

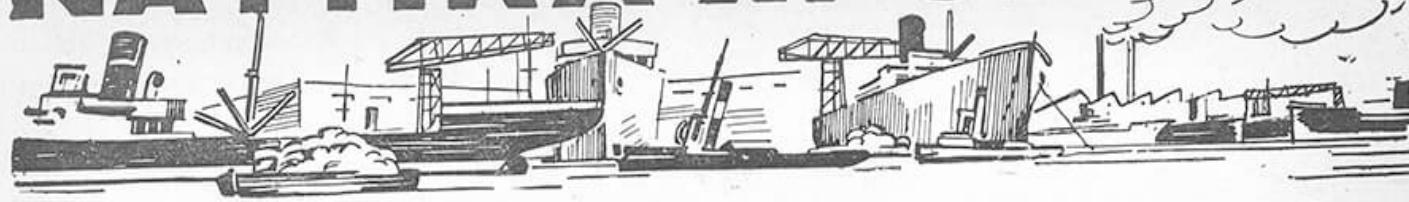
# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1940

Αρ. Φύλλου 229

# NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ι'. ΑΡΙΘ. 229

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΤΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1940

## Tὸ δεκαωνδέμερον

Διὸς μίαν καλυτέραν αὔριον

Τὰ πολεμικά γεγονότα ἔξειλιγθησαν ραγδαίως. Ὁ ἀντίκτυπός των εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν οὐδετέρων ναυτιλιῶν — τῆς Ἑλληνικῆς κατά κύριον λόγον — ὑπῆρχεν ἄμεσος. Θά ἦτο ἀδύνατον νὰ παράσχῃ τις λεπτομερείας τῆς διαταραχῆς, τις ἐπῆλθεν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ἐκ τῆς ἐπεκτάσεως τοῦ πολέμου εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν γαλλικῶν λιμένων. “Οοσα σκάφη — καὶ ἡσαν ἀρκετά, ὑπερπεντήκοντα — εὑρέθησαν ἐκεῖ κατά τὸ παρελθόν δεκαπενήμερον ὑπὸ ἐκφόρτωσιν, ὑπεχρεώθησαν ν' ἀποπλεύσουν ἐν θίᾳ, πολλὰ ἡμιέμφορτα, δι' ἄλλους ἀσφαλεστέρους καὶ γαλλικῶν λιμένας. “Ἀλλὰ πλέοντα πρὸς τὴν Γαλλίαν διετάχθησαν νὰ ἐκφορτώσουν εἰς ἀγγλικούς λιμένας ἢ τῆς Βορείου Ἀφρικῆς, ἄλλα ἀπρακτοῦν ἥδη ἀπό ἡμερῶν εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεων, ἄλλα ἐπετάχθησαν πρὸς στιγμὴν ὑπὸ τῆς γαλλικῆς κυβερνήσεως καὶ ἄλλων αἱ ναυλώσεις ἤκυρωθησαν.

"Ηδη, μετά τὴν συνθηκολόγησιν τῆς Γαλλίας, ολοκλήρως ἡ Ἡπειρωτική Εὐρώπη τελεῖ ἐν ἀποκλεισμῷ ἀπό θαλάσσης. Σημαίνει τοῦτο νέκρωσιν παντελή τῆς μεταφορικῆς κινήσεως καὶ ἀναγκαστικήν ἀπρεσίαν σεβαστοῦ μέρους οὐδέτερας χωρητικότητος, ἥτις ἀποχολείτο εἰς τὰς πρός την Γαλλίαν μεταφοράς.

Αύτά τά θεάτρα της Ανατολικής Μεσογείου, όπου κυρίως απηχολούντο τά μικράς χωρητικότητος φορτηγά μας, κατέστησαν πλέον έπικινδυνα διά την ναυπιλοΐαν, δύο δὲ οι λιμένες της Συρίας, Παλαιστίνης, της Αιγύπτου καὶ τῆς Κύπρου ἀπροσπέλαστοι είναι εἰς τά εμπορικά σκάφη. Τά ἀσφάλιστρα πολέμου ἔφθασαν εἰς ὅψη δυσθέρητα, ὅπει μὲ τοὺς κρατοῦντας ναύλους καὶ αἱ μεταξὺ Ρουμανίας, Τουρκίας καὶ Ἑλλάδος μεταφοραὶ νὰ μὴ συμφέρουν εἰς τά μικρὰ ἐλληνικά φορτηγά.

Δυσχέρειας ἀντιπερβολήτους καὶ ζημιάς σημαντικάς προκει-  
ται νὰ δοκιμάσουν τὰ οὐδέτερα πλοῖα ἀπὸ τὴν τοιαύτην τροπήν  
τοῦ πολέμου. Πλείστα σκάφη θὰ παροπλισθοῦν ἐναὶ οἰονδήπο-  
τε οὐδέτερον λιμένα, ἐν πλήρῃ ἐπανδρώσει, ἀφοῦ καὶ τῶν πλη-  
ρωμάτων η παλιννόστησης δὲν εἰνε ἔφικτή. Κανεὶς δὲν ήδύνατο νὰ  
προβλέψῃ τὴν τοιαύτην δυσμενῆ ἔξελιξιν τῆς ἐργασίας τῆς ναυτι-  
λίας. Ἀντὶ τῶν ἑκάκτων κερδῶν ζημιάς θαρυτάτας ἀντιμετωπί-  
ζουν τώρα τὰ πλοῖα.

Εἰδικότερον, δύον ἀφορᾶ τὴν Ναυτιλίαν μας, ἡ μελλοντική της ἀπασχόλησις καθίσταται πλέον προβληματική. Διά τὰ μεσογειακά σκάφη ἀποκλείεται κάθε ναυλώσις. Τὸ ἔν μετά τὸ ἄλλα καταπλέουν εἰς τοὺς λιμένας μας πρὸς παροπλισμόν. Διά τὰ μεγάλα χωρητικότητος φορτηγά ἡ ἄγορά τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ ἡ περιωρισμένη μεταφορική κίνησις μεταξὺ τῶν ὅλων Ἡπείρων, πλὴν τῆς Εὐρώπης, δὲν ἡμποροῦν νά παράσχουν ἐπαρκή ἔργα, γασίαν εἰς τὴν πληθωρικῶς τώρα προσφερομένην χωρητικότηταν.

Αἱ μεταφοραὶ οὖσαι τῆς Μεγάλης Βρεταννίας θὰ διεξάγωνται ἀπὸ τὰ ἐπίτακτα πόλια καὶ τὰ ξένα παρ' αὐτῆς ναυλωμένα. Παρὰ δὲ τὸ γεγονός ὅτι οἱ τοπτίλισμοι καὶ αἱ ἀεροπορικαὶ ἐπιθέσεις ἔνταθμασαν τελευταῖς, προβλέπεται δ' ἀκόμη περισσότερον νὰ ἐνταθοῦν, διαβέτει ἡδη τόσην χωρητικότητα ἡ Ἀγγλία ώστε νὰ μὴ ἐπελγεται νὰ καταφύγῃ εἰς τὰς οὐδετέρας ναυτιλίας διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν της.

δια την κακούργων απάγκων οι περισσότεροι είναι συντριπτικά οι περισσότεροι που διατηρούν την αναζήτηση της αληθινής αληθείας, όπως την αναζητούντων έργων των φιλόσοφων της αρχαιότητας.

οι προσφέρομενοι ναυλού είναι χαμποί, κακώσιοι επιχειρηματίαι.  
Δὲν ήμπορεῖ τις θεάθως νά προεικάσῃ τό μέλλον. "Ισως αἱ δυσχέραια διά τὴν ναυσιπλοίαν πρός τὰ ἄγγεια σύδεται, οι μεγάλοι κίνδυνοι πολέμου καὶ τὰ θαρύτατα ἔξοδα κινήσεως τῶν πλοίων νά προκαλέσουν κάποιαν ὑψωσιν τῶν ναυλών. "Η πληθαρικῶς πάντων αἱ προσφερόμενη χωρητικότης θά πεξέη τὴν ἀγοράν καὶ θα καθιστεῖ ἀδύνατον τὴν εὑρέτεραν ἀνατίμους τῶν ναυλών.  
Ἡ πάσην πόρος στιγμὴ δτι ὁ πόλεμος θα ἐτόνωνει οκο

μεν ριζικῶς πλέον τὸ πρόβλημα τῆς ποιοτικῆς της ἀνασυγκροτήσεως. Τὰ πράγματα διέψευσαν τάξ εἰπίδας μας αὐτάς. 'Από τὸν πόλεμον αὐτὸν πτωχότερον θά ἐξέλθῃ τὸ ἐφοτιστικὸν κεφαλαιόν, ἢν ληφθοῦν ὑπὲρ δύναμις μὲν τὰς ὀπίσας ἐπιθαρύνεται ἡδη τοῦτο καὶ ἡ ἀσφαλής μεταπολεμικὴ ἔκπτωσις τῶν νομιμάτων. Παρά τὰς περὶ τοῦ ἀντιθέουν ἀντιλήψεις κατεδείχθη ὅτι οἱ εἰρηνικοὶ ἄγιδνες εἰνει οἱ πλέον πρόσφοροι διά τὴν ἐμποροναυτικὴν ἀνάπτυξιν. 'Η μόνη συνεπῶς ἐλπίς, ποὺ μᾶς ἀπομένει, εἰνει νὰ ἰδωμεν παρερχομένην δօσον τὸ δυνατὸν συνομιώτερον τὴν θύελλαν τοῦ πολέμου. 'Η ἀποκάτασις τῆς ἀμφιροτήτης εἰς τὰ εἰρηνικά της ἔργα ἃς εὐχήθωμεν, ὅτι θά ἀποδώσῃ καὶ πάλιν εἰς τὸν "Ελληνα ναυτίλον τάξ δυνατότητας ν' ἀναπτύξῃ ὅλην του τὴν δημιουργικὴν πρωτοθουλίαν διά μίαν καλυτέραν αὔριον τῆς Ναυτιλίας μας.

Μετά τὸν πόλεμον

Μία πληροφορία έκεινης της περιόδου ήταν ότι οι αποστολές της Εύρωπης στην Ασία ήταν σταθερές και επεκτείνοντας την παραγωγή της στην Κίνα, η Εύρωπη θα μπορούσε να αποτελέσει μια από τις πιο σημαντικές δυνάμεις στην παγκόσμια οικονομία.

Ἡ πληροφορία πράγματι ἀυτή μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ποτευσούμεν ὅτι ἡ ἀναρχία εἰς τὴν παραγωγικὴν προσπάθειαν τῶν διαφόρων χωρῶν, ἡ πολιτικὴ τῆς αὐταρκείας καὶ τῆς ἀνευ συντονισμοῦ ἔκθιμοι μχανοποίησεως, οἱ πειρορισμοὶ καὶ τὰ ἀνυπέρθλητα τέλος ἐμπδιά εἰς τὴν ἑλευθέρων ἀνταλλαγὴν τῶν προϊόντων ἐκάστης Χώρας καὶ τῶν ὑπηρειῶν κάθε λαοῦ θά καταπάύουν πλέον δριτικῶς μὲ τὴν ἐπάνοδον τοῦ κόσμου εἰς τὰ εἰρηνικά του ἔργα.

Τό μέλλον θεβαίως είνε άκομη άκαθόριστον και είνε αγνοούμενον ποιον έκ τῶν δύο συστημάτων — τὸ φίλελεύθερον ἢ τῆς διεύθυνομένης οἰκονομίας — θὰ ἐπικρατήσῃ μετά τὸν πόλεμον. "Αν πιοτεύσουμεν δώμας διτή παγία πλέον κατάστασις πραγμάτων θά προέλθῃ ἀπό τὴν πολεμικήν αὐτὴν διαταραχήν εἰς τὰς πολιτικὰς καὶ οἰκονομικὰς σχέσεις τῶν λαῶν, διτή την κακοδαιμονίαν καὶ τὰς συχνὰς κρίσεις τοῦ παρελθόντος θά διαδεχθοῦν ἡ ἀμοθεαία κατανόησις καὶ ἡ ἀλλοιούσα πεπλήρωσις τῶν ἀναγκῶν τῶν διαφόρων χωρῶν, πρέπει νὰ ἐλπίσωμεν, διτή εὐνοϊκότερα προϋποθέσεις θὰ δημιουργηθοῦν καὶ διά την ἀνάπτυξιν τῆς ἐμποροναυτικῆς δραστηριότητος τῶν ἔκ παραδόσεως καὶ φυσικῆς ρητῆς ναυσιτιθειν λαῶν.

Η διάκρισις πράγματι τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν εἰς γεωγραφικάς και βιομηχανικάς, ἡ ἐπιβολή δηλαδὴ κάποιας πειθαρχίας και ὀρθολογισμοῦ εἰς τὴν παραγωγὴν, μάς ἐπιτρέπει τὴν θάσιμον ἐλπίδα ὅτι, ἂν μή τι ἄλλο, θά περιορισθούν δὲ μποροντατικός προστατευτισμός και αἱ διακρίσεις τοῦ ἔθνικοῦ πλοίου, ἀναγνωριζομένου συνεπῶς και τοῦ δικαιώματος εἰς τὸν "Ἐλλήνα ναυτίλον νά ζησῃ εἰς τὴν θάλασσαν, νά προσφέρῃ τὰς ναυτικὰς τὴν ὑπηρεσίας και νά ἀναπτύξῃ τὰς κανόντης αὐτοῦ εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα, ἀφοῦ θαλασσινός ἀνέκαθεν ὑπῆρξεν δὲ Ἐλλην και ἀπό τὸ ὑγρὸν στοιχεῖον ἤντλησε κατά σεβαστὸν ποσοστὸν τὰ μέσσα τῆς συντηρήσεως του.

Δυσκολίας μεγάλας άντιμηπόσιεν ή Ναυτιλία μας κατά τά τελευταῖα ἔτη διά τὴν ἀπασχόλησιν τῆς χωρητικότητός της. 'Ο κρατικός προστατευτισμός, ή παρ' ὅλων τῶν μεγάλων καὶ μικρῶν χωρῶν ἐπιδωκούμενή ναυτιλιακή ἐπάρκεια διά τῆς ἀποκτήσεως ἔθνικῆς ναυτιλίας, ή διαφύλαξις τῶν μεταφορῶν ἐκάστης χώρας διά τὰ ίδια αὐτῆς πλοία καὶ ἡ κάθοδος πρὸς τὴν θάλασσαν λαζανῶν μηδεμίαν ἔχοντων ναυτικῶν παράδοσιν καὶ πεῖραν, θά προσκάλουν μοιραίως ὀλίγον κατ' ὀλίγον τὴν περιστολὴν τῆς Ἑλληνικῆς ἐμποροναυτικῆς δραστηριότητος. 'Η 'Ἑλλάς, κράτος μικρόν δὲν θά ἤδυνατο νά παράσχῃ μεταφορικήν ἐργασίαν ἐπαρκῇ εἰς τὴν διογκωθείσαν χωρητικότητα τῆς Ναυτιλίας της.

τόσον διογκωθείσαν χωρίττικη παραδοσιακή γλώσσα τους. Οι απόδοσης της λέξης στην ελληνική γλώσσα πρέπει να γίνεται με την προσέγγιση της φωνής και της σημασίας της στην αρχαία γλώσσα.

χρειάζοντο, ύπό τὸ καθεστώς τοῦ ἀκράτου προστατευτισμοῦ, καὶ θά ἐθέλεπαιν μειουμένην τὴν δύναμιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας κατὰ καὶ τοῦ ἑνὸς ἑκατομμυρίου τόννων.

Οἱ πόλεμοις ἔθεωρήθη εὐκαιρία μοναδικὴ διὰ νὰ κινηθῇ ἐντατικῶς τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον, διὰ νὰ ἀξιοποιήσωμεν τὰ παρήλια σκάφη μας καὶ ἀποκομίσωμεν κέρδη ἀπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν. Τὰ κέρδη αὐτὰ θὰ ἔχρησιμευαν διὰ τὴν ποιοτικὴν ἀνασυγκρότησιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου. Ὁλιγότερα πλοῖα προεβλέπετο διὰ τὸ θά ἔχαγον, κατύτερα ὅμως, Τὰ πάντα τότε πρὸ τοῦ πολέμου μᾶς ἐπειθαν διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλία δὲν ἦδύνατο νὰ διατηρηθῇ τὴν δύναμιν τῶν δύο περίπου ἑκατομμυρίων τόννων. Δὲν μᾶς ἐπέτρεπον τοῦτο αἱ διακρίσεις καὶ τὰ ποικίλης μορφῆς προστατευτικὰ συστήματα δὲν τῶν μεγάλων ναυτικῶν Κρατῶν, αὐτῶν ποὺ διέθεταν ἄλλως τε καὶ τὴν εὔρυτέραν μεταφορικήν κίνησιν.

\*\*\*

Ἄλλα τὰ κέρδη τοῦ πολέμου, ποὺ ἀπὸ μερικούς εἶχον καὶ προεξοφληθῆται, ἀπεδείχθησαν ἐκ τῶν ὑστέρων σχεδὸν ἀνύπαρκτα. Τώρα τὰ πλοῖα μας ζημίας παρὰ κέρδη ἀντιμετωπίζουν. Ἀφοῦ λοιπὸν διεξέλθωμεν τὰς δραματικὰς περιπτετεῖς τῆς πολεμικῆς θυέλλης, θὰ περιμένωμεν κατ' ἀνάγκην τὴν εἰρήνην καὶ τὰς συνθήκας ποὺ ἀμέσως μετά τὸν πολέμον θὰ δημιουργηθοῦν, ἵνα ἐπ' αὐτῶν στηρίξωμεν τὴν νέαν ἐμποροναυτικήν μας προσποτειαν.

"Ἀν πράγματι τὸ «ενωσιπλοεῖν» ἀναγνωρισθῇ μεταπολεμικῶς ὡς δικαίωμα τῶν ἐκ μακρᾶς παραδόσεως ναυτικῶν ἔθνων, ἀν καταπέσουν τὰ προστατευτικὰ τείχη καὶ ἐλεύθερα τὰ πλοῖα δὲν τῶν σηματῶν ἀφεθοῦν νὰ διεξάγουν τὸ ναυτικὸν ἐμπόριον, τότε πρέπει νὰ εἰμεθα δέσμαιοι διὰ τὴν Ναυτιλία μας ὅταν ἔξευρη τὰ μέσα τῆς ἀνασυγκρότησεως καὶ τῆς προσαγωγῆς τῆς. Ἐργαζόμενον ἐν ἴσοτιμίᾳ πρὸς τὰ ἔνεα πλοῖα τὸ ἐλληνικὸν φορτηγόν, μὲ τὴν οἰκονομίαν εἰς τὴν διαχείρισιν του, μὲ τὴν μακρὰν πειρατῶν ἐφοπλιστικὸν του, μὲ τὸ ἀξειδικεύμενον πλήρωμά του, θὰ κατορθώσῃ πολλά, θὰ διατηρηθῇ τούλαχιστον τὴν σημερινὴν του θέσιν, ἀσφαλῶς δὲ σύν τῷ χρόνῳ θὰ τὴν θελτιώσῃ. Ἡ περιατέρα ἀνάπτυξις τῆς Ναυτιλίας μας, ἐφόσον αἱ μεταπολεμικαὶ συνθῆκαι θὰ εἰνε εὐνοϊκαὶ εἰς τὴν ἐλευθέραν ἀπασχόλησίν της, θὰ ἔχαρταν πλέον ἀπὸ μόνην τὴν πρωτόθουλον δραστηριότητα τοῦ "Ἐλληνος ναυτίλου". Τὰ ἐμπόδια ποὺ ἥγειροντο πρὸ τοῦ πολέμου εἰς τὸν δρόμον τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ, δὲν θὰ ὑπάρχουν.

"Ἄν δικα, παρ' ἐλπίδα, τὰ μεγάλα ναυτικά Κράτη ἐπιδιώξουν καὶ μετὰ τὸν πόλεμον τὴν ὑπὲρ τῶν ἔθνων τῶν πλοίων διαφύλαξιν τῆς μεταφορικῆς αὐτῶν κινήσεως, ἀν δὲ ἐμποροναυτικῆς ἐξοπλισμοῦ ἐντατικός, ὅπως καὶ προπολεμικῶς, συνεχισθῇ, ἀναλώμασι τῶν κρατικῶν θησαυροφυλακίων, ἀν εἰς τὸν μικρούς λαούς, τοὺς ἀνέκαθεν θαλασσινούς, διαμφισθητήρη τὸ δικαίωμα τῆς εὑρείας συμμετοχῆς των εἰς τὸ διεθνὲς ὑπερθαλάσσιον μεταφορικὸν ἐμπόριον, διότι τὰ μικρά αὐτὰ Κράτη δὲν ηύτοχησαν νὰ διαθέτουν μεγάλην, ἀνάλογον πρὸς τὴν χωρητικότητὰ των, ἐμπορικὴν κίνησιν, τότε καὶ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας προβληματικὸν θὰ εἴνε τὸ μέλλον, αὐτὴ δὲν ὑπόστασί της θὰ διακυβεύῃ.

\*\*\*

Δὲν πρέπει ποτὲ νὰ παραγνωρίζωμεν τὸ γεγονός διὰ τὴν Ναυτιλία μας ἔχεις κατὰ τὰ τελευταῖα κρίσιμα ἔτη, χάρις εἰς τὴν ἐπὶ τὸν ναυλώναν συνεργασίαν τῆς μὲ τοὺς ξένους ἐφοπλιστάς. Παρὰ ταύτην δικαίωμας ή δραστηριότητος τοῦ ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ ἔχουν πειριορίζομέν ἀπὸ τοῦ 1920 καὶ ἐντεῦθεν. Ἐχάσαμεν σχεδὸν τὴν Μαύρην Θάλασσαν, καὶ εἰς τὴν Μεσόγειον τὰ ὑπολείμματα τῆς ἀνθούσης ἄλλοτε Ναυτιλίας μας παρέμειναν. Εἰς τοὺς ὁκεανοὺς εἶγαμεν ἀναγνωστάς τὰ πλοῖα τῶν μεγάλων σημαιῶν, ἀτιναὶ ἔτεινον νὰ κρατήσουν μονοπωλιακῶν ὑπὲρ αὐτῶν τὰς μεταφοράς τῶν ιδίων των χωρῶν. Ἀπεκλείετο τὸ ἐλληνικὸν σκάφος καὶ ἀν τὰ ναυπηγικὰ προγράμματα τῆς Μεγάλης Βρετανίας, τῆς Γερμανίας, τῆς Ιταλίας, τῆς Ιαπωνίας καὶ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν δὲν ἀνεστέλλοντο ή δὲν πειραρίζοντο λόγω τοῦ πολέμου, μετά τινα ἔπι τὴν θέσις διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας δὲν θὰ ὑπῆρχεν εἰς τοὺς ὁκεανούς. Δὲν ὑπερβάλλομεν τὰ πράγματα. Ὅπο τὴν κατάστασιν αὐτὴν ἐτέλει τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον πρὸ τοῦ πολέμου.

