ ἐπισκεψὴ τοῦ τιμήματος τοῦ σωλήνου, ἀρχιμῶς διποτεν τοῦ στελέχους τοῦ ὑδροδείκτου, τὸ δοπίον διέρρεεν. Ὁ λέβητος είλεν ὑποβλήθη ἐπάνω εἰς καθαρισμὸν καὶ ἐπιθεώρησην, ὡς δὲ κατάστασίς τοῦ παρ' ὅλην τὴν ἔξ 21 ἐτῶν ἥμακαν τοῦ διεπιστόνδη ὡς ἀρκούντως ἴκανοντοικτη. Τρεῖς ἡμέρας πρὸ τῆς ἔκρηξεως ὁ λέβητος ἐπληρώθη ὑδατος μέχρι τῆς ἀνωτάτης περίπου στάθμης ἀφοῦ δὲ 6' μηχανικὸς ἤντε καὶ τοὺς ἐπάνω τοῦ περιβλήματος χρονούς συγκοινωνίας τοῦ ὑδροδείκτου μετὸν ἀπὸ τὸν ἀτμοθάλαμον καὶ ὑδροθάλαμον, δεδομένου ὅτι ὅποιοι είλον κλεισθῇ ὑπὲρ τὸν ἔργοστασιν κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἐκτελεσθείσης εἰς τὸν ὑδροδείκτην καὶ τὰς συναφεις σωληνώσεις ἐπισκεψής. Ἡ στάθμη κατῆλθεν μεταγενεστέρως κατὰ τι, λόγῳ τοῦ ἀνοίγματος τοῦ χρονοῦ τοῦ ἀλιτομέτρου, πάντως δημος ἐξηκολούθει νὰ φάνεται εἰς 1/4 περίπου τοῦ δακτύλου πάντωθεν τῆς ἀνω τόνων τοῦ νελίκου τοῦ σωλήνου. Κατὰ τὴν ἐπωμένην ἡμέραν καὶ πρὸ τῆς ἀφῆς τῶν πυρῶν, ὁ αὐτὸς μηχανικὸς ἤλεγχε καὶ ἀνθὶς τὸ ἔαν οἱ χρονοὶ συγκοινωνίας ἡσαν ἀνοικτοί, κατέθεσε δὲ ὅτι ἐβεβαώθη περὶ τούτων.

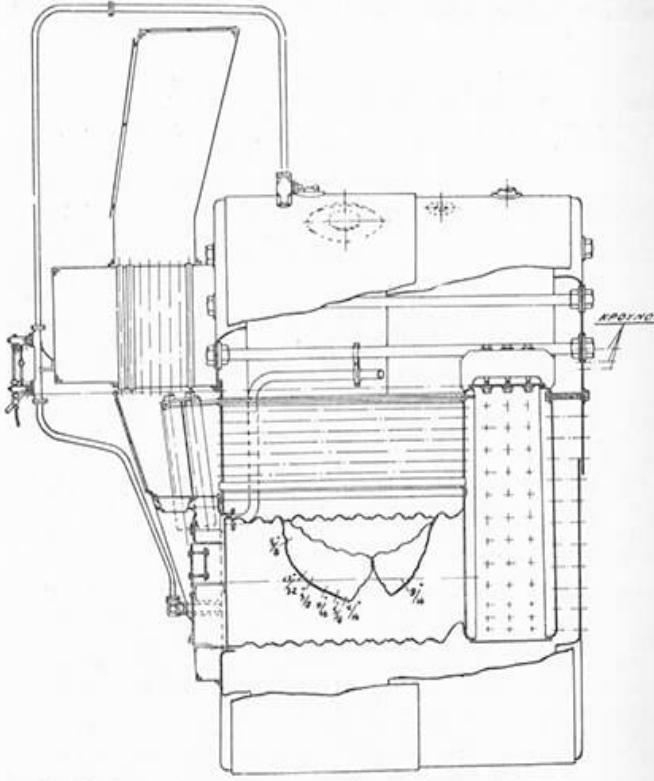
Οὐδὲν δημος ἔτερον μέτρον ἐλέγχον τῆς στάθμης ἐλλήφθη ὅπετε κατὰ τὴν ἀφῆν τῶν πυρῶν οὔτε κατὰ τὴν ἀτμοποίησιν καὶ λειτουργίαν τοῦ λέβητος μέχρι τῆς στήμης τῆς ἔκρηξεως. Οἱ ἐποκεμένων πλαστικῶν ἐλέγχον τοῦ συνίστασια εἰς τὸ νὰ ἐσκενοῦνται πρόπτον ὁ ὑδροδείκτης, ἀνοιγούμενον τοῦ ἐξαεριστικοῦ χρονοῦ, μεθ' ὃ νὰ τίθεται ἐν συγκοινωνίᾳ μὲ τὸν ἀτμοθάλαμον καὶ τὸν ὑδροθάλαμον ἐναὐλάξ, διὰ νὰ διαποτοῦθῇ τὸ ἐλεύθερον τῆς δύναμος τοῦ λέβητος μέχρι τῆς ἔκρηξεως. Επί τοῦ προσεύκλιτον ἐπειδόμενον ὅτι ὁ λέβητος είλεν ὑπερπληρωθεὶς ὑδατος καὶ ἐπομένως ὑπέστησεν ὑπεραρρετον περιθύρων ἀσφαλειας. Η ἐντύπωσις αὕτη ὑπῆρχεν ἐν συνεχείᾳ καὶ ὁ κυριότερος λόγος διὰ τὸ δοπίον κατὰ τὸ διαρρεύσαν μεταξὺ ἀφῆς πυρῶν καὶ ἔκρηξεως είκοσιτετράωρον διάστημα, τὸ τροφοδοτικὸν ἐποτόμιον τοῦ λέβητος δὲν ἤνοικεται ἡ ἤνοιχη ἔλλαστα. Επὶ τοῦ σημείου τούτου δὲ καὶ ἐπὶ τοῦ ἐλέγχου τῆς στάθμης τοῦ ὑδροδείκτου καὶ τῶν πρὸ τῆς ἔκρηξεως συμβάντων, αἱ καταθέσεις τῶν ὑπενθύνων μηχανικῶν ὑπῆρχαν λίαν συγκεχυμέναι καὶ κατ' ἔσοχην ἀντιφατικά, ὥστε οἱ προβάντες εἰς τὴν ἔκτασιν νὰ μὴ δυηθοῦν νὰ σχηματίσουν ἐν τῶν καταθέσεων σαφῆ ἀντίληψην τῶν προηγημένων τῆς ἔκρηξεως χειρισμῶν.

Τὴν προίσταν τῆς 1ης Ἰουλίου ἐγένετο ἡ ἔκρηξις, ὅλως αιφνιδίως καὶ μὲ ὑπόκωφον ἀλλὰ διαρκέσαντα κρότον. Τὸ λεβητοστάσιον καὶ τὸ μηχανοστάσιον ἐπληρώθησαν ἀτμοῦ, καπνοῦ καὶ αἰθαλῆς. Ἐκ τοῦ κατοτέρου προσωπικοῦ τῆς μηχανῆς τρεῖς ἐμειναν τενροὶ ἐπὶ τόπου, εἰς λιπαντῆς ἔξεντανον τῶν ἀριστερῶν καὶ εἰς τραυματιας ἀνέρρωσεν.

Ἡ ἔκρηξις ἐσπειριώθη εἰς τὴν ἀμεσον γενιταῖαν πρὸς τὸν ἀριστερὸν ἀντεροφερούντος κλιβάνου τοῦ λέβητος. Οἱ αὐλοί τοῦ ὑπερθερμαντῆρας ἐξεινάσθησαν ἐπάνω τῶν φλογοδόμων, ἡ αἰθαλή (τοιμάτορτα) παρεμορφώθη καὶ προσεκολήθη ἐπὶ τὸν ἐκτιναχθέντων ἀλλὰν. Ἡ δύα τοῦ κλιβάνου, πλὴν τοῦ βωμοῦ ἐξεσφενδονίσθησαν πρὸς τὰ ἔω διὰ τὸ ἀνοίγματος τοῦ κλιβάνου. Εἰς τὴν πρόσοντα τοῦ ἀντικειμένου πρὸς τὸν ἐκραγέντα λέβητος παρετηρήθησαν ὄμοιοις ζημιαί, εἰς τὰ ἐξαρτήματα καὶ τὰς σωληνώσεις, προελθοῦσαι προφανῶς ἀπὸ τὰ ἐκσφενδονισθέντα τεμάχια.

Μετὰ δύωρον περίπου ἀπὸ τὴν ἔκρηξεως, ἐπιμεωρητῆς τοῦ «Board of Trade», προέβη εἰς ἐπατόπιον ἔκτασιν, μεταξὺ δὲ τῶν πρώτων ἡ-

λεγέντων ἐντος οἱ συγκοινωνιακοὶ χρονοὶ τοῦ ὑδροδείκτου ἡσαν ἀνοικτοί, διποτεν καὶ ἡσαν, καὶ ἐν τὸ κύριον καὶ βοηθητικὸν τροφοδοτικὸν ἐπιστόμα ἡσαν κλειστό, διποτεν καὶ πράγματι εὐέρηταν. Κατὰ τὴν ἐπομένην ἡμέραν ἡλέγχητη κατόπιν ἐξαρμόσεως, τὸ ὄλον σύστημα συγκοινωνίας τοῦ ὑδροδείκτου, δὲν εὑρέθη ὅμοιος οὐδὲν ἐμπόδιον, ἡ ἐμφράξις, τόσον εἰς τοὺς σωληνάς, ὅσσον καὶ εἰς τοὺς χρονούς. Τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ λέβητος, ἐπτὸς τῆς περιοχῆς τοῦ ὄγκηματος, εὐέρητη εἰς καλὴν κατάστασαν, ὅ δὲ ὑδροδιάλυμας ἐγκαλύπτετο ὑπὲρ καταθαλαττώσεως σκοτεινοῦ ὑπερύθρου κρόμματος.



Κατὰ τὴν ἔξετασιν τῶν δύο ἀνωτέρων πλευρικῶν κλιβάνων (εἰς τὸν δάταζην τῶν 4 κλιβάνων οἱ δύο κεντρικοὶ εἰναι πρὸς τὸν πεθμένα καὶ οἱ δύο πλευρικοὶ ὑψηλότεροι), περιλαμβανομένου καὶ τοῦ ἐξαργάντος, παρετηρήθησαν ἐλαφρὰ λευκὰ ἵχνη εἰς ὑψοῦ 7 περίπου δακτύλων ὑπὲρ τὸν ἄριστον τῶν κλιβάνων, προδίδοντα ἐνδεχομένως τὴν εἰς τὸ δύο τοῦ ἄριστον τῶν κλιβάνων στάθμην τοῦ ὑδατος. Παρετηρήθησαν ἐπίσης εἰς τὸ διαφραγμή ἐπωτερικὸν τοῦ κλιβάνου σαφῆ σημεῖα ὑπερθερμάνσεως προδιδύκενεα κυρίως ἀπὸ τὸν ἀποχρωματισμὸν τοῦ μετάλλου. Τὰ σημεῖα ταῦτα δὲν ἡσαν ἐμφανῆ εἰς τὴν ἐπωτερικὴν ἐπιφάνειαν, ἢτις κατὰ τὴ λεζέντα ἐγκαλύπτετο ὑπὲρ τὴν εἰσιτηρίαν τοῦ λέβητος. Εἰς τὸ ἄνω μέρος τοῦ ἀριστεροῦ κλιβάνου ἐλαφράς ἐπικαλύψεως εἰσιτηρίας εἰς τὸ διαφραγμή τοῦ κλιβάνου σαφῆ σημεῖα ὑπερθερμάνσεως προδιδύκενεα κυρίως ἀπὸ τὸ παρακείμενον σχῆμα.

Αἱ γενόμεναι μετρήσεις διὰ προσπάρξασαν πιδοῖν τοῦ κλιβάνου ἡ παραδόσιοις καὶ τὸ σχῆμα καὶ ἡ ἔκτασις τοῦ ὄγκηματος ἐπεισαν τὸν ἐπιθεωρητὸν ὃν ἐπόρειτο περὶ περιπτώσεως τοπικῆς ὑπερθερμάνσεως τοῦ κλιβάνου. Αἱ γενόμεναι διατρήσεις, τῶν δοπίων αἱ μετρήσεις ἀναγράφονται εἰς τὸ σχῆμα, κατέδειξαν ὅτι τὸ πάχος τοῦ κλιβάνου ἡτο ἀριστὸν διὰ περίπου 200 τοιλάζιστον λιτόδων, καὶ παρὰ τὸ γεγονός ὃν πρὸς τὸ ἐπωτερικὸν ὁ κλιβάνος ἐφερεν σημεῖα ὀξειδώσεως, μὴ δικαιολογούντα πάντας σηματικὴν φθοράν, ἀπεξείσθη τὸ ὄτι ἡ ἔκρηξις ἐπῆλθε ἀδύναμίας τοῦ ὑλικοῦ ἡ σηματικῆς μειώσεως τῆς ἀντοχῆς τοῦ. Εν σημειράσματι ἡ ἔκρηξις ἐπῆλθε λόγῳ ἐπικινδύνου πτώσεως τῆς ἐντὸς τοῦ λέβητος στάθμης τοῦ ὑδατος, καθ' ἡ τὸ ἄνω τιμῆμα τοῦ κλιβάνου ὑπερθερμάνθη. Κατὰ τὴν ἐπακολούθησασ ἐπαφὴν τοῦ καταθλέντος τροφοδοτικοῦ ὑδατος ἐδημοσιεύθη τοπικὴ ὑπερθερμαντικὴ πίεση, ἀλλὰ καὶ ἀπότομος συστολὴ τοῦ ἐλάσματος, αἱ δὲ ἐπὶ τούτου προκληθείσαι ὑπερθερμαντικαὶ τάσεις εἰς τὸ ὑλικὸν ἐπέφερον τὸ ὄγκημα. Ἡ ἐπικινδύνος πτώσης δὲν ἐγένετο ἀντιληπτὴ λόγῳ φευδοῦς ἐνδείξεως τοῦ ὑδροδείκτου, εἰς τὸν δοπίον κατὰ τὰ πάσαν ἐνδείξειν δὲν διωχτετένετο ἀτμὸς εἴτε ἐν μῷ ἀνοίγματος τοῦ συγκοινωνιακοῦ μὲ τὸν ἀτμοθάλαμον χρονοῦ, εἴτε ἐν ἐμφράξεως τοῦ ὑδροδείκτου. Οἱ μηχανικοὶ δὲν προέβησαν εἰς οὐδένα ἐλέγχον τῆς ἀληθοῦ στάθμης τοῦ ὑδατος ἐν τῷ λέβητος ἐν τῷ ἀπό τοῦ παρακείμενον σχῆματι.

Ἄπο τὸ διαρραγέντα κλιβάνον ἀπεκόπτησαν δύο δοσίμα, ἐκ ἐκ τοῦ ἀντοχοῦ καὶ ἐκ τοῦ ποθμένου καὶ ὑποβληθέντα εἰς τὸ ἐργαστηριακὸν δοκούμην ἀπέδειξαν ὅτι ἡ ἀντοχὴ τοῦ μετάλλου ἡτο ἀριστὸν των γονιών τοῦ ποθμοῦ 27 τόνων κατὰ τετραγωνούντος χώρου εἴτε κατὰ τὴν ἐκρηξιν, εἴτε ἐν θερμάνσεως μετ' αὐτήν. Σημειωτέον ὅτι εἰς τὴν θερμοκρασίαν ταῦτην, ἡ ἀντοχὴ τοῦ μετάλλου κατατύπτει ἀπὸ τοὺς 27 εἰς τὸν 2 1/2 τόνους μόνον καὶ ἐπομένως καὶ ἡ κανονικὴ πίεσις τοῦ λέβητος εἰναι ἐπαρκής διὰ νὰ προκαλέσῃ κοίλωμα ἡ κατηρησιν.



Ήνωμέναι Πολιτεῖαι

Τὰ πωληθέντα πλοῖα

Πρόσφατοι στατιστικοί ανάβισμοι τὰ ἀπὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου μέχρι τέλους Ἀπριλίου πωληθέντα εἰς ἀλλοδαπούς Ἀμερικανικά πλοῖα εἰς 188, συνολικῆς χωρητικότητος 712.823 τόννων γκρός. Εἰς τοὺς συμμάχους ἐπωλήθησαν 91 πλοῖα, ἐξ αὐτῶν δὲ 40 σκάφοι, 142.927 τόννων γκρός ἥγρασαν οἱ Ἀγγλοι, 35 χωρητικότητος 42.325 τ. γκρός οἱ Καναδοὶ καὶ 14 οἱ Γάλλοι, 42.361 τόννων γκρός. Υπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν ἐτέθησαν 33 πλοῖα, 315.790 τόννων γκρός, σημειωτέον δῆμος ὃν πλείστα ἔξι αὐτῶν ἔξαπλουσθοῦν ἐμμέσως ἀνήκοντα εἰς Ἀμερικανικὸν πλιονιστήας. Ἐκ τῶν ἑπολοίτων σκαφῶν, 14 ἐπωλήθησαν εἰς Βραζιλιανόν, 10 εἰς Ἑλληνας, 9 εἰς Βέλγους, 6 εἰς ἐφοπλιστὰς τῶν Φιλιππίνων νήσων, ἀνὰ 3 εἰς Ὀνδούραν καὶ Ἰταλίαν, ἀνὰ 2 εἰς Κολομβίαν, Κόνδαν καὶ Ἰσπανίαν καὶ ἀνά 3 εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς Κίνας, Κοσταρίκας, Ἐσθονίας, Νορβηγίας, Μεξικοῦ, Οὐρουγουάνης, Βενεζουέλας καὶ Γιουγκοσλανίας.

Μεγ. Βρεταννία

Τὰ ἀσφάλιστρα Μεσογείου-Μ. Θαλάσσης

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Λονδίνου ἀπὸ τῆς 11ης Μαΐου ἐτέθησαν ἐν ισχὺν αἱ ἀκόλουθοι μεταβολαὶ εἰς τὸ ἄριθμ. 29 «ουμβουλευτικὸν τιμολόγιον» τῶν πατωτάτων ὄφια ἀσφάλισεως κατὰ πολεμικῶν κινδύνων, προσεμένου περὶ σκαφῶν σημαχικῶν ἢ οὐδετέρων, ἐξελούντων ταξίδια Μεσογείου ἢ Μαύρης Θαλάσσης: «Δι’ ἄπαντα τὰ ταξίδια πρὸς τὴν Μεσόγειον ἢ τὴν Μαύρην Θαλάσσαν ἢ ἔξι αὐτῶν καὶ διὰ τὰ ταξίδια μέσῳ τῆς Μεσογείου ἢ ἐντὸς τῆς Μεσογείου ἢ Μαύρης Θαλάσσης (ἔξαρσεσ τῶν ταξιδίων μεταξὺ Νοτίου Γαλλίας καὶ Ἀλγερίου) 100» ο). Διὰ ταξίδια μεταξὺ Νοτίου Γαλλίας καὶ Ἀλγερίου 60)—τὰς 100 λίρας.

Νεώτεροι πληροφορίαι ἀναφέρουν διὰ τὰ ἀνωτέρω ἀσφάλιστρα ἔτι περισσότερον ηὗξηθησαν κατὰ τὰς τελευταῖς λίρας. Ἡδη ἤντονται 150)—τὰς ἔκατὸν λίρας, διὰ ταξίδια μέσῳ τῆς Μεσογείου ἢ ἐντὸς αὐτῆς καὶ τῆς Μαύρης Θαλάσσης.

ΑΙ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

Ἡ ἐκπτωσίς τῶν ναύλων

Ο μέσος ὄρος τοῦ ναυλοτιμαρίθμου τῶν «τράμπτες» εἰς τὴν ἐλευθέρων ναυλαγορᾶν παρέμεινε τὸν Ἀπρίλιον σχεδὸν ἀμετάβλητος εἰς τὰ 421.93 ο), ἐμφανίσας μίαν ἀσήμαντον αὔξησην 0.12 ο), ἵναντι τοῦ Μαρτίου. Ἡ ἀναρατὴ αὐτῇ τῆς ἀνατιμητικῆς πορείας τῶν ναύλων εἶναι ἡ πρώτη σημειωμένη ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου καὶ ἐπειδὴν, δικαιολογοῦσα τὴν ἐντύπωσιν, περὶ σταθεροποίησες ἢ μᾶλλον — ὅπως ἐκ τῶν ὑστέρων ἀποδεικνύεται — περὶ ἐκπτώσεως τῶν ναυλοτιμαρίθμου. Ο κατωτέρῳ πίναξ δίδει μίαν εἰκόνα τοῦ μέσου ὄρου τῶν ναύλων κατὰ τὸν μῆναν Ἀπρίλιον καὶ κατὰ τομεῖς ἀγορῶν, καθὼς καὶ τῆς παρατηρηθεῖσης ἔλαφρᾶς διασυνάστεως ἔναντι τοῦ Μαρτίου, (μὲν δάσιν 100 τοῦ ἔτους 1923):

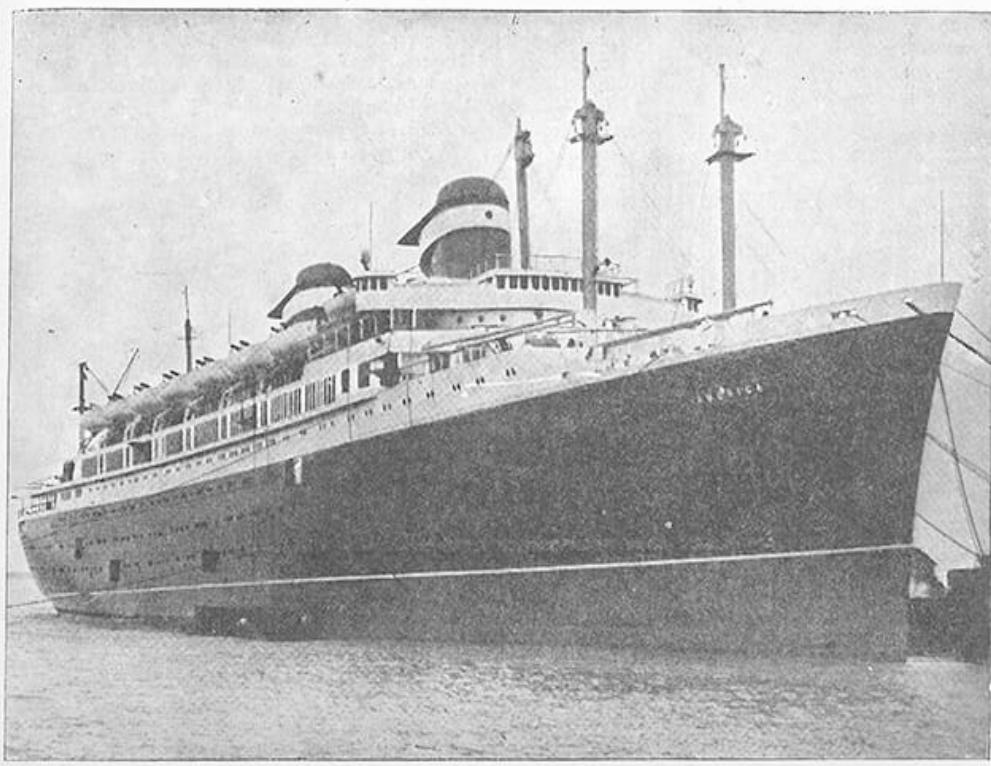
| ΘΑΛΑΣΣΙΟΙ ΤΟΜΕΙΣ | Τμ. Ἀπριλ. | Διαφ. ο) |
|-----------------------|------------|----------|
| Ἐνδόπη | 463.19 | +4.87 |
| Βόρειος Ἀμερικὴ | 480.70 | -1.88 |
| Νότιος Ἀμερικὴ | 389.74 | -6.47 |
| Ἀνατ. Ἰνδίαι — Ἀφρικὴ | 447.47 | -4.64 |
| Ειρηνικὸς — Ανταρκτία | 328.54 | +13.45 |
| Σύνολον: | 421.93 | +0.12 |

Ἡ οὕτως ἐδηλουμένη σταθεροποίηση τῶν ναυλοτιμαρίθμου, μετὰ τὴν ἀπότομον ἀνατιμησην κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δικταμήνου πόλεμης περιόδου, καταδεινύει ἡδη τὴν ἔκτασιν τῆς ὑφισταμένης ἀντιδράσεως. Οι τομεῖς τῆς Βορείου καὶ Νοτ. Ἀμερικῆς, καθὼς ἐπίσης τῶν Ανατ. Ἰνδίων καὶ τῆς Ἀφρικῆς ἐκλεισαν τὸν Ἀπρίλιον μὲν ὑποτιμήσεις, αἱ ὅποιαι ὅμως ἔξουδετος τοῦ θέρετρον ἐπίπεδον τοῦ Εὐωνιατικοῦ τομείου (χάρις εἰς τὴν ὑψηλούσιν τῶν διὰ γαιάνθρακας ναύλων) καὶ ἀπὸ τὴν ζωηροτέραν ποσὶν τῶν ἀγορῶν Εἰρηνικοῦ καὶ Ανταρκτίας, οἱ ἐκ τῶν ὅποιων ναύλοι δὲν είχον προηγούμενως συμβαδίσει μὲν τὴν παρατηρηθείσαν εἰς ἄλλους τομεῖς ἀνατιμῆσιν. Ἐν τῇ πραγματικότητι, δὲ Ἀπρίλιος ἡτοι ἡρεμώτερος τοῦ Μαρτίου καὶ οἱ ναύλοι ἐπέδειξαν τάσιν χαλαρώσεως, ἀπὸ τὴν ἐπεκράτησην πρὸς στιγμὴν σχετικὴ ἀπραξία, λόγω τῆς Γερμανικῆς εισβολῆς εἰς τὴν Δανίαν καὶ τὴν Νορβηγίαν. Παρότι τὴν ἐπακόλουθησαν μείωσιν τῆς παγκοσμίου προσφορᾶς «έλευθέρων» πλοίων, ήτις ἀντεστάθμισεν ἐν μέρει τὴν περιφορείσιν ἔργασιαν ἐκ τῆς ἀπολείας τῶν μεταφορῶν πρὸς τὴν Σκανδινανίαν καὶ ἐξ αὐτῆς, ἐν τούτοις αἱ μετέπειτα συναλλαγαὶ δὲν ἐφάνηνται νέα ἐπηρέασην τὴν τάσιν πρὸς περιστέρω χαλάρωσιν τῶν ναύλων. Σχετικῶς, δέοντος νὰ ληφθῇ ὡντὸς δημητρίου τὸ πιθανόν ἀποτέλεσμα ἐκ τῆς ἐνισχύσεως τῆς συμμαχικῆς χωρητικότητος διὰ τῆς προσθήκης σεβαστοῦ ἀριθμοῦ Νορβηγικῶν καὶ Δανικῶν πλοίων ἀρχικῶν, μετέπειτα δὲ Ὁλλανδικῶν καὶ Βελγικῶν.

Δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι αἱ μεταβολαὶ αὗται θὰ μείωσουν τὸν ὅγκον τοῦ «οὐδετέρου ἐμπορικοῦ στόλου» μέχρι τοιούτου σημείου, δισταγμένου τὸν ναύλων. Σχετικῶς, δέοντος νὰ ληφθῇ ὡντὸς δημητρίου τὸ πιθανόν ἀποτέλεσμα ἐκ τῆς ἐνισχύσεως τῆς συμμαχικῆς χωρητικότητος διὰ τῆς προσθήκης σεβαστοῦ ἀριθμοῦ Νορβηγικῶν καὶ Δανικῶν πλοίων ἀρχικῶν, μετέπειτα δὲ Ὁλλανδικῶν καὶ Βελγικῶν.

Δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι αἱ μεταβολαὶ αὗται θὰ μείωσουν τὸν ὅγκον τοῦ «οὐδετέρου ἐμπορικοῦ στόλου» μέχρι τοιούτου σημείου, δισταγμένου τὸν ναύλων. Σχετικῶς, δέοντος νὰ ληφθῇ ὡντὸς δημητρίου τὸ πιθανόν ἀποτέλεσμα ἐκ τῆς ἐνισχύσεως τῆς συμμαχικῆς χωρητικότητος διὰ τῆς προσθήκης σεβαστοῦ ἀριθμοῦ Νορβηγικῶν καὶ Δανικῶν πλοίων ἀρχικῶν, μετέπειτα δὲ Ὁλλανδικῶν καὶ Βελγικῶν.

Δύναται νὰ ὑποστηριχθῇ, ὅτι αἱ μεταβολαὶ αὗται θὰ μείωσουν τὸν ὅγκον τοῦ «οὐδετέρου ἐμπορικοῦ στόλου» μέχρι τοιούτου σημείου, δισταγμένου τὸν ναύλων. Σχετικῶς, δέοντος νὰ ληφθῇ ὡντὸς δημητρίου τὸ πιθανόν ἀποτέλεσμα ἐκ τῆς ἐνισχύσεως τῆς συμμαχικῆς χωρητικότητος διὰ τῆς προσθήκης σεβαστοῦ ἀριθμοῦ Νορβηγικῶν καὶ Δανικῶν πλοίων ἀρχικῶν, μετέπειτα δὲ Ὁλλανδικῶν καὶ Βελγικῶν.



Τὸ νεότευκτον Ἀμερικανικὸν ὑπερωκεάνιον «AMERICA» 32.000 τόννων γκρός, τὸ μεγαλύτερον σκάφος ἐξ ὄσων ἐναντηγήθησαν εἰς τὰς Ἡνωμέναις Πολιτείας, ἔτοιμον ἡδη πρόσθιον.

·Η ·Ολλανδική έφοπλιστική έπιτροπή

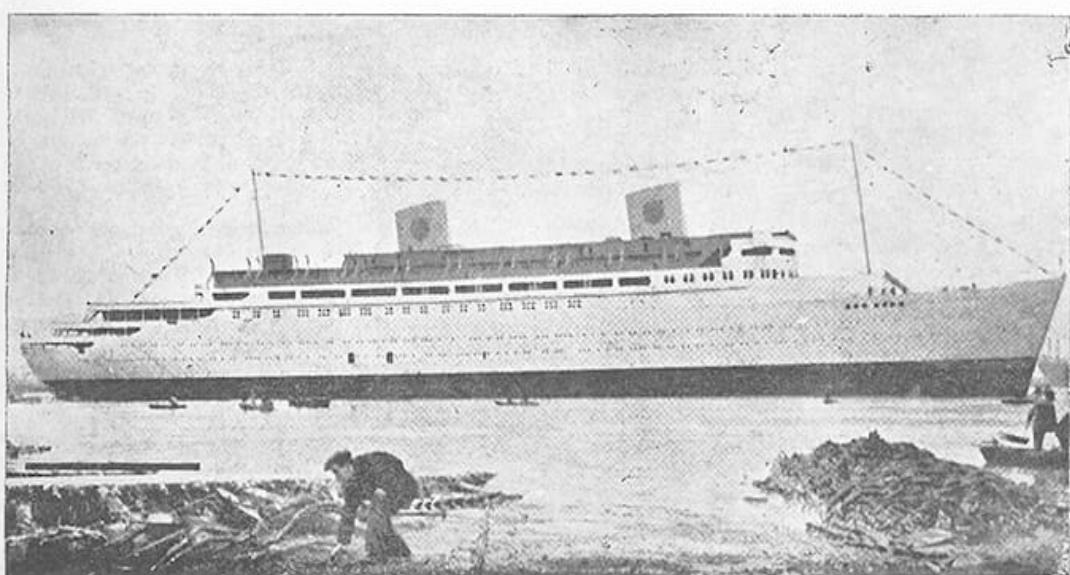
Όντως οι Βρετανοί απέφευγαν την πόλη, οι Αγγλοί στρατιώτες προσπάθησαν να την καταστρέψουν. Το μεγάλο μέρος της πόλης καταστράφηκε, αλλά η πόλη δεν έπειρε ποτέ να πέσει στα χέρια των Γερμανών. Η πόλη ήταν στην άποψη των Γερμανών πολύ μικρή για να αποτελέσει σημαντικό στόχο για βομβαρδισμό.

Πώς άγνιμετωπίσθη τὸ ναυτιλιακὸν πρόβλημα

Οι «Κυριακάτικοι Τάμες» έδημοσίευνσαν πρό τινος ἀνακοινώσεις τοῦ "Αγγλου ὑπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας κ. Χόδσον, ἀναφορᾶς μὲ τὰ ἡρῷα φέντα ὑπὸ τῆς Βρετανικῆς κυβερνήσεως μέτρα διὰ τὴν ἀντιμετώπισην τῆς δημοσιογραφίσθεος εἰς τὴν ναυτιλίαν νέας καταστάσεως, μετὰ τὴν ἀναγκαστικήν εἰσόδουν εἰς τὸν πόλεμον τῆς Οὐδηρίας, τῆς 'Ολλανδίας καὶ τοῦ Βελγίου. Μολονότι αἱ εἰς πλοῖα ἐφεδρεῖαι μαζ ἐνσύνθησαν διὰ τῆς προσθήτης μεγάλου τημάτους τῶν ἐμπορικῶν στόλων τὸν ἀνωτέρῳ χωρῶν — εἴπεν ὁ κ. Χόδσον — δὲν δύναμαι ἐν τούτοις νὰ ὑποτηρηζώ ὅτι ἀπεκτίθαμεν ἀπόλυτον ἐπάρκειαν μεταφορικῶν μέσων ή νὰ εἴπω, ὅτι δυνάμεισαν τόσα πλέον νὰ γαλαώσουμεν τὰς προσπλεύεις μας, ὃς πρόδει, δην τὴν ἔξασφάλισιν ἐπαρκοῦς χωρητικότητος. Πρέπει να ληφθῇ ὅπου, δην τὰ ἐμπορεύματα, ἀπίνα πρότερον ἐποιημένα μεθαπέδων ἀπὸ τὴν Σκανδινανίκην ἀγοράν, θὰ χρειασθῇ ἵσως νὰ τὰ μεταφέρουμεν ἐφεξῆς ἐκ πολὺ μαραχνῶν ἀποτάσσεων. Πολλὰ ἐξ ἄλλων Νοοθηγικά πλοῖα ἐκ τῶν ὑπερετούντων τὴν κοινὴν συμμαχικὴν ὑπόθεσιν, ιδίᾳ δὲ δεξαμενόπλοια, ἥσαν ἀπὸ μηδῶν ἥδη ναυλωμένα ὑπὸ τῶν κυβερνήσεων τῆς 'Αγγλίας καὶ τῆς Γαλλίας, ἐνῷ ἄλλα Νοοθηγικά σκάφη ἀπασχολοῦντα εἰς τὴν ἔξτητησην ζωτικῶν μεταφορῶν οὐδετέρων τινῶν χωρῶν, μετὰ τῶν ὅποιων ἡ Μεγάλη Βρετανία συνδέεται δι' ἐμπορικῶν συμβάσεων καὶ πολιτικῶν συμφωνιῶν. Τοιουτούποτες, η προσθήκη 4,8 ἑκατομμυρίων τηννών περίου Νοοθηγικῶν πλοίων εἶναι ἐν τινι μέτρῳ θεωρητική, διότι δὲν ἀποτελεῖ καθαρὸν συμμαχικὸν κέρδος διὰ τὸ σύνολον τῆς χωρητικότητος ταῦτης.

»Τό κυριώτερον πρόβλημα, ποὺ ἐπιτυχῶς ἀντιμετωπίσθη, ἀφέωρα τὴν ἀσφάλισιν τῶν Νορβηγικῶν πλοίων κατὰ τῶν πολεμικῶν καὶ τῶν συνήθων κινδύνων θαλάσσης. «Οὐα σχεδὸν τὰ Νορβηγικὰ σκάφη ἥσαν ἡσαφαλισμένα εἰς τὸ «Οσλό», ἢ δὲ κατάστασις αὕτη ἀντέρατη ἄρδην καὶ μετεβλήθη εἰς χάος, διαν οἱ Γερμανοὶ κατέλαβον τὴν Νορβηγικὴν πρωτεύουσαν. Ἡ ἐν προεξέλευσιν Ἀγγλικὴ προστασία παρεσεχέθη ἀμέσως, ὅλα δὲ τὰ πλοῖα εἰς οἰονδήποτε καὶ ἀν εὐρέθησαν λιμένα, ἔτακτοι τούτοις θησαν ἀσφαλιστικῶς, κατόπιν ἐνεργειῶν τῶν κατὰ τόπους Ἀγγλικῶν προξενικῶν ἀρχῶν. Αἱ δατάναι τῶν ἀσφαλιστῶν ἐκαλύψθησαν δι'. Ἀγγλικῆς χρηματοδοτήσεως, λόγῳ τοῦ ἀδυνάτου τῆς ἀποστολῆς χρημάτων ἐν Νορβηγίᾳ. Εντελεχεύτον δὲ ἡμᾶς καὶ διὰ τὰς προδεινάκις μιας ἀρχᾶς — παρετήρησεν δὲ κ. Χώδσον — διτὶ δῆλα τὰ Νορβηγικὰ πλοῖα ἡσαφαλισθησαν ἐντὸς δεκαπεντέον, δυνηθέντα σύντο νά ἐπαναλάβουν τοὺς πρὸς στιγμὴν διακοπέντας πλόας των. «Ηδη, ἡ Νορβηγικὴ κυβέρνησις ἀνέλαβε τὴν διεύθυνσιν τῶν σκαφῶν τῆς καὶ ὡργάνωσεν ειδικὴν ὑπηρεσίαν ἐν Λονδίνῳ — ὑπὸ τὸν κ. Lorentzen — ἥτις συνεργάζεται στενῶς μὲ τὸ Ἀγγλικὸν ἐπονομαζένον Ναυτιλίας πρὸς ἔξασφάλισιν τῆς ἀνωτάτης δυνατῆς χοντρωπούσεως τῶν πλοίων.

ΔΙΑ ΤΗΝ ΣΟΥΗΑΙΚΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΤΟΥ Β. ΑΤΛΑΝΤΙΚΟΥ



Τό δηξελοκίνητον Συνηδικόν υπερωκεάνιον «Στοκχόλμη» 28.000 τόννων γκρός, μετά την άνακατασύνη του. Ως γνωστόν τὸ υπερωκεάνιον τοῦτο, ἐνῷ συνεπληρώντο ἡ κατασκεψή του εἰς τὰ γαντηγεία τοῦ Μομφαλκόνε, κατέστραψε ἐπὶ πυρκαϊᾶς τὸ Δεσέμβριον τοῦ 1938

Ἡ Θέσις τῶν Δανικῶν σκαφῶν

»Οσον ἀφορᾷ τὴν θέσιν τῶν Δανικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, αὗτη ἀπὸ νομικῆς πλευρᾶς είναι ἐντελῶς διάφορος. Τὰ Δανικά σκάφη θεωροῦνται τύποις ὡς ἔχθρικά, κατάσχονται καὶ ἐκτιμῶνται, ἀπολογήθωσε δὲ τίθενται εἰς τὴν ὑπερσείαν τῶν συμμάχων ὑπὸ τὴν Ἀγγλικὴν ἢ τὴν Γαλλικὴν ομιλίαν καὶ διευθύνονται ὑπὸ γραφείων ὁρίζομένων παρὰ τοῦ ὑπογείου τῆς Ναυπίλιας. Τὰ ἔκ της κατασχέσεως ἀποτόμενα νομικά δικαιώματα παραβλέπονται, αἱ δὲ κυβερνήσεις τοῦ Λονδίνου καὶ τῶν Παρισίων ὑπερσέζησαν υ' ἀποζημιώσουν τοὺς Δανοὺς πλοιοκτήτας διὰ τὴν χρηματοποίησην τῶν σκαφῶν τους. Πρόδε τὸν αὐτὸν μελετᾶται τὸ καταβόλητερον σχέδιον, ἔξασφαλλομένης τῆς ορτῆς προϋποθέσεως ὅτι τὰ ὄφελούμενα εἰς τοὺς Δανοὺς ἐφοπλιστάς χρηματικὰ ποσὰ δὲν ὦν περιέλθουν εἰς Γερμανικὰς τείρας.

»Προσπαθούμεν μὲ κάθε τρόπον — ἔξικρολούθησεν ό. κ. Χῶδσον — νὰ προσελκύσωμεν τὰ εἰς οὐδέτερους λιμένας παραπλισθέντα Δανικά σπάγη. Εάντος δὲ ταῦτα δεχθοῦν νὰ κατατίθενται εἰς συμμαχούς λιμέναν θὰ τεθοῦν ὑπὸ κατάσχεσιν καὶ τουοντοφότως θὰ δυνηθοῦν ν' ἀναλάβουν συμμαχικὴν ἐπιτροπήν ὑπὸ εὐνοῖς τοὺς δύους. "Οσα Δανικὰ πλοῖα προσπαθοῦν ν' ἀποφύγουν τὴν σύλληψην καὶ ταραφένουν, κατ' ἐντολὴν τῶν πλοιοκτητῶν τούς, παραπλισθένται εἰς οὐδέτερους λιμένας, θὰ στερούνται ἐν περιπτώσει σύνλληψεως τῶν εὐνοῖς τούς δύους.

Τὰ Ὀλλανδικὰ καὶ Βελγικὰ

«Ως πόδες τὰ Ὀλλανδικά καὶ Βελγικά πλοῖα, είναι πρόσφατον άσύμη νῦ λεζθῆ πῶς θὰ ἀπασχοληθεῖν, καθόσον τοῦτο θὰ ἔξαρτηθῇ ἀπὸ τὴν τελικὴν ἔκβασιν τῶν ἐν Βελγίῳ πολέμουν ἐπιχειρήσεων. Πρωτίστη μέριμνα ἡτο νῦ διασυνθῆν τὰ Ὀλλανδικά καὶ Βελγικά πλοῖα καὶ νῦ φθάσουν ἀσφαλῶς εἰς συμμαχικοὺς λιμένας. Τὸ Ναυαρχεῖον προηῆθεν εἰς ἐπιτυχῆ ἐν προειπέμένῳ ἐνέργειαν, ἥδη δὲ πολλὰ Ὀλλανδικά πλοῖα ἐγγάρονται ἕπο τὴν Ἀγγλικὴν σημιαν εἰς μεταφορὰς γαυμαθραφορθοῖς ὅν διὰ τὴν Γαλλίαν. Εν τῷ μεταξὺ μικτῇ ἐπιτροπῇ Ὀλλανδῶν ἑρόπλαστῶν καὶ ἐπροσόπουν τοῦ Ἀγγλικοῦ ἱππονεγείου Ναυτιλίας ἐγκατεστάθη ἥδη ἐν Λονδίνῳ».

Οι ναῦλοι τῶν οὐδετέρων πλοίων

'Ανεφέρθη καπότιν ότι "Αγγλος έπονγχος είς τούς καταβαλλομένους ήπο της Κυβερνήσεως ύψηλούς ναύλους πρός τα ούδετερα πλοία. «Λί παι τῶν ναύλων — είπεν — ἐπηρεάζονται ἀπό διαφόρους παράγοντας. Ο ἔναντιον τῆς ναυτιλίας ἀνήκεις Γερμανικὸς πόλεμος μᾶς ἀναγκάζει εἰς τοὺς ούδετέρους ἐφοπλιστὰς λογισμούς δελεαστικά μέσα, διὰ νά δεθοῦν τὴν ἀνάληψην ταξιδίου πρὸς τοὺς συμμαχικούς λαμένας, δεδομένου μάλιστα, διτὶ πρέπει νὰ διατηρῶμες ὑπὸ ναύλων σε βαστὴν ἀκόμη οὐδέτεραν κωδικιστητα διὰ τὴν ἄνετον κάλυψην τῶν μεταφορικῶν μας ἀναγκῶν. Παραλήκως, ύψιστα πάντοτε μία ζήτησις κωδικιστήτος καὶ εἰς ὅλα τὰ μέρη τοῦ Κόσμου. Ναύλωται δὲν είνει μέντον οι σύμμαχοι. Επὶ πλέον, ἡ μεταφορικὴ ικανότης τῶν πλοίων μειώνεται ἐκ τῶν συνεπειῶν τοῦ πολέμου ἀνατοτρέπτων καθυστερήσεων καὶ ἐκ τοῦ ἐλίγδην πλοῦ εἰς τὰς νησοπομάς.

»Αλλοι τε — ἔξηροιούθησεν ὁ κ. Χόδσον — δὲν πληρώνουν υπηρόλιος ναύλους μόνον οι σύμμαχοι. Οι ναύλοι τῶν δι' Ἀγγλικὸν λογαριασμῶν ἀπασχολούμενών οὐδετέρων πλοίων ἥσαν πολλάκις ηὗξημενοι κατὰ 600 οἱ, ἐνῷ παραλήλους ἥσαν κατ' ἀνάλογαν ηὗξημενοι καὶ οἱ αὐλοὶ διὰ μεταφοράς μετεῖξεν οὐδετέρων χωρῶν. Αλόη καὶ εἰς τὰς ζετικώς ἀσφαλέστερας ἐργασίας τοῦ Εἴδηνικοῦ οι ναύλοι διὰ τὰ οὐδέτερα γάρ καὶ δι' οὐδετέρους προσφεύματις ηὗξηθησαν κατὰ 400 οἱ περίπου. Αν καὶ φοβοῦμα, ὅτι δρεπεῖσμεν νὰ δεχθῶμεν, ὃς ἀνατοφεύετος, τοὺς φυλτοτέρους ναύλους διὰ τὰ οὐδέτερα πλοῖα, ἀντιλαμβάνομα ἐν τού-

κτητών, οίτινες περιορίζονται εἰς τὰς πολὺ χαμηλότερες κρατικάς ἀποζημιώσεις διὰ τὴν ἐπί-
τακτα σκάψη των. Τὸ παρόπα-
νον αὐτὸς εἶνε δικαιολογημένον,
ὅταν βλέπουν τοὺς οὐδετέρους
συναγωνιστὰς τὴν ἀποζημιώ-
σιον κέφδη, τὰ όποια δὲ τοῖς ἐ-
πιστρέψουν τὴν δημοσιόγειαν
μεγάλων ἀποθεμάτων διὰ τὴν
μετατολεμήκην περιόδου, δῆτα
μετανέθουν τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα
εἰς τὴν παγκόσμιαν ἄνοσόν γε.

Καταλήγων ό ποτε Χώδου, έτοιμος επί τοῦ σημείου αὐτοῦ, ότι ζωτικὸν έθνικὸν συμφέρον καὶ ἐπιτακτικὸν καθηκόν οἰστόποτε κυβερνήσεως, ἵτις θὰ εὑρίσκετο εἰς τὴν ἀρχὴν μετὰ τὸ πέρας τοῦ πολέμου, ἐπιβάλλει, δύτος ἡ Βρετανικὴ ναυτιλία προστατευθῆ, διὰ νάυ δυνηθῆ καὶ ἀντιμετωπίσῃ ἐν Ιοστιαὶ τοῖς συναγωνισταῖς της. «Ἐν τῷ μεταξὺ — εἶπεν — ή παρούσα κυβέρνησις θὰ πράξῃ τὸ πᾶν, διαρκούντος τοῦ πολέμου, προκειμένου νά προεξασφαλίσῃ μίαν ενοντήν μεταξειρῶν τῶν Ἀγγλῶν πλοιοκτήτων μετά τὴν ἀποκατάστασην τῆς εἰρήνης».

Η συμμαχική χωρητικότης

Ο Αγγλικός τύπος δίδει μάιν ένδιαιφέρουσαν είχόνα της σημαντικής ένισχυσεως τῶν έμπορικῶν στόλων τῆς Αγγλίας καὶ τῆς Γαλλίας, μετά τὴν Γερμανικὴν εἰσβολὴν εἰς τὴν Νορμανγίαν, τὴν Δανίαν, τὴν Ὀλλανδίαν καὶ τὸ Βέλγιον. Σημφώνως πρὸς τὰς τελευταῖς στατιστικὰς τοῦ «Δόρθ' Ρέτζιστερ», ἡ Ὀλλανδία κατείχε τὸν Τούνιον π. ἔ. 1523 ἀποτέλοτον καὶ δημεύλοτον 100 τόννων γκρός καὶ ἄνω ἔσατον, συνολικῆς χωρητικότητος 2.969.578 τόννων γκρός, τὸ δὲ Βέλγιον 200 πλοῖα, 408.418 τόννων γκρός. Κατὰ τὴν ίδιαν χρονολογίαν, ἡ Νορμανγία κατείχε την χωρητικότητην 1987 πλοῖα, 4.833.813 τόννων καὶ ἡ Δανία 705 πλοῖα, 1.174.944 τόννων γκρός. Αφ' ἔτερον αἱ συμμαχικαὶ ναυτιλίας ἥρισμον κατὰ τὴν ἔναρξην τοῦ πολέμου 10.271 πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 24.057.488 τόννων γκρός, μὲ τὴν ἀπόλογον κατανομήν:

| | | | |
|------------------|------|-------|------------|
| Μεγάλη Βρεταννία | 8977 | πλοῖα | 21.001.925 |
| Γαλλία | 1231 | » | 2.933.933 |
| Πολωνία | 63 | » | 121.630 |

10.271 » 24.057.488

Αγνοοῦμενοντας τὸν 3)4 τῆς δυνάμεως τῶν τεσσάρων τέως οὐδετέρων ἐμπορικῶν στόλων ἑστράφησαν, κατόπιν τῆς Γερμανικῆς ἐντροπείας, πρὸς τὴν πλευρὰν τῶν συμμάχων καὶ κατέστησαν «ἐχθρικὰ πλόια» διὰ τὴν Γερμανίαν, ἡ οὗτον προκύπτειν ἐνίσχυσην τῆς συμμαχικῆς ναυτιλίας εἶναι πρόγματι λίγων ἐποιογίσμων. Οἱ τέσσαρες οὗτοι στόλοι παρέτασαν — ἔξαιρεσι τῶν ιστιοφόρων — 4415 πλοῖα, 9.396.753 τόννων γκρός, ἡ δὲ προσθήτη τὸν 3)4 τῆς ἐν λόγῳ δυνάμεως (3300 πλοῖα, 7.000.000 τ. γκρός καὶ πλέον) ἐπηνέστερος τὴν συμμαχικὴν χωρητικότηταν εἰς 13.500 σχάρη, 30.000.000 τόννων γκρός. Τοιουτόποιος ἡ Ἄγγλια καὶ ἡ Γαλλία ἔχουν σήμερον ὑπὸ τῶν Ἑλεγχόν των τὸ ήμισυ περιποτῶν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἥτις, ὡς γνωστόν, ἀνέρχεται εἰς 68.5 ἑκατομμυρίων τόννων γκρός, διὰ τὰ ἄνω τῶν 100 τόννων σκάφη.

Μολονότι εἰς τοὺς ἀνοτέρους ἀριθμοὺς δὲν ἔχουν ὑπολογισθῆναι αἱ νέαι ναυτηρήσεις καὶ αἱ προσθήκαι ἐκ προσφάτων ἀγορῶν, οὗτε καὶ ἀφρέθησαν αἱ πολεμικαὶ ἀπώλειαι, εἶναι ἐν τούτοις ἀρκετά ἀνδεικτικά τῆς σημαντικῆς τούτους τῆς μεταφορικῆς ἴκανότητος τῶν συμμάχων, ἐξ ἀφορῆς τῆς Γερμανικῆς εἰσβολῆς εἰς τὰς προαναφερθείσας χώρας. Άλλα ποὺς μόδιωνται μᾶς θετικούς αἵτινας ἀντιλήφεις, πρέπει νὰ ληφθῇ ἡ δημιουργία, ὅτι αἱ στατιστικαὶ περιλαμβάνουν σκάφη πολλῶν κατηγοριῶν, ἄτινα δὲν ἀπασχολοῦνται εἰς ὑπεροπτίαν ταξίδια ἢ εἰς μεταφοράς γενικῶν φορτίων, ὡς λ.χ. εἰνε τὰ δεξαμενόπλοια, τὰ ἀλευτικά, ρυμοιδά καὶ ναναγοσωστικά, τὰ «φρέρον - μπότζ», τὰ πλοῖα τῶν ἡλεγχαρικῶν ἑταῖρων, τὰ ποταμόπλοια, οἱ ἐπιπλατάρια, τὰ πλοῖα τὰ οὐρανού, πλὴν τῶν δεξαμενοπλοίων, καθὼς καὶ τὰ πλοῖα τὰ ἔχοντα χωρητικότηταν πατοτέραν τῶν 1000 τόννων γκρός, ἀνέρχονται εἰς 8042, μὲ χωρητικότητα 2.666.277 τόννων γκρός, κατανέμονται δέ, ὡς ἔξης, κατὰ σημαῖας:

| | | | |
|----------------|------|-------|--------------------|
| Μεγ. Βρεταννία | 5093 | πλοῖα | 1.717.263 τ. γκρός |
| Γαλλία | 641 | » | 287.049 » |
| Βέλγιον | 120 | » | 33.843 » |
| Δανία | 314 | » | 105.007 » |
| Νορμανγία | 905 | » | 280.918 » |
| Όλλανδία | 969 | » | 241.197 » |

Σύνολον: 8042 » 2.666.277 »

Αν ἡ ἀνοτέρω χωρητικότης ἐκπειθῇ, ὡς μὴ ἀπασχολούμενή εἰς ὑπεροπτίαν ταξίδια, ἔχουμεν σχετικὴν προσθήκην εἰς τὴν δύναμιν τῶν συμμαχικῶν ναυτιλῶν περὶ τὰ ἔξι ἑκατομμύρια τόννων γκρός. Πέραν αὐτῶν οἱ σύμμαχοι διαθέτουν καὶ σεβαστὴν οὐδετέραν χωρητικότηταν ἐργαζομένην διὰ λογαριασμῶν τῶν βάσεις χρονικῶν ναυλώσεων.

Σουηδία

Τὰ ἐπιδόματα τῶν πληρωμάτων

Αναφορικῶς μὲ τὰ πολεμικὰ ἐπαδόματα τῶν πληρωμάτων τῶν Σουηδικῶν πλοίων είχον ληφθῆ, ὡς γνωστόν, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ τρέχοντος ἔτους; περιστοικά τινα μέτρα, ἵνα προληφθῇ ἡ σπατάλη σεβαστῶν τηματικῶν ποδῶν παρὰ τῶν ναυτιλίομενων εἰς ξένους λιμένας. Διὰ διαταγῆς τῆς Σουηδικῆς κυβερνήσεως καθωρίζετο, ὅτι μόνον 50 πορῶνταν ὑπὲταβάλλοντα εἰς ἔσατον ναυτικόν, τὸ δὲ ὑπόλοιπον τῶν πολεμικῶν ἐιδομάτων αὐτὸν ὑπὲτατέθετο εἰς τὰ Κρατικὰ ἢ Τραπεζικά Ταμεντικά τὰ διὰ λογαριασμῶν τῶν δικαιώματων. Η διαταγὴ ἀπῆτο ποποιήθη τὸν παρελθόντα Μάρτιον, διότι ἐν τῷ μεταξὺ είχον δημιουργῆθη πλέον τῶν 16.000 νέων τερψιχορέων λογαριασμῶν καταθέσεων, τὸ δὲ προσωπικά τῶν Τραπεζῶν ἥδενάτονταν ν' ἀντεπεξέθεονταν εἰς τὴν συσώρευσιν τόσης ἐργασίας. Διὰ τῆς τροποποιηθείσης διαταγῆς ἥδεντο

ANT. E. ΠΑΠΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΣ ΠΡΑΚΤΩΡ

Ἐτος ιδρύσεως 1916

KITANOCHO I CHOME 2/5

KOBE, ΙΑΠΩΝΙΑΣ

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

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

εκαστος δικαιουχος ν' ἀποσύρῃ τὸ ήμισυ τῆς πτωσέως του, ενθὺς ὡς αὕτη κατετίθετο, τὸ δὲ ὑπόλοιπον ἥδυνατο νὰ τὸ ἀναλάβῃ μόνον ἐν περιπτώσει ἀνάγκης, ἐπὶ τῇ προσαγωγῇ πατοποιητικοῦ παρ' ἔξοντοσιδημένης ἀρχῆς. Δὲν ἡγείστο λ.χ. δυσκολία διὰ τὴν ἀνεγείρην ἰδίαν κατοικίαν ἡ ἄλλως πος νὰ διαθέσῃ τὰ χρήματα τον ἐπωφελῶς διὰ τὸ μέλλον του. Παρετηρήθησαν δύνας ἵκανα περιπτώσεις ἐμμέπων καταστρητήσεων. Οὕτω, πολλοὶ ναυτικοὶ ἡγόραζαν ποσότητας ἐμπορευμάτων, ἐνδύμασιν καὶ παντοίον προμηθείον, παρέπεμπον δὲ τοὺς καταστημάτος πόδες πληρωμὴν εἰς τὸ Ταμεντήριον. Συνεπείᾳ τοῦ γεγονότος τούτου καὶ τῆς συσωρεύσεως Λίγγον ἐργασίας εἰς τὰς Τραπέζας, μη διναμένης διεπερωτικῆς ἀμάλως, ἄλλα καὶ δότι αἱ ναυτεργατικαὶ δραγμέσις εἴπεριναν τὸ μέτρον τῆς ἀναγκαστικῆς ἀποταμεύσεως τῶν πολεμικῶν ἐπιδομάτων, εὐέρθη πόδη ἡμέρων εἰς τὴν άνωγκην ἡ κυβέρνησης τῆς Στοκχόλμης νὰ ἀρῃ ἐξ ὀλοκλήρου τὴν διαταγὴν τῆς καὶ ν' ἀποκαταστήσῃ τὴν ἐλευθέραν καταβολὴν καὶ διάθεσιν τῶν μεθοδοσιῶν εἰς τὰ πληρώματα.

Άτυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ πλοῖα

Απώλειαι φορτηγῶν μας

«ΕΥΓΕΝΙΑ» (ex «ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ Θ. ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΣ»): Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, χωρητικότητος 5839 τόννων γκρός καὶ ναυτηρήσεως 1912, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Ιω. Βασιλείου καὶ Ιω. καὶ Πάνον Κουμάνταρον, εὐέρθη κατὰ τὴν Γερμανικὴν εἰσβολὴν εἰς τὴν Ὀλλανδίαν, ἡγυροβολημένον εἰς Φλωτίγι, διόπου ἔξετέλει επισκεψάς ζημιῶν του ἐκ προσαράξεως. Κατὰ μίαν ἐνάριστην Γερμανικὴν ἐπόδημον τὴν ἀργὴν τῆς 17ης Μαΐου, καθ' ἣν ἐφοίηθησαν πολλά δύο βόμβας ἐναντίον τῶν λιμενιτῶν ἕγκαταστάσεων τοῦ Φλωτίγη καὶ τῶν ἔξει ἡγυροβολημένων σκαφῶν, τὸ φορτηγὸν «Εὐγενία» ἐπέληψη καὶ πάση τὴν ἡγυροβολημένων σκαφῶν, τὸ φορτηγὸν «Δαλαζίας» 4393 τόννων γκρός καὶ ναυτηρήσεως 1918 καὶ τῷ προερχόμενον ἔκτεταμένας ζημίας. Τὸ σκάφος, λόγῳ ἀκατασέτου εἰσροής ὑδάτων, ἐφεύσθη εἰς τὸ ἀγνυφοβόλον του. Μηχανοστάσιον, λεβητοστάσιον καὶ κύτη No 2, 3 καὶ 4 κατεκλύσθησαν ἀπὸ τὰ ὑδάτα καὶ τὸ φορτίον των ἔβλαψην θύματα, διότι τὸ πλήρωμα είχεν ἐγκαίφως ἀποβιβασθῆναι εἰς τὴν ζηρὰν προφυλαχθὲν εἰς καταφύγιον. Τὴν ἐπομένην τῆς θυσίους τοῦ σκάφους, δὲ πλοίαρχος κ. Ποντικός καὶ δύλιον ἔπειρησαν τὸ πλήρωμα ἀνεζόσθησαν εἰς Ντεπάτης διὰ Μασσαλίαν, διότι καὶ ἐπέβησαν τοῦ ἀτυπολοίου «Κορινθία» ἐπιστρέψαντες εἰς Πειραιά τὴν 29ην Μαΐου.

«ΚΥΜΑ»: Τὸ ἐν λόγῳ φορτηγόν, χωρητικότητος 3994 τόννων γκρός καὶ ναυτηρήσεως 1912, ἀνήκον εἰς τοὺς κ.κ. Ι. Χαδούλην καὶ Μ. Στινάνη, κατεβαθύσθη τὴν 26ην Μαΐου συνεπειὰς ἐναερίου διμεραδίου, καὶ ἐβομβάρδισαν σφρόδωρος τὰς λιμενιτικὰς τῆς Ντεπάτης, τὰς λιμενιτὰς ἐγκαταστάσεις καὶ τὰ ἐν τῷ λιμένι εὑρίσκομενα εἰποτάρια τοῦ πλοιάρχου του Πέτρου Ράση οφενένθησαν ὡς γ' πλοίαρχος Νιζ. Γιαννής, ὁ δέ μηχανικὸς Παν. Δεριζόντης, ὁ ἐξ Κρανιδίου θεομαστῆς Πήλιοντος, ὁ μάγειρος Τάσιος καὶ τρεῖς ἀλλοδαποί ναυτοθεμασταί, ἐξ δύο Πορτογάλων καὶ εἷς Ονγγρος. Οἱ ὑπόλοιποι 22 ἄνδρες του πληρώματος καὶ δέ πλοίαρχος κ. Π. Ράσης ἐφέησαν δύο λέμβους καὶ ἀπεμάρνθησαν ἐγκαίφως ἀπὸ τὸ θυσίον των πλοίων. Βραδύτερον περιστενελέγησαν ἀπὸ Αγγλικὸν βοηθητικὸν καὶ ἀπεβιβάσθησαν εἰς τὸ Πλάνυμον.

«ΠΕΡΡΑΚΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» 3584 τόννων γκρός (τοῦ 1910), ἀνήκον εἰς τοὺς καπλονόμους Λ. Καμπάνη: Εὑρίσκετο ἐλλημένων σημένων εἰς τὴν Ντεπάτην, πλησίον τοῦ φορτηγοῦ «Γαλαζίας», μὲ φορτίον γεννημάτων Αργεντινῆς ἐνθύσιοθετοῦ δὲ πληγὴν ὑπὸ δύο βόμβας Γερμανικῶν ἀεροπλάνων κατὰ μίαν ἐνάριστην ἐπόδρωμην. Ο πλοίαρχος κ. Λεωνάρδος Σανθός καὶ δύλιον ἔπειρησαν τὸ πλήρωμα, εἰδὼς ὃς ἐδόθη τὸ σύνθημα τοῦ συναγεόμου ἐξῆλθον εἰς τὴν ζηρὰν καὶ παρέμειναν ἐντὸς καταφύγων. Μετὰ τὴν λήξιν τοῦ διμεραδίου διανέρθησαν δὲ τὴν ἐπομένην δημόσιαν Μασσαλίαν — Πειραιᾶ.

«ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» (προσηργαμένον πλοίον τοῦ Κάρδιφ): Κατὰ νεωτέρας ἐκ Αογδίνον πληρωμοφορίας, ἡ ἀνέλκυσης τοῦ σκάφους δὲν κατέστη διματη, δι' ὃ καὶ ἐγκατελειφθη ὑπὸ τῶν ναυτοθεμάτων, δέ τοις διανεγκάριστοις εἴσιστον οὐδέπέρισσον ηδη εἰς Ἐλλάδα.

«ΕΥΒΟΙΑΣ» (μικρὸν φορτηγόν): Συνεργούνθη μὲ ἐν δενηζινούντοντος ιστιοφόρον καὶ ὑπέστη σοβαράς ζημίας, προσαράξθεν ταραχής δηλαδίαν. Τὸ δενηζινούντοντος οὐδέπέρισσον ηδη εἰς Εύβοιαν.

«ΤΕΤΗΣ»: Κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ διμεραδίου τοῦ «Αμστερδαματικοῦ» περιπτώσεις της ζημιας τοῦ καταστρόματος τοῦ ἀπὸ θράσματα διμεραδίου. Τὸ σκάφος ἀνεζόρησεν ἐξ «Αμστερδαματικοῦ» οὐδέπέρισσον λιμένα Εύβοιας, διότι τὸν οὐδέπέρισσον λιμένα της Αγίαν Μαρίναν. Τὸ δενηζινούντοντος οὐδέπέρισσον λιμένα της Αγίαν Μαρίναν. Τὸ δενηζινούντοντος οὐδέπέρισσον λιμένα της Αγίαν Μαρίναν.

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ, ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23ΗΝ 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.

ΤΗΛΩΝΙΑ: ASFALIA - LONDON

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: A. LUSI LTD - LONDON

των τῶν ἐργατῶν θαλάσσης, οἵτινες ὑπῆρχον ἐπὶ πλοίον ἐκτελούντων ὑπερπόντια ταξίδια.

Τὸ Διάταγμα προβλέπει ἀκόμη τὴν παροχὴν νομικῆς προστασίας (πληρωμὴν δικαιοτικῶν ἔξόδων, ἔξωδίκων ἐνεργειῶν κλπ.) εἰς τὸν ἐργάτας θαλάσσης η τὰς οἰκογενεῖας αὐτῶν, διὰ τὰς περιπτώσεις ἀπατήσεως ἢ ἐξ ἀτυχητῶν, τὴν παροχὴν σισσιτίου εἰς τοὺς ἀνέργους ἀσθενεῖς καὶ τὰς οἰκογενεῖας αὐτῶν καὶ τὴν εἰσαγωγὴν τῶν ὑπεργήφων ἢ ἐξ ἀνίταρων νόσων πασχόντων εἰς γηροκομεία η ἀσύλη. Τέλος διτλασίζεται ἡ νοσοκομεικὴ περιθαλψία καὶ τοπιλασίζεται ἡ διάρκεια τῆς ιατροφαρμακευτικῆς προστασίας.

Τὰ δύο «Ταμεία Προνοίας» τοῦ Ε.Ν.

Τὰ δύο «Ταμεία Προνοίας» ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων πληρωμάτων τοῦ Ε.Ν., ἄτινα — ὡς γνωστὸν — διευθύνει ἀπὸ ἑπτατεῖς ὁ πλοιαρχὸς - λημενίδος κ. Γ. Γεωργαζόπουλος, ἐδμοσίευσαν πρὸς ἡμέρην τοὺς ἑγκριθέντας ἥπο τοῦ Υφυπουργείου Ναυτιλίας ισολογισμῶν τον. Ἐμφανεταν ἔξι αὐτῶν, ὅτι ἡ περιουσία τῶν ἔφθασε τὰ 115 ἑσπατούμαρια δραχμῶν, ἡτοι 59 ἑσπατούμαρια δραχμῶν, διὰ τὸ Ταμείον ἀξιωματικῶν καὶ 56 ἑσπατούμαρια διὰ τὸ Ταμείον τῶν κατωτέρων πληρωμάτων. Τὰ ἔσοδα τοῦ Ταμείου ἀξιωματικῶν ἀνῆλθον τὸ 1939 εἰς 11.5 ἑσπατούμαρια, ἐνῷ οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ τοῦ Ταμείου κατωτέρων πληρωμάτων ἀνεῳρέθησαν εἰς ἔσοδα 14.5 καὶ ἔσοδα 3 μόνον ἑσπατούμαριον δραχμῶν. Δέοντα νὰ σημειωθῇ δῆμος, ὅτι ἀπὸ τοῦ Μαρτίου τοῦ ἔτος ἡ ηριστικὴ χορηγησμένη ἡ αὔξηση τῶν βοηθημάτων καὶ εἰς τὰ κατώτερα πληρώματα.

Ἄπὸ τῆς λειτουργίας τοῦ Ταμείου ἀξιωματικῶν ἑχορηγήθησαν εἰς τὰ μέλη τῶν παροχαὶ συνολικοῦ ποσοῦ 48 ἑσπατούμαριον δραχμῶν, παρὰ δὲ τοῦ Ταμείου κατωτέρων πληρωμάτων παροχαὶ 17.5 ἑσπατούμαρια. Ἐξ τῶν ἀποθεματικῶν τῶν διέθεσαν τὰ δύο ἰδώματα κατὰ τὴν τελευταίαν τριετίαν, χάριν γενικοτέρων κοινωφελῶν σκοπῶν, περὶ τὰς 700.000 δραχμῶν καὶ συγχρόνως ἑχορηγήσαν δάνεια, τὸ μὲν Ταμείον ἀξιωματικῶν 14.2 ἑσπατούμαρια δραχμῶν εἰς τὸ δημόσιον διὰ παραγωγικῆς ἔργη, εἰς τὸν "Ἐπεισιν Θεσσαλονίκης, εἰς τὸν δήμον Πειραιῶς καὶ διὰ τὴν προστασίαν τῶν φιλικῶν καὶ ἀνέργων ναυτεργάτῶν, τὸ δὲ Ταμείον κατωτέρων πληρωμάτων διὰ τοὺς αὐτοὺς σκοποὺς 19 ἑσπατούμαρια. Ή παροχὴ δανείων συνεχίζεται καὶ κατὰ τὸ τρέχον ἔτος, προβλέπεται δὲ νὰ πραγματοποιηθῇ καὶ ἡ ἔναρξις ἀνοικοδόμησης ἑτέρου μεγάρου εἰς τὸ ἔκτεταμένον παρόν τὸ Πασαλιμάνι οἰκόπεδον. Εἰς τὸ ἐν λόγῳ οἰκόπεδον ἀνοικόθιστον ἡδη — κατ' ἔντολὴν τῆς ὑπηρεσίας Δημοσίου "Ἐργον—πέντε φρέατα πρὸς μελέτην τῆς φύσεως τοῦ ὑπεδάρους, διότι ἡ ἀνάβλωσις ἔδάτων ἀπατεῖ εἰδικὴν κατασκευὴν τῶν θεμελιών.