Τώρα, ἐλπίζομεν διὰ τὴν εἰρήνην, ποὺ θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὴν σημερινὴν ἀνθρωποσφαγήν, νὰ ἐπιλυθοῦν ριζικῶς καὶ τὰ οἰκονομικὰ προβλήματα τῆς Εὐρώπης. Ἐλπίζομεν διὰ καποιαὶ νέα τάξις πραγμάτων θὰ ἐπιτρέψῃ τὴν συνεργασίαν τῶν λαῶν αὐτῆς. Κάθε χώρα θὰ ἐπιδοθῇ εἰς τὰ πλέον πρόσφορα διὰ τὴν γεωγραφικὴν τῆς θέσιν καὶ τὴν ἀδιάφορογικὴν τῆς σύνθεσιν ἀποδοτικά ἔργα καὶ ή εὐρωπαϊκή οἰκονομία θὰ συγκροτηθῇ κατὰ τρόπον, ώστε νὰ ἀλληλοσυμπληρώνηται αἱ παραγωγικαὶ δραστηριότητες τῶν διαφόρων ἔθνων. Τότε καὶ δὲν ἔχεις τὸν θάλασσαν ἀκαλύτως πλέον θὰ αὐλακώῃ τὰς θαλάσσας, ἔξυπητερῶν τὰς διεθνεῖς μεταφοράς καὶ εἰσφέρων εἰς τὴν χώραν μας ἀφθόνους τοὺς καρποὺς τοῦ ἐπιμόγυθου ἔργου του.

**MARMARAS**  
WHOLESALE PRODUCE DEALER SHIPPING AGENTS

**ΙΑΚ. ΜΑΡΜΑΡΑΣ**  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ-ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

BALTIMORE M.D.

Phone: University, 8679      1531 Carswell Str.

## 'Η δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ 6'. τρίμηνον 1940

### Στατιστική τῶν "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,,

Δὲν ήτο θεοτίας δυνατὸν ν' ἀναμένῃ τις αὔξησιν τῆς χωρικότητός μας κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν 6' τρίμηνον ἐ. ἐ. Ἀιομη καὶ ὑπὸ ὀμαλὰς εἰρηνικὰς περιόδους εἰχεν ἐκδηλωθῆ ἡ τάσις πρὸς μείωσιν, ως ἀναπότρεπτος συνέπεια τῆς ὑπάρχεως μεγάλου ἀριθμοῦ παρηλίκων σκαφῶν. Τὸ μόνον παρήγορον σημεῖον ἔκειτο εἰς τὴν ἐπλιδά, διὰ τὴν μείωσις τῆς φορτηγού μας χωρητικότητος θὰ συνωδεύετο ἐν τινα μέτρῳ ἀπὸ μίαν ίκανοποιητικὴν ποιοτικὴν θελτιώσιν. Πράγματι, αἱ κατὰ τὰ τελευταῖα τρία προπολεμικά ἔτη παραγγελίαι πλοίων, ἐπὶ τῇ θάσει εύρεων προγραμμάτων τῶν κυριωτέρων ἐφοπλιστικῶν μας Οἰκών, ἐδικαιολόγησαν τὴν προποτικὴν μιᾶς θραδείας, ἀλλὰ σταθερᾶς, ἀνασυγκροτήσεως τοῦ πλωτοῦ υλικοῦ μας. Είχεν ήδη ἀποκτηθῆ ὁ πυρὴν τῆς ἔξυγιανος καὶ ὑπὲρ εἰκοσι τὰ φορτηγά μας ηγετικῶν ταχαίκων σκαφῶν ταχαίκων σκαφῶν, ὅποιας ἀνέτρεψε καταστάσεις, σχέδια, ὑπόλογισμούς, τρωτοθουλίας. Μία δεκάς νεοναυπηγήτων φορτηγῶν ἐπρόκειτο ἐντὸς τοῦ 1940 νὰ προσετίθετο εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας, ἐπὶ τῇ θάσει τῶν τοποθετημένων μέχρι τοῦ 'Ιουλίου π. ἐ. παραγγελίων εἰς διάφορα ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα. Τὰ πλοῖα αὐτὰ ἡρχισαν ἡδη καθελκούμενα, τίθενται δικαίωμας ἀναγκαστικῶν, λόγῳ τῶν ὑφισταμένων πολεμικῶν πειριορισμῶν, ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαίαν. Αἱ ἀγοραὶ ἀφ' ἔτερου μεταχειρισμῶν πλοίων ἔκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἐμετριάσθησαν ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου καὶ ἐντεῦθεν, λόγῳ τῶν ποικίλων πολεμικῶν κινδύνων. Ὅπο τὰς συνθῆκας αὐτὰς, ἡ σημειωθείσας κατὰ τὸ 6' τρίμηνον καθαρά μείωσις κατὰ 11 πλοῖα, 37.160 τόννων γκρός, ἐξηκολούθησε καὶ κατὰ τὸ 6' τρίμηνον, ὑπὸ εύρυτέρων μάλιστα μορφήν.

Αἱ παρατηρηθείσαι αὐξημειώσεις ἀναφέρονται εἰς τὰς ἀκολούθους προσθηκαὶς καὶ διαγραφαῖς: Τὴν 1ην Ἀπριλίου παρέμενον ὑπὸ παραλαβὴν 9 φορτηγά, 42.244 τόννων γκρός. Ἐξ αὐτῶν ταρελήθησαν κατὰ τὸ 6' τρίμηνον πέντε, ἐκ τῶν διποίων τὰ μέν τεσσάρα ἐτέθησαν ὑπὸ τὴν κυανόλευκον, τὸ δέ πέμπτον, ήτο τὸ φορτηγόν «Vahla» ὑπὸ τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν, μετονομασθὲν «Eunice». Τὰ τεθέντα ὑπὸ τὴν ἐλληνικὴν σημαίαν ἦσαν τὰ ἀκόλουθα:

«Δημήτης» ex «August» .....	5254	t. γκρός	(τοῦ 1911)
«Ορος Κυλλήνη» ex «W. Munro» .....	3703	»	(τοῦ 1917)
«Πλάιτ Γιοντίτις» .....	4810	»	(τοῦ 1919)
«Σάν Γιαντιτέλ» .....	4943	»	(τοῦ 1920)

'Α) π 4 ..... 18.710 »

'Υπέστειλαν ἔξ ἄλλου τὴν παναμαϊκὴν σημαίαν ἐπανελθόντα εἰς τὴν ἐλληνικὴν τὸ ναυαγοσωστικὸν «Εἰρήνη Βερίκου» (ex «Altato») 663 τόννων γκρός (τοῦ 1911), προῆλθε δὲ ἔξ ἀνακατεμέτρησης τῶν φορτηγῶν «Αγία Βαρθάρα», «Ζεύς», «Λεβαθό», «Μιχάλης», «Πίγασος» καὶ «Πιπίνα» μιὰ ἐπὶ πλέον διαφορά ἐκ 3901 τόννων γκρός. Τοιουτοπρότατος, προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς ναυτιλίας μας 5 πλοῖα καὶ 23.274 τ. γκρός.

Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονικὸν διάστημα ἐτέλους ὑπὸ παραλαβὴν, ἀγορασθέντα ἀπὸ τοῦ α' τριμήνου, 5 φορτηγά, 23.532 τόννων γκρός, εἰς τὰ διποία προσετέθησαν καὶ ἔτερα 3 πλοῖα, 9.321 τ. γκρός, ἀγορασθέντα κατὰ τὸ 6' τρίμηνον. Τὰ τρία αὐτὰ πλοῖα

«Curacao» .....	1.548	t. γκρός	(τοῦ 1895)
«Eureka» .....	2.246	»	(τοῦ 1919)
«O'Brien Brothers» .....	5.527	»	(τοῦ 1920)

'Α) π 3 ..... 9.321 »

## BRISTOL AVONMOUTH -PORTISHEAD -SHARPNESS

R. & J. H. REA, LTD.

28, Baldwin Street, BRISTOL

Τηλεγραφήματα: IGNEUS-Bristol

### 'Ιδιοκτῆται ρυμουλκῶν

Προμηθευταὶ μπῶνικερς

Γαιανθράκων & Πετρελαίου

KENTRIKA GRAFEIA:

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

Ἐν συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ.

Wm CORY & SON, LTD

'Ετέλουν συνεπώς υπό παραλαβήν κατά την 30ην Ιουνίου έ. Ε. 8 πλοΐα, 32.853 τόννων γκρός, χωρίς δύμας και νά είνε θέσιον, δύν δια ή τινά έξι αύτών θά τεθούν υπό την έλληνικήν σημαίαν ή θά έπαναπωληθούν εις άλλοδαπούς άγοραστάς.

"Εναντί των άνωτέρω προσθηκῶν έσημειώθησαν αἱ ἀκόλουθοι ἀπώλειαι:

α') Ἀχρηστευθέντα ἐπιθατηγά:

«Βασιλική»	190	τ. γκρός	(τοῦ 1879)
«Σκύρος»	639	»	(τοῦ 1882)
«Φωκίς»	250	»	(τοῦ 1886)

「Δ」π 3	1.079	»	
--------	-------	---	--

β') Ναυαγήσαντα:	2.238	τ. γκρός	(τοῦ 1901)
------------------	-------	----------	------------

Τό έν λόγω σκάφος ἀποπλεῦσαν ἐκ Κάρδιφ μὲ γαιάνθρακας διὰ Μεσόγειον προσῆραξεν εἰς τὰς ἀγγλικάς ἀκτὰς καὶ ἔγκατελείφθη, μῆ καταστάσης δυνατῆς τῆς ἀνελκύσεως του.

γ') Καταβαθμισθέντα:

«Άδαμαντιος»	4277	τ. γκρ.	(1915) ἐνθύσισθη εἰς Λά Παλλίς
«Βιόλιν. Ν. Γουλανδρη»	3578	»	(1919) ἐτορπαλλίσθη Φινιστέρων
«Γαλαζίας»	4333	»	(1918) ἐνθύσισθη εἰς Ντιέπτην
«Ἐνγενία»	5839	»	(1912) ἐνθύσισθη εἰς Φλώσιγκ
«Ἐλάζη»	3651	»	(1912) ἐτορπαλλίσθη Δ. Ἀγγλίαν
«Ζηνοβία»	2975	»	(1906) προσέρχουσεν ἐπὶ νάρκης
«Ιωάννα» (ex «Σούζη»)	950	»	(1907) ἐτορπαλλίσθη Βισκαιών
«Κύμα» (Σιτινᾶ)	3994	»	(1912) ἐτορπαλλίσθη Δ. Ἀγγλίαν
«Μόσχης»	3546	»	(1906) προσέρχουσεν ἐπὶ νάρκης
«Μάξ Βόλφ»	6694	»	(1917) ἐνθύσισθη εἰς Ρούνεν
«Ορος Μυρτώ»	5403	»	(1919) ἐτορπαλλίσθη Δ. Ἀγγλίαν
«Ορος Υμηττός»	6388	»	(1921) ἐτορπαλλίσθη Φινιστέρων
«Π. Μαργαρόντης»	4979	»	(1913) εἰς ἄγριων ἀπὸ μηνῶν
«Περ. Λ. Καμπάνης»	3584	»	(1910) ἐνθύσισθη εἰς Ντιέπτην
«Ωκεανία»	4843	»	(1907) προσέρχουσεν ἐπὶ νάρκης.

「Δ」π 15 (*)	65.094	τ. γκρ.	
-------------	--------	---------	--

Αἱ ἔκ παντοίων συνεπῶς αἵτιναν ἀπώλειαι τοῦ 6' τριμήνου περιέλαθον 19 πλοΐα, 68.411 τόννων γκρός, συγκρινόμεναι δὲ πρὸς τὰς πραγματοποιηθεῖσας προσθήκας 5 πλοΐων καὶ 23.274 τόννων γκρός, καταλείπουν μίαν καθαράν μείωσιν ἐκ 14 σκαφῶν, 45.137 τόννων γκρός. Η χωρητικότης ἀυτῆς, ἀφαιρουμένη ἀπὸ τὴν ὑπάρχουσαν κατά τὴν 31ην Μαρτίου έ. ζ., μᾶς δίδει οημερινὴν δύναμιν τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας μας, ἀπό:

#### 494 πλοΐα, 1.540.570 τόννων γκρός

Αφ' ἔτέρου καὶ εἰς τὴν υπὸ ξένας οημαίας χωρητικότητα, εἰς τὴν ιδιοκτησίαν τῆς ὁποίας μετέχουν καὶ ἔλληνικα κεφάλαια, ἐσημειώθησαν μεταβολαὶ τινες κατά τὸ υπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον. Οὕτω, προσετέθησαν 4 σκάφη 14.921 τόννων γκρός, μεταξὺ τῶν ὅποιων καταλέγοντα καὶ τὰς νεοναυπιγήτα «Μαριέττα Ε.» καὶ «Ρυτίνε Hill», διεγράφουσαν δὲ 2 σκάφη, 11.284 τόννων γκρός, μεταξὺ τῶν ὅποιων καταλέγετο καὶ τὸ ψυθισθὲν εἰς τὴν Βουλώνην παναμαϊκὸν δεξαμενόπλοιον «Κλαίρη». Προῆλθεν ἐκ τούτων μία καθαρά προσθήκη 2 σκαφῶν καὶ 3637 τόννων γκρός, ἤτις προστιθεμένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Μαρτίου χωρητικότητα, μᾶς δίδει σημεινὴν τοιαύτην, ἀπό:

122 πλοΐα, 447.768 τόννων γκρός

Η συγκεφαλαίωσις τῶν ἀνωτέρω μᾶς παρέχει τὴν ἀκόλουθην εἰκόνα, δύο ἀφορᾶ τὴν ὑπάρχουσαν ἔλληνικήν χωρητικότητα καὶ τὴν υπὸ ἔλληνικήν ἐκμετάλλευσιν, ἀλλὰ ὑπὸ ξένας οημαίας τοιαύτην, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τοὺς ἀντιστοίχους ἀριθμοὺς τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1939:

30η Ιουνίου έ. ζ.	31 Δεκεμ. 1939
「Δ」π τ. γκρός	「Δ」π τ. γκρός
494	1.540.570
8	32.853
122	447.768
16	33.992

Σύνολον: ..... 640 2.052.183 665 2.121.177

Εἰναι ἐνδιαφέρον νά σημειωθῇ, δτι κατά Σεπτέμβριον π. ζ.,

(\*) Εἰς τὸν ἀριθμὸν ἀντὸν δέον νὰ προστεθοῦν καὶ τὰ τελευταῖς δυνατέστατα ἀ)π «Άδαμ. Γεωργανῆς» 3444 τ. γκρός (τοῦ 1918) καὶ «Νίκην» 5154 τ. γκρός (τοῦ 1918).

δτε ἔξερράγη ὁ πόλεμος, ή δύναμις τῆς ναυτιλίας μας ἐνεφάνιζε τὴν ἀκόλουθον κατανομήν:

Υπὸ ἔλληνικὴν σημαίαν .....	585	πλοια	1.678.577 τ. γκρός
Τελοῦντα υπὸ παραλαβὴν .....	4	»	9.777 »
Συμμετοχὴ εἰς ξένα σημαίη .....	123	»	426.260 »
Έλληνικά καὶ κινεζικά ὄντα .....	22	»	43.000 »
Σύνολον: .....	684	»	2.157.614 »

#### Η ἀργοῦσα χωρητικότης τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας

#### Μερικαὶ παρατηρήσεις

Παρὰ τὴν ἔλλειψιν συγκεκριμένων στοιχείων, ἀτίνα θά ἐπέτρεπον ἔστω καὶ τὸν κατά προσέγγισιν υπολογισμὸν τῶν διακυμάνσεων τῆς ἀργοῦσας χωρητικότητος τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας διά τοῦ πολέμου, μίαν χαρακτηριστικὴν ὑποχώρησιν τῆς ναυτιλιακῆς δραστηριότητος, δχι μόνον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν τιμῶν τῶν ναυτῶν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν φορτίων. Ἀπὸ τοῦ Ἀπρίλιου ἀκόμη, ὅτε ἐπραγματοποιήθη η Γερμανικὴ ἔξοδος πρὸς τὴν Δανίαν καὶ τὴν Νορβηγίαν ἐσημειώθησαν τὰ πρῶτα συμπτώματα κρίσεως διὰ τὰς οὐδετέρας ναυτιλίας. Η στέρησις τῆς Σκανδινανίκης ἀγορᾶς, συνδυαζομένη πρὸς τὴν ἐπαύξην τῆς συμμαχικῆς χωρητικότητος διὰ σεβαστοῦ τημάτων τοῦ Σκανδινανίκου ἐμπορικοῦ στόλου, ἐνέφανες τὰς πρώτας δυσχερείας ἐπειδεινώντο ήμέραν παραπομόνεις.

Η κατάληψις τῆς Ολλανδίας καὶ τοῦ Βελγίου ἐπεσώρευσε νέα εμπόδια, ἀτίνα καὶ ἐκορυφώθησαν μὲ τὴν εἰσόδον τῆς Ιταλίας εἰς τὸν πόλεμον καὶ τὴν συνθηκολόγησην τῆς Γαλλίας. Καθίστατο προφανές πλέον, δτι ἡ ἐργασία τοῦ φορτηγοῦ πλοίου εἰς τὰ Εύρωπα τὰ δύτατα καὶ εἰς τὴν Μεσόγειον ἀπέβανε προθληματική. «Ολοι οι λιμένες, ἀπὸ τοῦ Νάρβικ μέχρι τῆς Ἀδριατικῆς, εύρεθησαν υπὸ τῶν φετανικῶν ἀποκλεισμῶν καὶ τὸ σύνολον σχεδὸν τῶν ἀγορῶν τῆς Εὐρώπης ἔπαινες νά ξῆπε κάθε ἐπικοινωνίαν μὲ τὴν θάλασσαν. Αἱ συνέπειαι ὑπῆρχαν πολλαπλαὶ καὶ ποικίλαι. «Οσσα ἔλληνικά πλοια εύρεθησαν εἰς λιμένας πρὸς τοὺς ὅποιους ἔξετάθη ἡ γεομανικὴ κατοχὴ, παρέμειναν εἰς αὐτοὺς ἀναγκαστικῶς καὶ δὲν πρόκειται νά ἐπανέλθουν εἰς τὴν ψηφείσαν, εἰλήμη μόνον μετὰ τὴν ἀποκατάστασιν τῆς εἰρήνης. Εἰς τὴν Αμέρισαν, τὴν Βόρειον Γαλλίαν, ἔτι δὲ εἰς τὸ Αμεριδύρον, τὴν Στάθακερ, παραμένουν δέκα καὶ καὶ περισσότερα ἔλληνικά φορτηγά υπὸ ἀναγκαστικῶν παροπλισμῶν. Πολλὰ ἀλλὰ πλοῖα, τὰ ὅποια ἐφόρτων διὰ Γαλλίαν, Ιταλίαν ἢ δι' ἐλλεπικόν προσφισμόν, ἀνέστειλαν τὰς φορτωσίες ή ἐκφορτώσεις τῶν, εύθὺς ως κατελήφθησαν ἀπὸ τὰ γεγονότα, ἐνῷ ἀλλὰ ἔμφορτα σκάφη παρέμειναν εἰς διαμέσους λιμένας εἰς ἀναμονὴ διαταγῶν καὶ ἔτερα κενά, ἀλλὰ ναυλωμένα. Ήπειρεώθησαν εἰς ἀκύρωσιν τῶν ταξιδίων των, λόγῳ ἀνωτέρας θιάσης.

Οι ηγεμένοι πολεμικοί κίνδυνοι τῆς Μεσογείου παρεκώλυσαν εἰς ψύστον θασικὸν τὴν οὐδετέραν ναυσιπλοίαν καὶ ἐν τοῖς μέτρο τῶν ἀνέκοψαν ἐντελῶς. Ἐλληνικά πλοια, κενά ἢ ἔμφορτα, παραμένουν εἰς Ρουμανίαν, Ἐλλάδα καὶ εἰς λιμένας τῆς Συρίας, τῆς Παλαιστίνης καὶ τῆς Βορ. Αφρικῆς ἀπρακτούντα, ἐν ἀναμονὴ τῆς ἔξελιξεως τῆς καταστάσεως. Αρκετά ἀλλα φορτηγά μας, ὅπως καὶ πολλά ξένα, ναυλωθέντα πρὸς καριού διὰ τὴν μεταφορὰ γαιάνθρακων πρὸς διαφόρους μεσογειακούς προσισμούς — περιλαμβανομένων καὶ τῶν οὐδετέρων λιμένων — ἀδρανοῦν ἡδη ἡ Αγγλία καὶ μετά κόπου τινά έξι αὐτῶν ἐπιτυχάνουν ἐργασίαν πρὸς ἐλευθέρας κατευθύνεις. Εἰκοσάς ἔλληνικῶν φορτηγῶν τελεῖ εἰς παρομοίαν δυσχερή θέσιν. Σήμεονται ἀκόμη καὶ περιπτώσεις πλοίων μας, ἀτίνα παραμένουν ἔμφορτα μὲ γαιάνθρακας εἰς Ουαλλικούς λιμένας καὶ μὴ δύναμενα νά πλεύσουν πρὸς τὴν Μεσόγειον, ἀναζητοῦν ἀγοραστάς τῶν φορτίων των ἀλλαχοῦ, μὲ προσφορὰς μειωμένας διὰ τὸ τὸ φορτίον καὶ τὸν ναύλον. Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτάς τὰ ἔλληνικά πλοια, ὅπως καὶ τὰ περισσότερα τῶν οὐδετέρων ναυτιλίων, δοκιμάζουν μίαν ἔντονον κρίσιν καὶ πολλὰ έξι αὐτῶν εύρισκονται. Τοῦτο μέρος χωρίς δύμας οὔτε νά προσδιορίζεται η ἔκτασης τῆς ἀργίας τῶν, ἐπὶ τὴν θάσει σαφῶν δεδομένων, ἀλλὰ καὶ χωρίς νά υπάρχουν θετικαὶ ἐνδείξεις, ως πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς παρούσης καταστάσεως. Οἰσδήποτε θέματα, μὲ τὸν ὅποιον θά ἐπεχειρεῖ κανεῖς νά την καταποτήσῃ τὴν παραπλισμένην χωρητικότητα, θά δεῖ νά θεωρηθῇ ως παρακεκινδυνευμένον.

## THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

(Founded 1866)

COLOMBO - CEYLON

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

P. O. Box 178

Cables:  
DESPATCHCO.

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

## Άλιετης και άλιευτικός στόλος

ΤΟῦ κ. ΚΩΣΤΑ ΚΟΜΠΗ

«Ἐὰν δὲ πολεμικὸς στόλος ἔσωσε τὴν Ἀγγλίαν,..... τὰ ἀλευτικὰ πλοῖα ἔσωσαν τὸν Ἀγγλικὸν Στόλον»

Μὲ τὴν ἐπιγραμματικὴν ἀντὴν φράσιν, ἔνας Ἀγγλος Νάυαρχος συνέψει τὴν συμβολὴν τοῦ ἀλευτικοῦ στόλου εἰς τὴν ἄμυναν τῆς χώρας κατὰ τὸν παρελθόντα μεγάλου πόλεμον.