Οἱ συνοδεύοντες τοὺς ισολογισμοὺς πάνακες τῶν χορηγηθέντων βοηθημάτων ἀποδεικνύουν τὸν ἐνεργετικὸν χαρακτήρα τῶν δύο Ταμείων. Οἱ ἀξιωματικοὶ τοῦ Ε.Ν., ἔναντι μέσου ὅρου 19 τετοῦ ὑπηρεσίου τῶν τοῦ καὶ μὲν καταβόλην εἰσφορῶν δὲ ἐπτὰ ἑπτα, ἔλαβον 71.000 δραχμῶν, ἐνῷ ἐκ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, μὲν μέσου ὅρου ὑπηρεσίας 9 μόνον ἐπῶν καὶ καταβόλην εἰσφορῶν διὰ 4 ἑπτα, ἔλαβον οἱ μὲν κανόληροι καὶ ἀρχιθεματαῖ — κατὰ μέσου δρον — 21.000 δραχμῶν ἔσπατος, οἱ δὲ ἀπλοὶ νάυται 14.000 δραχμῶν. Σημειωτέον, διὰ ἑχορηγήθησαν καὶ πολὺ μεγαλύτερα βοηθήματα — λόγῳ πολετοῦν ὑπηρεσίας — φθάσαντα διὰ μὲν τοὺς ἀξιωματικοὺς μέχρι 125.000 δρ., διὰ δὲ τὰ κατώτερα πληρώματα μέχρι 40.000 δραχμῶν.

Τὰ πλοιογικά δικαιώματα

Διὰ δημοσιεύθεντος Β. Δ. καθορίζεται, διὰ πλοία μέχρι 100 κόρων καθαρᾶς χωρητικότητος, ἐφ' ὃσον προμναδεῖτον, καταβάλλον, ἐπὶ πλέον τῶν πλοιογικῶν δικαιωμάτων πρόσθετον τέλος 8 μεταλλικῶν δραχμῶν, ἄνω δὲ τὸν 1000 κόρων πρόσθετον τέλος 15 μεταλλικῶν δραχμῶν. Ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει ἐπιτρέπεται, διποτε τὰ ἀντότερα δικαιώματα διὰ τὰ μέχρι 1000 κόρων πλοία εἶναι κάτω τῶν 150 δραχμῶν, διὰ δὲ τὰ ἄνω τῶν 1000 κόρων ἀντότερα τῶν 300 χαρτίνων δραχμῶν. Διὰ τὴν μετατροπὴν τῆς μεταλλικῆς δραχμῆς εἰς χαρτίνων — προσεμένου περὶ καταβόλης πλοιογικῶν δικαιωμάτων διὰ πλοιήγησιν ἡ προμναδεῖτον ἐπιβατηγῆς ἡ θαλασσινῆς πλοίον — διῆστα συντελεσθῆ 19, διὰ δὲ τὰ φορτηγά σκάφη 20. Ἐξ ἀλλού διὰ τὴν μετατροπὴν τῆς μεταλλικῆς δραχμῆς εἰς χαρτίνην, προσεμένου περὶ καταβόλης πλοιογικῶν δικαιωμάτων διὰ μεθόδωμον πλοίου ἐντὸς λιμένος, εἰσοδον ἡ ἔσοδον ἐξ δεξα-

μενῆς καὶ μετακίνησην ἐντὸς τοῦ λιμένος, ἀλλ' ἐντὸς τῆς περιοχῆς τοῦ πλοηγικοῦ σταθμοῦ, ὁ συντελεστής ὑπολογίζεται εἰς 6.

Τὰ τέλη διὰ τὰ Παναματικά

Τὸ Υφυπουργείον Ναυτιλίας διεβίβασεν ἀστηράν τοῦ ἑγκύλιον πρὸς τὰς λιμενίδας ἀρχάς δι' ἡς ὑπενθυμίζει, διὰ τὰ ἐπάνω Παναματικά σημαῖαν πλοία, τὰ προσεγγίζοντα εἰς τοὺς ἑνίκας λιμένας δὲν ἔχονται σύνταξις πρὸς τὰς Ἑλληναῖς καὶ συνεπάγονται τοῦ παταβολὴν διπλασίου φαριῶν τελῶν καὶ ὑγιεινομάτων δικαιωμάτων, ἐχόντων ισχύν διὰ μόνον τὸν λιμένα εἰς ὃν κατεβλήθησαν. Εἰς τὴν καταβολὴν ἀπό τοῦ τελῶν καὶ δικαιωμάτων ὑπόκεινται μόνον τὰ πλοία 27 χωρῶν, μετὰ τῶν ὅποιον ισχύουν συμβάσεις ἀμοιβαδητοῦς. Άλλα πλοῖα αὗται εἰναι αἱ κάτωτες: Αἴγαντος, Ἀλαβίας, Βέλγιον, Βενεζουέλα, Βραζιλία, Γαλλία, Γερμανία, Γιουγκοσλαβία, Δανία, Ἐσθονία, Ἕν. Πολτεία, Ἰστανία, Ἰαπωνία, Ἰολανδία, Ἰστανία, Ἰολανδία, Ὁλλανδία, Μεγ. Βρετανία, Νορβηγία, Ούγγαρια, Πολωνία, Ρουμανία, Σουηδία, Σοβέτ, Τουρκία, Φινλανδία καὶ Λεττονία. Ἐφιστάται ἐν τέλει τῆς ἑγκυλίου ἡ προσοχὴ τῶν λιμενίδων ἀρχῶν, διότι κάθε ἐσφαλμένη βεβαίωσης θὰ ἐπούῃ αἰσθητάς κατὰ τοῦ ἐπόλιτον κυρώσεων.

Παρασημοφορία "Άγγλου ἀξιωματικού

Οἱ ὑπόλοιποι διεξαγόραζος τοῦ Βρετανικοῦ δεξαμενοπλοίου «INVERLEE» κ. R. Smith ἐπιψήφιη ἐπὸ τῆς Ἑλληνικῆς πυρενήσεως μὲ τὸ φρετάλιον ναυτικῆς ἀξιας διὰ τὴν διάσωσιν τῶν ναυαγῶν τοῦ φρετηγοῦ «ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ», ὅπερ κατ' Απρίλιον τοῦ 1938 ἐκόπη εἰς δύο εἰς τὸν Βόρ. Ατλαντικὸν καὶ ἐδυτικήν. Εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτυχήματος εὑρέσει τὸ Νοφρηγόδιον δεξαμενόπλοιον «ΚΛΑΙΑ KNUDSEN» καὶ ηγούλειο τὸ διάσωσιν τῶν ναυαγῶν τοῦ πρωναίου τμήματος, ἐνῷ τὸ «INVERLEE» ἐπλησίασε τὸ ἐπιπλέον προσάραν τμῆμα τοῦ ναυαγίου, ἔργων πετρέλαιον εἰς τὴν θάλασσαν, καθεύλωσε δύο ἐκ τῶν λέμβων του καὶ ἐπέτυχε νὰ διασθῇ 20 ναυαγῶν. Ή επίδοσις τοῦ μεταλλίου εἰς τὸν "Άγγλον ναυτικὸν ἐγένετο ἐν τελετῇ εἰς Νόρθ Σῆλδος.

Τὰ δάνεια ἐπὶ υποθήκη πλοίων

Πρὸς τοὺς οίκονοικούς ἐφόρους τοῦ Κράτους ἐχοντοποιήθη ἡ κατωτέρῳ ἑγκύλῳ ἀρχάς ποσοῦ 1938 διευθυνούσαν οἰκονοματῶν, ἀναφορικῶς μὲ τὸ ζήτημα τῆς ὑπαγογῆς εἰς φρολογίαν τῶν τόξων, τῶν προερχομένων ἐκ δανείων, ἐπὶ ὑποθήκη πλοίων, συναπτομένων εἰς τὴν ἀλλοδαπή μεταξὺ ἡμεδαπῶν, διαμενόντων ἐν Ἑλλάδι: «Κατὰ τὰς διεπούσες τὴν φρολογίαν τοῦ τόξων εἰσοδήματος ἀρχάς, διὰ νὰ δημιουργηθῇ φρολογικὴ ὑποχρέωσης, πρέπει ἡ σχετικὴ δανειακὴ σύμβασης, ἐφ' ἡς ἐρίθεται ἡ τοκοφόρος ἀπαίτηση, νὰ συνήρθῃ ἐν Ἑλλάδι, ὅποτε εἰ τοῖς προσώπουσιν ἐν τῇ ἐπικρατεῖ τὴν διαμένην ἡ κατοικίη εἰς Ἑλλάδα, ὅποτε ὁμοίως οἱ τόκοι κραγματοποιοῦνται ἐν Ἑλλάδι. Υπὸ τὰ ἀντότερα δεδομένα, εἰναι ἀσχετικὸν ἀνὴρ δανειακὴ σύμβασης συνίσθησε εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, καθόδους ἡ πριγματοποίησις ἐν Ἑλλάδι εἰσοδήματος ἐκ τόξων δημιουργεῖ ὑποχρέωσιν πρὸς καταβολὴν τοῦ ἐπ' αὐτῶν φόρου.

»Ἐξαιρέσεις ἀπὸ τῆς ὑποχρέωσις ταύτης προβλέπεται μόνον εἰς ὁδισμένας περιπτώσεις φρολογικῶν ἀπαλλαγῶν, σημαντικῶτέρα τῶν ὅποιον εἰναι ἡ ἀφρόδωση τοῦ καὶ τόξων δανείων, χορηγούμενων παρ' ἀλλοδαπῶν μονίμων ἐγκατεστημένων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν πρὸς ἀνωνύμους ἐπιτραπέας ἡ οἰσοδήμητος ἀλλαζούσας ἀξιούδηγονς ἐπιχειρήσεις φυσικῶν η νομικῶν προσώπων, κατοικοῦντος ἡ ἐδρεύοντος ἐν Ἑλλάδι. Ή διάταξις δῆμος αὕτη δίνεται νὰ ἔχῃ ἐφαρμογήν, ἐάν καὶ ἐφ' δοσούς ἐξαιρούσθω, διὰ τὴν πλοηγούνταν οἱ νόμιμοι δορι, ητοι αἱ ἀρχές ἐνὸς μὲν εἴδοσιν ἐπάρχη ἀπαίτηση, πρέπει ἡ ἀρχή την προστέθεσις τοῦ καταβόλητον ποσοῦ ἀπαίτησης, ἐάν την προστέθεσις τοῦ ποσοῦ δημιουργεῖται εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Υπὸ τὰς ἀρχαῖς ἀπαίτησης, η χορηγήσις φρολογικῆς ἀπαλλαγῆς εἰναι ἡ ζήτημα πραγματικὸν καὶ ἡ ἐξέταση του ἐπὶ τῇ βάσει ὁρισμένων ὀδηγηῶν, ἡς παρέχει τὸ ὑπουργεῖον, ἀνατίθεται εἰς τὰς ἑροματάς ἀρχάς. Άλλα, ἐν συνεννοήσει μὲ τὰς λιμενίδας ἀρχάς, ὁφείλουν νὰ ἔρευνον κατὰ πόσουν ὑπάρχει μόνιμος ἐπικατάστασις τοῦ ἡμεδαπού δανειστού εἰς τὴν ἀλλοδαπήν, καθὼς ἐπίσης καὶ ἐὰν ἡ ἐκμετάλλευση ἡ ἀξιούδηγον ἐπιχειρίσται.

Η ἐν Βελιγραδίῳ διάσκεψις

«Δεχεται σήμερον τῶν ἐργασιῶν της ἐν Βελιγραδῷ η 8η σύνοδος τοῦ Οἰκονομακοῦ συμβούλιον τῆς Βαλκανικῆς Συνεννοήσεως. Τῆς συν-

MARITIME TRADING CORPORATION

DIRECTORS:

N. B. METAXAS
CHRIST MACRIS
D. N. GRIPAIOS
M. G. VAILES

II9, Broad Street
New York City



61, St. Mary Axe
London E. C. 3.

Cable Address:
MARINTRADE-New York
Telephone:
WHITEHALL, 4-0395

SHIPCHANDLERS, SHIPREPAIRERS, MARINE CONTRACTORS.

Representatives in all principal ports of the United States and Canada
Prompt and efficient service, most competitive prices.

NOTE. — Clients are kindly requested to advise in good time our Head Office of the expected arrival of their ships.

δον ταύτης μετέχουν διαι τοποποιών τον οίκονομοκού συμβούλιον, καθώς και η έδρεύσησαν ένα Πειραιεί «Μόνιμος Διαβαλκανική έπιτροπή». Της διαδεκαμελούς Ελληνικής άντιπροσωπείας ήγειται ο καθηγητής του Πανεπιστημίου Αθηνών κ. Σενοφ. Ζολώτας. Είς την Ναυτιλία καὶ Ἐπιτροπήν θὰ έπιπροσωπήσῃ την Ελληνικήν κυβέρνησην ο διευθυντής τοῦ Υφυπουργείου Ναυτιλίας πλοίαρχος - λιμενάρχης κ. Κ. Κατσαπής, δύτης συγχρόνων θ' αντιπροσωπεύει την Ελληνικούς ναυτιλιακούς καὶ ταύτης ναυτιλιακάς έπιχειρήσεις, την δὲ «Μόνιμον Διαβαλκανικήν Επιτροπήν» ο διευθύνων τὴν γενικήν γραμματείαν ταύτης κ. Η. Κοκκίνης.

Μεταξύ τῶν ναυτιλιακῶν θεμάτων τῆς ήμερησίας διατάξεως περιλαμβάνονται: Ή δυνατότης παροχῆς φρούρων διεισδύλωντον — οὐχί διορισμὸν διακρίσεως σημαίας — εἰς τὰ πλοῖα τῶν Βαλκανικῶν ναυτιλιῶν τὰ προσεγγίζοντα εἰς τοὺς Βαλκανικοὺς λιμένας καὶ η λήψης ἀποφάσεων ὑπὸ τῆς δύλιμελείας τοῦ Οίκονομοκού συμβούλιον ἐπὶ ξητημάτων συνεργασίας τῶν Βαλκανικῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἄτινα προτάθησαν κατὰ τὰς δύο τελευταῖς ἐν Πειραιεί συνδόνες ἐπιπροσώπων τῶν Βαλκανικῶν ναυτιλιακῶν ὀργανισμῶν καὶ ἐπαγγειλήσεων.

Πρόκειται διαστώτως νὰ διεθοῦν αἱ δύσεις τῶν ἔργων τῆς Βαλκανικῆς νομοπαρακεντικῆς ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἑνόποιόν της ναυτιλιακῆς νομοθεσίας τῶν Βαλκανικῶν χρονῶν. Λί πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτης ἔργασίας θὰ συντελεσθοῦν δράστερον καὶ κατὰ πᾶσαν πιθανότητα εἰς τὰς Αθήνας. Ἐμπειρογνόμονες ἐκ μέρους τῆς Ἐλλάδος διὰ τὴν ἑνόποιόν της Βαλκανικῆς ναυτιλιακῆς νομοθεσίας ὠρίσθησαν, ὡς γνωστόν, οἱ κ. Φ. Ποταμάνος, Κ. Επιτειρίκος καὶ Η. Πέρδικας.

Νέα διπλώματα μηχανικῶν

Κατὰ τὰς ἐνεργηθεῖσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπότητην διπλώματος ἀμοιμηνοῦ γ' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κάτωθι: Γ. Κατέμογλον, Δημ. Λῶς, Δημ. Λούμος, Ἀντ. Λεπιώτης, Ἡλ. Φαρανίδης, Θ. Βένιος, Α. Ανδρουλάκης, Κωνστ. Μιστράκης, Γεώργ. Περούλης, Νικ. Γεωργαλός, Στ. Καραμήτης, Θεόδ. Τσαφετόπουλος, Ἐμμ. Καρασαΐδης, Δημ. Χελιώτης, Δημ. Ἐξαδάκτυλος, Μ. Σαράντον, Α. Συρίζας, Η. Λουζής, Ι. Ἀδαλογλού, Παν. Πατρίκιος, Δημ. Γιαβάσης, Τίτος Χαϊδούλης, Δημ. Κούντος, Π. Παύλον, Σπ. Σούμπασης καὶ Κωνστ. Σαγοράζης. Οὗτοι δικαιοῦνται νὰ λάβουν τὸ δίπλωμα τῶν ἀμέσως.

— Επετυχεὶς ἐπίσης κατὰ τὰς ίδιας ἔξετάσεις καὶ διὰ τὸ αὐτὸ διπλώμα, οἱ ἀκόλουθοι, αἵτινες δύος θὰ λάβουν τὸ δίπλωμά των κατὰ τὸ προσεγγές η τὸ μεταποστέλλεταις ἔτος, ἀνωδόγως τῶν παρουσιασθησομένων εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ἀναγκῶν: Νικ. Σαραντίνος, Ἀντ. Τορχαλίτης, Εὐάγγ. Ζαννίκος, Λ. Δημάρατος, Χαρ. Σουρῆς, Μ. Λάβδας, Νικ. Μάτοης, Δημ. Κοντός, Ιωάν. Τσολακίδης, Παντ. Βαρλάμος, Νικ. Γανόσης, Νικ. Γιαννόπουλος, Χαρ. Καραβίας, Χρ. Φενεολῆς, Ἡλ. Γιατάτης, Ιω. Κάλεσης, Ἀλ. Μανωλούδης, Κωνστ. Λειώς, Στ. Φαριανός, Νικ. Γρημάνης, Κωνστ. Κοτίνης, Δημ. Μερκούρης, Π. Παραδείσης, Γ. Κομᾶς, Ἐμμ. Σαζελλαρίου, Παν. Παπακωνσταντίης, Ἀχ. Κουμέτζας, Εὐάγγ. Ματές, Δημ. Πούλος, Π. Τλάμπουρας, Ἀν. Σαρφῆς, Παν. Κοντούσης, Λ. Βλάχος, Θεόδ. Ζαφειρίου, Β. Σέρφος, Ἀντ. Φολερός, Ἀντ. Σαμοθράκης, Ιω. Ποντικός, Ἀντ. Μαμούνέλης, Γεώργ. Παραπονάρης, Δημ. Λουζής, Ἀπ. Θεοδωρίδης, Τασ. Μανούματης, Ἀντ. Καρδαμάλης, Μιχ. Πολέμης, Στ. Νικήτας καὶ Γεώργ. Μιχελάτος.

— Εἳς ὅλου διὰ τὸ διπλωμα τοῦ μηχανικοῦ ἐστορεικῆς καύσεως ἐπέτυχε μόνον δ. κ. Νικ. Πατσός.

Τὸ προεδρεῖον τῶν ναυλομεσιτῶν

«Η νέα διοίσησις τοῦ «Σύνλόγου Ναυλομεσιτῶν Πειραιῶς» κατηγορίαν δὲ ἔχει: Τὸ δρόδεος δ. κ. Ιω. Ποντικός, ἀντιπρόσεδρος δ. κ. Γεώργ. Ν. Πετρόπουλος, γεν. γραμματεὺς δ. κ. Κωνστ. Καπετανάκης, ταμίας δ. κ. Δημ. Σαφρᾶς καὶ σύμβουλοι οἱ κ. Ι. Γαρῆς, Ι. Παράσοχος, Δ. Παπακωνσταντίνου καὶ Δημ. Πλατανιτόπουλος. Αναπληρωματικοὶ σύμβουλοι:

GORDON, SEWALL & CO., INC. SHIPCHANDLERS

OLDEST AND LARGEST IN TEXAS
(RESOURCES OVER A MILLION DOLLARS)
(SINCE 1882)

MAIN OFFICE: HOUSTON TEX. U.S.A.
HOUSTON BEAUMONT TEXAS CITY
GALVESTON PORT ARTHUR FREEPORT

PROVISIONS
BONDED SUGAR
SUPPLIES
BONDED CIGARETTES

DECK AND ENGINE STORES
DISTRIBUTORS:
WALL ROPE AND
DEVÖE'S MARINE PAINTS

RERPES. BY Mr. A. P. VOURAKIS
2405 AVE. E. GALVESTON TEXAS U.S.A.

δουλοι εἶχελέγησαν οἱ κ. Ζ. Ζονγρῆς καὶ Μ. Ψυχάκης, η δὲ ἔξελεγκτικὴ ἐπιτροπὴ κατηγορίας ἐξ τῶν κ. Νικ. Χωραφᾶ καὶ Π. Πομενίδη.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Τὸ ναυαγοσοσιτικὸν «ATRATO» 663 τ. γκρός (τοῦ 1911) τοῦ κ. Βερνίκου, ὑποστείλαν τὴν Παναμαϊκὴν σημαῖαν καὶ ὑψόσαν τὴν Ελληνικὴν, ἐνηλογήθη εἰς Πειραιᾶ, ὑπὸ τὸ δικαιούμενον «ΕΙΡΗΝΗ ΒΕΡΝΙΚΟΥ».

— Τὸ φορτηγὸν «ΒΑΘΥ ΤΗΣ ΣΑΜΟΥ» 1570 τόννων γκρός, μετονομάσθη «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ».

— Τὸ ἀρχοτευθὲν ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «ΦΩΚΙΣ» 250 τ. γκρός (τοῦ 1886) μετεβιβάσθη εἰς τὸ «Ταμείον Επικαθαρίσεως Επιβατηγοῦ στόλου» ἀντὶ τιμῆς 1.572.593.30 δραχμῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (εκ «Ιω. Καρρᾶς») 3527 τ. γκρός (τοῦ 1917), περιστάσαν εἰς Κοπεγχάγην τὰς ἐπισκευάς του καὶ ἀποπλεῦσαν ἐκεῖθεν τὴν Απρίλιον, συνελήφθη ὑπὸ Γερμανῶν πολεμικῶν τοῦ στενά τοῦ Κάτεγκρατ καὶ ὑδηγήθη εἰς τὸ Νορβηγίου λιμένα τοῦ Στάβαγκερ, ὅπου καὶ κρατεῖται. Καταβάλλονται ἐνέργεια διὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τοῦ πλοίου, ὅπερ — σημειωτέον — εἶναι κενόν.

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Σκάφος μὴ ναυσίπλουν καὶ αἱ εύθυναι τοῦ πλοιοκτήτου

Κατὰ Μάιον τοῦ 1915, τὸ Ἀμερικανικὸν ἀτμόπλοιον «Denalis», κατευθύνομενον ἐπὶ Σητῆλ, εἰς διαφόρους λιμένας τῆς Ἀλάσκας, προσέρχονται ἐπὶ ὑφάλον μεταξὺ δύο νησίδων παρὰ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν καὶ ἀπέβη μετὰ τὸ φορτίον τοῦ δικτύη πλοίου, χωρὶς δύος νὰ ἴταρξον ἀνθρώπινα θύματα. Οἱ ἀσφαλισταὶ καὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὸ φορτίον, ἀποδύσαντες τὸ ἀτύχημα εἰς τὸ μὴ ναυσίπλουν τοῦ πλοίου, ηγειραν ἐνόπιον τῶν δικαστηρίων τῆς Βασιγκτώνος ἀγωγὴν ἀπαιτούσας ἀποζημίωσιν παρὰ τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὰς προσγενομένας εἰς αὐτοῦς ζημίας 355.000 δολλαρίων.