Ἐπίσης, ὁ διακεκριμένος στρατιωτικὸς κοριτσὸς καὶ συγγραφεὺς τῆς Ιστορίας τοῦ παγκοσμίου πόλεμου κ. Λίντελλ Χάρτ, περιγράφων τὴν τολμίαν καὶ τὸν ἡρωϊσμὸν τῶν πληρωμάτων τὸν ἀλευτικὸν πλοίον, τῶν χειρημοποιήθεντον εἰς διαφόρους ἐπαγγείλσεις κατὰ τὸν πόλεμον 1914—18, μεταξὺ ἄλλων, γράψει καὶ τὴ ξένη:

“Οταν τὸ 1917, ὁ ἀνέψη περιοδισμὸν γεωμανικὸν ὑπόθυραν καὶ τὰ οἰκήτα, εὐρίσκετο εἰς τὸ ζενίθ τῆς ἀποδέεσών του καὶ ἡ Μεγάλη Βρετανία εὐρίσκετο εἰς τὰ πρόθυρα τῆς καταφρέσσων, ἐκεῖνοι οἱ δοῦλοι ἀπέτρεψαν τὸν ἔπικειμένον κινδύνον, ἥσαν τὰ πληρώματα τοῦ ἀλευκοῦ στόλου. Ἐπειτα ἀπὸ θαυμαστῆς ἐργασίαν δὲ ἐτόν, οἱ ἄλιες αἴτοι τοῦ θανάτου, ἐπέστρεψαν εἰς τὰς πατρίδας των κατά μῆκος τῶν ἀκτῶν τῆς Μ. Βρετανίας, ὅπος ἀναλέουν καὶ πάλιν τὰ εἰρηνικά των ἔργα... τὴν ἀλείαν. Τὸ Βρετανικὸν Ναυτικὸν είχε σώσει τὴν Αὐτοκρατορίαν, τὰ πλοϊώματα διως ταῦν γανούσιεταινάν. ἔσπαν τὸ Ναυτικόν

Από τὴν ἀντίθετον παρατάξιν, οἱ Γερμανοί, μὲ τὸν αὐτὸν θυμασιὸν ὄμιλον διὰ τὸν ἀλευτικὸν τὸν στόλον καὶ τὰ πληρώματα του, δὲν παρέχεται δὲ στρατιωτικὴ τελετή, χωρὶς νὰ ἀναφέρεται μὲ εὐλάβειαν ἡ ἡρῷακή συμβολὴ τῶν ἀλιέων εἰς τὴν ἄμυναν τῆς Χώρας. Ως γνωστὸν τὸ πληρώματα τῶν ὑποδρομίων καὶ τοὺς ἐλάφρους στόλους ἐν γένει εἰς τὴν Γερμανίαν, ἐπλέγονται ἀπὸ τὰς τάξεις τῶν ἀλιέων, ὡς πλέον προσημοσμένον εἰς τὰς ταλαιπωρίας τῆς θυλάσσης.

Οι ἀφάνεις αὐτοὶ μαχηταὶ, ποῦ ἐπανδρόνον τὰ εἰδῆθαστα μικρὰ πλοῖα καὶ προσπαθοῦν ἀπέγνωσμένως νὲ ἀνοίξουν δρόμους ἀνάμεσα ἀπὸ τὰ φοβερὰ πεδία τῶν ναρκῶν τῆς μᾶς ἢ τῆς ἄλλης παρατάξεως, ἔξαιρολονθύν δὲ τὴν σχληράν των ὑπηρεσιῶν, ἐν μέσῳ τῶν κινδύνων, ποὺ τοὺς ἀπειλοῦν συνεζώς ΥΠΟ καὶ ΥΠΕΡ τὰ κύματα, εἰνὲ οἱ ἀνδρεῖοι φαράδες τῆς Βορείου Θαλάσσης, πληρώματα πάσης ἡλικίας κατηρισμένα ἀπὸ δυνατῶν καὶ ἀποφασιτικῶν θαλασσόλυκους. Δὲν ἔχουν τίποτε τὸ κοινόν μὲ τοὺς ἀνδρας τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ, διότι ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον εἰνε ἐθελονταί. Δὲν ἔχουν διακριτικὰ σημεῖα βαθμοῦ. Στήν θάλασσα καὶ στὴν δουλειὰ ἐπάνω, δὲν ὑπάρχει διάκρισις, διοι εἰνε ίσοι. "Έχουν παράδοξες ἴδεις περὶ ναυτικῆς πειθαρχίας, πειθαρχίας ποὺ ἰσχύει διὰ τὸν ἴδιον τοὺς κόσμο, καὶ ἔξαιρολονθύν νὰ παραμένουν αὐτοῖς ἀτομικοῖ. Σκέπτονται καὶ ἐνέργον δι' ἴδιον λογαριασμόν, ἀμύλλιμενοι ποὺς θὰ διαπέψῃ ἐπάληρον τὸ καθήκον του. Δι' αὐτὸν ἀλλοτε εἰνε οἱ μόνοι ἐνδεδειγμένοι διὰ τὴν σχληρὴν ἀποστολὴν ποὺ τοὺς ἀνατίθεται. Τὰ πλοιάρια τῶν εἰνε ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον παλαιά, γεμάτα σκουριές. "Οταν μάλιστα ἐπιτρέψουν ἀπὸ μίαν ἔξοδησην, εἰς τὴν κατάστασιν ποὺ ενδισούνται, μὲ τοὺς θαλασσοδαμένους ἀνδρας ἐπὶ τοῦ καταστρόματός των, δίδονται τὴν ἐντύπωσιν συντετριμμένων πολεμικῶν διαφυγόντων ἀπὸ μίαν σχληράν ναυαγίαν.

Διά νά κατανοηθή πληρέστερον ή σημασία της ἔξαιρετικής συμβολῆς τῶν ενθαύστων αὐτῶν πλοιαρίων και τῶν ιησικῶν πληρωμάτων των εἰς τὴν ἐπιτυχή διεξαγωγή τοῦ κατὰ θάλασσαν ἀγόνος, πρέπει να συμβολῆθη, τὸ ὅπλον του ὥποιον ἔγινε και γίνεται ἔξαιρετη λίτη σε κατά θάλασσαν, ελεύθερος στόλος με τὰ πληρώματα των

Πράγματι, δὲν έπέρχεται περίπτωσης τόσον έπει τῶν μεγάλων ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, όσον καὶ έπει τῶν ἑλαφροτέρων καὶ εὐκόλωτέρων ἀκόμη, ὅπου νά μη ἔχουν χορηγουμένη ἐντατικός καὶ λίαν ἀποτελεσματικώς τὰ ἀλεύτερα πλοῖα καὶ οἵτινες.

— ... Νησοποιαί, πόντισις καὶ γύρωσις ναρκών, φράκται ποταμῶν, προσωφινοὶ φάροι, γεγυφόματα, πλιστίναι, ἀκταριοῖ, σημαντήρες, φύλακες στρατηγικῶν σημείων, ρυμουλκά, καταδιωκτικά ὑπόθρονχιων, μεταγυγικά, βοηθητικά τοῦ στόλου κλπ. κλπ. Εἰς δὲ αὐτὰς τὰς περιπτώσεις, τὰ ἀλευτικά πλοια μὲ τὰ πληρόματα τῶν παρέχοντων πολιτικούς ὑπηρεσίας εἰς τὴν ἄμβων μᾶς Χώρας. Απεδείχθη δὲ δότιο αὐτοκαί ξανότητες, τὸ θάρρος καὶ ἡ πρωτοβουλία τῶν ναυτικῶν τούτων, παζούντων σπουδαίωταν ῥόλον εἰς τὴν διεξαγωγὴν τῶν ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων, εἰς πολλὰς δὲ περιπτώσεις ἔσωσαν κυριολεκτικῶς μίαν δύσκολον καταστάσιαν. Ποιλὶ λοιπὸν ὅρθησις οἱ τοιμῆροι αὐτοὶ ναυτικοὶ ὠνομάσθησαν «ἄλλεις τοῦ θανάτου», διότι ὅποι ὑπάρχει κίνδυνος, ὅποι πρόβλεψιται περὶ δυσκόλων ἐγγειούματος καὶ ἡ ἐπιτίνα εἰναὶ αὐτούσιοις πολλὰ δύσκολα.

γην μεγάλων ζημιῶν, καταστροφῆς καὶ ἀπωλείας μονάδων τοῦ πολεμικοῦ στόλου, αἵτινες στοιχίζουν μυθόδη ποσά, ἀποστέλλονται τὰ ἄλιεντικὰ πλοῖα καὶ τὰ πληρώματα των.

Οι ἀφανεῖς καὶ σεμνοὶ αὐτοὶ ἥφες, ἐπλήρωσαν ἀκριβά, πολὺ ἀκριβά τὴν συμμετοχὴν τῶν εἰς τὸν παγκόσμιον πόλεμον. "Όταν δὲ ἡ ἴστορία ἀναγράψῃ τὰς ἀπώλειας τοῦ σημειουνός κατὰ θάλασσαν πολέμου, ὁ κύριος μετ' ἐπιπλήξεως θὰ πληροφορηθῇ ὅτι αἱ ἀπώλειαι τῆς συμπαθοῦς αὐτῆς τάξεως, τῶν ἀλιευτῶν, καὶ ἀνάλογιαν εἶνε τρομακτικαί. Εἰς τὸν παρελθόντα πόλεμον ὁ ἀποκλεισμός τοῦ Zeebrugge, τὸ φράγμα τοῦ Σκάλδη καὶ τοῦ Ιζθεολιμένος τῆς Ὀστάνδης, ἔπειτα χρήσαν διὰ τῆς συμμετοχῆς τῶν ἀλιευτικῶν πλοίων, μὲ τὴν συντριβὴν τῶν πλοαισίων τῶν καὶ μὲ ἑκατόμβας ἐξ τῶν γενναίων πληρωμάτων των. Εἰς τὸν ἀματηρὸν αὐτὸν πόλεμον οἱ "Αγγλοι ἀπώλεσαν 9.416 ἀλιεῖς καὶ 1.178 ἀλιευτικὰ πλοῖα διαφόρους χωρητικότητος «τρωλερός», «δρίφτερός» κλπ. Οι Γερμανοί ἐπίσης ἀπώλεσαν 7.482 ἀλιεῖς καὶ 884 ἀλιευτικὰ πλοῖα διαφόρους μεγεθῶν.

Είτε τὸν σημερινὸν πόλεμον αἱ θυσιαι εἰνε κατὰ πολὺ ἀνώτεραι εἰς ἀμφοτέρας τὰς παρατάξεις, τηρουμένων τῶν ἀνάλογων ἐπὶ τοῦ χρονικοῦ διαστήματος τῶν ἐπιχειρήσεων. Δέν εἰνε βεβαίως τῆς δικαιοδοσίας οὐν νά ἐπεκτεῖται ἐπὶ τῶν τραγικῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Νοσθηγίας, τῶν Κάτιο Χωρῶν καὶ τῆς Μάγγης ὅπου τὰ ἀλιευτικὰ διέπεργαν πλὴν... μὲν πότας θυσίας! Πάντως εἰνε γνωστὸν εἰς δόλους, διτὶ τὰς περιοδοτέρας ζημιαὶ ὑφίστανται τὰ εἴνθαστα αὐτὰ πλοιάρια καὶ δὲν περέχεται ἡ μέρα χωρὶς ν' ἀκούσωμεν ἀπὸ τοῦ φαδιοφόνου πόσα ἀλιευτικά ἔβαθισθησαν τὴν παρελθούσαν ἔβδομάδα καὶ διὰ παρηγορίαν νά ἀναγνώσωμεν εἰτε τὰς ἐπιχειρήσιδας τοὺς θρυλικοὺς ήρωιςμούς τῶν τοιμηρῶν πληρωματίων τοῦ.

Αἱ ἐπιχειρήσεις ὅποι ἔχονται θημασαν ἐντυπωθεῖσαι τὰ ἀλεντικά πλοιά, καὶ κατὰ τὰς όποιας διεργοῦθεν ιδιωτέρως ή ἄξια τῶν ἐπ' αὐτῶν ἀνδρῶν, είνει ἀναφισθῆταις αἱ νηοπομπαὶ ἀφ' ἐνός, καὶ η γρύπωσις ταυτοῖς ἀφ' ἑτέρουν. Διὰ τὴν πρώτην περιπτώσιν, τὸ Ναυαρχεῖον δὲν ἤδυνατο νὰ ἀποστῆῃ μονάδας τοῦ Στόλου διὰ τὴν συνοδείαν τῶν πολεματικῶν νηοπομπῶν, καὶ ὡς ἐκ τούτου ἀπεφασίσθη νὰ συνοδεύονται αὖθις ἀπό ἔξωπλοις μέντα «τρόλερες» καὶ ἀπό 2 ή 3 μονόν ἀντιτοπαλλίζαι 1000 λόγων 1500 τόννων. Τὰ μικρά αὐτὰ «τρόλερες», δὲν ἔχουν καμίαν ἄνεσιν, σύντε θέρμανσιν διὰ θερμοῦ ἀέρος, οὔτε φυγεῖα, οὔτε καὶ ἀναπαυτικά γυγκαταστάσεις, εἰνει δὲ πτοχεομένα νὰ κινοῦνται εἰς τὴν θάλασσαν ἐπί 15 ἔως 20 ἡμέρας συνεχῶς, χωρὶς νὰ προσεγγίσσονται εἰς κανένα λημένα. Ωστειτικῶς, μόνον διὰ τὴν ἀναεύσιν τῆς καυσίμου ὑλῆς καὶ διὰ τὸν ανεγερδισμὸν τῶν εἰς τρόφιμα καταπλέοντων εἰς τοὺς λημένας, ὅπου η παραμονὴ τῶν δὲν διακεῖ πλέον τῶν 36 ώρων. Ταπιάζεται λοιπὸν κανεὶς τέτοιοις σπληνοῖς ὅροις ἔργωνται τὰ πληρωματα, διὰ τὴν ἀσφάλειαν τῶν νηοπομπῶν καὶ διὰ νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν ἄφιξην τῶν ἐμπορικῶν πλοίων εἰς τὸν πόλιν ὃν ὁρούν. Ἐπὶ πλέον, τὰ μικρὰ αὐτὰ σκάφη, διὰν ἐπικρατῇ κακοκαριά εἰς τὸν Όρεανόν, ταξιδεύονται χομένα κυριολεκτικῷ μέσῳ στὰ κύματα. Ή δὲ τριχυμία τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ εἶναι πάλι τὰ πράγματα ποὺ δὲν πιστεύει κανεὶς ἀν δὲν τὰ ἰδῃ, καὶ η ἀγνωστὴ ἔξακολουθεῖ σχεδόν καθ' ὅλον τὸ ἔτος.

Ο πλοῦς τῆς νηοπομῆς δὲν διεπερδοῦται βεβαίως εὐχόλως. Τὰ μπορικά πλοῖα, ποὺ τὴν ἀποτελούν εἰς μιαν ἀτελεύτητον σειράν, κινοῦνται μὲ διάφορον μεταξύ των ταχύτητα. Είναι συνεπώς ἴπτοχεωμένα νὰ ηρθούν την ταχύτητα ποὺ δρᾷε τὸ ἐπὶ κεφαλῆς τῆς νηοπομῆς πολεμιῶν σκάφος ή ὅποια δὲν ὑπερβαίνει τὰ 8—10 μίλια, διὰ νὰ είνει δηνατή συνοχῇ μεταξύ ὄλων τῶν πλοίων. Τὰ ἔξωπλισμένα ἀλιευτικά πλέοντα εξιά καὶ ἀγιοτερά κατὰ μήκος τῆς νηοπομῆς, τὰ δὲ ταχύπλοα ἀντιορθιλικά ή ἐλαφρά καταδρομικά, αὐξημειοῦντα τὴν ταχύτητά των ἀπετένον τὴν διηγή γραμμὴν τοῦ σχηματισμοῦ. Εἰς τὰς σημερινὰς νηοπομάς, ή ἀντιμετώπισις τοῦ κινδύνου είνει πληρεστέρα, διότι διὰ τὰ συγενόντα τὰς νηοπομάς πλοῖα πολεμικά καὶ «τρόλλερς» είνει ἔφωδιασμένα ἐπὶ τὸ γνωστὸν μηχανήμα «ΑΣΤΙΚ», διὰ τοῦ ὅποιον σημειοῦντα ή παρουσία ὑποθυρίουνται καὶ λαμβάνονται ἐσπενσέμενως τὰ διὰ τὴν ἔξουδετέρων ης ἐπιθέσεώς των κατάλληλα μέτρα.

\* \* \*

'Εξ τῶν μᾶλλον καταστρεπτικῶν ὅπλων τοῦ κατὰ θάλασσαν πολέμου είνει ἀναμφισθῆτις αἱ νάρκαι. Ή πόντιοις ναρκῶν είνει μία ἑπτάνησος ἔργασια, ποὺ ἀπαιτεῖ ἐξαιρετικήν προσοχήν. Πρὸς τοῦτο κορυφαιτοῦνται συνήθως εἰδικῶς διεσκευασμένα πλοῖα, καὶ οἵμενα ναυοπέτερα. Λογοῦ τοῦ βάρους ἐξάστης νάρκης ή ὅποια μὲ τὸ ἀγκυρών της πολλάκις ζυγίζει μέχρι 2 τόννων, η πόντιος διενεργεῖται ύπαρκτοις ἢ ἀνακτοῦνται κατέπτωσαν διὰ τὴν σύνδεσμον τῶν πλοίων.

**CODES:**  
Lombard,  
New Boe,  
Bentley's

# **ORIENTAL SHIPPING BROKERS**

**SHIPBROKERS, SHIOPWNER & SHIPPING AGENTS**

**GLEN LINE BUILDING, 2 PEKING ROAD.**

Cables:  
«ORSHIP»  
(Shanghai)

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

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

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

διασμένον με ισχυρὸν βαρούλκον. Τὰ σύγχρονα ταχύπλα «τρόλερς» χρησιμοποιοῦνται ἐπίσης διὰ τὴν δύσκολον αὐτὴν ἐργασίαν.

Διὰ νὰ καταστῶν ἀξίνδυνον αἱ νάρκαι, πρέπει ὀπωσδήποτε νὰ περισυλλεγοῦν. Πρὸς τοῦτο χρησιμοποιοῦνται μικρὰ ἀλιευτικὰ σκάφη (δριφτερες) κατὰ προτίμησι ξύλινα, τὰ ὅπου πλέοντα ἀνά δύο εἰναι συνδεδεμένα διὰ σύρματος. Τὸ σόρια τοῦτο σαρώνει τὴν θάλασσαν μέχρις ὡρισμένον βάθοντας καὶ παρασύρει τὰς νάρκας κόπον τὸ ἀγνύον, οὗτος ὥστε η νάρκη διὰ τοῦ πλωτῆρος τῆς ἀνέρχεται εἰς τὴν ἐπιφάνειαν. Τότε, η διὰ προσόβολον καταστρέφεται, η περισύλλεγεται ὑπὸ εἰδίκον πλοίον συνδεόντες τὰ ναρκαλευτικά.

Κατὰ τὸ 1914, εἰς τὰς ἀρχὰς τῶν κατὰ θάλασσαν ἐχθροπολεῖον, εἰς τὴν Ἀγγλίαν ὑπῆρχον μᾶλις 745 ἀλιευτικὰ μὲ πληροφόρα διάτονον τῶν φαράδων ἀνερχόμενα εἰς 10.000, διὰ νὰ χρησιμοποιοῦνται διὰ τὴν γρύπων ναρκῶν. Περὶ τὰ τέλη διως τοῦ 1918, ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων γρύπην εἰς 3.714, τὰ δὲ πληροφόρα τῶν εἰς 48.000 ἀνδρας. Ο μὴ γνωρίζην τὴν σκληρὰν ἐργασίαν ἐπὶ ἐνὸς ἀλιευτικοῦ ἀνοικτῆς θαλάσσης, εἶναι δύσκολον νὰ φαντασθῇ πόσον τραχεία εἶναι η ζωὴ ἐντὸς τῶν ναρκαλευτικῶν. Οι ἐπ' αὐτῶν ἄνδρες, εἰναι ὑπόχρεομένοι νὰ ἔργαζονται ὑπὸ οἰνδήποτε καρφῶν καὶ ἐνὸς οἰασθήποτε συνθήκας, φέροντες νυχθυμέρων τὴν σωσίδιον ξύνην, διότι ἀνὰ πάσαν στιγμὴν ἀπειλούνται ἀπὸ βέβαιον θάνατον. Καὶ ἐφ' ὅσον ἐργόκειτο περὶ τῶν προσδεδεμένων δι' ἀγνύσιον ναρκῶν, η γρύπωσις τῶν ἐφαίνεται ἀπλοποιηθεῖσα διὰ τῆς ἐντατικῆς ἐργασίας τῶν ναρκαλευτικῶν. Τὸ πρόβλημα διως περιεπλάκη λόγῳ τῆς ἐμφαίνεσεως τῶν μαγνητικῶν ναρκῶν. Ἐπορεύεται νὰ εὑρεθῇ καὶ διὰ τῆς ἐξουδετέρωσιν τοῦ νέου τούτου κινδύνου λέσις, χωρὶς ἀργοπορίαν, διότι ἡ διασπορά τῶν ναρκῶν τούτων ηὔπηνε καθημερινός.

Ο μεγαλύτερος κίνδυνος ἐκ τῶν ναρκῶν τούτων εἶναι, διατὰς εἴδησκονται παρὰ τὰς θαλασσιὰς περιοχὰς θάδους 8–10 μέτρων. Δεδομένου ὅτι αἱ θυνθομετρίες τῶν θαλασσῶν εἰναι διωσδήποτε ἐπιμελῆς σημειώμενα ἐπὶ τῶν χαρτῶν, εἰναι εὐχόλον νὰ γνωρίζῃ κανεὶς τὰς ὑπόπτους ξόνας καὶ νὰ συγκεντρώσῃ εἰς αὐτὰς «έκκαθαριστικὰ πλούρια πρὸς ἐξουδετέρωσιν τοῦ κινδύνου. Διὰ τὴν ἐπίπονον ταῦτην ἐργασίαν χρησιμοποιοῦνται τὰ ξύλινα ἀλιευτικά, τὰ ὅπου εἰναι τὰ καταληλητέρα, διότι δὲν παρουσιάζουν τοὺς κινδύνους ἔλξεως τῶν ναρκῶν διως τὰ σιδηρὰ πλοῖα. Ἐάν κρινῃ κανεὶς ἀπὸ τὰς ἐντατικὰς ναυτηγήσιες ἀλιευτικῶν πλοίων τὰς διεξαγομένας εἰς τὰς ἐμπολέμους Χώρας, θὰ πεισθῇ περὶ τῆς πολυτιμότητός των. Η ἐξουδετέρωσις τῶν μαγνητικῶν ναρκῶν ἐπετεύχθη διὰ τῆς χρησιμοποίησεως ξύλινων ἀλιευτικῶν, ἐφωδιασμένων διὰ σιδηρού πλωτῆρος, τῶν διωσιν ωμούλκον ἐξ ἀποστάσεως 50–100 μέτρων.

\*\*\*

Ἀπὸ τὰ ὡς ἄνω ἐν συντόμῳ ἐκτεθέντα ἔξαγεται τὸ συμπέρασμα ὅτι οἱ ἀλιεῖς καὶ τὰ ἀλιευτικά τῶν πλοίων σηματάλλον ἔξαρστικῶς εἰς τὴν ἄμυναν μᾶς Χώρας. Δὲν εἶναι ἀνάγκη νὰ ἀρχεσθῶν εἰς τὰ παραδειγμάτα τῆς Βορείου Θαλάσσης. Διανάμεθα νὰ ἀνατρέξουμε εἰς τὰ πρόσφατα γεγονότα τοῦ ἐμφανὸν Ισπανικοῦ πολέμου καὶ τοῦ Κινεζούπατωνικοῦ τοιούτου. Καὶ εἰς τοὺς δύο αὐτοὺς πολέμους, τὰ ἀλιευτικά πλοῖα καὶ οἱ ἐφ' αὐτῶν ἄνδρες ἔπαιξαν σπουδαῖον ρόλον εἰς τὴν καθόλου διεξαγωγὴν τοῦ ἄγνωστος, διαρκούντα καὶ εἰς τὰς ὡς ἀνω ἀναφερούσας περιπτώσεις.

Γεγονός λοιπὸν εἶναι ἀναμφισβήτητον ὅτι τὰ ἀλιευτικά πλοῖα, ἐν εἰρήνῃ καὶ ἐν πολέμῳ προσφέρουν ὑψητὰς ὑπηρεσίας εἰς τὴν καθόλου ὑπόστασιν μᾶς Χώρας. Ἐν εἰρήνῃ τροφοδοτοῦν ἀνέλλαπτος τὸν λαὸν δι' πολέμου χρησιμοποιοῦνται ἀποτελεσματικῶς διὰ τὴν ἀμυναντικήν θάλασσαν.

Οι ἀλιεῖς δὲν τοῦ κόσμου καὶ ἀπὸ τῶν ἀρχαποτάτων χρόνων, συνδέονται μὲ ένα αἰσθημα ἀλληλεγγύης, ποὺ καθηγήσας μεταξὺ τῶν ή θυσία τόσων σεμνῶν ἥρωώνων. Ἐχουν μίαν θρησκείαν, η οποία τοὺς ἐνόντες ἐπρός εἰς τὸν κινδύνον καὶ τὴν ἄγωνιαν, ὅταν ἐγκαθαλεլειμένοιν ἀπὸ δῆλον τὸν κόσμον, παλάιον πρός τὰ στοιχεῖα καὶ τὴν ἀγριεμένην θάλασσαν. Τὰ συνταρακτικά γεγονότα, ποὺ καθημερινῶς ἀνανεώνται καὶ μᾶς ἐκπλήσσουν, ἀποδεινώντων τὴν θηριωδίαν τοῦ ἀνθρώπου πρὸς ἔξοντωσιν τῶν διωσιν τοῦ. Νέα συστήματα, νέα μέθοδοι στρατιωτικῶν χειρισμῶν ἀναφένονται καὶ προσωρινῶς ἐπικρατοῦν, ἀντικαθιστῶνται τὰς παλαιές συνηθείας καὶ μεθόδους, ἀλλὰ μὲ τὸν ίδιον πάντοτε σκοπόν, τὴν ἔξοντωσιν καὶ τὴν καταστροφήν. Ο φαράς διως καὶ τὸ πενιχρόν του πλούτουν μένει καὶ θὰ μένῃ αἰώνιος διὰ νὰ συμβολίζῃ τὸ ἀδάμαστον τῆς ἀνθρώπινης θεληστικῆς τῆς πάλην δχι μόνον ἀποχῶς πρὸς τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὴν καταστροφικὴν μανίαν τῶν συνανθρώπων μας.

Ιούνιος 1940

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

**Liverpool**

**REA LIMITED.**

Stevedores of Cargo — of All Kinds—

TUG OWNER  
**BIRKENHEAD**

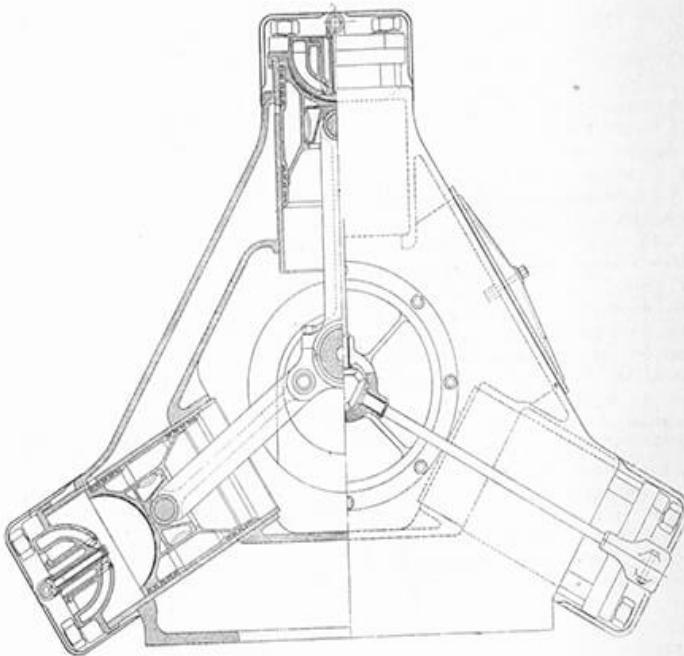
## Ναυτικὰ τεχνικὰ νέα

### Νέος τύπος ἀτμομηχανῆς

Ἡ προσπάθεια τοῦ νὰ διατηρηθῇ ἡ παλινδρομικὴ μηχανὴ εἰς τὴν θέσιν, τὴν ὥποιαν ἀνέκαθεν κατεῖχεν εἰς τὴν πρόσοτον τῶν πλοίων καὶ νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἐπιτυχῶς τὸν συναγωνισμὸν τῆς μηχανῆς ἐστοτερικῆς καυσίσεως, ὃντης εἰς τὴν ἐφεύρεσιν καὶ τὴν ἐφαρμογὴν πλειστον ὄσσων τελειοποίησεν καὶ συνδυασμῶν, περὶ τῶν δοτοίον συγχάν αὐτὸν τῶν στηλῶν τούτων ἐπραγματέυθησεν.

Ἐπὶ τῶν νεωτερισμῶν ὅμως τούτων τῆς παλινδρομικῆς τὴν πλέον ἔξεχουσαν ἀναμφισβήτητος θέσιον καταλαμβάνει ὁ κατωτέρω περιγραφόμενος τύπος τῆς ἀστεροειδῆς διατάξεως τῶν κυλίνδρων. Ο τύπος οὗτος γνωστότερος ἀπὸ παλαιοτέρων καρεῶν, ἐμελετήθη καὶ κατεσκευάσθη ὡς προστήριος μηχανῆς ὑπὲρ τοῦ διατελούμενον Γερμανοῦ κατασκευαστοῦ Dr Lenz, εἰς τὸν διοίον μεταξὺ ἀλλών δοφελετα καὶ η ἀπὸ ἔτον συστηματικὴ χρησιμοποίησί τῶν βαλβίδων διὰ τὴν διανομὴν εἰς ὅμοιον τύπον παλινδρομικῆς ἀτμομηχανῆς.

Οι τρεῖς κύλινδροι διατάσσονται, ώς καὶ ἐπὶ τοῦ παρατιθεμένου σχε-



δίον ἐμφανίζεται ἀστεροειδῶς ὑπὸ γωνίαν 120°. Η διάταξις προσαρμόζεται, κατὰ τὸν κατασκευαστήν, πλήρως εἰς τὰς ἀπατήσεις μᾶς προστηρίον μηχανῆς, παρονταίσοντας ἔξαρστικὴν εὐχέρειαν χειρισμῶν, μεγάλην ἀσφάλειαν, ἀπλότητα καὶ δάσιν δι' ἀπλῆν καὶ ισχυρὰν κατασκευήν, ἥτις περιορίζεται εἰς τὸ ἐλλάχιστον τὴν περὶ τὴν λειτουργίαν καὶ τὴν συντήρησιν φροντίδα. Η μηχανὴ εἰναι πολύτσοφος, χωρὶς τοῦτο νὰ ἀποτελῇ, μὲ τὴν σημειώνην πειραν τῶν ταχυστρόφων μηχανῶν, μειονέκτημα διὸ ποὺς τὴν δημιουργίαν καραδαμῶν, ἔχει δὲ πλεῖστα κοινὸν χαρακτηριστικὰ πρὸς ἀναλόγους τόπους μηχανῶν ἐστοτερικῆς καύσεως, περὶ τῶν δοτοίον ὑπάρχει ἡδη ἀρχετόνον ὑλικὸν πειραματισμοῦ.

## THE KOPPERS COAL C°

### ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Ἐτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφικὴ 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

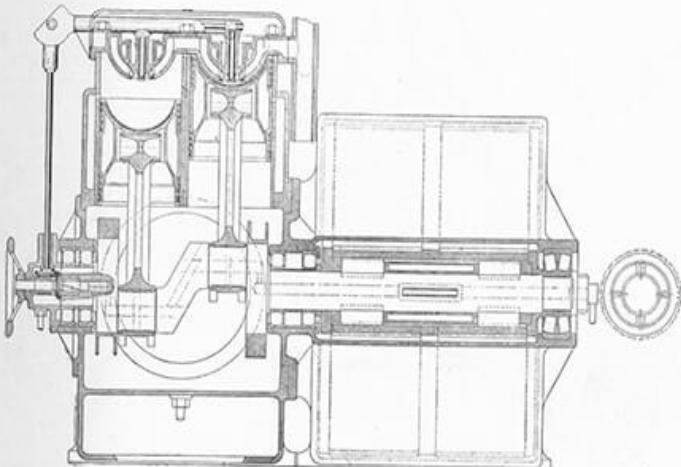
Ἡ εἰσαγωγὴ τοῦ ἀτμοῦ γίνεται διὰ βαλβίδος τοποθετουμένης εἰς τὸ κέντρον τῶν πόματος τοῦ κυλίνδρου. Εἰς τὸ παραπιθέμενον σχῆμα, μᾶς μηχανῆς μὲ δύο σειράς κυλίνδρων, ητοι δὲ ἐν ὅλῳ κυλίνδρους, τὰ πόματα τῶν δύο παραπλεύσων κυλίνδρων είνει χρήτα εἰς ἐν τεμάχιον. Αἱ βαλβίδες εἰσαγωγῆς τοῦ ἀτμοῦ είνει τοῦ ἀτόνου σχέδον τύπου μὲ τὰς εἰς τὰς κοινὰς παλινδρομικὰς χρησιμοποιουμένας διτήλης ἐγκαθήσεως καὶ αναγκαστικούς κλεψίματος (poppet valves), τὰς ὁποίας ἀπὸ ἐτῶν δὲ κατασκευαστικῆς ἔχει εἰσαγάγει.

Η κίνησις τῶν βαθίδων γίνεται τῇ βοηθείᾳ κνωδαροφόρου ἄξονος κατὰ τὸ σύστημα πολλῶν πετρελαιομηχανῶν, ἐνταῦθα δὲ προβλέπονται τρεῖς τοιούτοις ἄξενες λαμβάνοντες τὴν κίνησιν ἀπό τὴν κυρίαν ἄτρακτον μέσῳ συστήματος μοχλῶν.

Ἡ ἔξαγωγὴ τοῦ ἀπόστολοῦ γίνεται μέσῳ θυρίδων ἀνοιγομένων εἰς τὸ χιτώνιον τοῦ κυλίνδρου, ὡς εἰς τὸ σχῆμα ἐμφαίνεται καὶ κατὰ τὸ πρότυπον διχροῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως. Ἡ διαδρομὴ τῶν ἐμβόλων είναι, ὅς καὶ ἡ τῆς γενικῆς διατάξεως μαντένεται, μικροτέρᾳ τῆς διαίστρου τῶν κυλίνδρων, ὡς δὲ ἐνέργεια τῆς μηχανῆς είναι ἡ τῆς ἀπλῆς ἐνέργειας. Διὰ τὸ ἀναστροφὴν τῆς κινήσεως χρησιμοποιεῖται ἡ μετάθεσις τῶν κυνοδάκων κατὰ τὸ γενικῶς ἐπικρατοῦν σύστημα εἰς τὰς μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως.

Ἐπι τοῦ παρόντος ἐμελετήθη ἡ κατασενὴ δύο μεγεθῶν. Μιᾶς μηχανῆς ἔξαντάνδρου εἰς δέο σειρὰς κυλίνδρων μὲ ίπποδόναμον ἀπὸ 250 ἑως 1250 λίπους καὶ στροφαῖς 2000 καὶ 900 ἀνά λεπτὸν καὶ μιᾶς ἔννεακαντάνδρου μὲ 375 ἑως 1875 λίπους μὲ ἀντιστοίχους στροφαῖς ὅμοιοις 2000 διὰ τὴν μικρότεραν ισχὺν καὶ 900 διὰ τὴν μεγαλύτεραν.

Ἡ μείωσις τῶν στροφῶν τῆς μηχανῆς ἐπιτυγχάνεται διὰ μειωτῆρος



δόντων τροχῶν, ὡς καὶ εἰς τὴν κάτοψιν τοῦ σχήματος διαγράφεται, ἐφόσον δὲ γίνεται χρῆσις τοιούτου, εἶναι εὐέργητὸς ὁ συνδυασμὸς περισσότερων μηχανῶν, ἐργάζομένων ἐπὶ κοινῷ ἄξονος, ὅπερ εὐέργητον εἶναι τοιούτου συνδυασμού.

Είς μάγιανταστάσιαν ἐξ δύο μηχανῶν ἔξ 600 ὑπών ἐκάστην, τὸ καθαρὸν βάρος ἐκάστης κινητοῖσιν μηχανῆς ἀνέρχεται εἰς 1440 λίτρας περίπου ἡτοι εἰς 2,4 λίτρας ἢ 1,1 χιλιομέτρου ἀνά ὑπόν, ἐνῷ τὸ βάρος τοῦ κοινοῦ καὶ διὰ τας δύο μηχανῶν μετωπῆς στροφρῶν ἀνέρχεται εἰς 3870 λίτραδαν. Τοιουτοδρόπως τὸ ἀνά ὑπόν βάρος τῆς προσωπιθύριον συσκενῆς ἀνέρχεται μᾶλις εἰς 5,63 λίτρας ἢ 2,50 χιλιόγραμμα, ἡτοι εἰς τιμὴν ἔξαιρετικῶς μικρῶν δι’ ἀτμοκίνητον μηχανήν. Τὸ βάρος ἔξ ἀλλού τῆς ἀτμοπαραγωγοῦ ἐγκαταστάσεως, προβλεπομένης παραγωγῆς ἀτμοῦ ὑψηλῆς τάξεως, ἀνέρχεται εἰς 66 λίτρας ἢ 30 χιλιόγραμμα ἀνά ὑπόν. Είνε προφανές δι τὸν ἀπίτευξιν τῶν ὀντωτέων χαριλῶν τιμῶν θὰ χορισμοποιοῦνται καὶ ἐλαφρό μεταλλα εἰδικῆ συνθέσεως.

Διὸ τὴν ἔγκατάστασην τῆς μηχανῆς δὲν ἀπέτειται εἰδικῇ κατασκευῇ βάσεως, τοῦ ψυγείου πρόσωπού οὐκένεον πρὸς τοῦτο ὡς καὶ εἰς πολλὰς ἔγκαταστάσεις στροβίλων ἔχει δοκιμασθῆ.

Διὰ τὴν ἀνά ίππον καὶ ὕραν κατανάλωσιν εἰς ἄτμῳ δίδεται ἡ τιμὴ τῶν 6,6 λιτρῶν, ἀντιστοιχόδοι περίπουν πρὸς 0,66 λίτρας ἢ 0,30 χιλιαρίων ἀνά ίππον καὶ ὕραν. Τὰ ἀνωτέρων δεδομένα ὡς καὶ τὰ ἀνω-

φῶντα τὰ βάρη, ἀνάγονται περισσότερον εἰς ἀποτελέσματα πειραμάτων καὶ ἀπόκειται εἰς τὴν ἐφαρμογὴν γὰρ ἐλεγγθοῦ ταῦτα δοιτικῶς.

Ο τόπος της είς τὸ σῆμα μηχανῆς ἀναφέρεται ὡς μέστη πλεσσούς, καταλλήλους δι' ἐγκατάστασος ἐπὶ ἐμπορικῶν πλοίων. Ή μεταβολὴ τῆς ἱπποδινάμεως καὶ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν στροφῶν, γίνεται διὰ μεταβολῆς τῆς πλεσσούς, ἐν συνδυασμῷ μὲν φύσισιν τοῦ ἄξενος διανομῆς, ἐπιτυγχανομένης οὕτω μεγάλης εὐληγοΐας χειρισμῶν.

‘Η διάταξις τῶν 6 κυλίνδρων εἰς δέο ἀστεροειδῆ συγχροτήματα, ώς εἰς τὸ σχέδιον, μειώνει αἰσθητῶς τὸ φορτίον τῶν ἐναφάρων ἐδράνων καὶ ὑπέτρεψε πλήρη ζυγοστάθμισιν τῆς μηχανῆς.’ Η ζυγοστάθμισις ἐπιγεγένεται διὰ τῶν βαρῶν ζυγοσταθμίσεων εἰς τοὺς βραζίους τῶν στραφάλων, οἵτινες σημειωτέοντο είναι κοῦλοι.

Ἡ ἐκλεγεῖσα ταχύτης τοῦ ἐμβόλου, λέγεται διὰ περιορίζει εἰς τὸ ἐλάχιστον τὴν φθοράν, ἡ ἀρχιβῆς ὅμως τιμῇ τῆς ταχύτητος ταῦτης δὲν είναι γνωστή. Ἡ ζαμπήλ κατανάλωσις καὶ ὁ ἀναφερόμενος ώς ίσος μὲ 0,92 συντελεστής τῆς μηχανικῆς ἀποδόσεως, περιορίζουν σημαντικῶς τὴν χρησιμοποιουμένην ποσότητα τροφοδοτικοῦ ὑδατος. Τὸ ψυγεῖον ως ἐκ τούτου τῆς ἐγκαταστάσεως, μεβ' ὅλων ἀπὸ τῶν βοηθητικῶν μηχανιμάτων, παρέκκλημένων καὶ σωληνώσεων είναι μικρότερον, ἀπλεύστερον καὶ ἔλαφροτέρας κατασκευῆς ἀπὸ τὸ οίασδήποτε ἄλλης ισοδενάμου ἐγκαταστάσεως.

Ο μεγάλος άφιμος τῶν στροφῶν, ἔχει περιτέρω ὡς ἀποτέλεσμα τὴν μείωσιν ὅλων τῶν διαστάσεων τῆς μηχανῆς καὶ ἡ σύγχρονη μὲν οἰονδήποτε ἄλλα τῶν ἐν ζητεῖσι συστημάτων προώσεως (ἀτμοστροβύλου, παλινδρομικῆς, ντηζελῆς) δίδει, κατὰ τὸν κατασκευαστὴν πάντοτε, οἰκονομικῶς εἴς βάρος μὲν 85 ἔως 92 ο), χώρον δὲ 8 ἔως 10, ὡς βάσεως διὰ τὴν σύγχρονην λαμβανομένης μᾶς συνήθευτος ἐγκαταστάτεως σημειογρῆς κατασκευῆς.

Η νέα μηχανή δύναται νύ χρησιμοποιήση ύπερθερμον άτμου θερμοκρασίας  $800^{\circ}$  F, πράγμα όπερ σημαίνει μέσην θερμοκρασίαν κυλίνδρων  $500^{\circ}$ . Άλλα και είς τὴν θερμοκρασίαν ταύτην δύναται κατ' αναλογίαν πρός τὰς μηχανής έσωτερηκῆς καύσεως νύ χρησιμοποιηθῇ οιδίποτε ποιότης λιπαντικοῦ, τὸ όποιον καὶ δὲν καίεται, λόγῳ ἐλλείφεως ἀέρος διὰ τὴν καύσιν. Η λιπαντικής είναι ἔξι διλοκλήρων μηχανική. Υπὸ τὰς ἀνωτέρω συνθήκας είνει δυνατή ἡ ἐπαύξησης τοῦ βαθμοῦ ὑπερθερμάνσεως, μὲ τὸν όποιον καὶ ἐν συνδυασμῷ πρὸς μίαν ἀποτελεσματικὴν θερμικὴν πόνησιν τῆς δόλης μηχανῆς νύ ἐπιτευχθῇ ἐπι γενικοῦτερον κατανάλωσις, ἐγγίζοντα τὰ  $2,5$  γ' μα ἀτμοῦ ἀνὰ ἵππον καὶ δύον, ὡς ἐπεινέθη δῆδη μὲ τὸν ἐν λόγῳ τύπον τῶν μηχανῶν εἰς ἐγκαταστάσεις ξηρᾶς Ἐργασίαν.

“Η γαμήλη κατανάλωσις και η μεγαλυτέρα, έν τοι σχέση με τὰς συνήθεις παλινδρομικάς, μέσην ταχύτητος τοῦ ἐμβόλου, ή ἐπιτρέπουσα καὶ μεγαλύτεραν ταχύτητα ἀποφεύγει τὴν σωλήνωσιν, δίδουν καὶ μικρότερας διαμετρούς τῶν ἀτμαγωγῶν σωλήνων. Ἀξιοπρόσεκτος εἶναι καὶ η ἀκολουθημένη μεθόδος τῆς μονώσεως τοῦ ἀτμαγωγοῦ, συνισταμένη εἰς τὴν τοποθετησίαν ἑνὸς δευτέρου σωλήνας περὶ τὸν ἀτμαγωγὸν, εἰς τοόπον ὅπα τε νότιο σχηματίζεται διάκενον μεταξὺ τῶν δύο σωλήνων. Ὁ διάκενος οὗτος χώρος, τιθέμενος ὑπὸ κενόν, ἔξασφαλλει καλήν προστασίαν διὰ τὴν ατικονοβολίαν τῆς θερμότητος, ἐπιτυχανομένης οὕτως οὐχὶ μόνον οἰκονομίας, ἀλλὰ καὶ διαστήσεως τῆς θερμοκρασίας τοῦ μηχανοστασίου εἰς γαμήλην ἄποινως ἀνέσπειος ἐπίτευξος.