Τὸ Δικαστήριον δὲν ἔχοινε, διὰ ἔπειτα τὸ ἀπόδειχθη τὰς ἀπόφεις τῶν ἐναγόντων καὶ ν' ἀποδῷ τὸ ἐπισυμβάν ἀτύχημα εἰς τὸ ἐπιχείρημα περὶ «μὴ ναυσίπλουν τοῦ σκάφους. Τὸ Ἐφετεῖον διοίσει τοῦ Αγίου Φραγκίσου, πρὸ τοῦ ὅπιον τῆς ηχήης πρὸς ἐπανεξέτασιν η ὑπόθεσης, ὅτι ἀντιθέτουν γνώμης καὶ καθόρισεν, διὰ ἔπειτε νὰ θεωρηθῇ τὸ πλοίον ἐξ αὐτοῦ ναυσίπλουν, διότι λόγῳ τοῦ μαρχορχονίου τοῦ παροπλισμοῦ καὶ πρὶν η ἀναλάβῃ τὸ μοισάδιον ταξίδιον δὲν ἐρρύθμισε καλῶς τὰς πεζίδας του. Απεδείχθη τοπάγματα, διὰ αὗτας ἐρρυθμίσθησαν προχειρίων καὶ ἀνεπαρκῶν, μὴ δονύμεναν ν' ἀποδίδουν τὴν ἀριθμῆν πορείαν τοῦ πλοίου. Επολεμεὶν ἀκόμη νὰ ναυσίπλουν τὸ σκάφος, διότι η ὑδρογομφικὴ εἰς χάρτους ητορεία του δὲν ἔταιρη η ἔνημερομένη καὶ δύοτι τέλος η καταναπνή τῆς ὑπηρεσίας φυλακῆς ἐπὶ τῆς γερφύρας δὲν ἔταιρη η κανονική, ὡστε νὰ ἔξασφαλητῇ τὴν ἀκίνδυνον ναυτιλούσιν. Σχετικῶς μὲ τὸ τελευταῖον τοῦτο ἀπεδείχθη κατὰ τὴν διαδικασίαν, διὰ αὗτος οἱ πλοιοκτήτης εἰς μίαν ἐπιστολήν τοῦ πρὸς πλοιάρχον τῷ ἔγχραφεν, διὰ ὁ δευτέρος καὶ ὁ τρίτος ἀξιωματικοὶ καταστόματος, ἀν καὶ ἵσαν καλῶς κατηρισμένοι, ὑπέστησαν ἐν τούτοις εἰς πειραν. Εριστάτο ἐν συνεχείᾳ η προσοχὴ τοῦ πλοιάρχου νὰ μὴ τοὺς ἀφήσῃ μόνους ἐπὶ τῆς γερφύρας κατὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς φυλακῆς του, ἀλλὰ νὰ τοὺς παρακολουθῇ, κατ' ἐναλλαγήν μετὰ τοῦ πρώτου τοῦ ἀξιωματικοῦ.

Εἰρινε τὸ Ἐφετεῖον, διὰ η τοιάντη ἐν περιπτωτικῆς παρακολούθησις τῆς ὑπηρεσίας τῶν δ. κ. γ' ἀξιωματικῶν δὲν ἔταιρη ἐπαρκής ἐγγύησις διὰ τὴν ἀρτίλαν ὑπηρεσίαν τῶν φυλακῶν τῆς φυλακῆς, τὴν διοίσην τοῦ πλοιοκτήτης εἰς μίαν ἐπιστολήν τοῦ πρὸς πλοιάρχον τῷ ἔγχραφεν, διὰ ὁ δευτέρος καὶ ὁ τρίτος ἀξιωματικοὶ καταστόματος, ἀν καὶ ἵσαν καλῶς κατηρισμένοι, ὑπέστησαν ἐν τούτοις εἰς πειραν. Εριστάτο ἐν συνεχείᾳ η προσοχὴ τοῦ πλοιάρχου νὰ μὴ τοὺς ἀφήσῃ μόνους ἐπὶ τῆς γερφύρας του — νὰ κα-

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 841982. 5 Lines
P.O.Box No. 1846

Cables: «YANNOULATOS»

ταβάλη εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους διὰ τὸ φορτίον καὶ τοὺς ἀσφυλιστάς, τὰς ζημίας καὶ δαπάνας, τὰς ὅποιας ὑπέστησαν ἐπειδή τοῦ ναναγίου. Τὸ Ἐρετεῖον ἀξόνη ἡγονῆται καὶ τὴν παραχώρωντον τοῦ ἐνεργετήματος, ὅπως οὐ καταβολή τῆς ἀποζημιώσεως περιορισθῇ μέχρι τῆς ἄξιας τοῦ σκι-

– Ἀνάκλησις πρακτορεύσεως πλοίου γραμμῆς

Τὰ σκάφη μαῖς ἑταῖρίας τακτικῶν γονιμῶν, τῆς Βαρεσλώνης, ἐπρακτορεύοντο ἀπὸ ἑτῶν ἐν 'Ιταλίᾳ πιο' ἔνος, ἀρχετά εὐρήμως γνωστοῦ μεταξὺ τῶν ναυτιλακῶν κύκλου, πρακτορειακοῦ οἰκου τῆς Γένοβας, δοτὶς ἐπιτροπόθεντι εἰλέγειν ἀναλάβει καὶ τὴν ἐπιτροπόθετην τῆς 'Ισπανικῆς ταύτης ἑταῖρίας εἰς τὰς κατὰ κωρδοὺς συνεργούμενας εἰς τὴν Γένοβαν «Διαισχένεις» τῶν ἐταϊκῶν τακτικῶν γονιμῶν. Αὐτὰ λόγους ἀνέξαρτήν του τῷ τρόπῳ, δὲ οὐδὲ πρακτορειακὸς οἶκος ἔξεπλήρωται καθίκοντά του καὶ προήσπει τὰ ἐμπεπιστευμένα ἀπὸ συμφέροντα — ὁ τρόπος οὗτος ἀνεγνωριζετο ὡς ἀπολύτως ἄμειττος — ή Ισπανική ἑταῖρια δέσχουε τὰς μετ' αὐτοῦ σχέσεις της καὶ ἀτέσχουε τὴν ἐντολὴν πρακτορεύεσσως, με μάνα προειδοποίησαν κατέτοισαν τὸν χρόνον δύο διαδικριῶν προσεγγίσεων τῶν σκαφῶν της εἰς τὴν Γένοβαν. 'Ο πρακτορειακὸς οἶκος κατεψήφιει εἰς τὰ 'Ιταλικά δικαστήρια ζητῶν ἀποζημώσιν καὶ καταβολὴν ὠρισμένων διατανῶν του.

Η πλοιοκτήτης έταιρα ήτεστηρίζεν ένώπιον τοῦ δικαιοσυνίου, δι τοῦ δέν υπερχρόντο εἰς ἀποζημίωσιν, ἐφόσον μάλιστα ή ἐντολὴ τῆς διὰ τὴν πρακτόρευσιν ἀνεψέρετο εἰς χρόνον ἀπεριορίστου διαρκείας, τὸ δὲ ἐφαρμοζόμενον εἰς τὴν παρθόνων ὑπόθεσιν ἄφθον 366 τοῦ Ἰταλίου Ἐμπορίου Κωδίκους ὡμαλεὶ πρετερούμενον τὴν περίπτωσιν συμβάσεος μὲν καθορισμένην τὴν διάρκειαν. Υπεστηρίζεν ἀλόγη, διτε ἐτηροῦθεν ὀπωσδιήποτε η προειδοποίησις ἀρσεως τῆς ἐντολῆς, δεδομένου, διτε παρεσχέθη τὸ χρονικὸν διάστημα διο διαδοχικῶν ἀναχωρήσεων τῶν πλοίων. "Ἐπρεπε τοῦτο νὰ θεωροῦθη ἀρχετοῦ διὰ τὸν πρωτοειδικὸν ὦκον, διως ἀνταποκριθῇ εἰς οἰανδήποτε ἀνειλημένην παρ' αὐτῷ ὑποχρέωσιν φροτόσεως. Ἀντιθέτως, ἀν η διάρκεια τῆς προειδοποίησεως ἀνεψέρετο εἰς μακρότερον χρόνον, τοῦτο θὰ ἔξενθετε τὰς ἐπομένας ἐκ Γένοβας ἀναχωρήσεις τῶν σκαφῶν τῆς ἔταιρις εἰς τὸν κύνδυνον νὰ μὴ ἔξενθουν φροτίον καὶ νὰ μὴ τύχουν τῆς προθύμων ἐκείνης μετατετρίσεως, τῆς δηοῖ αἰγακῆς παρέχει εἰς πρόκτωρ, ὅταν γνωρίσῃ, διτε ἔξ αὐτῆς ἀκριβῶς τῆς ἔργασίας του ἔξαρταται η μελλοντικὴ διατήρησις τῆς πρακτορεύσεως.

Ἐπαφοσθέτως ή Ἰσπανική ἑταρία ὑπεστήθηξεν, διτὶ η ἐπαφοσώπησίς της παρὰ τοῦ ἀντιδίκου εἰς τὰς «Διαισχένεις» δὲν ἀτετέλει μίαν ἰδαιτέραν ἐντολήν, ἀλλὰ καθήκον, ἀπορρέον ἐξ αὐτῆς ταύτης τῆς ἴδιητότητος του, ὡς πράκτορος καὶ διτὶ πάντως της ἐπαφοσώπησης αὕτη περιελμένη εἰς τὴν γενικήν ἐντολήν, τὴν ἀναφερούμενην εἰς τὴν ἀπεριορίστου χρονικής διαρκείας πράκτορες τῶν πλοίον της.

Τό διωστήριον, μετά λεπτομερῆ έρευναν τῶν γεγονότων, παρετή-
ησεν, διτί ή εντολή πρακτορεύσεως ἔπειτεν, ὀπωσδήποτε, νῦν θεωρη-
θῇ συνήθους διαρκείας, ἀζώμη καὶ ἄν δέν ἐπήχει προσωπισμένη δι-
άρκεια ταῦτης. Ἐπορθεῖτε περὶ πρακτορεύσεως οὐχὶ μόνον διὰ τὴν Γέ-
νοβαν, ἀλλὰ δὲ ὅλους τοὺς Ἱταλικοὺς λιμένας, οὐχὶ ἀφ' ἑτέρου διὰ τὸν
ἡγεμόνης εἰς τὰς «Διαστέψεις» ἐφανιστοῦ ἴδιατέρα καὶ λό-
γιον ἀκριβῶς τῆς τοιαύτης φύσεώς της ἦτο — δοσον ἀφορᾶ τὸν χρόνον,
τοὺς σοκούς καὶ τὴν ἀποστολὴν τοῦ πράκτορος — καθωρισμένη. Τό δι-

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
Διά λιγνιτῶν λιγνιτωρυχείου «ΤΑΧΤΑΜΠΙΤ»
ΣΕΡΡΩΝ
κληρονόμων Δ. Σ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

Ἡ ἀρίστη ποιεῖται τῶν λιγνιτῶν καὶ τὰ
ἔξαιρετικῶς μεγάλα σχήματα αὐτοῦ, ἵνα οὕτω
μὴ διαφεύγουν ἐκ τῶν ἔσχαρῶν τῶν φούρων,
ώς ἐπίσης καὶ ή λίαν ἴκανοποιητικὴ τιμὴ, ἐ-
ξασφαλίζουν εἰς τὰ ἀτμόπλοια εύθηνὴν καύ-
σιμον ὑλην.

· Αποτείνεσθε:

ΘΕΟΔΩΡΟΝ I. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΑ

Πρακτορεύσεις, ναυλώσεις ἀτμο-
πλοίων Ἑλληνικῶν καὶ ξένων.

Αντιπρόσωπος: ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ Πειραιώς
ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

**ΛΙΓΝΙΤΩΡΥΧΕΙΟΝ «ΤΑΞΤΑΜΠΙΤ» ΣΕΡΡΩΝ
Κληρονόμος Δ. Σ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ**

Τηλεγρ. Διεύθ.: ΚΑΡΑΒΙ Τηλ. 60.06

ΓΡΑΦΕΙΑ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΖΕΝΙΘ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

ἵητο διακερουμένη ή ἐντολή πράκτορευσεως καὶ ἐπρόσωπήσεως εἰς τὰς «Διαισκέψεις», ἀπεδεικνύτο καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος, διτε εἶχε καθορισθῆ διὰ τὴν ἐπαρφούσηται ταῦτην μία ιδιωτέρα ἀμοιβή, χωριστὴ τῆς ἀναφερομένης εἰς τὸ ἔργον τοῦ ναυτικοῦ πράκτορος.

Ἐπεὶ τῇ ὥστε τῶν ἀνωτέρω ἀντιλήφειν, τὸ δικαστήριον καθώρισεν, ὅτι ἡ ἐντολὴ εἰς ἓντα νωπικὸν πράκτορα ν' ἀντιποσειτεῖ τὸν ἐφοριαστὴν εἰς μὲν Διάσκεψιν, ἀποτελεῖ ἐντολὴν μὲν προκαθηδισμένον χρόνον καὶ τελείων διάφρον τὸς ἐντολῆς διὰ τὴν πρακτόρευσιν τῶν πλοιών. Ὄτι ἐπίσης, ἡ ἐντολὴ πρακτορεύσεως, ἐφόσον ἀναφέρεται εἰς ἀ-
καθόριστον χρονικὴν διάσπειραν, δύναται ἀνεν οὐδεμιᾶς ἀποχρέωσεις
ν' ἀναστέλλεται εἰς οἰνάνδηπτο τε στιγμὴν καὶ χροὶς καμίαν δικιαλο-
γίαν, ἀρκεῖ μόνον διὰ τὴν τοιαύτην ἀνάκλησην νὰ παρέχεται εἰς λογι-
κὸν χρόνον μία προειδοποίηση. Εἰς τὴν πρώτους περίπτωσαν, ἐπειδὴ ἐπόφερετο περὶ γενικῆς πρακτορεύσεως δι' ὀλόρληρον τὴν Ἰταλίαν, χα-
ρακτῆρος συνήθους καὶ συνεχοῦς καὶ περὶ τακτικῆς γραμμῆς μὲ προσεγγίσεις εἰς περισσοτέρους τοῦ ἐνός λιμένας, ἔχουν τὸ Δικαστήριον, ὅτι
χρόνος τῶν 28 ἡμερῶν, ὅ ἀντιστοχῶν εἰς τὰς δύο ἐπομένους ἀναγ-
οήσεις τῶν πλοιών, δὲν ἥδυντο νὰ θεωρηθῇ ὡς ἐπαρκῆς προειδοποίησις.
Εἰς παρομοίας περιπτώσεις θὰ ἔπειπεν ἡ διδομένη προειδοποίησις
νὰ ἀνεφέρεται εἰς χρόνον δι' μηνῶν. Βάσει τοῦ ἀνωτέρω σκεπτικοῦ, ἡ
Ἴστανζή ἑταῖρα κατεδάσθη εἰς τὴν πληρωμὴν ἀποζημιώσεως ἀναλό-
γου προς τὴν διασπωθείσαν ξημάν τοῦ ἐνάγοντος οίκου ἐκ τῆς ἀνα-
πλήσεως τῆς πρακτορεύσεως.

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

'Η δυσμενής διά τούς συμμάχους έξέλιξις τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων εἰς τὸ Βέλγιον καὶ τὴν Βόρ. Γαλλίαν καὶ ἡ κάθοδος τῶν Γερμανῶν μέχρι τῆς Μάγχης συβαρώτατον ἔσχον ἀντίκτυπον εἰς τὴν παγκόσμιον ναυλαγορὰν κατά τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ Μαΐου. 'Η ἐπικρατοῦσα ἀνεβαστής, σχετικῶς μὲ τὴν νέαν φάσιν τοῦ πολέμου, οἱ περισσότεροι διά τὴν ναυσιπλοῖαν πολεμικοὶ κίνδυνοι, μὴ δυνάμενοι εἰσέτι νὰ προσδιορισθοῦν, ὡς πρὸς τὴν ἔκτασίν των, εἰς ἔνα σταθερὸν ἐπίπεδον καὶ ἡ ἐκδηλος ἐπιφυλακτικότης τῶν φορτωτῶν, ἐδημιούργησαν διά τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν μίαν κατάστασιν ἀμφιβολίων καὶ ἀναμονῆς. Εἰς δέλτα σχεδὸν τὰ κέντρα φορτώσεων αἱ διαταγαὶ κυκλοφοροῦν σπαραδικαὶ καὶ αἱ προσφέρομεναι τιμαι ναύλων εἶνε γενικῶς χαλαραὶ καὶ ἀσταθεῖς, μὲ τὸ χαρακτηριστικὸν τῆς ὑποτιμητικῆς πορείας. Δύναται θασίμως νὰ λεχθῇ, ὅτι παραπτεῖται σπανίς ἐργασιῶν, γενικωτέρας μορφῆς, τὴν ὁποίαν ἐπιδεινώνει ἡ ἐκστασοῦ ὑπαρξίας πληθωρικῆς χωρητικότης. Εἰς δοσους τομεῖς ἐπικρατεῖ ποιὰ τὶς ζωηρότης, ἐπιδρά δυσμενῶς ἡ ὑπερτέρα προσφορά σκαφῶν, ἐνῷ εἰς δοσας ἀγοράς περιεστάλησαν αἱ φορτώσεις, ἥρχισε νὰ σημειούνται ὁ ἐκεὶ παραπλισμός τῶν πρώτων κενῶν καὶ ἀναυλώτων φορτηγῶν πλοίων. Ιδιαίτεραν ζωηρότητα παρουσιάζουν αἱ συμμαχικαὶ μεταφοραὶ, δίδιτα δὲ αἱ ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς καὶ Νοτίου ἡ Δυτικῆς Ἀφρικῆς, ἀνταὶ δύμως καλύπτονται σχεδὸν ἔξ δόλοκλήρου ἀπὸ τὴν συμμαχικὴν καὶ τὴν ὑπὸ τὸν Ἐλεγχον τῶν συμμάχων τελοῦσαν δύκωρη χωρητικότητα, εἰς τρόπον ὥστε διά τα οὐδέτερα πλοιαὶ ἀπομένουν κυρίως αἱ μεταξὺ οὐδετέρων προελεύσεων καὶ προσορισμῶν πτωχαὶ μεταφοραί. 'Η κατάστασις αὕτη πάντων θεωρεῖται προσωρινή, ὑποκειμένη εἰς τὴν δριστικήν της διαμόρφωσιν κατά τὰς προσεγκεῖς ἔθεδομάδας, ἀναλόγως τῶν πολεμικῶν ἀναγκῶν καὶ γεγονότων.

Απαρχήν εἰς τὴν ύποτιμήσιν τῶν ναύλων ἔδωκε καὶ τὴν φοράν αὐτὴν ἡ ἀγόρα τοῦ Πλείτ, αἱ ἐκ τῆς ὁποίας ἔξαγωγαι ἐπηρέασθησαν ἀπὸ τὴν ἀπότομον κατάρρευσιν τῶν Ὀλλαδικῶν καὶ Βελγικῶν ἀγορῶν καὶ ἀπὸ τὴν ἀναστολὴν τῶν σηματικῶν καὶ τὴν Βόρειον Γαλλίαν φορτώσεων. Εἰς δὲ λίγας μόνον ἡμέρας οἱ ναύλοι κατέπεσαν ἀπὸ τὰ 125) — εἰς τὰ 95) — ἔως 90) — καὶ δῆδη κυμαίνονται μεταδύ 87) — ἔως 82) b, ἵσως δὲ καὶ ἔτι διλιγώσεων, ἀναλόγως μεγέθους πλοίων καὶ λιμένων φορτώσεως καὶ φορτφόρτωσεως. Τὰ μεταλλεύματα Βραζιλίας χαλαρά, μὲ τιμᾶς ναύλων κατά 5) — μικροτέρας, ἔναντι τοῦ προηγουμένου δεκατετρημέρου.

A. ΣΓΟΥΡΩΦ & ΣΙΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ
ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩΝ 1914 ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ, ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ 3.

Τηλ. Διεύθ. ΑΡΣΓΟΥΡΩΦ - Αθήνας Τηλ. αρ. 30696-30697-30698

‘Υποκατασ्थντα: ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, Φίλωνος 39

Πλοκατσούματα: ΕΝ ΘΕΣ)ΝΙΚΗ, Αγ. Μηνά 7

**ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΥΡΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΗΣ,
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΖΩΗΣ**

Ειδικότης είς ἀσφαλίσεις πατὰ κινδύνων
μεταπορῶν διὰ θαλάσσας ἔρος καὶ ἄρος

Καλύπτονται οι **ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ** ἐπὶ ἐμπορευμάτων,
καύλων ακαμένων τείσιων καὶ πάντα τοὺς εἰνοῖς κατέσπεις δρομο-

'Η Βόρειος Αμερική μὲ δύλιγωτέραν τῆς συνήθους ἐργασίαν δι' ὅλα σχέδον τά εἰδή τῶν φορτιών, ἔξαρέσει τῶν παντοίων συμμαχικῶν προμηθειῶν, καὶ μὲ ναύλους ἀντικατοπτρίζοντας τὸν ὑποτιμητικὸν ἀντίκτυπον τοῦ Πλεύτη. Διὰ «νέτ - τσάρτερ» ἐπληρώνοντο ἀπὸ Νόρδερν ρέιντζ διὰ Χάρην — Βρέοτην 1) 4 ἔως 1) 5. 'Απὸ Κόλπον Μεξικοῦ διὰ Δυτικὴν Ἀγγλίαν ἡ Χάρην 30 σέντς καὶ θεῖον διὰ Δυτ. 'Αφρικήν 17 δολλαρία. Δι' Ἀμερικανικούς γαιάνθρακας ἐκλείσθησαν ἐργασίαι τινές ἀπὸ Χάμπτον ρόδες εἰς τὰς χαμηλάς τιμάς τῶν δολλ. 8.75 ἔως 9 διὰ Ρίον 'Ισανέρον ἡ Σάντος καὶ 13 δολλ. διὰ Δυτικὴν Ἰταλίαν. Αἱ ζαχάρεις Κούθας μὲ μικράν ζήτησιν εἰς τὰ 100) — δι' ἔνα λιμένα Δυτικῆς Ἀγγλίας. 'Ο Βόρειος Εἰρηνικὸς ἄνευ Ιδαιτέρου ἐνδιαφέροντος, μὲ συνήθη ὅμως ἐργασίαν τόσον δι' Ἐυρωπαϊκοὺς προορισμούς, σον καὶ διὰ τὴν 'Απωλετολήν.

Οἱ πέραν τοῦ Σουέζ τομεῖς χαλαροὶ καὶ αὐτοὶ, μὲ ἐργασίαιν μὴ δυναμένην ν' ἀπορροφήσῃ εὐκόλως τὴν προσφερομένην διαθέσιμον χωρητικότητα. Ποιάν τινα ἔξαρσειν ἀπετέλεσαν αἱ ἀγοραὶ τῶν Ἰνδιῶν διὰ φυσικὰ καὶ τῆς Σαΐγκον διὰ ζαχάρεις, δόποθεν ἐκλείσθησαν ἀρκετά σκάφη ἀπὸ Βομβάνην — Καράτοι διὰ Δυτικὴν Ἀγγλίαν εἰς τὰ 115) — τούς 50 κ. π. καὶ ἀπὸ Σαΐγκον διὰ Μασσαλίαν 100) — καὶ Βορδὼ ρέιντζ 120). 'Απὸ τὴν Νότ. 'Αφρικήν ικανή ἐσημεώθη ἐργασία διὰ μεταλλεύματα καὶ διὰ μεταφορώσεις σπόρων. Οὐτώς, ἀπὸ Τακοράντι ἐπληρώνοντο διὰ Βόρειον Αμερικήν (μεταλλεύματα) δολλ. 10 καὶ ἀπὸ παραλίαν Σαλούμ (φυσικικά) διὰ Νότιον Γαλλίαν (μέτρια σκάφη) σελ. 150) —, Ιούνιον — Ιούλιον.