Η χρήσης της άνωτέρου διατάξεως, δὲν άποτελεῖ ώς ήδη έλεχθη τί εἶναι εἰς τὴν τεχνικὴν τανήσηφων ἐν γένει, ἀκόμη δὲ καὶ διὰ τὸ ναυτικὸν. Ἐπτὸς τῆς χρήσεως εἰς τὴν μηχανὴν τῆς τορπίλλης, ὡραζούμενης διώσης μὲ πεπεσμένον ἀέρα, καὶ ώς ἀτμομηχανὴ ἔχει ήδη επασκευασθῆ πρὸ πολλῶν ἑτοῖς διὰ τὴν κίνησιν κυρίως βοηθητικῶν μηχανημάτων. Ἡδὲ ἀπὸ τοῦ 1872 ὁ ἀγγλικὸς οίκος Brotherhood κατετένεψε τορπίλλινδρον ἀτμομηχανὴν ἀστεροειδῆς διατάξεως, ἡ ὃποια ὀλόγῳ τοῦ μικροῦ ἀνῆς βάσου, τὸν διαστάσεων καὶ τοῦ ὄμοιαλοῦ τῆς εἰσινοργίας, ἔχαραπτησιθῇ ώς ἀπολύτως κατάλληλος διὰ τὴν κίνησιν λεπτοτροχεγγητημένων. Μια δὲ τοιαύτη ἐγκατάστασις ἐπραγματοποιήθη απαρτὰ τοῦ 1875 ἐπεν τοῖς γαλλικοῖς πολεμικοῦ «Richelieu» διὰ τὴν κίνησιν ἀ-ειδῶς μᾶς γεννητοῖς, ἀγρότερον δὲ καὶ ἐπὶ ἐνὸς ἐτέρου γαλλικοῦ ἑ-ίσης, διὰ τὴν κίνησιν κεντρόφυγος ἀντλίας.

Τὸ ἀνωτέρῳ δώμας γεγονός, δὲν μειώνει κατ' ἐλάχιστον τὴν σπουδώτητα τοῦ ἑκτεθέντος τύπου διὰ τὴν πρόσωπαν, δεδομένον δι ταφὰ τε τεχνικά του πλεονεκτήματα, οὗτος ἐμελετήθη εἰδίκῶς καὶ δι' εὐθηνῆ γε σεις κατασκευήν.

Telegrams:  
«GENICOLAOU»  
LONDON

# **GEORGE NICOLAOU LTD.**

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

Telephone:  
AVENUE 4941

Δάνεια

## Ναυπηγήσεις

·Αγροκαπωλησίαι

«GENICOLAOU»  
Piraeus

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

Τηλ. 42-633

## Ασφάλεια

Ναυλώσεις

·Ανθρακεύσεις

## ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

Αἱ ἀπόδοστοι ἔξελιξεις τοῦ πολεμικοῦ δράματος τῆς Εὐρώπης, αἱ τινὲς ἔφεραν τὴν Γαλλίαν εἰς τὴν σύναψιν ἀνακοχῆς μετὰ τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Ἰταλίας, ἔσχον ἀμέσων καὶ σοβαρότατον ἀντίτυπον εἰς τὸν ἄγωνα κατὰ θάλασσαν, ἐνῷ συγχρόνος ἡ ναυτιλίας τὰς συνθήκας τῆς ναυτιλίας ἔργασις καὶ κατεστησαν ἀπόχρονα προβληματικὴν τὴν ναυτιλίαν εἰς τὰ εὐρωπαϊκά νηστα, ίδια δὲ εἰς τὴν Μεσόγειον. Ή ἀπὸ τῆς καθαρῶς ναυτιλίας πλευρᾶς σύννοψις τῆς δημιουργηθείσης νέας καταστάσεως ἀντικαποτρίζεται εἰς τὰς ἀκολούθους γραμμάς: Κατὰ τὸν 8ον ὁρὸν τῆς γαλλογερμανικῆς συμφωνίας ἀνακοχῆς, ὁ γαλλικὸς πολεμικὸς στόλος, ἔξωθεσι τιμήματος τίνος διὰ τὴν περιφρόδησην τῶν γαλλικῶν συμφερόντων εἰς τὴν ἀποκαταστήσαντας πόρους, δέοντος νὰ συγκεντρωθῇ εἰς καθορισθεῖσαν μητροπολιτικὸν λιμένας πρὸς παραπλησίον ὑπὸ τὸν γερμανικὸν ἥτιαλικὸν ἔλεγχον. Σκάφη τινὰ θὰ διατεθοῦν εἰς τὴν ἀλειαν τῶν ναυπόνων καὶ τὴν φρονήσην τῶν ἀκτῶν. Κατὰ τὸν 11ον ὁρὸν, τὰ γαλλικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα παντὸς εἰδοῦς — περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἀκτοπλοῖων, ναυαγοσωστικῶν, ψυχικῶν καὶ τῶν πλοίων λιμένων — τὰ εὐρισκόμενα εἰς γαλλικὸν λιμένας θὰ ἀπαγορευθῇ ν' ἀπολεύσονται εἰς αὐτὸν διὰ μίαν ἀποσδόμιστον χρονικὴν περίοδον. Ή ἑπανάληψις τῶν πλοίων των θὰ ἔσχαττα ἀπὸ ἀδειαν παρεχομένην ὑπὸ τῆς Γερμανικῆς καὶ τῆς Ἰταλικῆς Κυβερνήσεως. Τὰ γαλλικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα τὰ εὐρισκόμενα μακρών τῶν γαλλικῶν λιμένων δέοντο νὰ διαταχθοῦν ὑπὸ τῆς Γαλλικῆς Κυβερνήσεως, δῆτας ἑπαναπλεύσονται τὰ ταχύτερον εἰς Γαλλίαν, ή ἂν τοῦτο δὲν εἴναι δυνατόν νὰ καταφύγουν εἰς οὐδετέρους λιμένας. "Οὐα δὲ τὰ γερμανικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα τὰ συλληφθέντα κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου καὶ κρατούμενα εἰς γαλλικὸν λιμένας, δέοντας ἐπιστραφοῦν ἀμέσως ἀνέπαυσα.

Οἱ ἀντιστοιχοὶ δῶρα τῆς Γαλλοπεταλικῆς συμφωνίας ἀνακοχῆς εἶναι ταῦτοστοι διὰ τὴν πολεμικὸν στόλον καὶ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Άλι μόνια διαφοραὶ ἔγκεινται εἰς τὸν 3ον ὁρὸν, καθ' ὃν ἡ Ἰταλία θὰ ἔχῃ πλήρεις καὶ μόνιμον διάστημα νὰ χρησιμοποιῇ τὸν λιμέναν καὶ τὰς λιμενικὰς ἔγκαταστασίες τοῦ Τζιμποντί καὶ τὸ γαλλικὸν τημῆτα τοῦ οἰδηδροῦ Τζιμποντί — "Ἄδδις Ἀμπέτα καὶ εἰς τὸν 17ον ὁρὸν, κατὰ τὸν δόποιν ἡ Γαλλία ὑποχρεοῦται ν' ἀπόδοσῃ διὰ τὰ συλληφθέντα Ιταλικὰ ἐμπορεύματα ή ἔσεντα, ἀτίνα προσωρίζοντα διὰ τὴν Ἰταλίαν καὶ μετεφέροντο ἐπὶ μὴ Ιταλικῶν πλοίων. Πόσα καὶ ποια Ιταλικὰ πλοῖα κατεσχέθησαν ὑπὸ τὸν Γάλλον κατὰ τὸ διληγόμενον διάστημα τῶν γαλλοπεταλικῶν ἔχθροπραξιῶν δὲν ἀνεκονώθη. Τὰ κατασχέθεντα ὅμως διαρκοῦντος τοῦ πολέμου γερμανικὰ ἀτμόπολια, τῶν ὅποιων ἔχηται ἡ ἀπόδοσις εἶναι τὰ ἀκόλουθα, ὡς ταῦτα μετωνόμασθησαν ὑπὸ τοῦ Γαλλικοῦ Ναυαρχείου: «Sainte André» (ex «Santa Fe») 4627 τόννων γκρός (τοῦ 1921) συλληφθὲν ὑπὸ γαλλικῶν ἴπτοργυμάτων εἰς Βόρειον «Ατλαντικὸν κατὰ τὰς πρώτας ἔβδομάδας τοῦ πολέμου, «Saint Bertrand» (ex «Chemnitz») 5522 τόννων γκρός (τοῦ 1929), συλληφθὲν εἰς τὸν «Ατλαντικὸν καὶ «Sainte Louise» (ex «Trifels» 6198 τόννων γκρός (τοῦ 1922) συλληφθὲν εἰς τὰ παράλια τῆς Αγρινίου. "Ἀπαντά τὰ σκάφη ταῦτα εἰχον νηολογηθῆ ἐπ' ὄνόματι τοῦ Γαλλικοῦ Δημοσίου εἰς τὸν λιμένα τῆς Μασσαλίας.

### Αἱ βρετανικαὶ ἐνέργειαι

Ἐόθις δὲς ή ὑπὸ τὸν στρατάρχην Πεταῖν Γαλλικὴ Κυβερνήσεις τοῦ Μπροντὼ ἔζητησεν ἀπὸ τὴν Γερμανίαν καὶ τὴν Ἰταλίαν τὴν σύναψιν ἀνακοχῆς, ἡ Ἀγγλικὴ Κυβερνήσεις προῆκεν ἀλληλοιδιάδοξην εἰς σειράν μέτρων, διὰ τῶν δοπιῶν διὰ γαλλικῶν πλοίων τῶν καὶ τὰς λιμενικὰς ἔγκαταστασίες τοῦ Τζιμποντί καὶ τὸ γαλλικὸν τημῆτα τοῦ οἰδηδροῦ Τζιμποντί — "Άδδις Ἀμπέτα καὶ εἰς τὸν 17ον ὁρὸν, κατὰ τὸν δόποιν ἡ Γαλλία ὑποχρεοῦται ν' ἀπέχεται καὶ εἰς τὰ γαλλικὰ παράλια. Διὰ οὐδιοφωνιῶν ἔπομπων ἐξέλιθσαν τὴν 16ην Ιουνίου διὰ τὰ ἐπιθυμητά γαλλικά, ὀλλανδικά, πολωνικά καὶ νορβηγικά πλοῖαν διὰ τὰς λιμενικὰς ἔγκαταστασίες τοῦ Τζιμποντί καὶ τὸ γαλλικὸν τημῆτα τοῦ οἰδηδροῦ Τζιμποντί. "Ἐπίσης δὲς τὰ οὐδέτερα ἔμφρατα πλοῖα τὰ προοριζόμενα διὰ Γαλλίαν ὑπερχρέωθησαν νὰ πλεύσουν εἰς ἀγγλικὸν λιμένας. "Αγεστάλησαν ἐπίσης αἱ διὰ Γαλλίαν φορτίσεις ἀγγλικῶν γανανθάκων, τὴν δὲ 24ην Ιουνίου ἔζεδδην διαταγὴ τοῦ «Board of Trade» ἀπαγορεύσαντος οἰανδήποτε ἔξαγονταν εἰς τὰ ἐνδρόποτα γαλλικά ἔδαφα, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Κορσικῆς. "Οὐαί ἀφ' ἔτερον αἱ Ἀγγλικῆς γαλλικὰ πλοέμια παραγγελιαὶ ἀνελήφθησαν ὑπὸ τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως.

Παραλλήλως πρὸς τὰ ἀνωτέρω, ή μὲν Κυβερνήσεις τοῦ Μπροντὼ ἔπεισεν διὰ τὰ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν γαλλικὰ ἐμπορικὰ πλοῖα νὰ ἐπανέλθουν εἰς γαλλικὸν λιμένας, ή δὲ ἐν Λονδίνῳ συσταθεῖσα «Ἐθνικὴ Γαλλικὴ Ἐπιτροπή», ὑπὸ τὸν στρατηγὸν Ντέ Γκόλ, ἔξέπεισε πρὸς τὰ αὐτὰ πλοῖα οὐδιοφωνιῶν ἔξκλησιν νὰ μὴ ἐπακούσουν, ἀλλὰ νὰ τεθοῦν ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαῖαν ηὲ νὰ πλεύσουν εἰς γαλλικὸν ἀποικιακὸν λιμένας. Δὲν εἰναι μέχρι τῆς στιγμῆς γνωστῶν εἰς ποιαν διαταγὴν ἔπεισαν σοὶ οἱ Γάλλοι πλοιαρχοί. Πάντως ἔτι γαλλικὰ δεξαιμένοπλοια, ἐνὶ οἷς καὶ τὸ «Φοῖνιξ», εἰς τὴν ἰδιοτείχισαν τοῦ ὅποιον μετέχονται καὶ ἔλληνικα κεφάλαια, ἔπειστελαν τὴν γαλλικὴν σημαῖαν καὶ ὑψώσαν τὴν ἀγγλικήν. Ἐπίσης δὲς τὰ γαλλικὰ ποταμόπλοια τοῦ Δοννάβεως ἔργοιμον κληρονόμησαν εἰς Κονσταντινούπολιν καὶ ἐτέθησαν αὐτὰ ὑπὸ τὴν ἀγγλικὴν σημαῖαν. Τὸ ἐπιβατηγὸν «Θεόφιλος Γκούτε» καὶ ἔνα γαλλικὸν φορτηγὸν παραμένουν ἐπὸν παροπλιοῦ ἦτο τὸ Πειραιάκον λιμένα. "Οσον ἀφορᾷ τὸ εἰρεθὲν εἰς τὴν Νέαν Υόρκην νεότευκτον γαλλικὸν ὑπεροχεάνιον «Pasteur» 28.500 τ. γρεδός, ἐγνώσθη ὅτι παρόλαβε φορτίον πολεμικοῦ ὑλικοῦ καὶ ἀπέπλευσεν ἔξειθεν αἰγαδίως τὴν 16ην Ιουνίου πρὸς ἀγγωνιστικὸν κατεύθυνσιν. Συμπληρωματικά πληροφορία ὑπέδηλουν, ὅτι τὸ σκάφος κατηρύνθη εἰς ἀγγλικὸν λιμένα, διότι — κατὰ δήλωσην τοῦ ἀμερικανικοῦ ὑπονοματίου τῶν Ναυτικῶν — δὲ ἀπόλοις ἐπέτραπε κατόπιν ἀνακοινώσεως τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου, ὅτι ἀναλαμβάνει τοῦτο κάθε ὑπερχρέωσιν διὰ τὸ φορτίον τοῦ γαλλικοῦ ὑπεροχεανίου.

### Τὰ ξένα πλοῖα ἐν Ἀμερικῇ

Ἐν τῷ μεταξὺ τὴν 26ην Ιουνίου ἐγνώσθη ὅτι ὁ πρόεδρος κ. Ρούζβελτ ἔξουσιοιδότησε τὸν ἐπονταργὸν τοῦ θησαυρούλακιον νὰ θέσῃ ὑπὸ τὴν κατοχὴν τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν πάντες πλοίους πάντα τὸν ξένον πλοῖον εὑρισκόμενον εἰς αὐτὸν ζημιαν, ἀλλὰ πεπειράνεται ἀπὸ τὰ δύοτα τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ηὲ προλάβει ζημιαν τῶν ἀμερικανικῶν σημαντικῶν σημείων προσεμπότητος, η διαταγὴ τοῦ κ. Ρούζβελτ ἀπόβλεπε εἰς κράτησην τῶν γαλλικῶν πλοίων τοῦ ξένου. Κατ' ἀνακοινώσεων ἀμερικανικῆς προσωπικότητος, η διαταγὴ τοῦ κ. Ρούζβελτ ἀπόβλεπε εἰς τὴν ἀπόκλισην τῶν γαλλικῶν πλοίων τοῦ ξένου. Η προσεδρικὴ ἐνέργεια ἔσπειρεν τὸν ξένον πλοίον εὑρισκόμενον εἰς τὰ ἀμερικανικὰ δύοτα.

Ἐρωτηθεὶς σχετικῶς διὰ τοῦ Ρούζβελτ παρέσκεψε τὴν διευκρίνισιν, ὅτι δὲ πουντργὸν τῶν Οἰκονομικῶν θὰ δύναται νὰ ἐπιβάλῃ καταύσησιν ἐπὶ παντὶ πλοῖον τοῦ ξένου οἱ πολεμικοὶ πλοίοι, ἀπλῶς καὶ μόνον διὰ τὸν ξένον οἱ πολεμικοὶ πλοίοι, ἀποδιότητα καὶ εὐχέρειαν εἰς τὰ ζητήματα τῆς ἀναχωρήσεως τῶν ξένων πλοίων. Λ. γ. — εἴπεν — διὰ τοῦ Ρούζβελτ — ἀν ἐγγενάτο ζητημα διὰ τὸν ἀναχωρήσοντα σκαφῶν, διότι η «Νομανδία», αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ θὰ ἡδύνανται ν' ἀπαγορεύσουν τὸν ἀπόλοιν, κατόπιν συνεννοήσεως μετὰ τῶν ἀρμόδιων ἀρχῶν τῆς Οἰδηποτίδηνος.

Διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς ἀνωτέρω ἀποφάσεως, ἔδόθησαν ὑπὸ τοῦ πουντργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν θὰ δύναται νὰ ἐπιβάλῃ καταύσησιν ἐπὶ παντὶ πλοῖο τοῦ ξένου οἱ πολεμικοὶ πλοίοι, ἀπλῶς καὶ μόνον διὰ τὸν ξένον οἱ πολεμικοὶ πλοίοι, ἀποδιότητα καὶ εὐχέρειαν εἰς τὰ ζητήματα τῆς ἀναχωρήσεως τῶν ξένων πλοίων καὶ τῆς φορτωσεως ἐπηρητικῶν ύλων καὶ ἀλλού επικενδύων ἐπιτορευμάτων. Προστίθεται, διότι μόνον εἰς τὸν λιμένα τῆς Νέας Υόρκης εὑρίσκοντο τὴν 28ην Ιουνίου 103 ξένα πλοῖα, συνολικῆς χωρητικότητος 650.000 τόννων.

### Οἱ κίνδυνοι τῆς ναυσιπλοΐας

"Οσον ἀφορᾷ τὸν κινδύνον τῆς ναυσιπλοΐας εἰς τὴν Μεσόγειον καὶ τὰς περιοχὰς τῆς Αγγλίας περιοχὰς ἔξεδδησαν κατὰ τὸ ὑπὸ ανασκόπησης ξένου οἱ οὐδιοφωνιῶν πλοίοι, ὅδηγία πρὸς τὸ ιδιοφυές τοῦ Γραφείου κινήσεως ἐμπορικῶν πλοίων. Η ὑπερεργία αὐτῆς θὰ ἔξαστησην διατηρήσεως τῶν ξένων πλοίων. Λ. γ. — εἴπεν — διὰ τοῦ Ρούζβελτ — ἀν ἐγγενάτο ζητημα διὰ τὸν ἀναχωρήσοντα σκαφῶν σκαφῶν, διότι η «Νομανδία», αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ θὰ ἡδύνανται ν' ἀπαγορεύσουν τὸν εἰσπολούν, κατόπιν πολεμικοῖς πλοίοι τοῦ ξένου της Αλεξανδρείας. Διὰ τέρας εἰδοποιήσεως τοῦ Γενικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιτελείου ἔγνωστην ηὲ τοῦ πλοίου τοῦ ξένου πλοίου της Αλεξανδρείας.

## MARITIME TRADING CORPORATION

### DIRECTORS:

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

119, 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.

δι τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον ἀπηγόρευσεν εἰς ὅλα γενικῶς τὰ ἐμπορικά πλοῖα νά πλησιάζουν, ἐγγύτερον τῶν τριῶν μιλίων, εἰς τὰς ἀκτὰς τῆς Μάλτας. Κύπρου καὶ Παλαιοτίνης ἀπὸ τῆς δύσεως μέχρι τῆς ἀνατολῆς τους ὥλιον, ἔπειτα ἀν ἔχουν λάβει ειδικὰς ὁδηγίας ἀπὸ ἀρμοδιάν ταντικήν ἄρχιν. Τὰ παραβαίνοντα τὴν διαταγὴν ταῦτη πλοῖα θὰ κανονισθοῦνται.

Τὸ Ιταλικὸν Ναυαρχεῖον προσέβη εἰς δύο ἀνάκοινώσεις. Διὰ τῆς πρώτης ἀπαγορεύεται εἰς πάντα τὰ Ιταλικά καὶ οὐδέτερα σκάφη νὰ ταξιδεύουν ἐντὸς τῶν χωρικῶν ὑδάτων τῆς Ιταλίας καὶ τῶν κτήσεων της, ἀνενειδοῦσαὶ πόδες τοῦτο ἀδείας καὶ ἐπὶ ίδιᾳ αὐτῶν εὐθύνη, ἔστο καὶ ὅταν πλοηγοῦνται. Διὰ τῆς ἕπερς γνωστοποιεῖται, ὅτι ἐμπορικὰ πλοῖα, πλέοντα ἐντὸς ζώνης 30 μιλίων ἀπὸ τῶν γαλλικῶν καὶ βρετανικῶν ἀκτῶν τῆς Μεσογείου πράττουν τοῦτο μὲν ίδιον κίνδυνον. Καν' ἔξαιρεσαν δὲν θὰ παρεμποδίζεται ἡ ναυσιπλοΐα τῶν οὐδετέρων πλοίων μέσῳ τῶν διαδιλῶν ἔχειν, τοὺς ὅποιονς ὑποχρεωτικῶς ζητησιμοποιοῦν οἱ ναυτιλόμενοι.

Αφ' έτερου δι' ἀνακοινώσεως τῆς Ὑδρογραφικῆς Ὑπηρεσίας ἐφι-  
στάται ἡ προσοχὴ τῶν ναυτιλλομένων ἐπὶ τῶν ἀπολογιθῶν: Ἐνδέχεται  
νάργα τινὲς ἐκ τῶν ποντικεσίων εἰς τὴν Ἀδριατικὴν, τὸ στενὸν τῆς  
Μεσογήνης καὶ τὰς ἀκτὰς τῆς Λιβύης καὶ τῶν Δωδεκανήσων, ἀποστόμη-  
ναι ἐκ τῶν ἀγκυροβολίων τοῖν καὶ παραστόμεναι ὑπὸ τῶν φευμάτων,  
νὰ εἰσχωρήσουν ἐντὸς τῶν ἔλληνιν τοῦ Αἰγαίου, Ἰονίου  
Κοριτικοῦ πελάγους, ιδίᾳ δὲ εἰς τὰς περιοχάς, αἵτινες γειτνιάζουν  
μὲ τὸν στενὸν τοῦ Ὄρφατο καὶ τὰ Δωδεκάνησα. Οἱ πλοιαρχοὶ ὄφειλον  
καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τοῦ πλοῦ νά δοξίζουν φυλάκιον δπῆρων καὶ ν'  
ἀναφέρουν τὴν ἀριθμήθεσιν καὶ κάθε λεπτομέρειαν, διανυστοῦ πε-  
ριπλανωμένας νάργας ἡ οὐαδήποτε ἐπιπλέοντα ἀντικείμενα.

Μία ἄλλη ἀνακοίνωσις τοῦ Γενικοῦ Ἐπιτελείου τοῦ Β. Ν. κοινοποιήθεισα τὴν 28ην Ἰουνίου πρὸς τὰς λημενικὰς καὶ προξενικὰς μας ἀόρας, μεταδοθεῖσα δὲ καὶ κατ' ἐπανάληψην ἀπὸ φαδιφόρων πρὸς ὅλη τὰ πλαίσια, ἐπενθύμησεν εἰς τοὺς πολιώρχους ὅλας τὰς προγνενεστέρας διὰ τὴν ἀσφαλῆ ναυπολίαν ὁδηγίας καὶ διὰ τὸν ἔλεγχον τοῦ λαθρεμπόρου πολέμου, προσέθετε δὲ καὶ τὰ ἀζόλουθα:

«Τὰ ἐλληνικά ἡμεροκαί πλοιά δέον νά συμμορφώνται ἐπακιθιδῶς πρὸς τὰς παρεχομένας παρὰ τῶν ἀμοδίων ἀρχῶν τῶν ξένων κρατῶν ναυτιλιακάς ὁδηγίας πρὸς ἀποφυγὴν τῶν πολεμικῶν κινδύνων. Πρὸς τοῦ ἀπόπλου ἐξ ἐξάστου λιμένος δέον νά ἔφοδαίσχυνται μὲ τὰς ὁδηγίας καὶ ἄγγελις τῶν κατά τόπους προξενικῶν καὶ λιμενικῶν ἀρχῶν καὶ τῶν γραφείων συγχεντρώσεως τῶν πρὸς τοὺς ναυτιλλομένους ὁδηγῶν. Δέον νά ἑκτελοῦν συνεχῆ φυλακήν ἀσυναμάτον καὶ ἂν τοῦτο εἰνε ἀνέφικτον, ἐλεῖψει πλεύσιν τοῦ ἐνὸς ἀσυναμάτιστων, νά ἔξασκήσουν ἀνάλογον προσωπούν τινων, δύος εἰς κάθε ἀνάγκην εἰδοποιῆται ἀμέσως δ ἀσυναμάτιστης. Πρέπει ἐπίσης νά ἑκτελοῦν συνεχῆ φυλακήν σηματοδόν ψευδάρας διὰ τὴν ἐνδεχομένην ληφτὴν δι' ὅρατῶν σημάτων διαταγῶν ἀπὸ πολεμικὰ σκάφη καὶ πλοιά περιπολίας. Πρὸς τὰς διαταγὰς ταύτας δέον οἱ πλοιάρχοι νά συμμορφώνται ἀστηράδῶς. Ή ἀντιστήμανσις εἰς κλήσην ἐλληνικῶν ή ξένων πλοιών, πολεμικῶν δη̄ ἡμεροπορία, εἰνε ἐποχερευτική καὶ δέον νά λαμβάνῃ χρόνον τάξιστα. Τέλος τὰ ἡμεροκά πλοιά δρεῖσθων νά συντομεύσουν εἰς τὸ ἐλάχιστον δυνατόν διοιν τὸν χρόνον τῆς παραμονῆς των εἰς λιμένας τῶν ἐμπολέμων χωρῶν.

Δύο ἄλλαι ἀναζούνθεις προῆλθον ἐκ τοῦ Ἀγγίλιου Ναυαριθέου. Διὰ τῆς μάς συνιστάτο εἰς τοὺς πλοιάρχους ἡ αὐθητρὰ τήρησις τῶν διαταγῶν ναυαπλίοις κατὸς τὸν διάτλουν τοῦ Γιβραλτάρο καὶ τῆς διώρυγος τοῦ Σονέζ, διὰ δὲ τῆς ἑτέρας ἐγνωστοποιοῦντο αἱ νέαι ἐπικίνδυνοι ζόνται, εἰς τὸ στενόν τοῦ Νότερον καὶ τὸ νότιον τμῆμα τῆς Βορείου Θαλάσσης, λόγῳ τῆς ποντίσεως ναυρχῶν.

Τὰ εἰς γαλλικούς λιμένας φορτηγά μας

Established in China in 1907

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

M.M. Building, SHANGHAI

### **General Managers:**

**CHINA HELLENIC LINES, Limited.**  
(Registered under the Companies  
Ordinances, Hongkong.) SHANGHAI

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

## **AGENCIES THOUGHOUT THE FAR EAST.**

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

Cables: XANNULATOS-

των. Τὰ σκάφη ταῦτα διέτρεχον σοβαρός κυνδύνους ἐκ τῶν ἔνεσειών  
βομβαρδισμῶν, ὅθετα δὲ ἡ Κυβερνήσις μεριμνᾶσα διὰ τὴν ἀσφάλειαν  
τῶν σκαφῶν ἀπόν ταῦτα καὶ τῶν πληροφάτων τον, διέταξε τοὺς πλοιάρχους  
διὰ τῶν οἰκείων προξενιῶν ἀρχῶν καὶ καταφύγουν εἰς τὸν πλησιεστέ-  
ρους ἀσφαλέττικον λιμένας. Πολλὰ φορτηγά μας κατηύθυνθσαν ἐμφορά  
κατόπιν ἐντολῆς καὶ τῶν γαλλικῶν ἀρχῶν εἰς Ἀλγερίον, Ὁρὸν, Τύνιδη  
καὶ ἄλλους λιμένας τῆς Βορείου Αφρικῆς, δύο ἔτερα φορτωμάτωνσαν  
εἰς τὸν λιμένα τῆς Βαρκελώνης καὶ δύο ἡ τοια ἐπετάχθησαν πρὸς στιγ-  
μήν ἥπο τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Βορδού, ἐπαναρχώθεντα μάλιστα μὲ γαλ-  
λικά πληρώματα. Μισά τινα φορτηγά μας, ἀπαναίρεσαν συμπληρώσει  
τὴν ἐνδιάμεσην τῶν ἐπανέλευσαν εἰς Πειραιά.

Πέραν τῶν ἀνωτέρων σφαφῶν, ἔτερα φορτηγά μας εὑρεθέντα πλῆθ ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς διὰ γαλλικὸν λιμένας τοῦ Ἀτλαντικοῦ ὑπερθερμαϊκοῦ ἡπό τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου νά κατεύθυνθον εἰς ἀγγλικοὺς λιμένας, ὅπου καὶ παρέδωσαν τὰ φορτία των. Τὰ ναυλώμενά ἦτο τῆς Ἐλληνικῆς Κυβερνήσεως ἐλληνικά φορτηγά, ἀπίνα ἀπό τῆς Ἑναρ-  
ξεως τοῦ πολέμου ἐξυπόστετον τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῆς χώρας ταύτης, μέ-  
σω τῶν λιμένων τῆς Ἀμερικῆς, τῆς Γένοβας καὶ τῆς Μασσαλίας, μὴ  
ἔχοντα ἡδη εἰς τὴν διάθεσιν των κανένα ἐλεύθερον εἰς τὴν ναυσιπλοΐαν  
λιμένα πρὸς παραδίωσιν τῶν φορτίων των, παραμένοντα εἰς οίον λιμένας  
εὑρέθησαν, ἐν ἀνάδοσῃ διαταγούν. Τὰ ἐξ αὐτῶν ἐμφρόντα εἰς Βόρειον καὶ  
Νότιον Ἀμερικὴν δὲν ἀπέλιπεσαν ἐκεῖθεν, ἐνῷ δὲ εὑρεθέντα ἐμφρόντα ἐν  
πλῷ, κατέψυγον εἰς Μαδέρας καὶ Γιβραλτάρ, ὅπου καὶ παραμένονταν.  
Σημιετέονταν ἀζόμη, ὅτι η γαλλική κατάστρωσης ἐπέτεινε τοὺς κινδύνους  
τῆς ναυσιπλοΐας καὶ ἐπεσύρεσεν νέα βάρον καθιστώντα προβληματικήν τὴν  
ἀνάληψην ταξιδίων. Ἀρχεῖ ἀπλῶς νά λεγθῇ, ὅτι τὰ ἀσφάλιστα δι' ἀπλούτου  
ταξιδίων Ἀγγλίας — Βορείου Ἀμερικῆς ἔφθασαν εἰς 11½ λίρας τοῖς ο.

Αι άπωλειαι της ναυτιλίας

"Οσον ἀφορᾷ τὰς ἀπολείας τῆς ἐμπολέμουν καὶ τῆς οὐδετέρας ναυτιλίας, φαίνεται ὅτι ἐπήρχαν ἄρκετα σοβαρά κατά τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ἰονίου, ὅχι μόνον λόγῳ τῆς ζητησέρας δράσεως τῶν γερμανικῶν ἵποδρυγίων, τῶν τορπιλαζάτων καὶ τῆς γερμανικῆς ἀεροπορίας ἀνά την Μάγχην καὶ τὰ ἄγγικά παράλια, ἀλλὰ καὶ συνεπέᾳ τῶν ἀλλαγῶν καὶ ἀέρος βομβαδισμῶν τοῦ γαλλικῶν λιμένων τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Εἰς τὰ ἐπίσημα γερμανικά ἀνακοινώθεντα, ἀτίνα ἐδημοσιεύθησαν ἀπό τῆς 13ης μέχρι τῆς 27ης Ἰονίου, ἀνεφέρετο συνολικῶς ἡ βύθισις ὑπὲρ ἔβδομην πλοίων, 450.000 τόννων, μὲ τὴν παρατήρησιν ὅτι μόνον εἰς τὰς ἐποδιάς τοῦ Λειόγρους ἔβυθισθησαν, πλὴν ἀρχετῶν φροτηγῶν καὶ 9 μεγάλα πλοῖα 170.000 τόννων, ἥτοι δύο τῶν 30.000 τόννων ἔσαστον, δύο τῶν 25.000 τόννων, ἵνα τῶν 20.000 τόννων καὶ τέσσαρα τῶν 10.000 τόννων. Εἰς τὰ αὐτά ἀνακοινώθεντα ἐγίνετο μνεία καὶ τῆς δράσεως τῶν ὑποδρυγίων καὶ τορπιλαζάτων. Οὕτω, τὸ ὑποβρύχιον τοῦ κυβερνήτου Φραουεντζάιμ κατεβύθισε πλοῖα 41.500 τόννων, ἐν οἷς καὶ τὸ ὑπεροχεάνιον "Wellington Star", τὸ ὑποβρύχιον τοῦ κυβερνήτου "Ἐντρούς σκάφη 53.000 τόννων, ἐν οἷς καὶ τὸ ὑπεροχεάνιον "Carinthia", τὸ ὑποβρύχιον τοῦ κυβερνήτου Ρέσιγκ σκάφη 42.686 τόννων, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ τὸ μεγάλο δεξαμενόπλοιον "Saranae" καὶ τὸ ὑποβρύχιον τοῦ κυβερνήτου Πλιέν σκάφη 40.100 τόννων. Ἐτερον ὑποβρύχιον ἔβυθισε σκάφη 23.500 τόννων, αἱ δὲ τορπιλαζάται δύο φροτηγά πλαῷ τὸ Ντιώτενες. Τὰ ιταλικά ἀφ' ἑτέρου ἀνακοινώθεντα ἀνέφερον τὴν βύθισιν εἰς τὴν Μεσόγειον ἐνός νοοθηγικοῦ δεξαμενοπλοίου καὶ ἐνός μεταγωγικοῦ 8000 τόννων.

Τὸ Βρεταννικὸν Ναυαρχεῖον συνεζήζουν τὴν ταυτικὴν τῆς ἀνακοινώσεως τῶν ἀπολιτικῶν μετά πάροδον δύο ἔβδομάδων καὶ οὐχὶ δι' ὄνομαστικοῦ καταλόγου, ἀλλὰ δι' ἀριθμῶν, ἀνεκοίνωσεν ὅτι πατέ τὴν ἔβδομάδα τὴν λήξασαν τὴν Κυριακὴν 9ην Ἰουνίου ἀπολέσθησαν 11 πλοῖα, 50.046 τόννον γκρός, ἤτοι 9 συμμαχικά, 40.562 τόννον καὶ 2 οὐδέτερα, 9.510 τόννον γκρός. Ἐπίσης πατέ τὴν ἔβδομάδα τὴν λήξασαν τὴν Κυριακὴν 16ην Ἰουνίου ἐθύμισθησαν 24 σκάφη, 101.759 τόννον γκρός, ἤτοι 10 ἀγγιλικά, 47.015 τόννον, 8 συμμαχικά 31.574 τόννον καὶ 6 οὐδέτερα 23.170 τόννον. Ἐπι πλέον ἀπολέσθησαν ἔξωθι τῶν γαλλικῶν ἀπτῶν ἀγγιλικά πλοῖα 5627 τόννον, ἀπένα δὲν ἴπτολγούντων ὡς ἀπόλεια τῆς μεταφορῆς ναυτιλίας. Κατέ τὰς αὐτὰς ἀνακοινώσεις τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, αἱ μέραι τῆς 23ης Ἰουνίου ἀπόλεια τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας εἰς βυθίσεων καὶ κατασχέσεων περιέλαβον σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 847.000 τόννων γκρός, τῆς δὲ ιταλικῆς ναυτιλίας σκάφη 224.000 τόννον γκρός. Ὡς πρὸς τὴν ἀσφάλειαν τῶν ταξίδιων, μετέσχον τηρούμαντον μέχρι τῆς 19ης Ἰουνίου, 25.473 ἀγγιλικά, συμμαχικά καὶ οὐδέτερα πλοῖα, ἔξι αὐτῶν δὲ ἀπολέσθησαν μόνον 36, ἤτοι ἕνα ἐπὶ 708. Τὰ μεταχύνοντα οὐδέτερα πλοῖα ἀγγίλουν εἰς 3.234, ἔξι αὐτῶν δὲ ἀπολέσθησαν τρία μόνον, ἤτοι ἕνα ἐπὶ 1100.

## Πλοῖα βυθισθέντα

«MADDA» ιταλικὸν φροντηγόν, 5181 τόννων γυρός (τοῦ 1919): Αποπλέσαν ἐξ Τενερίφας κενὸν διὰ Σάντα Κρούζ ἔβομβαρδοσθή τὴν Ἰηνί Ιουνίου ὑπὸ γαλλικοῦ ἀντιοπλατικοῦ, δύοτι δὲν ἕπτησον εἰς ἡδὶν διαταγήν, δύοτι ἀνάκτηρ τὸν πλοῦν τον. Το σάρρας ἐβλήθη ὑπό την ἀρχετάς ζημίας, ὃ δὲ πλοίαιχός του τὸ προσήργαξεν εἰς τὴν αἴστην Πλαΐα Γκαλέτα. Τὸ πλήρωμα ἀπεβιβάσθη εἰς τὴν ζηράν, τὸ δὲ ἐγκα-  
αλειφθὲν πλοῖον ἐβυθίσθη.

«SCOTCHTOWN» αγγλικόν ὑπερωκεάνιον, 17.046 τόννων γροῦς τοῦ 1925) : Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἦτο τὸ πρώην «CALEDONIA», ἀνήσκε δὲ εἰς τὴν ὑπεροεσθίαν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου καὶ εἶχε μεταβληθῆναι ἐξ οὐλισμένων βοηθητικῶν εἰδώματον. Ή θύεσίς του ἐγένετο υπὸ τεργαμανοῦ ὑποθρύζου εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν. Τὸ σκάφος ἔβαλλε κατὰ οὐ ὑποθρύζουν ἀπόμη καὶ ὅταν εἴρισκετο εἰς κατάστασιν θυθίσεως. Εκ τῶν 350 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος του ἀπώλεσθησαν 2 ἀξιωματικοί καὶ 4 ναῦται, οἱ δὲ λοιποὶ διεσώθησαν μετὰ διτάρων παραμονῆν των τε τῆς λέπρως.

«MARGARETA» φινλανδικὸν φορτηγόν, 1860 τόννων γκρός (τοῦ 919): Κατευθυνόμενον ἐκ Μεσογείου εἰς Γραιγάνουντ μὲ φορτίον, ἐτο-



# Παρκόσμιον

## Ναυτικὸν Ρεωροτάζ

### Δανία

Νέος τύπος διχρόνου κινητήρος Δῆζελ

Έπι τον δηξελοκινήτου φορτηγού, χωρητικότητος 10.600 τόνων φορτίου, παραδοθέντος τελευταίως έντον ναυπηγείων «B. & W.», της Κοπεγχάγης, είς Νορβηγίδων έφοροις, έτοιμηθήν δίχρονος κινητήρο Δῆζελ, νέου τότον. Ο έν λόγῳ κινητήρο είναι πεντακάλινδρος, διπλής ένεργειας και αναπτύσσει δύναμαν 5500 ίππων αὔξονος είς τάς 110 στροφών κατά λεπτόν. Η δύναμας αὕτη παρέχεται είς το ημιφορτον σκάφος ταχύτητα 14 μιλίων, άπο μιας καιρικής συνθήκας. Πρόσκειται περὶ τον πρότον έγκαταταθέντας κινητήρος, τον νέον τύπον, άπο μίαν σειράν δέκα τοιούτων με διάφορον άριθμόν κυρίνδρων, οἵτινες κατασκευάζονται ήδη είς τα μηχανουργεία τον Οίκον «B. & W.».

Ο νέος οὗτος τύπος παρουσιάζει διαφόρους μετατροπάς, έναντι των διχρόνων κινητήρων τον παλαιότερον τύπον, αναφερομένας καιρίων είς την προσπάθειαν άπλοντεύσεως της κατασκευής των, έλαφροτέρας έγκατατάσσεως και περισσότερον εύχορηστον χειρισμοῦ και συντηρησεως. Ο κινητήρος ζητάει 8 ορούς οδηγώντερον τον προηγούμενον τύπον της αὕτης ιπποδυνάμεως, καταλαμβάνει μικρότερον χώρον και δέναται ν' αναπτύξῃ μεγίστην ομαλήν ιπποδύναμαν 1400 ίππων αὔξονος κατά κύλινδρον.

### Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Η ευεργετική έπιδρασις των ναυπηγήσεων

Το Έθνικόν συμβούλιον των Αμερικανῶν ναυτηργῶν έδημοσίευε πόρτινος ένδιαφέρονταν μελέτην σχετικῶν μὲ τα εὐεργετικὰ ἀποτελέσματα τον έφαρμοζόμενον εἰδούταν προγράμματος ναυτικῶν κατασκευῶν, τόσον διὰ την βαρείαν βιομηχανίαν τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, όσον καὶ διὰ τὰς συναφεῖς πρὸς τὰ ναυτηργεῖαν ἐπιχειρήσεις. Συμφώνως ποὺς τὴν μελέτην ταῦτη, εἰς τὴν όποιαν — διὰ λόγους προπαγανδιστικούς — ἐδόθη εὐρεῖα δημοσιότητας ἐν Αμερικῇ, ἔναντην γένθησαν τελοῦν ἡδην ἄπο ναυτηργησιν, βάσει τοῦ προγράμματος της «Ανοντάτης Ναυτικῆς Επιτροπῆς» 141 πλοίων, μὲ προβλεπόμενον συνολικὸν κόστος 370 ἐκατομμυρίων δολλαρίων. Τὰ 50 ορούς ἐν τοι ποσοῖς τούτον, ήτοι 185 ἔκαπον, δολλαρίων δαπανῶνταν ἀπὸ τὰ ναυτηργεῖαν ἐπὶ τόπον διὰ τὴν προμήθειαν ὑλικῶν, μηχανημάτων και ἔξαρτημάτων τῶν πλοίων. «Ετερα 148 ἐκατομμύριοι δολλαρίων, ήτοι 40 ορούς ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ κόστον, δαπανῶνται εἰς ήμεροισθια τῶν ναυτηργείων. Τὸ ηθὲν πρόγραμμα περιλαμβάνει και τὸ ηπειρωτικόν «Αμερική», μὲ κόστος 17 ἐκατομμυρίων δολλαρίων, καθὼς καὶ δόδεκα μεγάλα δεξαμενόπλοια, μὲ κόστος 3 ἐκατομμυρίων δολλαρίων δι' ἔκαπον.

Ἐάν εἰς τὸ ἀντόρεων ἐμποροναυτικὸν πρόγραμμα προστεθοῦν και αἱ μέχρι πρὸ μηνὸν ἐπὸ ἔτελεον ναυτηργήσεις τοῦ Πόλεμοῦ Ναυτικοῦ, ἀπολογίζεται, διὰ τὸ δι' ήμεροισθια διατιθέμενον ποσὸν ἀπὸ ὅλα τὰ ναυτηργεῖα καὶ τοὺς προμηθευτὰς τῶν θ' ἀνέλθη εἰς 900 ἐκατομμύρια δολλαρίων. Σημειωτέον ἀξόνη διὰ, ἂν θετεῖ συνεχεῖς διάσης καὶ μὲ θεμοροκασίαν δύστος γόνης τοῦ μηδενός, χωρὶς νὰ διαπομπήσῃ πολική πολιτικῆς τοῦ διαγνωσμοῦ του. Μετὰ τὸ πέρας τῆς δοκιμῆς διὰ λόγῳ ναυτικῆς εἰλές τὸ σῶμα του στεγνὸν καὶ θεμόν. Πλειστοὶ σκανδινανῆσι ἐφοπλιστοί οίκοι ἐφωδίασαν μὲ τοιάτας ένδημασίας τὰ πληρόματα τῶν σκαφῶν καὶ ίδια ἔκεινον, ἀπανταχεῖν τοῖς τάς έπικινδύνους ζόνας. Φαίνεται πράγματι, διὰ τὸ σύστημα Morgen ἀπειδεύθη πρακτικὸν καὶ λυσιτέλες, οἱ δὲ Δανοὶ ναυτιλλόμενοι ζητήσαν ἀπὸ τὴν κυβερνήσην τῆς Κοπεγχάγης νὰ ἐπιβάλῃ εἰς τοὺς πλοιούστητας τὴν μοδήσην του.

### Νοτιοσλαυία

Η φορολογία τῶν πλοίων

Πληροφορίαι ἐν Βελγιαδίον ἀναφέρουν, διὰ μετὰ μαρζάς διαπραγματεύσεις κινεργήσεως και ἐφοπλιστῶν ἐπεβλήθη πρὸ τίνος και εἰς τὴν νοτιοσλαυίην ναυτιλίαν μία ἔκτατος φορολογία ἐπὶ τὸν κερδῶν. Ο φόρος θὰ εἰσφρέτεται καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῶν ἔξιαρτηκῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς ὄποιας, λόγῳ τοῦ πολέμου, ἐργάζεται διὰ ναυτιλία, προβλέπει δὲ τὴν καταβολὴν 1) — μηριάως διὰ τὰ ἄνα τῶν 2500 τόνων καθαρᾶς χωρητικότητος πλοία και 6 πεντῶν διὰ τὰ κάτω τῶν 2500 τόνων. Αἱ πληρωμαὶ θὰ γίνωνται ἀνά τομήνον εἰς συνάλλαγμα ἐπὶ Λονδίνου. Εἰς τὴν φορολογίαν ταύτην ἐπήχθησαν και τὰ ποταμόπλοια.