Οἱ Μεσογειακοὶ τομεῖς μὲ μικράν ἐργασίαν καὶ μὲ ἔλλειψιν ἐνδιαφέροντα, κατόπιν μαλιστὰ τῆς στροφῆς τῶν ἐξ Ἀλεξανδρείας ἔξαγωγῶν βαμβακοπόρων εἰς Πόρτ Σουδάν, ἀπέντεντο δι' Ἀγγλίαν ἀποστολαὶ ἀκολουθοῦν ἥδη τὴν δόδον τοῦ Κέεπ Τάουν. Αἱ μέχρι τοῦδε φορτώσεις ἐκ Πόρτ Σουδάν ἐκλείσθησαν ἀπὸ συμμαχικά πλοῖα, οὐτως ὥστε δὲν ὑπάρχει, ἔστω καὶ δυομαστικὴ τιμὴ ναύλου διὰ παρθυροῖς ταξιδία ἀπὸ οὐδέτερα σκάφη. 'Απὸ Ἐρυθρᾶν Θάλασσαν (ἀλλα) δι' Ἰστανίναν ἐναντίῳ ἀπὸ σκάφη τινὰ γύρω τῆς θάσεως τῶν σελ. 75) —, ἀπὸ δὲ τὸ Στρατῶνι (μεταλλεύματα) διὰ Χάρην ἡ Βορδὼ γύρω τῶν 80). 'Η Μαύρη Θάλασσα μὲ ἐλαχίστας διαταγάς, ὃ δὲ Δούναβις ἐνδιεφέρθη κυρίως διὰ φορτία ζυλείας πρὸς διαφόρους προορισμούς, ἰδίᾳ ὅμως διὰ Συρίαν καὶ Παλαιστίνην. 'Ἐπληρώθησαν ἐκ Κωνστάντζης δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Παλαιστίνης λ. στ. 36 ἔως 38 κατὰ θαγόνιον, μὲ ἀνότατον δρίου ναύλου 42 λιρῶν, πραγματοποιηθὲν παρ' Ἑλληνικὸν φορτηγοῦ μετρίου μεγέθους, μὲ φόρτωσιν ἀπὸ λιμένας τοῦ Δουνάβεως. 'Απὸ Γαλάται ἐπληρώθησαν τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ 15θημέρου λ. στ. 65 κατὰ θαγόνιον δι' "Άδεν καὶ δολλ. 176 δι' ἔνα λιμένα Δυτικῆς Ἰταλίας.

Δι' Ἀγγλικούς γαιάνθρακας ἐπληρώνοντο ἐκ Κάρδιφ 30) — διὰ Πόρτ Σαΐδη ἡ Ἀλεξανδρείαν, 30) — δι' Ἀγιον Βικέντιον καὶ 33) — ἔως 35) — διὰ Πλεύτη, ἀναλόγως λιμένων ἐκφορτώσεως. 'Απὸ Τάιν 25) — διὰ Γιθραλτάρ καὶ 37) 6 διὰ Μπουένος Ἀύρες, ἀπὸ δὲ τὸ Μπλάθ 38) — διὰ Μοντεβίδεο.

Τά ναυλωθέντα φορτηγά μας

-Ἐκ τοῦ Πλεύτη (διὰ γεννήματα)

«ΤΟ·Ι·ΠΑ» (Παναμ.) ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, Ιούνιον.

«ΙΑ» ἐκ Πλεύτη 7500 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, Ιούνιον.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 5800 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, μὲ ὄψιν Μεσόγειον ἀ. φ.

«ΑΝΝΙΤΣΑ» ἐξ Ἀργεντινῆς 8000 τ. δι' Εὐρώπην, Μάιον.

«ΝΙΚΟΣ Τ.» ἐκ Πλεύτη 7500 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, τέλη Μαΐου.

«ΛΙΓΑ ΕΙΡΗΝΗ» ἐκ Ρίβερ Πλεύτη 5200 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης μὲ ὄψιν Μεσόγειον, Μάιον.

«ΠΟΛΥΚΤΩΡ» ἐξ Ἀργεντινῆς 5800 τ. δι' Εὐρώπην, ἀ. φ.

«ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» ἀπὸ Σάν Λορέντζο 5600 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης ἡ Μεσόγειον, ἀ. φ.

«ΛΙΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐξ Ἀργεντινῆς 6500 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης ἡ Μεσόγειον, μὲ ὄψιν Ἐλλάδα ἀ. φ.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΔΕΣΤΟΥΝΗΣ» ἀπὸ ἄνω λιμένα Πλεύτη 5500 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, Μάιον.

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» ἐξ Σάν Λορέντζο 6200 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, μὲ ὄψιν Μεσόγειον, Μάιον — Ιούνιον.

«ΔΕΛΦΙΝ» ἀπὸ ἔνα δὲ δύο λιμένας ἡ Μεσόγειον, ἀ. φ.

«ΝΑΥΤΙΛΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης, μὲ ὄψιν Μεσόγειον, ἀ. φ.

«ΝΙΚΟΚΑΗΣ» ἀπὸ λιμένας Ἀργεντινῆς 6000 τ. δι' Εὐρώπην, μὲ ὄψιν Μεσόγειον, ἀ. φ.

«ΦΡΑΓΚΟΥΛΑ Β. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» ἐξ λιμένων Ἀργεντινῆς 9000 τ. δι' Εὐρώπην ἡ καὶ Μεσόγειον, Μάιον.

«ΘΕΤΙΣ Λ.» ὅχι ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης 85) —, Ιούνιον.

«ΣΠΥΡΟΣ» ἐξ Μπουένος Ἀύρες 7800 τ. δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Εὐρώπης 82) 6, Ιούνιον.

«ΝΙΚΟΛΑΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἀπὸ Νεζοτσέα 6200 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐρώπης 87) 6, φόρτωσις Ιούνιον.

«ΠΙΝΔΑΟΣ» ἐξ Ρίβερ Πλεύτη 6500 τ. δι' Εὐρώπην ἡ Μεσόγειον, Ιούνιον.

«ΔΙΟΝ. ΣΤΑΘΑΤΟΣ» ἐξ Ἀργεντινῆς 6800 τ. δι' ἔνα λιμένα Εὐ-

ρώπης, μὲ ὄψιν Μεσόγειον, Ιούνιον.

«ΜΕΝΤΩΡ» ἐξ Ἀργεντινῆς 5500 τ. δι' Εὐρώπην, Ιούνιον.

-**Ἐκ τοῦ Αγγλίας-Κόντινεντ (διὰ γαιάνθρακας)**

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Εὐρώπης 6000 τ. δι' ἔνα λιμένα Ελλάδος, ἀ. φ.

-**Ἐκ τοῦ Δουνάβεως**

«ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Δουνάβεως 88 δαγ. Ξιλεῖς διὰ Παλαιστίνην, μὲ ὄψιν Αἴγυπτον, Μάιον.

«ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἀπὸ Ρουμανίαν 3000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Ελλάδος, ἀ. φ.

«ΕΑΠΙΣ» ἐξ Κονστάντζης 130 δαγ. Ξιλεῖς διὰ Πόρτ Σουδάν καὶ Ἀδεν, Μάιον — Ιούνιον.

«ΜΕΣΣΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Γαλαζίου 95 δαγ. Ξιλεῖς δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Ανατολικῆς Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΚΕΧΡΕΑ» ἀπὸ λιμένα Δουνάβεως 3000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Ελλάδος, ἀ. φ.

«ΔΑΜΑΣΚΗΝΗΣ» ἐξ Κονστάντζης 120 δαγ. Ξιλεῖς δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Ανατολικῆς Μεσογείου, Μάιον.

«ΡΟΥΛΑΣ» ἐξ Δουνάβεως 110 δαγ. Ξιλεῖς δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Ανατολικῆς Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΑΡΧΩΝ» ἐξ λιμένων Δουνάβεως 1800 τ. γεννημάτων δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Ελλάδος, ἀρχὰς Ιούνιον.

«ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Γαλαζίου 100 δαγ. Ξιλεῖς δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Ανατολικῆς Μεσογείου, Μάιον.

«ΠΟΠΗ» ἐξ Ρουμανίας (λιμένας Δουνάβεως) 3000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Ελλάδος, τέλη Μαΐου.

«ΜΑΡΙΟΣ» ἐξ Κονστάντζης 50 δαγ. Ξιλεῖς διὰ Παλαιστίνην, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΡΚΑΔΙΑ» ἐξ Κονστάντζης (πλήρες φορτίου Ξιλεῖς) δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Ανατολικῆς Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΙΩΑΝΝΑ» ἐξ Ρουμανίας (πλήρες φορτίου Ξιλεῖς) διὰ λιμένας Συρίας — Παλαιστίνης, Μάιον — Ιούνιον.

«ΑΝΤΙΚΛΕΙΑ» ἐξ Ρουμανίας 1300 τ. γεννημάτων δι' Ελλάδα ἀ. φ.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» ἐξ Κονστάντζης 180 δαγ. Ξιλεῖς δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Ανατολικῆς Μεσογείου, ἀ. φ.

«ΕΑΕΝΗ ΚΑΝΑΒΑΡΙΩΤΗΣ» ἐξ λιμένων Δουνάβεως 750 τ. γεννημάτων δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Ελλάδος, ἀρχὰς Ιούνιον.

«ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἐξ Βορείου Αμερικῆς 105 δαγ. Ξιλεῖς δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Ιταλίας, Ιούνιον.

-**Ἐκ τῆς Μεσογείου**

«ΠΟΠΗ Σ.» ἀπὸ Σουδάκ 3000 τ. Ξιλεῖς (κορμοὺς δροῦς) δι' Οπόρτο, ἀμεσος φόρτωσις.

-**Ἐκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν**

«ΠΟΛΕΜΗΣ» ἀπὸ περιφέρειαν Σαλούμ 2000 τ. φυστία δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Δυτικῆς Μεσογείου, ἀρχὰς Ιούνιον.

«ΜΕΜΑΣ» ἀπὸ περιφέρειαν Σαλούμ, 2100 τ. φυστία δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Δυτικῆς Μεσογείου, ἀρχὰς Ιούνιον.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Βορείου Αμερικῆς 8000 τ. γεννημάτων διὰ Μεσογείου, Ιούλιον.

«ΜΑΡΑΘΩΝ» ἐξ Βορείου Αμερικῆς 10.000 τ. φορτίου δι' Εὐρώπην, μὲ ὄψιν Μεσογείου, Ιούνιον — Ιούλιον.

«ΜΙΧΑΗΛ Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἀπὸ ἔνα λιμένα Καναδᾶ 6500 τ. γεννημάτων δι' Εὐρώπην η Μεσόγειον, Ιούλιον.

«ΕΥΒΟ·Ι·ΚΟΣ» ἐξ Κονέβας 6000 τ. ζαχάρεως δι' Εὐρώπην, μὲ ὄψιν Μεσογείου, Ιούνιον.

«ΚΑΡΡΑΣ» ἐξ Νοτίου Αφρικῆς 7500 τ. μεταλλεύματων δι' ἔνα δὲ δύο λιμένας Εὐρώπης, μὲ ὄψιν Μεσογείου, Ιούνιον.

-**Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων**

«ΑΤΤΑΛΑΣ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ 6000 τ. πετρελαίων διὰ Μεσογείου, Ιούνιον.

«ΓΙΟΛΑΝΤΑ» ἐξ ένα λιμένα Ανατ. Μεσογείου 7500 τ. πετρελαίων δι' ἔνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, Ιούνιον.

—
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ
ΕΠΙ ΣΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ,
ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ
ΥΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΡΟΥΣ ΔΥΝΑΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

YIOU K. TRIANTAFYLLOU

ΑΘΗΝΑΙ, ΚΟΡΑΗ 3A

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 30-681, 30-682, 30-683

Τὰ φορτηγά μας ἀνὰ τὴν 'Υδρόγειον

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος | Τὸν. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-----------------------|----------------------------|-------|------|---|
| | | ναυπ. | γκρ. | |
| 'Αγιλλιανή | Θ. Επιφανειάδη | 11 | 1656 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| 'Αγιος Γεώργιος | νιοὶ Δ. Πανταλέοντος | 11 | 4248 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| 'Αγιος Γεώργιος | Α. Γ. Βλασποτούλου | 12 | 3283 | ἐν πλῷ δι' Ἑλλάδα |
| 'Αγιος Γεώργιος IV | Ζωγραφιά Νικολάου κλπ. | 38 | 4847 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| 'Αγία Βαρθαρά | Φρ. Σιγάλα καὶ Σία | 04 | 2425 | εἰς λιμένα Μεσογείου |
| 'Αγία Ειρήνη | 'Ηλία Πατέρα | 09 | 4330 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| 'Αγία Θαλασσινή | Λ. Κεράνη | 11 | 3808 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Αγία Μαρίνα | έτ. «Κάσος» | 12 | 4151 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| 'Αγιοι Βίκτωρες | νιῶν Ν. Ι. Πατέρα | 19 | 4344 | παραμένει εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Αγιος Βλάσιος | 'Ιω. Δ. Χανδρή | 18 | 3061 | ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Αγιος Μάρκος | Γ. Τριλίβα | 19 | 4514 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| 'Αγιος Νικόλαος | Εναγγ. Νομικοῦ | 99 | 1106 | ἐν πλῷ διὰ Δούναβιν |
| 'Αγιος Νικόλαος | ἀδ. Χατζηπατέρα | 15 | 3687 | ἐν πλῷ διὰ λιμένα Ἀφρικῆς |
| 'Αγιος Σπυρίδων | Γεώργ. Δ. Χαλκιά | 05 | 3338 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Αγκυρα | έτ. «Ελληνική Α.Ε. | 23 | 2447 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειου |
| 'Αδαμαντίος | έτ. «Άδαμας Α.Ε. | 15 | 4277 | ἐν πλῷ ἐξ Ειρηνικοῦ δι' Εὐρώπην |
| 'Άδαμας | έτ. «Άδαμας Α. Ε. | 18 | 4144 | ἔφθ. Εὐρώπη πάτο Σάν Λορέντζο |
| 'Άδαμαστος | έτ. «Άδαμας» | 19 | 7466 | ἐν πλῷ ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην |
| 'Άδαμ. Γεωργαντῆς | ἀδελ. Γεωργαντῆ | 16 | 3443 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| 'Άδελφότης | Μιχ. Καρρᾶ | 17 | 5838 | εἰς ταξίδιον ἐκ Βορ. Ειρηνικοῦ |
| 'Άδελφοι Χανδρή | 'Ιω. Δ. Χανδρή | 19 | 6176 | ἐν πλῷ διὰ Β. Ἀμερικῆν |
| 'Αθηνᾶ Λιθανοῦ | «Θεοφανός» Α. Ε. | 36 | 4824 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 17 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν |
| 'Αθήναι | «Ελληνική Α.Ε. | 10 | 2897 | ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν δι' Εὐρώπην |
| Αλας | ἀδ. Πατέρα | 15 | 4729 | εἰς λιμένα Ν. Δ. Ἀφρικῆς |
| Αλγαί | Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία | 96 | 1406 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| Αλγαῖον | Έτ. «Αλγαῖον Α.Ε. | 19 | 5285 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Αλγεύς | ἀδ. Πατέρα | 20 | 4538 | εἰς πλόας Ιαπωνίας |
| Αικατερίνη | ἀδ. Γεωργαντῆ | 13 | 4929 | ἐν πλῷ δι' Αντορέλιαν |
| Αικατερίνη Τ. | Θ. Λ. Τεργιάζου | 17 | 2560 | ἐν πλῷ ἐκ Κοσσείρ δι' Εὐρώπην |
| Αικατ. Κουμαντάρου | «Αικατερίνη Α. Ε. | 17 | 7777 | εἰς ταξίδιον Ἀμερικῆς |
| Αινος | έτ. «Ζέψυρος Α.Ε. | 10 | 3554 | εἰς λιμένα Μεσογείου |
| Άιτις Γιώργης | νιοὶ Γ. Σιγάλα | 08 | 2098 | εἰς ταξίδιον Δυτ. Μεσογείου |
| Άλεξάνδρα | Κ. Καρρᾶ καὶ νιοῦ | 13 | 4355 | εἰς λιμένα Μεσογείου |
| Άλλεξάνδρος | Μ. Α. Ταχιαντζῆ | 06 | 4343 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην |
| Άλιάκμων | «Θεοφανός» Α. Ε. | 13 | 4521 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| Άλικη | Ν. Γ. Λιβανοῦ | 17 | 5140 | εἰς ταξίδιον "Απω Ανατολῆς |
| Άλλειδος | «Θεοφανός» Α. Ε. | 20 | 5116 | ἐν πλῷ δι' Αλεξάνδρειαν |
| Άναστασία | Π. Πρωτοπατᾶ | 05 | 2883 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| Άναστ. Πατέρας | Δ. Πατέρα | 14 | 3382 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Άνδρεας | «Ιόνιον» Α. Ε. | 19 | 6566 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Άννα | Ν. Λυκαρδοπούλου | 19 | 5178 | ἐν πλῷ δι' "Απω Ανατολῆν |
| Άννα Βούλγαρη | Χαρ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4603 | ἐν πλῷ ἐκ Λα Πλάτας δι' Εὐρώπην |
| Άννα Ν. Γουλανδρῆ | ἀδ. Γουλανδρῆ | 21 | 4358 | φορτώνει εἰς Ινδίας |
| Άννα Μαζαράκη | ἀδ. Μαζαράκη | 13 | 5411 | ἐν πλῷ δι' Ἀφρικῆν |
| Άννα Σταθάτου | έτ. Σταθάτου | 18 | 5685 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Άννα Τ. | Θ. Λ. Τεργιάζου | 06 | 2728 | φορτώνει εἰς Θεσσαλονίκην |
| Άνθιππη Ν. Μιχάλου | Κ. Μιχάλου | 05 | 3298 | εἰς λιμένα Μεσογείου |
| Άννιτσα | 'Ιω. Λιβανοῦ | 18 | 4324 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| Άντικλεια | Παν. Τζανετάτου | 92 | 951 | εἰς ταξίδιον Ρουμανίας — Ελλάδος |
| Άντώνης | Σ. καὶ Π. Λαμποῦ | 15 | 3729 | ἐν πλῷ ἀπό Σάντα Φέ δι' Εὐρώπην |
| Άντώνιος | Α. Γεωργαντῆ | 83 | 1187 | ἐν πλῷ ἐκ Δουναβεώς δι' Ανατ. Μεσόγειον |
| Άντώνης Γεωργαντῆς | Γ. Γεωργαντῆ | 15 | 3557 | φορτώνει εἰς Ἀργεντινή δι' Εὐρώπην |
| Άντώνιος Χανδρῆς | Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς» | 18 | 5866 | εἰς λιμένα Βορ. Ειρηνικοῦ |
| Άνω Βαθύ | I. Δ. Τσούνια | 82 | 1524 | εἰς πλόας ἐν Κίνα |
| Άξιδος | «Θεοφανός Α. Ε. | 19 | 5289 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Άργολικός | Μαρη̄ Εμπειρίκου | 21 | 4786 | εἰς ταξίδιον Ινδίων |
| Άργω | Ενγ. Εγγενίδη | 20 | 1995 | εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς |
| Άρκαδία | «Άτλαντις» Α.Ε. | 66—21 | 853 | ἐκφορτώνει εἰς Ανατ. Μεσόγειον |
| Άρμάθια | ἀδ. Γλανναγά καὶ Σία | 19 | 4683 | ἐπιστρέφει ἐξ "Απω Ανατολῆς |
| Άρτεμις Πήττα | ἀδ. Πήττα | 06 | 1433 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Άρχαγγελος | «Θεοφανός Α. Ε. | 17 | 5692 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| Άρχων | Ρωμ. Γιαδικάρογλου | 22 | 1364 | εἰς ταξίδιον Ρουμανίας — Ελλάδος |
| Άσημίνα Μπάικα | Π. Μπάικα | 95 | 1344 | φορτώνει εἰς Εβροιαν |
| Άσημη | Άσ. Ε. Καραβία | 05 | 722 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Άσπασια | I. Γαλάκη | 14 | 4211 | εἰς πλόας ἐν Κίνα |
| Άσπασια Νομικοῦ | «Θηραϊκή» Α.Ε. | 38 | 4857 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Άστηρ | Θερ. Σταφυλοπάτη | 96 | 1350 | εἰς πλόας Μεσογείου |
| Άτλαντικός | έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε. | 19 | 5446 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς διὰ Μεσόγειον |
| Άτλας (τάνκερ) | «Τρανσπετρόλ» Α.Ε. | 09 | 4009 | ἐν πλῷ διὰ Κόλπου Μεξικοῦ |
| Άύρα | I. Χαδούλη — M. Στινᾶ | 12 | 4652 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Άφροδεσσα | ἀδ. Τριτάτα | 05 | 2529 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| Βαθύ της Σάμου | πλήρον. Γ. Δρασούλη | 12 | 1556 | "Ιδε: «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Α. ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ» |
| Βαλεντίνη | 'Ιω. Σκαραλιάδη | 09 | 4713 | εἰς πλόας ἐν τῇ "Απω Ανατολῇ |
| Βαρθαρά | Άθ. Ζωτοπούλου | 10 | 1354 | ἐν πλῷ ἐξ Ισπανίας δι' Ιταλίαν |
| Βασ. Δεστούνης | Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ | 12 | 3299 | ἀνεχ. Πλέιτ δι' Εὐρώπην |
| Βασ. Α. Πολέμης | 'Ιω. Γκούμα | 07 | 3429 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| Βέλγιον | «Ελληνική Α. Ε.» | 19 | 2844 | εἰς λιμένα Δυτ. Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην |
| Βικτωρία | N. Α' Απόδιακου—X. Πατέρα | 14 | 4202 | ἐν πλῷ ἐξ Ιαπωνίας δι' Εὐρώπην |
| Βικτωρία | Δ. Α. Νικολαΐδη | 19 | 6085 | εἰς ταξίδιον Εὐρώπης |
| Βιολαντά Ν. Γουλανδρῆ | ἀδ. Γουλανδρῆ | 19 | 3598 | φορτώνει εἰς Ροζάριο |
| Βιργινία | Άντ. Παπαδάκη | 17 | 2313 | εἰς ταξίδιον Ρουμανίας — Ελλάδος |
| Βιργινία Σ. | Z. Σαμοθρακῆ | 05 | 4017 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| Βόρις | «Εμπορ.-Ἐφορπλιστική» Α.Ε. | 17 | 5166 | ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην |
| Γ. Σ. Λιθανός | «Λιθανός» Α.Ε. | 37 | 4835 | φορτώνει εἰς Ινδίας |
| Γαλαξίας | «Γαλαξίας» Α.Ε. | 18 | 4398 | ΕΒΥΘΙΣΘΗ εἰς τὸν λιμένα τῆς Νιγηρίας |