### Σουηδία

Η ναυαγοσωστική ἐνδυμασία «Morner»

Εἰς τὰς Σκανδινανῆσι κύρωσις, τῶν όποιων αἱ ναυτιλίαι, ὡς γνωστόν, ἐδουκάσθησαν σκληρότερον ἀπὸ τὸν ἐποθυμιακὸν πόλεμον, τόσον εἰς ἀποιλείας σκαφῶν, ὃσον καὶ εἰς ἀποτελέσματον τρόπου διασώσεως τῶν πληρωμάτων. Τὸ πρόβλημα αὐτὸν δέναται βεβαίως νὰ λεχθῇ, διὰ ηδην ἡδην εἰς ικανοποιητικὴν ἐπίλυσιν. Πάντοι, δὲ προσοχὴ μὲ τὴν όποιαν ἔξητάσθη και τὸ ἐπιδειχθὲν ἐνδημαρέον τῶν ἀρχῶν και τῶν ναυτιλιακῶν ἔγενει διάρκειαν, κατασκευασθεῖσαν ἀπὸ τὸν συνηδόνην Morgen, της Στοκχόλμης. Εἰναι μία ἐνδημασία, τόπον κλειστῆς «φρόματς», οἱ όποια καλύπτεται πλόκληρον τὸ σῶμα τοῦ ναυαγοῦ, μέχρι τοῦ λαμπροῦ, περὶ τὸν όποιον ἐφαρμόζεται ἀπότοστεγῶν και κρατεῖ ἀδιάβροχον ὅλοληρον τὸ σῶμα πλὴν τῆς κεφαλῆς. Εσωτερικῷ τοῦ σώματος, ἔχει εἰδίκην ἐπένδυσιν, χάρις εἰς τὴν όποιαν ἀπομονωται και διατηρεῖται ἀφ' ἐνός η φροτική θεμοράτης τοῦ σώματος, ἔξασφαλλεται δ' ἀφ' ἐπέρι τοῦ σώματος, διάντην νὰ ἔναν ἀπότομον εἰσωτερικὸν άντιστάσεως διάντην τοῦ σώματος. Δύναται νὰ φρεθῇ ἐνός 40 μόνον δευτερολέπτων, δὲ δὲ δι' αὐτῆς ἐφωδιασμένον παραμένει τελείως ἀδιάβροχος, ἔστω και ἀν παραμείνη ἐνός τῆς θαλάσσης ἐπὶ πολλὰς ὥρας. Η ἐσωτερική ἀπομόνωσις τῆς φροτικῆς θεμοράτης περιορίζει πλὴν καίνδυνον τῆς φροτικῆς θεμοράτης τοῦ σώματος τοῦ ναυαγοῦ.

Τὰ ἔκτελεσθέντα πειράματα ἀπέδειξαν, διὰ τὸ πειριθελημένος τὴν ἐνδημασίαν Morgen ναυτικός, δημόνον δέναται νὰ κολυμβᾷ μὲ εὐχέρειαν, ἀλλὰ και νὰ ἐργάζεται ἀπότελεσματικῶς ἐπὶ τοῦ πλοίου, διαν τοῦτο εὑρεθῇ ἐν κινδύνῳ. Επιπροσθέτως δὲ ἐνδημασία Morgen διευκολύνει και τὴν ἐπίλυσιν. Μόνον τὸ πρόσωπον τοῦ ναυαγοῦ μένει ἀκάλυπτον. Μία ἐπιδειξις τῆς ενανωγισωστικῆς ἐνδημασίας Morgen, δὲ ἀπειλήθη αὕτη, διεζήκη πρὸ τοῦ τίνος εἰς τὸν Κοπεγχάγην, παραμένει ἐκπρόσωπον τῶν Δανικῶν ἀρχῶν και πολλῶν ἐφοπλιστῶν και ναυτιλομένων. Εἰς ναυτικός φέρων τὴν ἐνδημασίαν Morgen ἐπέτυχε νὰ παραμείνῃ εἰς τὴν θαλάσσαν ἐπὶ οἶκος συνεχεῖς διάσης και μὲ θεμοροκασίαν δύστος γόνης τοῦ μηδενός, χωρὶς νὰ διαπομπήσῃ πολική πολιτικῆς του. Μετά τὸ πέρας τῆς δοκιμῆς διὰ λόγῳ ναυτικῆς εἰλές τὸ σῶμα του στεγνὸν και θεμόν. Πλειστοὶ σκανδινανῆσι ἐφοπλιστοί οίκοι οἴκοι ἐφωδίασαν μὲ τοιάτας ένδημασίας τὰ πληρόματα τῶν σκαφῶν και ίδια ἔκεινον, ἀπανταχεῖν τοῖς τάς έπικινδύνους ζόνας. Φαίνεται πράγματι, διὰ τὸ σύστημα Morgen ἀπειδεύθη πρακτικὸν καὶ λυσιτέλες, οἱ δὲ Δανοὶ ναυτιλλόμενοι ζητήσαν ἀπὸ τὴν κυβερνήσην τῆς Κοπεγχάγης νὰ ἐπιβάλῃ εἰς τοὺς πλοιούστητας τὴν μοδήσην του.

### ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ

#### ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Διὰ λιγνιτῶν λιγνιτωρυχεί το «ΤΑΧΤΑΜΠΙΤ»,  
ΣΕΡΡΩΝ

κληρονόμων Δ. Σ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

Η ἀρίστη ποιότης τῶν λιγνιτῶν και τὰ ἔξαιρετικῶς μεγάλα σχήματα αὐτοῦ, ἵνα οὕτω μὴ διαφεύγονταν ἐκ τῶν ἐσχαρῶν τῶν φούρωνων, ως ἐπίσης και ἡ λίαν ίκανοποιητικὴ τιμή, ἐξασφαλίζουν εἰς τὰ ἀτμόβλοπια εὐθηνὴν καύσιμον ὑλην.

· Αποτείνεσθε:

**ΘΕΟΔΩΡΟΝ Ι. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΝ  
ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΑ**

Πρακτορεύσεις, ναυλώσεις ἀτμο-  
πλοίων Έλληνικῶν και ξένων.

· Αντιπρόσωπος: **ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ** Πειραιῶς  
ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΛΙΓΝΙΤΩΡΥΧΕΙΟΝ «ΤΑΧΤΑΜΠΙΤ» ΣΕΡΡΩΝ  
Κληρονόμοι Δ. Σ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

Τηλεγρ. Διεύθ: ΚΑΡΑΒΙ

Τηλ. 60.06

ΓΡΑΦΕΙΑ : ΜΕΓΑΡΟΝ ΖΕΝΙΘ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



Ναυτικοί Δίκοι

-Χρονική ναύλωσις και παρέμβασις της μικρασφαλείας (Club).

Τό ανώτατον ἀγγλικὸν δικαστήσιον ἀπηρχολήθη πρὸς ἡμέραν μὲν ἐνδιαιρέφουσαν ὑπόθεσιν, ἀγχέτειν πρὸς αὐτὸν κατ' ἔφεσιν καὶ ἀφορῶσαν διαφοράν, ητίς προτίθεται ἀπὸ τὴν διατίτωσιν ἐνὸς ναυλοσυνωπών τοῖς «τάμι - τούφτεο». Ἐφεσιβάλλοντας ἦτο ή «Etarquia» *(Canadian Transport Co., Ltd.)*, καὶ ἐφεσιβάλλοντος ἡ ναυτικὴ ἑταρία *(Court Line, Ltd.)*, τῆς ὥποιας τὸ ἀτύπωλον *(Wivington Courts)* εἰλεῖ ναυλωθῆ ἐπὸ τῆς πρώτης τοῖς «τάμι - τούφτεο» δ' ἔνα ταξίδιον πρὸς τὸν Βόρειον Εληνικὸν μὲ ἐπαστροφὴν εἰς Ἀγγλίαν ἡ Κόντινεντ. Τὸ σκάφος παρέλαυνε ἀπὸ τὴν Δυτικὴν ἀστὴν τῆς Βρο. Ἀμερικῆς φορτίον γεννημάτων καὶ ζηλείας, κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ ὅμοιος ποσότητις τις γεννημάτων ἐβλάβη, συνεπεῖα κακῆς — ως ἐλέγχητο — στοιβασίας, οἱ δὲ κομισταὶ τῆς φορτωτικῆς ἀπῆτησαν ἀπὸ τοὺς ἐναγομένους ἢδη πρὸ τοῦ ἀνωτάτου δικαιοτητὸν πλοιοκτήτας τὴν καταβολὴν ἀποζημιώσεως ἐξ λιφῶν 101.3.4. Ἡ ἀπατητὸς κατεβολὴν εἰς τὸ ἀκέρων μὲ τῆς *West of England*, παρὰ τῇ ὥποιᾳ εἰλεῖς ἀσφαλισθῆ τὸ *Wivington Courts*, οἱ ἐναγόμενοι ὅμως ηξίσουσαν, ὅτι ἐδικαύνοντο ν' ἀνατήσουν τὸ ποσὸν τοῦτο ἀπὸ τοὺς ἐφεσιβάλλοντας ἡ — ἄλιως — λ. στ. 10, τὰς ὥποιας ὑπεχρεοῦντο νὰ καταβάλονται οὗτοι εἰς τὴν Μικρασιατίαν.

Η διαφορά είτε ήταν μεταξύ των διαποστολών της Αγίας Εκκλησίας και της Αγίας Μητροπολίτου Κρήτης, ήταν από την περιοχή της Κρήτης στην Αγία Εκκλησία. Η διαφορά είτε ήταν μεταξύ των διαποστολών της Αγίας Εκκλησίας και της Αγίας Μητροπολίτου Κρήτης, ήταν από την περιοχή της Κρήτης στην Αγία Εκκλησία.

Έποιδόν την ἀπόφασίν του ὁ δικαστής λόρδος Atkin είπεν, ότι οι πλοιοκτήται ήξισταν ν' ἀποζημιωθούν ἀπό τοὺς ναυλωτὰς τοῦ σκάφους των, διὰ τὸ ποσὸν τὸ ὅποιον είχε καταβλῆσθη εἰς τοὺς κομιστὰς τῆς φροτοτικῆς, μὲ τὸ δικαιολογητικὸν, ότι οἱ ναυλωταὶ ἐπὶ τῇ διώσι τοῦ 800 ἀρθρῶν τὸ ναυλοσύμφωνον — ἡσαν οἱ ὑπεύθυνοι διὰ τὴν κακὴν στοιβασίαν. Οἱ ναυλωταὶ εἶχον ἀργηθῆ τὴν εὐθύνην τοὺς ὑποστρέψατο, ὅπι τὸ καθήκον διὰ τὴν καλὴν στοιβασίαν ἐπέτειπεν εἰς τὸν πλοιάρχον, δεδομένον ότι τὸ ναυλοσύμφωνον περιελάμβανεν ἐν προκειμένῳ τὴν φράσιν: «ἄντο τὴν ἐπίβλεψιν τοῦ πλοιάρχου». Κατ' αὐτὸν, ἡ πραγματικὴ εὐθύνη διὰ τὴν στοιβασίαν ἔβαρνε τὸν πλοιάρχον καὶ συνεπὼς οἱ πλοιοκτήται ὑπείχον τὴν ὑποζημοσίαν ν' ἀποδεῖξουν, ότι η ἡμέρα δὲν ὠφελεῖτο εἰς παράλειψιν τοῦ πλοιάρχου, διόπει ἀσκήσῃ τὴν δέουσαν ἐπίβλεψιν. Τὸ ἐπαγκέιμα τοῦτο ἔθιγεν ἵνα ζητημα ἀρκετά σοβαρόν, ἐπὶ τοῦ ὅποιον καὶ ἐκτείτο ἡ γνώμη τοῦ δικαστηρίου.

Κατά τὸν λόρδον Atkins ἡτο σαφές, ὅτι ή ίπτο τοῦ πλοιάρχου ἐπί-  
βλεψις τῆς στοιβασίας ἦτο αὐτονόμης, διότι ὀπεσδήπτωτε ὄφειλεν οὐ-  
τὸς νὰ διασφαλίσῃ τὸ ναυπίλουν τοῦ πλοίου του. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς  
αὐτῆς μάλιστα είχε καὶ τὸ δικαιώμαν νὰ προέμηῃ ἀνήφενεν, ὅτι ή προ-  
τεινομένη στοιβασία ἦτο ἐνδεχόμενον νὰ προκαλέσῃ ἔημάς και νὰ δη-  
μιουργήσῃ εὐθύνην εἰς βάρος τῶν πλοιάρχων. Στοιχίαν μάλιστα  
ν' ἀποδειχθῇ ἐξ μέρους τῶν ναυλωτῶν, ὅτι ή κακὴ στοιβασία είχε προ-  
έβει μόνον ἐκ τῶν διαταγῶν τοῦ πλοιάρχου και ὅτι ή ντ' αὐτῶν προ-  
τεινομένη στοιβασία θὰ προελάμβανε τὴν ἔημάν, οὐδεμίᾳ ὑπῆρχον ἀμφι-  
βολία, ὅτι θὰ διέφευγον τῆς εὐθύνης. Ή αὐτὴ ἐπιφύλαξ τοῦ δικαιώ-  
ματος τοῦ πλοιάρχου — παρετήσης τοῦ δικαιοτῆς — νὰ ἐπιβλέψῃ  
τὴν στοιβασίαν δὲν ἀπέλλασσε τοὺς ναυλωτούς ἐκ τοῦ κεφαλαιώδους και-  
θίκοντός του νὰ στοιβάσουν τὸ φορτίον ἀσφαλῶς.

Τὸ δευτέρων σημείου ἐπὶ τοῦ διαύγειαν ἔβασιθή ἡ ὑπεράσπασις ἐνέκειτο ἐπὶ μᾶς διατάξεως τοῦ 8ου ἄρχοντος τοῦ ναυλοσυμφόρουν, ήτις ἀνέφερε περὶ τῆς ἔξις: «Οἱ πλοιοκτήται ἐχώρουν εἰς τοὺς ναυλωτὰς τὸ εὐεργέτεον τῆς προστασίας των παρὰ τοῦ «Ἀλέκλαστασικοῦ» Οργανωμένου, μέσης τὸ ἐπιτέρσην οι κανονισμοὶ τούτον καὶ ἐν περιπτώσει ἐλλείμματος ἡ ζημία τοῦ φρούτου θὰ ὑφίστανται οι ναυλωταὶ ἣν ἀταλλα-

Α. ΣΓΟΥΡΩΦ & ΣΙΑ

**ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ**  
**ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩΝ 1914 ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ**

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ, ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ 3.  
Τηλ. Διεύθ. ΑΡΣΓΟΥΡΟΦ. Αθήνας Τηλ. ρά. 30696-30697-30698

•**Υποκαταστήματα:** EN ΠΕΙΡΑΙΕΙ, Φίλωνος 39  
EN ΘΕΣΠΙΚΗ, Αγ. Μηνᾶ 7

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ:** Εις τὰς κυριωτέρας πόλεις τῆς Ελλάδος

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΥΡΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΗΣ,  
ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΖΩΗΣ κλπ.

Είδικότης είς ἀσφαλίσεις κατὰ κινδύνων μεταφορῶν διὰ θαλάσσης, ξηρᾶς καὶ ἀέρος.

γήν, (franchise), ήν αλλως — συμφώνιας πρός τοὺς Ιδίους κανονισμούς — θὰ ύπειχον οἱ πλοιοτήται·

Οἱ πλοιοκτήται ἡσαν μέλη τῆς «West of Englands», ἡ δύοια, δυνάμει τοῦ ὑπ' ἀριθ. 2 κανονισμοῦ της, παρεδέχετο τὴν εὐθύνην διὰ τὴν ἐπὶ φροτοτικῶν ἀπάτησιν πατῶ τῶν πλοιοκτητῶν, δι' ὃ καὶ κατέβαλεν ἀμέσως εἰς ἀδοὺς τὸ ποσὸν τῆς ἐγεργετικῆς ἀπάτησεως. Αὐτοῦθεν ἥγειρεν ἀπῆ τὴν ἀνταπάτησιν, μεβῆ ἡς ἡ παροῦσα ἀγώγη συνεδέστη, ἐπ̄ ὄνόματι τοῦ μέλους τῆς πλοιοκτήτου, προτίσσουσα τὸ δικαίωμα τῆς ὑποκαταστάσεως. Πράγματι — ἔξηροι οὐθέντες ὁ λόρδος δικαστῆς εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀπάφασεώς του — οἱ ναυάντες είπον εἰς τοὺς πλοιοκτήτας: «Υπεσχθῆτε νῦ μᾶς δύσσετε τὸ εὐεργέτημα τῆς ἀσφαλείας σας. Εἴτε ἐλάβατε, εἴτε δικαιούσθε νὰ λάβετε τὰς ὀφειλομένας εἰς τοὺς κομιστὰς τῆς φροτοτικῆς 101 λίριας ἀπὸ τοὺς ἀσφαλιστάς σας, εἴτε οὗτοι ἐπλήρωσαν ἀτ̄ εὐθείας εἰς τοὺς κατόχους τῆς φροτοτικῆς, ἡμεῖς ὀποδήποτε δὲν ἐπέχουμεν τοῦ εὐεργετημάτος τῆς ἀσφαλείας σας. Τὰ πρότερα νῦ σᾶς πληρώσωμεν, θὰ ἔργετε νῦ μᾶς παραδώσετε τὸ ποσὸν τοῦ ἐλάβατε ἡ δικαιούσθε νὰ λάβητε ἀπὸ τὴν ἀσφάλειάν σας».

Ἐπί δύο κανονισμῶν — παρετήρησεν ὁ Διαιστῆς — ἑβασίσθησαν ἐναγόμενοι, διὰ νά τεστηρέζεν, ὅτι η παραχώρησης τοῦ ἀναφερομένου εἰς τὸ 8ον ἄρθρον τοῦ νωνιδουμφόνου εὐεργετήματος δὲν ἐπετρέπετο ὑπὸ τοῦ «Ἀλληλασφαλιστικοῦ» Οργανισμοῦ, τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 2 (§ 1) κανονισμοῦ καὶ τοῦ ἐπ᾽ ἄριθ. 17. Ὁ δὲντερος κακώφυτεν γένει μεταξὺ παραχώρησης ἡ ἐποκατάστασης ὑπὸ μέλους τοῦ «scovex» αὐτοῦ μετὰ τοῦ σωματείου μας (Club) εἰς νωνιωτάς ή τις οἰօνδητοε ἄλλο πρόσωπον θὰ ἐθεωροῦντο δεσμευτικά διὰ τὸ σωματεῖον (Club) εἰς οἰօνδητοε βαθμόν». Κατὰ τὴν ἀντιληφτὴν τον ἡ «ἐποκατάσταση» ἐμνημονεύεται κατὰ τύπον ἀπαγῆ καὶ στερεόμενον σημασίας, ἡ «παραχώρηση» δικιος ἐφανετο καλύπτεται τὴν ἔννοιαν τοῦ ἄριθ. τοῦ νωνιδουμφόνου. Εφαντίστο, ἀλώπη, δὲν ὑπῆρχε διαφορὰ μεταξὺ τῆς σημαφορίας νὰ δεθῇ τὸ εὐεργετήμα τῆς ιστατείας ἡ νά παραχωρηθῇ τὸ «scovex». Ο 8ος ὄρος ἔξεργαζε μίαν παραχώρησην υπὸ τὸν πλιονιστηῶν τοῦ ἀσφαλιστηρίου αὐτῶν συμβολαιῶν παρέ τοῦ «Ἀλληλασφαλιστικοῦ» Οργανισμῷ εἰς τὸν νωνιωτάς, ἵ δε τοιανή παραχώρησης ἐφανίνετο, ὅτι ἐδέσμευε τὴν «Ἀλληλασφαλείαν» ίση οἰօνδητοε βαθμόν, ἐφόσον, ἀν δητος ἐφηρμούσετο, θὰ ἐστέρει αὐτὴν την πραγματικῶς ἀπὸ τοῦ δικαιωμάτος της τῆς ἐποκατάστασεως. Επέστενεν ὅθεν ὁ Διαιστῆς, οὐ τὸ ἐπεχειρήμα τῆς ὑπερωπτίσεως κατέπειτε καὶ ἐπρεπε συντεῦν τὸν ἀπορηθῆν ἡ ἐφεοτ. Τὰ ὑπόλοιπα μέλη τοῦ πικαστηρίου συνεφόνησαν μὲ τὴν ἀνιστέρῳ ἀντιληφτὴν καὶ ἀπερριφθῆ ἡ ἐφεοτ μεταξὺ τῶν ἔξόδων τῆς.

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Δέν δύναται νά γίνη λόγος περὶ μᾶς ἔτι περαιτέρῳ ἐπιδεινώσεως τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ 6° 15θημέρον τοῦ Ιονίου, ἀλλὰ μᾶλλον περὶ πλήρους ἐκπτώσεως τῆς. "Ἄν ἔξαρέῃ κανεὶς τὸν τομέα τῆς Βορείου Ἀμερικῆς καὶ τὸ Εἰρηνικόν, ἔνθα ἐξυπόρθουν ἀρκετά σχετικάς διαταγαί, κανένα ἄλλο ἔξαριστον κέντρον δὲν είχε νά παρουσιάσῃ ἐνδιαφέρουσαν τινὰ ἐργασίαν. Παντοῦ ἐκπιστρέψει ἐπιφύλακτούς εἰς τὰς φροτώσεις, ἐνῷ καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, ὅσάκις παρουσιάζετο ἐργασία τις ἑδείκνυντο ἐπιφύλακτοι νά τὴν ἀποδεχθῶνται εἰς τὰς προσφερομένας ἀστυφόρους τιμάς. Εἰς δόλους τοὺς τομεῖς ἔχει συσσωρευθῆ ἔνα δύγκωδες οὐδέτερον τονιά. Αἱ συμβακτικαὶ μεταφοραὶ περιφρίσθεισα μόνον διὰ τὴν Ἀγγλικάν ἔξυπηρετοντα εὐχερῶς ἀπὸ τὴν εἰς ζείσιας τοῦ Ἀγγλικοῦ ὑπουργείου Ναυτιλίας χωρητικότητα, πλείστα δὲ οὐδέτερα πλοιαὶ, μεταξὺ τῶν ὅποιων καὶ 40 ἵνας 50 ἑλληνικὰ φροτηγά, ἐνθρόησαν πλοχερομένα νά παρουσιάσουν εἰς διαφόρους τομεῖς, ἐλλειψεὶ ἐργασίας.