| | | | | |
|--------------------------------|------------------------------------|----|------|--|
| Γεράσιμος Βεργωτῆς | Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆ | 20 | 6343 | ἐν πλῷ δι' Ἀφρικὴν |
| Γεώργιος Γ. | Δ. Δάμπαση | 18 | 4289 | ἐν πλῷ ἐκ Πλέετ δι' Εὐρώπην |
| Γεώργιος Π. | Θ. Ἐπιφανειάδη | 03 | 4052 | εἰς ταξίδιον Δυτ. Ἀφρικῆς |
| Γεώργ. I. Γουλανδρῆς | ἀδ. Γουλανδρῆ | 13 | 4345 | ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινὴν |
| Γεώργ. A. Δρακούλης | κληρο. Γ. Δρακούλη | 12 | 1556 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Γεώργιος Κυριακίδης | Ν. Γ. Κυριακίδη | 11 | 4201 | φορτώνει εἰς Κούβαν |
| Γεώργ. M. Λιθανός | «Λιθανός» A. E. | 38 | 5482 | εἰς Βόρειον Ελφηνικὸν |
| Γεώργ. M. Ἐμπειρίκος | Σ. Γ. Ἐμπειρίκου | 21 | 5728 | φορτώνει εἰς Ἰνδίας |
| Γεώργιος Ποταμιάνος | «Ηλειριστική, A.E.» | 13 | 4044 | εἰς Ἀπο. Ἀνατολὴν |
| Γεώργος | Γ. Βλάστης | 02 | 667 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| Γιάννης | Γ. Ἀνδρέους κλπ. | 05 | 4391 | ἐκφορτώνει εἰς Δυτ. Μεσόγειον |
| Γιαν. Γούναρης | Γ. Z. Γούναρη | 01 | 2238 | ΠΡΟΣΑΡΑΣΑΝ εἰς Κάρδιφ ἐγκατελείφθη |
| Γρανικός | «Γρανικός» A. E. | 16 | 3689 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Γρηγόριος K. II | Π. Καλλιμανοπούλου | 19 | 2546 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Δαμασκηνή | Παν. Ἀγγελάτου | 03 | 1196 | εἰς ταξίδιον Δουνάβεως — Παλαιστίνης |
| Δάναντρις | ἀδελφ. Συνοδινοῦ | 14 | 2113 | παραμένει εἰς Πειραιᾶ |
| Δάρμας | ἀδ. Πήττα | 83 | 1595 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| Δελφίν | Λῶ καὶ Ἀνδρεάδη | 06 | 3816 | ἐν πλῷ ἐκ Βίλλας Κονστιτούσιον δι' Εὐρώπην |
| Δέστιοντα | έτ. Μιχαλινοῦ | 06 | 3016 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Δημήτρης | Σπ. καὶ Πολ. Λαμποῦ | 11 | 5254 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| Δημ. Γ. Θερμώτης | Α. Μ. Τατάκη | 06 | 4271 | εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν |
| Δημ. Ἰγγλέσης | νιῶν Δ. Ἰγγλέση | 18 | 5275 | εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν |
| Δημ. Νομικός | Λουκᾶ Νομικοῦ | 03 | 1171 | εἰς Δυτικὴν Μεσόγειον |
| Δημ. Χανδρῆς | Ίω. Χανδρῆ | 10 | 4643 | ἐν πλῷ ἐξ Ειρηνικοῦ δι' Εὐρώπην |
| Διάμαντης | Διαι. Πατέρα | 19 | 5438 | ἐν πλῷ ἀπό Ροζάριο δι' Εὐρώπην |
| Διον. Σταθάτος | έτ. Δ. Α. Σταθάτον | 19 | 5168 | κατευθύνεται εἰς Ἀργεντινήν |
| Δίρφυς | ἀδ. Πατέρα | 17 | 4240 | εἰς ταξίδιον Εὐρώπης |
| Διώνη | Γ. Φ. Ἀνδρεάδη | 06 | 4181 | φορτώνει εἰς Πλέετ |
| Δωρίς | Ἡλ. Χατζηλία | 17 | 4604 | φορτώνει εἰς Ἀργεντινήν |
| Ἐθη Λιθανοῦ | Ν. Λιθανοῦ | 37 | 4839 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| Ἐθρος | Ίω. Γ. Λιθανοῦ | 18 | 5283 | ἐν πλῷ ἐκ Χιλῆς διὰ Μεσόγειον |
| Εἰρήνη Κυριακίδου | Ν. Γ. Κυριακίδη | 22 | 3781 | ἐν πλῷ ἐκ Ρουμανίας δι' Εὐρώπην |
| Εἰρήνη Σ. Ἐμπειρίκου | Στ. Ἐμπειρίκου | 27 | 4164 | ἐν πλῷ διὰ Βόρειον Ἀμερικὴν |
| Ἐλένη | Γ. Ἐμπειρίκου | 03 | 1426 | παραμένει εἰς Πειραιᾶ |
| Ἐλένη | Α. Καλλινίκου | 18 | 5655 | ἐπαστρέφει ἐξ Ἀπο. Ἀνατολῆς |
| Ἐλένη Κουλουκουντῆ | ἀδελφ. Κουλουκουντῆ | 38 | 5548 | ἐκφορτώνει εἰς Μεσογειακὸν λιμένα |
| Ἐλίζα | Ἀντ. Παπαδάκη | 19 | 1986 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Ἐλισάβετ | ἀδ. Μαζαράκη | 22 | 3553 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Ἐλλενικ Σίτυ | Ἐμμ. Γιαννονιάτου | 17 | 2486 | εἰς πλόας ἐν Κίνα |
| Ἐλλενικ Τρέιντερ | Ἐμμ. Γιαννονιάτου | 07 | 2052 | εἰς πλόας ἐν Κίνα |
| Ἐλλάς | έτ. «Ἐλληνικὴ» A. E. | 16 | 2081 | φορτώνει εἰς Ἰνδίας |
| Ἐλληνικό | Θ. Παπαδημητρίου | 04 | 3059 | ἐν πλῷ ἐκ Μεσόγειον δι' Εὐρώπην |
| Ἐλπίς | I. N. Γουλανδρῆ | 12 | 3651 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| Ἐλπίς | Α. Πρίντεζη | 19 | 1492 | ἐν πλῷ ἀπό Δουνάβεως δι' "Άδεν |
| Ἐμμ | Ἀνδρ. Βεργωτῆ | 14 | 3895 | ἐπαστρέφει ἐξ Ἀφρικῆς |
| Ἐμπειρίκος Νικόλαος | Γ. Ν. Ἐμπειρίκου | 18 | 3798 | εἰς ταξίδιον Εὐρώπης |
| Ἐπαμ. K. Ἐμπειρίκος | νιῶν Ἐτ. Ἐμπειρίκου | 27 | 4385 | ἐν πλῷ διὰ Νότιον Ἀμερικὴν |
| Ἐρατώ | I. Σκαρολατίδη | 18 | 5904 | εἰς πλόας ἐν τῇ Ἀπο. Ἀνατολῇ |
| Ἐυανθία | Ἴω. Π. Γουλανδρῆ | 15 | 3551 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Ἐδδοϊκός | Μαροή Ἐμπειρίκου | 22 | 4792 | εἰς ταξίδιον Κούβας |
| Ἐδγενα Καμπάνη | Γ. Ν. Ἐμπειρίκου | 98 | 3470 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Ἐδγενία | Στ. Νάρρου | 12 | 5839 | KΑΤΕΒΥΘΙΣΘΗ εἰς τὸ Φλώσυγκ |
| Ἐδύ. Σ. Ἐμπειρίκου | Στ. Εμπειρίκου | 20 | 4882 | ἐν πλῷ ἐκ Μεσόγειον δι' Εὐρώπην |
| Ἐδγενία Λιθανοῦ | «Θεοφάνω» A. E. | 36 | 4839 | ἐκφορτώνει εἰς Μεσόγειον |
| Ἐδγενία Χανδρῆ | Ἴω. Χανδρῆ | 20 | 5317 | ἐν πλῷ δι' Ἰνδίας |
| Ἐδδοϊα | Ἀνδρονίκου-Στεφανοπούλου | 03 | 2018 | εἰς ταξίδιο Εὐρώπης |
| Ἐδηνος | «Λιθανός» A. E. | 19 | 5627 | ἐν πλῷ διὰ Μεσόγειον |
| Ἐδθαλία | ἀδ. Γουλανδρῆ | 18 | 3553 | ἐν πλῷ δι' Ἰνδίας |
| Ἐδθαλία Μαρῆ | N. Μαρῆ | 19 | 4196 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Ἐδπλοια | Γιώργη Λαμποῦ | 11 | 3862 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Ζάννες Γούναρης | ἀδελφοί Γούναρη | 07 | 4407 | εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς |
| Ζαννής Λ. Καμπάνης | ἀληρ. Λ. Καμπάνη | 20 | 5317 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| Ζέυς | Ἡλ. Χατζηλία | 20 | 5961 | ἐν Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην |
| Ζέφυρος | έτ. «Ζέφυρος» A. E. | 09 | 4796 | φορτώνει εἰς Ἀντίλλας |
| Ζηνοθία | έτ. «Μιχαλινοῦ» | 06 | 2947 | εἰς λιμένα Μεσογείου |
| Ἡλ. Γ. Κουλουκουντῆς | ἀδ. Κουλουκουντῆ | 38 | 5548 | εἰς λιμένας Ειρηνικοῦ |
| Ἡρων | Δημ. N. Κουφδ | 06 | 1516 | εἰς ταξίδιον Ρουμανίας — Μεσογείου |
| Θάλεια | Ἡλία Συλᾶ | 17 | 5875 | εἰς Νέαν Υόρκην, ἐπισκεψή |
| Θάσος | Θ. Λ. Τεργιάζου | 19 | 1565 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Θεόδδολ 2 | Θωμᾶ N. Ἐπιφανειάδη | 10 | 657 | ἀργεῖ ἀπό διετίας εἰς Ἐλευσίνα |
| Θεμώνη | έτ. «Κάσος» A. E. | 38 | 5717 | ἐκφορτώνει εἰς Πειραιᾶ ἀπό 29 Μαΐου |
| Θεοδώρα (τάνκερ) | Πατᾶς καὶ Σία | 17 | 1054 | εἰς ταξίδιο Δουνάβεως — Μεσογείου |
| Θεοδώρος Κουμάνταρος | «Ταῦγέτη» A. E. | 17 | 5709 | εἰς ταξίδιον Εὐρώπης |
| Θεοδώρος T. | Θ. Α. Τεργιάζου | 12 | 3409 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Θεομήτωρ | νιῶν Σπύρου Πολέμη | 10 | 4427 | ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀμερικὴν |
| Θεοσκέπαστη | B. Μαύρου — Σ. Μενδρινοῦ | 11 | 3726 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην |
| Θεοφανώ Λιθανοῦ | «Θεοφανώ» A. E. | 37 | 4815 | ἐν πλῷ διὰ Χιλῆν |
| Θερμαϊκός | Μαροή Ἐμπειρίκου | 23 | 4518 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Θέτις | Π. Χατζηλία | 30 | 4123 | ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς διὰ Μεσόγειον |
| Θέτις A. | Γ. Ἀνδρεάδου | 10 | 4111 | ἐν πλῷ διὰ Νότιον Ἀμερικὴν |
| Θηρασία Νομικοῦ | Ενάγγ. Νομικοῦ | 88 | 1356 | ἐν πλῷ διὰ Ρουμανίαν |
| Θράκη | Θ. Λ. Τεργιάζου | 17 | 982 | παραμένει εἰς Πειραιᾶ |
| Ια | Π. Χατζηλία | 17 | 4860 | ἐν πλῷ διὰ Νότιον Ἀμερικὴν |
| Ιάκωβος | Γ. Ἀγγελίδη | 01 | 2107 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| Ιγόρ | A. Αναστασίου | 07 | 2693 | ἐν πλῷ διὰ Δυτ. Ἀφρικὴν |
| Ιθακος | Γ. Δρακούλη | 06 | 3916 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Ικάριον | «Αλγαίον» A. E. | 12 | 4018 | ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς |
| Ιλισσός | «Θεοφανώ» A. E. | 15 | 4724 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| Ιουλία | Ἡλ. Χατζηλία | 14 | 4352 | ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Ιρις | Ἰω. Παλαιοκρασσᾶ | 11 | 1781 | εἰς ταξίδια ἐν Εὐρώπῃ |

| | | | | |
|--------------------------|---------------------------|----|-------|--|
| Ιωάννα | Μποδ. Ἀθανασιάδη | 07 | 950 | ἐκφορτώνει εἰς Ἀνατ. Μεσόγειον |
| Ιωάννα | Ιωάννης Ιωάννης | 10 | 11129 | εἰς ταξίδιον Ἀνατ. Μεσογείου |
| Ιωάννης | Δ. Δάμαση | 09 | 3667 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος | Στ. Ἐμπειρίκου | 24 | 3734 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Ιω. Νομικός | Λ. Νομικοῦ | 99 | 640 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Ιω. Π. Γουλανδρῆς | ἀδ. Γουλανδρῆ | 10 | 3750 | εἰς λιμένας Μεσογείου |
| Ιω. Φαφαλίδης | Λ. Φαφαλού | 19 | 5670 | εἰς Βόρειον Ἀμερικήν |
| Ιω. Φράγκος | Μάρος. Φράγκου | 12 | 3442 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Ιω. Χανδρῆς | Ἰω. Δ. Χανδρῆ | 20 | 6094 | παραμένει εἰς Ἀμερικήν |
| Καδώ | νῖοι Γ. Συγάλα | 11 | 1430 | φορτώνει εἰς Μεσόγειον |
| Καθαριώτισσα | νῖοι Γεωργ. Καραβία | 13 | 1877 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Καλαφάτης | Κ. Καλαφάτη | 17 | 4443 | εἰς λιμένας Ἀργεντινῆς |
| Καλλιόπη | Δ. Πατέρα | 10 | 4948 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπης |
| Καλλιόπη Σ. | Ἰω. Σταύρου καὶ Σία | 18 | 5152 | εἰς Εὐρωπαϊκὴν θάται |
| Καλύψω Βεργωτῆ | «Ἐπάνησος» Α. Ε. | 18 | 5686 | ἐξ Βορ. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην |
| Καπτετάν Στρατῆς | Ξενίος — Κουμπῆς καὶ Σία | 06 | 3574 | ἐν πλῷ διά Μεσόγειον |
| Καραβάδος | Γ. Σταματελάτου | 13 | 2325 | εἰς πλόας ἐν Κίνῃ |
| Καρρᾶς | Κ. Καρρᾶς καὶ Υἱοῦ | 18 | 5234 | ἐν πλῷ διά Νότ. Ἀφρικῆν |
| Κασανδρά Λουλούδη | ἀδ. Γουλανδρῆ | 19 | 5106 | ἐποτρέψει εἴς Ἀπο. Ἀνατολῆς |
| Κάσσος | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 39 | 5235 | εἰς ταξίδιον Ἀμερικῆς |
| Κάστωρ | έτ. Γράτου | 21 | 5497 | ἐν πλῷ ἐξ Αντηραλίας δι' Ἑλλάδα |
| Κάτε | Ν. Ανικαρδοπούλου | 18 | 5197 | ἔφθ. Ἀλεξανδρείαν |
| Κατερίνα (τάνκερ) | έτ. «Τρανσπειρόδ» Α. Ε. | 87 | 2495 | ἐκφορτώνει εἰς Πειραιά |
| Κατίνα Π. | Γ. Παπαγιαννάζη | 00 | 1206 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| Κατίγκω Χατζηπατέρα | νῖον Κ. Χατζηπατέρα | 13 | 3661 | ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Κέπη Κόρσο | Ἀθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου | 05 | 3890 | ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Κεχρεά | Θ. Ἐπιφανειάδη | 12 | 1968 | εἰς ταξίδιον Ρούμανίας — Ἑλλάδος |
| Κλεάνθης | «Πίνδος» Α.Ε. | 11 | 4153 | ἐποτρέψει εἴς Ἰνδίων |
| Κολχίς | ἀδ. Σύνοδιον | 09 | 2219 | ἐν πλῷ διά Μεσόγειον |
| Κονδύλης | Γ. Κονδύλη | 14 | 4439 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Κονίστρα | Θωμᾶς Ἐπιφανειάδη | 07 | 3530 | ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης δι' Ἑλλάδα |
| Κορινθιακός | Μαρῆ Ἐμπειρίκου | 10 | 3562 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Κόρθιον | ἀδ. Σύμπονα | 09 | 2116 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| Κουλούρας — Ξένος | Ἀθ. Κουλούρα — Κύρ. Ξένου | 15 | 4914 | εἰς λιμένα Μεσογείου |
| Κουμουδούρος | Υἱοί Επ. Ἐμπειρίκου | 25 | 3598 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Κύθηρος | Ποιλοχ. Κατράκη | 02 | 1070 | εἰς ταξίδια Ἀν. Μεσογείου |
| Κύμα | I. Χαδούη — Μ. Σιτινᾶ | 12 | 3994 | ΚΑΤΕΒΥΘΙΣΘΗ ἀνοικτά τοῦ Πλήμονθ |
| Κύμα | 'Απ. Πεζᾶ | 11 | 3959 | εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς — Εὐρώπης |
| Κυρά - Παναγιά II | 'Αντ. Χάλαρη | 99 | 1012 | εἰς πλόας Ἀνατ. Μεσογείου |
| Κυριακούλα | Α. καὶ Δ. Λαμού | 18 | 4340 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Κωνσταντίνος Η. | 'Ηλ. καὶ Αθ. Ἡλιοπούλου | 05 | 2527 | ἐν πλῷ ἐν Μεσογείου δι' Εὐρώπην |
| Κωνσταντ. Λουλούδης | ἀδ. Γουλανδρῆ | 22 | 4697 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Λακωνικός | Μαρῆ Ἐμπειρίκου | 14 | 3803 | εἰς ταξίδιον Νοτίου Ἀμερικῆς |
| Λειθαθώ | Γ. Μ. Σταματελάτου | 03 | 1667 | εἰς πλόας ἐν Κίνᾳ |
| Λένα | 'Ιω. Μύλωνά | 14 | 1735 | ἀργεῖ εἰς Βαρκελώνην |
| Λεόντιος Τεργιάζος | Θ. Λ. Τεργιάζου | 11 | 4479 | εἰς ταξίδιον Ἰνδίων |
| Λέρος | Δ. Μοχονά — I. Φασόλη.. | 99 | 846 | εἰς ταξίδια Ἀνατ. Μεσογείου |
| Λεωνίδας | Θ. Βογιατζίδη | 28 | 4573 | ἐν πλῷ δι' Ἀφρικῆν |
| Λεωνίδας Μ. | Χατζηπατέρα — Μιχάλου.. | 29 | 4573 | εἰς ταξίδιον Εὐρώπης |
| Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης | κληρον. Λ. Καμπάνη | 17 | 4274 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς | Μιχ. Βαλμᾶ | 14 | 2080 | εἰς πλόας ἐν Εὐρώπῃ |
| Λεωνίδας Ν. Κονδύλης | νῖον Δ. Κονδύλη.. | 12 | 3923 | ἔφθασεν εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Λιλή | Χαρ. Πατέρα | 20 | 5719 | ἐξ Ειρηνικοῦ δι' Εὐρώπην |
| Λύρας | Π. καὶ Μ. Λύρα .. | 18 | 5685 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μαίανδρος | 'Ιω. Γ. Λιβανοῦ.. | 19 | 4581 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην ἢ Μεσόγειον |
| Μαίηντ δός Σάμος | νῖοι Π. Δ. Γουλανδρῆ | 01 | 1190 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| Μαίρη Δευτεραίου | Βασ. Δευτεραίου | 03 | 1383 | ἐξ Εὐρώπης διά Μεσόγειον |
| Μαίρη Λιθανού | έτ. ἀδελφῶν Λιβανοῦ .. | 38 | 4771 | εἰς "Απο. Ἀνατολῆν |
| Μαϊώτις | Α. Συνοδιον | 88 | 1709 | ἐν πλῷ διά Μεσόγειον |
| Μάκης | Ε. Κ. Βλασπονούλου | 06 | 3546 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μαλιακός | Μαρῆ Ἐμπειρίκου | 12 | 3903 | εἰς ταξίδιον Ἰνδίων |
| Μαννούλα | νῖοι Γεωργ. Καραβία | 20 | 1965 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Μάδη Βόλφ | Γ. Πορτόλου .. | 17 | 6694 | ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινῆν |
| Μαραθών | Α. Λούζη κλπ. | 19 | 7926 | ἐν πλῷ διά Βόρ. Ἀμερικῆν |
| Μαργαρίτα | Στεφ. Α. Σοφιανοῦ | 89 | 2187 | παραμένει εἰς Πειραιά |
| Μαργαρίτα Χανδρῆ | 'Ιω. Χανδρῆ | 20 | 5401 | εἰς λιμένας Βορ. Ἀμερικῆς |
| Μαρίη Χανδρῆ | Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς» .. | 18 | 5840 | ἐν πλῷ δι' Ιαπωνίαν |
| Μαρία Λ. | Κ. Η. Λαμού .. | 12 | 4707 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μαρία Νομικοῦ | Λουκᾶ Νομικοῦ | 99 | 1165 | ἐκφορτώνει εἰς Ἀνατ. Μεσόγειον |
| Μαρία Σταθάτου | Γ. Ν. Σταθάτου | 22 | 6303 | ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην |
| Μαριέτ Νομικοῦ | Έμμ. Καραβία .. | 19 | 5241 | παραμένει εἰς Ἀμβούδην |
| Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ | Π. Πρωτοπαπᾶ .. | 15 | 4447 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μαρίγκα | 'Ιω. Νικηφόρου .. | 12 | 4236 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μαρίόγκα Δ. Θερμιώτη | ἀδελφῶν Κιρτάτα .. | 04 | 4784 | ἐν πλῷ διά Μεσογείου δι' Εὐρώπην |
| Μάριος | Μιχ. Καραγεώην | 06 | 602 | εἰς ταξίδιον Δονιάβεως — Ἀνατ. Μεσογείον |
| Μαρουκώ Πατέρα | Δ. Πατέρα .. | 17 | 4269 | εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς |
| Μαρωσιώ Λογοθέτη | ἀδελ. Γουλανδρῆ .. | 13 | 4669 | ἐν πλῷ ἀπό Χαλδῆ διά Μεσόγειον |
| Μάρτησσα | Ν. Εύσταθίου .. | 19 | 5476 | ἐν πλῷ ἀπό Νεκοτέα διά Μεσόγειον |
| Μάρω Υ. | Γ. Γιαννουλάτου .. | 24 | 3838 | εἰς πλόας ἐν τῇ "Απο. Ἀνατολῆ |
| Μάστερ Ήλ. Κουλουκουντῆς | ἀδ. Κουλουκοντῆ .. | 38 | 5548 | εἰς πλόας δι' Αργεντινῆν |
| Ματρώνα | N. Βογιατζίδη .. | 02 | 2846 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μεμάς | 'Ανδρ. Βεργωτῆ .. | 00 | 4359 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μεμάς | Μαρ. Κουρουκλῆ .. | 12 | 1735 | φορτώνει εἰς Σαλούμ |
| Μέντωρ | Γ. Δρακονύη .. | 02 | 3050 | ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινῆν |
| Μερόπη | Άνδρ. Παπᾶ .. | 11 | 4181 | εἰς ταξίδιον Εὐρώπης |
| Μεσσαριά Νομικοῦ | έτ. «Π. Νομικός» Α. Ε. | 95 | 985 | εἰς ταξίδιον Δονιάβεως — Παλαιστίνης |
| Μιμόζα | «Ἐμπορ.-Ἐφοπλιστική» Α.Ε. | 05 | 3071 | ἐν πλῷ διά Μεσόγειον |
| Μίνα Λ. Καμπάνη .. | κληρον. Λ. Καμπάνη .. | 20 | 5227 | εἰς λιμένα Εὐρώπης |
| Μιχαήλ Λιθανός .. | «Θεοφανώ» Α.Ε. | 38 | 4774 | ἐν πλῷ ἐξ Αντηραλίας δι' Εὐρώπην |
| Μιχαήλ Λ. Ἐμπειρίκος .. | Στ. Ἐμπειρίκου .. | 18 | 5202 | φορτώνει εἰς Καναδάν |

| | | | | |
|---------------------------|---------------------------|----|-------|--|
| Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς | κληρον. Μ. Γουλανδρῆς | 21 | 6669 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Μιχάλης | Λ. Φασῆ | 19 | 5685 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Μιχαΐδης | άδ. Συλᾶ | 08 | 3742 | έπιστρεψει ἐξ "Απω 'Ανατολῆς |
| Μόσχα Δ. Κυδωνιέως | Δημ. Α. Κυδωνιέως | 15 | 3874 | εἰς ταξίδιον Βορ. 'Αμερικῆς |
| Μόσχα Λ. Γουλανδρῆς | άδ. Γουλανδρῆς | 18 | 5199 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Ναντίν | «Εμπορ.-Έφοροιστική» Α.Ε. | 04 | 3582 | ἔφθ. λιμένα Εύρωπης ἐκ Πλέιτ |
| Ναυτίλος | Δ. Γουλανδρῆς—Π. Πολίτη | 04 | 3531 | ἐν πλ. ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην |
| Νέα 'Ελλάς | άδ. Γουλανδρῆς | 22 | 16991 | ἀποτέλει N. Υόρκην 1 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ |
| Νέλλου | έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. | 13 | 4826 | έπιστρεψει ἐξ "Απω 'Ανατολῆς |
| Νεμέα | Γ. Ν. Σταθάτου | 19 | 5101 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Νέστος | «Θεοφανός» Α. Ε. | 19 | 5764 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Νήσιον | Α. Καλλινίκου | 18 | 5154 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Νηρεύς | 'Ηλ. Χατζηλία | 37 | 5205 | ἐν πλ. ἐξ Μπάχιας Μιλάγκας δι' Εύρωπην |
| Νήριτος | Γ. Δρακούλη | 07 | 3854 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Νικοκλῆς | N. Γ. Μωραΐτη | 21 | 3576 | ἐν πλ. ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην |
| Νίκος Τ. | Έλευθ. Τρικόγλου | 19 | 5175 | ἐν πλ. ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην |
| Νίκ. Γ. Κουλουκουντής | έτ. 'Ατλαντικός | 17 | 3201 | εἰς ταξίδιον 'Αφρικῆς |
| Νικόλαος Δ. Λ. | N. Λυκιαρδοπούλου | 39 | 5486 | ἐν πλ. διὰ Βαγκούδερο |
| Νικόλαος Μίχαλος | K. Μιχάλου | 13 | 4342 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Νικόλαος Νομικός | Α. Νομικοῦ | 99 | 625 | ε'ς πλόας 'Ανατ. Μεσογείου |
| Νικ. Πιάγκος | Μηχ. Πιάγκου | 12 | 4499 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Νικόλαος Φιλίνης | Μιχέ Φιλίνη | 04 | 3111 | ἐν πλ. ἐξ Μεσόγειου διὰ Μεσόγειου |
| Νικόλας | B. Ρωσούλμου | 10 | 4540 | ἐν πλ. διὰ Βορ. 'Αμερικῆς δι' Εύρωπην |
| Νικόλας "Αγγελος | 'Ιω. 'Αγγέλου | 12 | 4351 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Νικόλαος Πατέρας | 'Ηλ. καὶ K. Πατέρας | 10 | 4362 | φορτώνει εἰς Δυτ. 'Αφρικήν |
| Νικολάου Βιργινία | Γ. Νικολάου | 20 | 6868 | εἰς Βόρειον Ειρηνικόν |
| Νικολάου Γεώργιος | Γ. Νικολάου | 30 | 4108 | εἰς ταξίδιον Ίνδιδων — Εύρωπης |
| Νικολάου Ζωγραφιά | Γ. Νικολάου | 13 | 7156 | ἐν πλ. δι' Εύρωπην |
| Νικολάου Μαρία (τάνκερ) | Γ. Νικολάου | 27 | 5525 | εἰς ταξίδιον Βορ. 'Αμερικῆς |
| Νικολάου Ούρωνιά | άδ. Γιανναγά | 22 | 6397 | έπιστρεψει ἐξ "Απω 'Ανατολῆς |
| Νίτσα | N. Λυκιαρδοπούλου | 15 | 4732 | ἐν πλ. ἐξ 'Ιαπωνίας δι' Εύρωπην |
| Νύμφη | Παν. Α. Γιαννουλάτου | 21 | 4504 | ἐν πλ. δι. "Απω 'Ανατολῆς |
| 'Οδυσσεύς | νόν. Έπ. Εμπειρίκου | 13 | 4577 | εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς |
| "Ολγα 'Επ. Εμπειρίκου | «Ελληνική Α. Ε.» | 22 | 4677 | εἰς Νότιον 'Αμερικήν |
| "Ολλανδία | Κουλούνθου — Εμπειρίκου | 11 | 1759 | ἔφθ. Πειραιᾶ 26 Μαΐου |
| "Ολυμπος | Ξενιού—Άδ. Χριστοφορίδου | 18 | 5249 | εἰς ταξίδιον Εύρωπης |
| 'Ομδονοια | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 08 | 3699 | παραμένει εἰς 'Αμβούργον |
| "Ορος "Αθως | έτ. «Ατλαντικός» Α. Ε. . | 13 | 3578 | ἐν πλ. δι' 'Αργεντινήν |
| "Ορος Αίτνα | «Τρόμπ. Σο» | 29 | 4230 | ἐν πλ. ἐξ Μεσογείου δι' 'Ατλαντικὸν |
| "Ορος Ελικών | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 18 | 5525 | ἐν πλ. διὰ Νότ. 'Αμερικήν |
| "Ορος Ιθώμη | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 14 | 4191 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| "Ορος Κάσιον | «Τρόμπ. Σο» | 18 | 7914 | εἰς ταξίδιον Βορ. 'Αμερικῆς |
| "Ορος Κιθαιρῶν | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 12 | 3876 | ἐν πλ. διὰ Μαδέρας |
| "Ορος Κυλλήνη | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 17 | 3703 | εἰς ταξίδιον Εύρωπης |
| "Ορος Λυκαβηττός | «Ατλαντικός» Α. Ε. | 17 | 4292 | φορτώνει εἰς B. 'Αμερικήν |
| "Ορος Μυκάλη | K. Γεωργηλῆ καὶ Σία. | 07 | 3556 | έπιστρεψει ἐξ Καναρίων νήσων |
| "Ορος Μυρτώ | Κοσμέτου — Κουλουκουντή | 19 | 5403 | εἰς ταξίδιον 'Αμερικῆς |
| "Ορος Ολυμπος | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 20 | 6692 | έπιστρεψει ἐξ Ειρηνικοῦ |
| "Ορος Πάρνης | έτ. «Θησεύς» Α. Ε. | 17 | 4371 | ἐν πλ. διὰ Δυτ. 'Αφρικήν |
| "Ορος Πέρα | Κοσμέτου — Κουλουκουντή | 18 | 5208 | εἰς ταξίδιον Εύρωπης |
| "Ορος Πήλιον | έτ. «Θησεύς» Α. Ε. | 17 | 5655 | έπιστρεψει εἰς τὸ Πλέιτ |
| "Ορος Πλύδος | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 20 | 5729 | εἰς ταξίδιον 'Ατλαντικοῦ |
| "Ορος Πρίονας | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 10 | 3986 | εἰς λιμένας 'Αργεντινής |
| "Ορος Ροδόπη | έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. | 19 | 5182 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| "Ορος Ταῦγετος | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 21 | 3286 | εἰς ταξίδιον Εύρωπης |
| "Ορος Ταῦρος | «Ατλαντικός» Α. Ε. | 20 | 6696 | εἰς τὴν "Απω 'Ανατολῆς |
| "Ορος Ύμηττός | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 21 | 6388 | εἰς ταξίδιον Βορ. Ειρηνικοῦ |
| "Ορος Χελμός | «Ατλαντικός» Α.Ε. | 23 | 6481 | εἰς λιμένας 'Αργεντινής |
| Παγασητικός | Μαρῇ 'Εμπειρίκου | 14 | 3942 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Παγκρατίων | Δημ. Ν. Κουφός | 20 | 2171 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Παναγῆς | N. Λυκιαρδοπούλου | 20 | 5187 | εἰς λιμένα Μεσογείου |
| Παναγίατης | I. Δ. Τσούνια | 94 | 2744 | ἐν πλ. διὰ Κίνη |
| Παναγ. Θ. Κουμάνταρος | Εναγγ. Νομικοῦ | 01 | 3575 | ἐκφορτώνει εἰς Πειραιά ἀπὸ 29 Μαΐου |
| Παντελῆς | Ίω. Βασιλείου καὶ Σία | 12 | 5839 | "Ιδε: «ΕΥΓΕΝΙΑ» |
| Παντιάς | K. Λαμοῦ καὶ I. Ποντικοῦ | 11 | 3845 | εἰς ταξίδιον 'Αργεντινής |
| Παπαλεμόδης | έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. | 12 | 4981 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Παρθενών | Γ. Α. Γεωργηλῆ | 10 | 3748 | εἰς ταξίδιον 'Αφρικῆς |
| Πάτραι | άδ. Πειθῆ | 08 | 3189 | ἔφθ. Εύρωπην ἀπὸ Σάν Λορέντζο |
| Περράκης Λ. Καμπάνης | έτ. «Ελληνική Α.Ε. | 09 | 1977 | ἐν πλ. διὰ Ρουμανίαν |
| Περσένς | κληρον. Α. Καμπάνη | 10 | 3584 | ΚΑΤΕΒΥΘΙΣΘΗ ἐντὸς τοῦ λιμένος τῆς Ντιέπτης |
| Πεταλιοι | A. Ανδρέατου | 18 | 5172 | ἐν πλ. δι' 'Αφρικῆς |
| Πετρόι (τάνκερ) | Μαρῇ 'Εμπειρίκου | 17 | 6565 | εἰς ταξίδιον Πλέιτ |
| Πετράκης Νομικός (τάνκερ) | έτ. «Τρανσποτέρολ» | 03 | 4634 | ἐν πλ. διὰ Πειραιᾶ |
| Πέτρος I. Γουλανδρῆς | M. καὶ E. Νομικοῦ | 14 | 7020 | ἐν πλ. ἐξ Πειραιῶς διὰ Περσικὸν κόλπον |
| Πήγασος | άδ. Γουλανδρῆς | 23 | 4693 | ἐν πλ. ἐξ Ινδῶν διὰ Μεσόγειον |
| Πηλεύς | Γ. Ν. Λουλούδη | 20 | 5762 | εἰς ταξίδιον Ειρηνικοῦ |
| Πίνδος | E. Χατζηλία | 28 | 4695 | εἰς ταξίδιον "Απω 'Ανατολῆς |
| Πιπίνα | Γ. Μ. Σταματελάτου | 08 | 4360 | φορτώνει εἰς 'Αργεντινήν |
| Πλειάδες | άδελφ. Π. Φωσού | 04 | 2650 | εἰς πλόας ἐν Κίνη |
| Πόεντ Γιούντιθ | Ρεθύμνη — Κουλουκουντή | 18 | 4620 | εἰς λιμένας B. 'Αμερικῆς |
| Πόεντ Κλήχαρ | A. Παπαδάχη | 20 | 4810 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Πολέμης | I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ | 09 | 4839 | εἰς λιμένα Εύρωπης |
| Πολύκτωρ | Γ. Δρακούλη | 14 | 1457 | ἐν πλ. διὰ Σαλονίου |
| Πότη | Μηχ. Βερνίκου | 96 | 1594 | ἐν πλ. ἀπὸ Σάντα Φέ δι' Εύρωπην |
| Πότη Σ. | Υἱοί Γ. Σιγάλα | 03 | 2083 | εἰς ταξίδιον Ρουμανίας — 'Ελλάδος |
| Ποσειδών | άδ. Πήττα | 09 | 3840 | ἐν πλ. ἀπὸ Σουσάκ δι' Οπόρτο |
| Ρήνος | Μηχ. A. Εμπειρίκου | 19 | 4649 | ἐν πλ. ἐξ Μεσογείου δι' Εύρωπην |
| Ρόκος | «Ιόνιον» A. E. | 18 | 6429 | εἰς ταξίδιον B. 'Αμερικῆς |
| Ρόκος Βεργωτῆς | «Επτάνησσ» A. E. | 19 | 5637 | εἰς λιμένα Εύρωπης |

| | | | | |
|---------------------------------|---------------------------------|----|------|--|
| Ροῦλα | Μιχ. Καραγεώργη | 99 | 1044 | εἰς ταξίδιον Δουνάβεως — Παλαιστίνης |
| Σαλαμινία | Κ. Πετρούτση — Γ. Τάνες | 01 | 3634 | ἐν πλ. ἐξ Ἰνδίων διὰ Μεσογείου |
| Σάντα Γκαμπριέλ | έτ. «Θησεύς» Α.Ε. | 20 | 4943 | εἰς λιμένα Εύφορης |
| Σαντορίνη | Α. Γ. Χάλαρη | 84 | 708 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| Σαρωνικός | Μαρη̄ 'Εμπειρίκου | 12 | 3548 | εἰς ταξίδιον Ἰνδίων |
| Σίφνος | Θεμ. Σταυρολοπάτη | 17 | 2290 | εἰς λιμένα Μεσογείου |
| Σούζου | Μποδ. 'Αθανασιάδη | 07 | 950 | "Ιδε: «ΙΩΑΝΝΑ» |
| Σουλιώτης | «Ναυτίλος» Α.Ε. | 17 | 4300 | ἐπφορτώνει εἰς λιμένα Εύφορης |
| Σουσάννα | Ν. Παπαδάτου-Α.Τσαβλίδη | 04 | 932 | εἰς ταξίδιον Δουνάβεως — Μεσογείου |
| Σπάρτη | Γ. Σταματελάτου | 22 | 1202 | εἰς πλάς ἐν Κίνη |
| Σπυρίδων | Παν. Καρρά | 17 | 3527 | χρατεῖται εἰς τὸ Σταβάγκερ |
| Σπύρος | «Αίγαστρο» Α. Ε. | 18 | 6629 | ἐν πλ. δι' Ἀργεντινήν |
| Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος | έτ. «Σ. Γ. Ευπειρίκου» | 36 | 3331 | ἐν πλ. διὰ Χίλην |
| Στάμος | Δ. Φαφαλιοῦ | 14 | 3801 | ἐν πλ. δι' Εύφορης |
| Σταυρός | «Κάσος» Α. Ε. | 25 | 4853 | εἰς ταξίδιον 'Αμερικῆς |
| Σταύρος Κουμάνταρος | άδ. Σ. Κουμαντάρου | 12 | 5528 | εἰς ταξίδιον Εύφορης |
| Στέφανος | Σ. Θεοφανίδη | 18 | 653 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| Στρυμών | «Λιβανός» Α. Ε. | 19 | 5250 | ἐν πλ. ἐξ 'Αφρικῆς δι' Ιαπωνίαν |
| Στυλιανή | άδ. Πήττα — Κ. Σκυριδάνου | 96 | 3256 | ἐν πλ. ἐν Δουνάβεως δι' Εύφορης |
| Στυλιανός Χανδρῆς | 'Ιο. Δ. Χανδρῆς | 19 | 6059 | ἐν πλ. διὰ Βόρειον 'Αμερικῆν |
| Τάναις | άδελφ. Συνοδινοῦ | 07 | 1545 | εἰς ταξίδιον Εύφορης |
| Ταξιάρχης | άδελφ. Λαμοῦ | 13 | 4221 | εἰς Βόρειον 'Αμερικῆν |
| Τασία | Καδ. Σιγάλα | 04 | 3034 | εἰς ταξίδια Εύφορης |
| Τάσις | «Μνητώνος» Α. Ε. | 13 | 4706 | εἰς λιμένα Εύφορης |
| Ταύγετος | Κουλούθου — 'Εμπειρίκου | 18 | 5687 | ἐν πλ. ἐν Πειραιῶς δι' Ινδίας |
| Τέτη | νῖοι Γ. Σιγάλα | 03 | 2747 | εἰς λιμένα Εύφορης |
| Τέτη Νομικοῦ | Λουκᾶ Νομικοῦ | 02 | 1882 | εἰς ταξίδιον Τούρκιας — 'Ελλάδος |
| Τηλέμαχος | Γ. Δρακούλη | 11 | 3658 | εἰς λιμένα Εύφορης |
| Τουρκία | έτ. «Ἐλληνική», Α. Ε. | 09 | 1911 | ἐν πλ. ἐξ Μεσογείου δι' Εύφορης |
| Υδραίος | Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου | 02 | 4476 | ἔφθ. Εύφορην ἀπὸ Σάντα Φὲ |
| Υδρούσσα | Π. Χριστοπούλου | 22 | 2038 | εἰς λιμένας Μεσογείου |
| Υγανίς | άδ. Συνοδινοῦ | 09 | 1459 | παραμένει εἰς Πειραιᾶ |
| Φανερωμένη | Νικ. Θ. Βούλγαρη | 08 | 3404 | ἐν πλ. ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εύφορης |
| Φλώρων Νομικοῦ | Λουκᾶ Νομικοῦ | 21 | 1783 | ἐν πλ. ἐν Ρωσίας διὰ Μεσογείου |
| Φραγκούλας Β. Γουλανδρῆ | άδ. Γουλανδρῆ | 18 | 6701 | ἐν πλ. ἐν Μπουνένος "Αὔρες δι' Εύφορης |
| Φρέδη | Κ. Δ. Καλαφάτη | 07 | 4043 | κατενθύνεται εἰς Ινδίας |
| Χαδιώτης | έτ. «Κάσος» Α.Ε. | 29 | 4386 | ἐν πλ. δι' 'Αμερικῆν |
| Χέλατρος | έτ. «Κάσος» Α. Ε. | 14 | 3489 | ἐν πλ. διὰ Μεσογείου |
| Χίος | «Λιβανός» Α. Ε. | 39 | 5650 | ἐν πλ. ἐν Μεσογείου δι' Ιαπωνίαν |
| Χλόη | Ν. Λυκαρδοπούλου | 28 | 4641 | ἀνεκ. Ραγκούν διὰ Νότ. 'Αμερικῆν |
| Χρήστος Μαρκέτος | «Μαρκέτος» Α. Ε. | 19 | 5209 | ἐπαστρέφει ἐξ "Απω 'Ανατολῆς |
| Ώριων | Πολ. Λίνα — Α. Λούζη | 09 | 4798 | εἰς ταξίδιον Αντηραλίας — 'Ελλάδος |
| Ώρωπος | Μαρη̄ 'Εμπειρίκου | 13 | 4474 | εἰς λιμένα Εύφορης |
| Άλκυόν (Παναμ.) | 'Ιο. Π. Γουλανδρῆ | 17 | 3530 | εἰς Βόρειον 'Αμερικῆν |
| Άλμπα (Παναμ.) | έτ. «Άλμπα» | 08 | 3444 | εἰς λιμένα Εύφορης |
| Άμαρυλλίς (Παναμ.) | «Άμαρυλλίς» Α.Ε. | 18 | 4328 | εἰς ταξίδιον Εύφορης |
| Άνδρεας (Παναμ.) | Παναμαϊκή ἑταρίας | 17 | 5317 | ἐν πλ. ἐξ Εύφορης δι' 'Αφρικῆν |
| Άννα Μάρκου (Παναμ.) | Ε. Βινταδή πλ. | 19 | 2486 | εἰς λιμένα Μεσογείου |
| Άουρόρα (Παναμ.) | έτ. «Πέρσιον» | 13 | 4584 | ἐπιστρέφει ἐξ Ειρηνικοῦ |
| Βάρκο (Παναμ.) | Αύγερινοῦ — 'Απέργη | 96 | 1437 | εἰς ταξίδια Μεσογείου |
| Γιολάντα (Παναμ.) Τ. | έτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ.. | 13 | 4680 | ἐν πλ. δι' Ανατ. Μεσογείου |
| Δώρα (Παναμ.) | Κ. Ατυχίδη | 98 | 584 | παραμένει εἰς λιμένα Εύφορης |
| Εστέρο (Παναμ.) | «Ισθμένια» Α. Ε. | 20 | 4743 | εἰς ταξίδιον 'Αμερικῆς — Εύφορης |
| Ιλλενάρο (Παναμ.) | έτ. «Κολόν» | 19 | 5291 | ἐν πλ. ἐν Ρωσίας δι' "Απω 'Ανατολῆν |
| Κάρμαρ (Παναμ.) | Α. Ε. «Κάρμαρ» | 19 | 5226 | ἐν πλ. ἐξ Εύφορης διὰ Μεσογείου |
| Κλαίρη (Παναμ.) Τ. | έτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ.. | 16 | 5845 | ἐν πλ. δι' Εύφορην |
| Κουλέμπρα (Παναμ.) | έτ. «Πορτομπέλλο» | 19 | 5260 | ἐν πλ. διὰ Νότιον 'Αμερικῆν |
| Λόντα (Παναμ.) Τ. | έτ. «Ἀτλάντικα» | 16 | 5505 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Μαρία (Παναμ.) | έτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ .. | 28 | 4919 | ἐν πλ. δι' Εύφορης |
| Μαρτῆς ('Αγγλ.) | Γ. Μ. Κουλούκουντη | 94 | 2483 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Μιραμάρε (Παναμ.) | έτ. «Μιραφλόρες» | 19 | 5731 | εἰς ταξίδιον Βορ. 'Αμερικῆς |
| Μιραφλόρες (Παναμ.) | έτ. «Μιραφλόρες» | 19 | 5764 | εἰς λιμένα Εύφορης |
| Μτόνα (Γάλλ.) | Σ. Φαρούχ | 98 | 3462 | εἰς ταξίδια Εύφορης |
| Μυριάμ (Παναμ.) Τ. | «Ιστιμένια» Α. Ε. | 21 | 7012 | εἰς Βόρειον 'Αμερικῆν |
| Όρος "Οθρυς (Παναμ.) | Μ. Μάρκου | 19 | 6527 | ἐν πλ. δι' 'Αφρικῆν |
| Ούρωνία (Παναμ.) | έτ. «Ατλάντικα» | 02 | 1953 | εἰς λιμένα Ανατ. Μεσογείου |
| Πάναμ (Παν.—τάνκερ) | «Ιστιμένια» Α. Ε. | 25 | 7277 | εἰς ταξίδια Βορ. 'Αμερικῆς |
| Πηνελόπη (Παναμ.) | έτ. «Πόλαρ» | 19 | 4799 | ἐπιστρέφει ἐξ "Απω 'Ανατολῆς |
| Ρίο Γκράντε (Παναμ.) | έτ. «Παναμέζα» | 19 | 5696 | εἰς ταξίδιον Εύφορης |
| Σαντιάγο (Παναμ.) | έτ. «Σαντιάρο» | 08 | 3860 | ἔφθ. εἰς λιμένα Εύφορης |
| Σίγκυνετ (Παναμ.) | 'Ιο. Π. Γουλανδρῆ | 17 | 3531 | εἰς λιμένα Εύφορης |
| Τουΐρα (Παναμ.) | έτ. «Τουΐρα» | 12 | 4333 | ἐν πλ. ἐξ Εύφορης δι' 'Αργεντινήν |
| Φαίαλ (Παναμ.) | έτ. «Πόλαρ» | 15 | 7188 | εἰς Βόρ. 'Αμερικῆν |
| Φροσούλα (Παναμ.) | «Φοίνιξ» Α.Ε. | 03 | 1282 | εἰς ταξίδιον Μεσογείου |
| Χάτφα Τρέιντερ (Παλαιστ.) | Βασ. Ι. Σαπούδαρου | 03 | 3075 | ἐν πλ. ἐξ Εύφορης διὰ Μεσογείου |

Established 1892

D. J. PAPADIMITRIOU

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

PORT-SAID

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Steamship Agents

Brokers for Chartering

SUEZ

Telegr.: DIORYX

Telephone: 2174

Forwarding Agents