Αἱ ἔξ Ἀργεντίνης φορτώσεις ἐμφανίζονται καὶ πάλιν περιωρισμέναι, μὲ τιμᾶς γύρῳ τῶν 90)—εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 15θημέρου καὶ 85)—βραδύτερον, διὰ λιμένας Διτ., Ἀγγλίας. Η<sup>η</sup> Βόρειος Ἀμερικὴ μὲ σχετικήν ἐργασίαν, ἀλλὰ μὲ τιμᾶς ναύλων χαλαρότερας, ἔξ ἀφορμῆς τῆς ἀθρόας προσφοράς διαθεσίμων πλοίων. Ἐπληρώνοντο διὰ «νέτ - τοσάτερα» ἀπὸ λιμένας Ἀτλαντικοῦ 30 σέντς δι' Ἰούλιαν καὶ ἀπὸ Κόλπου διὰ Λονδίνου 33 σέντς. Τὰ παλαιοσίδηρα δι' Ἰαπωνίαν εἰς τὰ δόλλ. 14 φίν. ἔξ λιμένων Ἀτλαντικοῦ, 15 ἔξ Κόλπου καὶ 13.50 ἔξ Βρ. Εἰρηνικοῦ. Ἔπιστης ὑπέρχοντον καὶ διαταγαὶ δι' ἄλις ἀπὸ Νέαν Οὐρλεάνην δι' Ἰαπωνίαν, κλεισθεῖσαι εἰς τὰ δόλλ. 13.50 φίν. Διὰ γεννήματα ἐπληρώνοντο 14)—τὸ κοινότερο ἀπὸ Νόρδερν φέντες καὶ 14)6 ἀπὸ Ἀγίου Λαυρέντιον διὰ Δυτικὴν Ἀγγλίαν, ἔναντι 15)6 τῶν ἀρχῶν τοῦ 15θημέρου. Ζητορέτερα ὑπῆρχαν εἰς φορτώσεις γωνιθρότερον ἀπὸ Χάμπτον φόδς, ἀρκετὰ δὲ σύστατη ἐκλεισθμάνων εἰς τὰ δόλλ. 6 διὰ Ρίον Ἰανέζιον, 6.75 διὰ Μπονένζ "Αἴθες καὶ 9.50 διὰ Λισσαβόνη. Λί ζαχάρεις Κόνθεας εἰς τὰ 95)—διὰ Διτ. Ἀγγλίαν.

Αἱ ἀγοραὶ τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς ἀσταθεῖς καὶ μὲ Ἑλλειψιν ἐνδιαιρέοντος διὰ τοὺς πλοιοκτήτας, οἵτινες φοβοῦνται εὐρυτέρας περιπλοκάς ἀπὸ ἐνδεξαμένην ἐπέτασιν τοῦ πολέμου. Ἀπὸ Σαγγῶν καὶ Ἰνδοκίναν δὲν ἐκπλοφόρησαν διαταγαί, ἐνῷ ἀφ φορτώσεις ἐξ Ἀντοφίας καὶ Ἰνδίας ἐκαλύψθησαν κωφοὶ μὲ σκάφη συμμαχικά. Ἡ Νότιος Ἀφρικὴ παρουσιασε ποιάν τινα ζήτησιν, ἐπληρώνοντο δὲ δι' ἀράβων (90)-δι' Ἰορδανίαν. Ἡ Μεσόγειος ἐν πλήρει ἀπορᾶσι. Διαταγαὶ ὑπῆρχον διὰ φορτώσεις ἐξ Βρ. Ἀφρικῆς, Κέπρου, Δαλαμίας, Ἐλλάδος καὶ Ρουμανίας, οἱ ἐφορτισταὶ δώμοις ἐδείχνυντο ἀπρόθυμοι, λόγῳ τῶν ἀντιμετωπιζόμενων κινδύνων καὶ τῶν ὑψηλῶν ἀσφαλίστρων. Τρία ἡ τέσσαρα ἐλληνικὰ σκάφη ἐναντιώθησαν μόνον καὶ τινα ξένα ἐκ Χονδρέας (μεταλλεύματα) εἰς τὰ 40—δι' Ἰορδανίαν. Ἐπίσης ἐναντιώθησαν τὰ μικρὰ φορτηγά «ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐκ Πύργου 3800 τόν. γυανθούρακων διὰ Πειραιῶν 580 δρ. κατὰ τόννουν καὶ «ΑΝΤΩΝΙΟΣ» ἐκ Δουνάβεως 100 δρ. Ξελέγει δι' Ἐλλάδα ἢ στ. 27 κατὰ βαθύνον.

Οι άγγελοι γαμάνθακες ἔζητοντο μόνον διὰ Νοτιοαμερικανικούς προσωρινούς καὶ ἐπίληπτον εἴ τοι Οὐαλλάς 38) — διὰ Μπουνένος "Άυρες, μὲ πολεμικὰ ἀσφάλιστρα δώς 10 ο).

## Τὰ φορτηγά μας ἀνὰ τὴν 'Υδρόγειον

'Αγ. ολιανή .....	Θ. Ἐπιφανειάδη .....	11	1656	ἔφθ. Πειραιᾶ, ἀργεῖ
'Αγ. ος Γεώργιος .....	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος .....	11	4248	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγιος Γεώργιος .....	Α. Γ. Βλασσοπούλου .....	12	3283	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 'Ιουν.
'Αγιος Γεώργιος IV .....	Ζωγραφιά Νικολάου κλπ. .	38	4847	εἰς Βόρειον Ἀμερικῆν
'Αγία Βαρθόρα .....	Φρ. Σχημάτων καὶ Σία .....	04	2433	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγία Ειρήνη .....	Ἡλία Πατέρα .....	09	4330	ἐν πλ. ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αγία Θαλασσονή .....	Λ. Κεράνη .....	11	3808	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγία Μαρίνα .....	έτ. «Κάδος» .....	12	4151	εἰς ταξίδιον Ἀμερικῆς
'Αγιοι Βίκτωρες .....	νιῶν Ν. Ι. Πατέρα .....	19	4344	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγιος Βλάσιος .....	Ίω. Δ. Χανδρῆ .....	18	3061	εἰς λιμένα Βραζιλίας
'Αγιος Μάρκος .....	Γ. Τούλια .....	19	4514	ἔκφραστώνει εἰς Πορτογαλλίαν
'Αγιος Νικόλαος .....	Ἐναγγ. Νομικοῦ .....	99	1106	εἰς ταξίδιον Βούλγαρίας — 'Ελλάδος
'Αγιος Νικόλαος .....	ἀδ. Χατζηπατέρα .....	15	3687	ἐν πλ. δι' Εὐρώπην
'Αγιος Σπυρίδων .....	Γεώργ. Δ. Χαλκᾶ .....	05	3338	ἔφθ. Γαλάτσι 18 'Ιουν.
'Αγκυρα .....	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε. ....	23	2447	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Άδαμας .....	έτ. «Ἄδαμας» Α. E. ....	18	4144	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Άδαμαστος .....	Μιχ. Καρδᾶ .....	19	7466	ἔκφραστώνει εἰς Μπουένος "Αὔρες
'Άδελφος Χανδρῆ .....	Ίω. Δ. Χανδρῆ .....	19	6176	εἰς λιμένα Αλγύπτου
'Άθηνά Λιθανού .....	«Θεοφανώ» Α. E. ....	36	4824	ἐν πλ. δι' Εὐρώπην
'Άθηναι .....	«Ἐλληνική» Α. E. ....	10	2897	ἐν πλ. δι' Εὐρώπην
Αίας .....	ἀδ. Πατέρα .....	15	4729	εἰς λιμένα Ἀφρικῆς
Αίγαλι .....	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία .....	96	1406	εἰς λιμένα Μεσογείου
Αίγαλιον .....	Έτ. «Αίγαιον» Α.Ε. ....	19	5285	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αίγειος .....	ἀδ. Πατέρα .....	20	4538	εἰς λιμένα Μεσογείου
Αίκατερίνη .....	ἀδ. Γεωργαντῆ .....	13	4929	ἐν πλ. εἰς Ἀτλαντικὸν
Αίκατερίνη Τ. .....	Θ. Δ. Τεργιάζου .....	17	2560	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αίκατ. Κουμαντάρου .....	«Αίκατερίνη» Α. E. ....	17	7777	εἰς ταξίδιον Ἀμερικῆς
Αίνος .....	έτ. «Ζέψυρος» Α.Ε. ....	10	3554	εἰς λιμένα Ἀφρικῆς
"Αῖς Γιώργης .....	νιοὶ Γ. Σιγάλα .....	08	2098	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 'Ιουν.
'Αλεξάνδρα .....	Κ. Καρδᾶ καὶ νιοῦ .....	13	4355	εἰς λιμένα Βορ. Ἀφρικῆς
'Αλέξανδρος .....	Μ. Α. Ταχιντζῆ .....	06	4343	εἰς ταξίδιον Νοτ. Ἀφρικῆς
'Αλιάκμων .....	«Θεοφανώ» Α. E. ....	13	4521	ἐν πλ. ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
'Αλίκη .....	Ν. Γ. Λιθανοῦ .....	17	5140	φορτώνει εἰς Νεκτοσέα
'Αλίφειδς .....	«Θεοφανώ» Α. E. ....	20	5116	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αναστασία .....	Π. Πρωτοπατᾶ .....	05	2883	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αναστ. Πατέρας .....	Δ. Πατέρα .....	14	3382	ἀνεχ. ἐξ Εὐρώπης (διαταγάς)
'Ανδρέας .....	«Ιόνιον» Α. E. ....	19	6566	παραμένει εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Αννα .....	Ν. Ανιαρδοπούλου .....	19	5173	ἐν πλ. δι' Ιαπωνίαν
"Αννα Βούλγαρη .....	Χαρ. Θ. Βούλγαρη .....	12	4603	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Αννα Ν. Γουλανδρῆ .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	21	4358	φορτώνει εἰς τάξ 'Ινδίας
"Αννα Μαζαράκη .....	ἀδ. Μαζαράκη .....	13	5411	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Αννα Σταθάτου .....	έτ. Σταθάτου .....	18	5685	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 'Ιουν.
"Αννα Τ. .....	Θ. Δ. Τεργιάζου .....	06	2728	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ανθίπη Ν. Μιχάλου .....	Κ. Μιχάλου .....	05	3298	εἰς λιμένα Μεσογείου
"Ανώτισα .....	Ίω. Λιθανοῦ .....	18	4324	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Αντίκλεια .....	Παν. Τζανετάτου .....	92	951	φορτώνει εἰς Βραζιλίαν
"Αντώνης .....	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ .....	15	3729	ἐπιστρέφει ἐξ 'Αργεντινῆς
"Αντώνιος .....	Α. Γεωργαντῆ .....	83	1187	ἐν πλ. διά Βουλγαρίαν
"Αντώνης Γεώργιαντῆς .....	Γ. Γεωργαντῆ .....	15	3557	ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
"Αντώνιος Χανδρῆς .....	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς» .....	18	5866	ἐκ Βορ. Ελληνικοῦ δι' Εὐρώπην
"Ανω Βαθύ .....	Ι. Δ. Τσούνια .....	82	1524	εἰς πλόας ἐν Κίνα
"Αξιός .....	«Θεοφανώ» Α. E. ....	19	5289	φορτώνει εἰς Νότ. Ἀμερικήν
"Αργολικός .....	Μαρῷ 'Εμπειρίκου .....	21	4786	εἰς ταξίδιον Ιαπωνίας
"Αργώ .....	Εύγ. Εύγενίδη .....	20	1995	εἰς ταξίδιον ἐξ 'Αφρικῆς
"Αρκαδία .....	«Ἀτλαντῖς» Α.Ε. ....	66—21	853	εἰς πλόας Κονσταντζῆς — 'Ελλάδος
"Αρμάθια .....	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία .....	19	4683	ἐπιστρέφει ἐξ "Απω Ἀνατολῆς
"Αρτεμις Πήττα .....	ἀδ. Πήττα .....	06	1433	εἰς λιμένα Μεσογείου
"Αρχάγγελος .....	«Θεοφανώ» Α. E. ....	17	5692	εἰς λιμένα Ἀφρικῆς
"Αρχων .....	Ρωμ. Γιαδικαρόγλου .....	22	1364	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 8 'Ιουν.
"Ασημίνα Μπάσικα .....	Π. Μπάικα .....	95	1344	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 'Ιουν.
"Ασίμη .....	Άσ. Έ. Καραβία .....	05	722	εἰς λιμένα Μεσογείου
"Αστοκοία .....	Ι. Γαλάκη .....	14	4211	εἰς ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς
"Αστοκοία Νομικοῦ .....	«Θηραϊκή» Α. E. ....	38	4857	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Αστήρ .....	Θεμ. Σταφυλοπάτη .....	96	1350	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 'Ιουν.
"Ατλαντικός .....	έτ. «Ἀτλαντίδες» Α.Ε. ..	19	5446	εἰς λιμένα Μεσογείου
"Ατλας (τάνκερ) .....	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε. ....	09	4009	φορτώνει εἰς Περσικὸν Κόλπον
"Αύρα .....	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652	εἰς ταξίδιον Ἀμερικῆς
"Αφρόδεσσα .....	ἀδ. Κιρτάτα .....	05	2529	εἰς λιμένα Μεσογείου
"Βαλεντίνη .....	Ίω. Σκαρλατίδη .....	09	4713	εἰς πλόας "Απω Ἀνατολῆς
"Βαρθόρα .....	Άθ. Ζωϊστούλου .....	10	1854	εἰς λιμένα Μεσογείου
"Βασ. Δεστούνης .....	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ .....	12	3299	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Βασ. Α. Πολέμης .....	Τα. Γκούμα .....	07	3429	ἐκ Πλλέτ δι' Εὐρώπην
"Βέλλιον .....	«Ἐλληνική» Α. E. ....	19	2844	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Βικτωρία .....	Ν. Απόδιακον—Χ. Πατέρα	14	4202	ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
"Βικτωρία .....	Δ. Α. Νικολαΐδη .....	19	6085	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
"Βιργινία .....	'Αντ. Παπαδάκη .....	17	2313	ἐκφραστώνει εἰς Πάτρας
"Βιργινία Σ. .....	Ζ. Σαμοθράκη .....	05	4017	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
"Βόρις .....	«Επτορο-.Έφορλιστική» Α.Ε.	17	5166	εἰς λιμένας Βορ. Ἀμερικῆς
"Γ. Σ. Λιθανός .....	«Λιθανός» Α. E. ....	37	4835	ἐν πλ. δι' Αντηραίων
"Γεράσιμος Βεργωτῆς .....	Ρ. καὶ Π. Βεργωτῆ .....	20	6343	εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς
"Γεώργιος Γ. .....	Δ. Δάματση .....	18	4289	ἐν πλ. δι' Εὐρώπην
"Γεώργιος Π. .....	Θ. Ἐπιφανειάδη .....	03	4052	εἰς ταξίδια «τάμι - τσάτερος» Εὐρώπης
"Γεώργ. Ι. Γουλανδρῆς .....	ἀδ. Γουλανδρῆ .....	13	4345	ἐξ 'Αργεντινῆς δι' Εὐρώπην
"Γεώργ. Α. Δρακούλης .....	κληρ. Γ. Δρακούλη .....	12	1556	εἰς Πειραιᾶ ἀπό 12 'Ιουν.
"Γεώργιος Κυριακίδης .....	Ν. Γ. Κυριακίδη .....	11	4201	ἐκ Κούβας δι' Εὐρώπην
"Γεώργ. Μ. Λιθανός .....	«Λιθανός» Α. E. ....	38	5482	εἰς Βόρειον Ελληνικὸν

Γεώργ. Μ. Ἐμπειρίκος . . . . .	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου . . . . .	21	5728	ἐν πλῷ δι' Ἰνδίας
Γεώργιος Ποταμίανος . . . . .	«Ἡπειρωτική, Α.Ε.» . . . . .	13	4044	εἰς ταξίδιον "Ἀπω Ἀνατολῆς"
Γεώργος . . . . .	Γ. Βλάσσης . . . . .	02	667	ναυλοχεῖ εἰς Πειραιᾶ
Γιάννης . . . . .	Γ. Ἀνδρέου κλπ. . . . .	05	4391	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Γρανικός . . . . .	«Γρανικός» Α. Ε. . . . .	16	3689	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Γρηγόριος Κ. ΙΙ . . . . .	Π. Καλλιμανοπούλου . . . . .	19	2546	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Δαμασκηνή . . . . .	Παν. Ἀγγελάτου . . . . .	03	1196	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Ἰουν.
Δάναπτης . . . . .	ἀδελφ. Συνδονοῦ . . . . .	14	2113	ἐκφορτώνει εἰς Πειραιᾶ
Δάρμας . . . . .	ἀδ. Πήγα . . . . .	83	1595	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ἰουν.
Δελφίν . . . . .	Ἄω καὶ Ἀνδρεάδη . . . . .	06	3816	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Δέσιοινα . . . . .	ἔτ. Μιχαλινοῦ . . . . .	06	3016	εἰς λιμένα Μεσογείου
Δημήτρης . . . . .	Σπ. καὶ Πολ. Λαιμοῦ . . . . .	11	5254	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Δημ. Γ. Θερμιώτης . . . . .	Α. Μ. Τατάκη . . . . .	06	4271	εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν
Δημ. Ἰγγλέσης . . . . .	νίδων Δ. Ἰγγλέση . . . . .	18	5275	φορτώνει εἰς Καναδᾶν
Δημ. Νομικός . . . . .	Λουζά Νομικοῦ . . . . .	03	1171	εἰς Μαύρην Θάλασσαν
Δημ. Χανδρῆς . . . . .	Ίω. Χανδρῆ . . . . .	10	4643	εἰς ταξίδιον Βορ. Εἰρηνικοῦ
Διαμαντῆς . . . . .	Διαι. Πατέρα . . . . .	19	5438	ἐκφορτώνει λιμένα Εὐρώπης
Διον. Σταθάτος . . . . .	ἔτ. Δ. Α. Σταθάτου . . . . .	19	5168	φορτώνει εἰς Ἀργεντινὴν
Δίρφυς . . . . .	ἀδ. Πατέρα . . . . .	17	4240	εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς
Διώνη . . . . .	Γ. Φ. Ἀνδρεάδη . . . . .	06	4181	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
Δωρίς . . . . .	Ήλ. Χατζῆλια . . . . .	17	4604	ἐκ Πλεύτη δι' Εὐρώπην
"Εβη" Λιθανοῦ . . . . .	Ν. Λιθανοῦ . . . . .	37	4839	ἐν πλῷ δι' Ἰνδίας
"Ἐθρος" . . . . .	Ίω. Γ. Λιθανοῦ . . . . .	18	5283	ἀναμένεται εἰς Ἑλλάδα μὲ σίτον
Εἰρήνη Κυριακίδου . . . . .	Ν. Γ. Κυριακίδου . . . . .	22	3781	παραμένει εἰς λιμένα Εὐρώπης
Εἰρήνη Σ. Ἐμπειρίκου . . . . .	Στ. Ἐμπειρίκου . . . . .	27	4164	φορτώνει εἰς Νόρφολκ
'Ελένη . . . . .	Γ. Ἐμπειρίκου . . . . .	03	1426	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
'Ελένη . . . . .	Α. Καλλινίκου . . . . .	18	5655	ἐπιστρέφει ἐξ Ἱαπωνίας
'Ελένη Κουλουκουντῆ . . . . .	ἀδελφ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	εἰς Μαδέρας (διαταγῆς)
'Ελίζα . . . . .	'Αντ. Παπαδάκη . . . . .	19	1986	εἰς λιμένα Μεσογείου
'Ελισάβετ . . . . .	ἀδ. Μαζαράκη . . . . .	22	3553	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου
'Ελλενική Σίτυ . . . . .	'Εμμ. Γιαννουλάτου . . . . .	17	2486	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Ελλενική Τρέιντερ . . . . .	'Εμμ. Γιαννουλάτου . . . . .	07	2052	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Ελλάς . . . . .	ἔτ. «Ἐλληνικὴ» Α.Ε. . . . .	16	2081	φορτώνει εἰς Ἰνδίας
'Ελληνικό . . . . .	Θ. Παπαδημητρίου . . . . .	04	3059	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
'Ελπίς . . . . .	Α. Πρίντεζη . . . . .	19	1492	ἐπιστρέφει ἐξ Ἐρυθρᾶς Θαλάσσης
'Εμμο . . . . .	'Ανδρ. Βεργωτῆ . . . . .	14	3895	εἰς λιμένας Ἀφρικῆς
'Εμπειρίκος Νικόλαος . . . . .	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου . . . . .	18	3798	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Επαμ. Κ. Ἐμπειρίκος . . . . .	νίδων Ἐρ. Ἐμπειρίκου . . . . .	27	4385	παραμένει εἰς Βαρκελώνην
'Ερατώ . . . . .	I. Σκαρολατίδη . . . . .	18	5904	εἰς πλόας ἐν τῇ "Ἀπω Ἀνατολῇ"
Εύανθια . . . . .	Ίω. Π. Γουλανδρῆ . . . . .	15	3551	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Εύδοκις . . . . .	Μαρή Ἐμπειρίκου . . . . .	22	4792	εἰς ταξίδιον Ἀτλαντικοῦ
Εύγενος Καμπάνη . . . . .	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου . . . . .	98	3470	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Εύγ. Σ. Ἐμπειρίκου . . . . .	Στ. Ἐμπειρίκου . . . . .	20	4882	φορτώνει εἰς Νέαν Υόρκην
Εύγενία Λιθανοῦ . . . . .	«Θεοφανῶ» Α.Ε. . . . .	36	4839	εἰς λιμένα Βορ. Ἀφρικῆς
Εύγενία Χανδρῆ . . . . .	Ίω. Χανδρῆ . . . . .	20	5317	ἐξ Ἰνδῶν δι' Εὐρώπην
Εύδοξια . . . . .	"Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου . . . . .	03	2018	εἰς Ἑλλάδα, ἐκφορτώνει
Εῦηνος . . . . .	εἰς Πλότ Σαΐδ	19	5627	εἰς Πλότ Σαΐδ
Εύθαλια . . . . .	ἀδ. Γονάνανδρῆ . . . . .	18	3553	ἐπιστρέφει ἐξ Ἰνδῶν
Εύθαλια Μαρῆ . . . . .	Ν. Μαρῆ . . . . .	19	4196	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Εύπλοια . . . . .	Γιώργη Λαιμοῦ . . . . .	11	3862	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ζάννες Γούναρης . . . . .	ἀδελφοί Γούναρη . . . . .	07	4407	εἰς ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς
Ζανῆς Λ. Καμπάνης . . . . .	κληρ. Λ. Καμπάνη . . . . .	20	5317	ἐγ πλῷ διὰ Βόρειον Ἀμερικὴν
Ζεύς . . . . .	Ήλ. Χατζῆλια . . . . .	20	5961	εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν
Ζέφυρος . . . . .	ἔτ. «Ζέφυρος» Α. Ε. . . . .	09	4796	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Ήλ. Γ. Κουλουκουντῆς . . . . .	ἀδ. Κουλουκουντῆ . . . . .	38	5548	εἰς ταξίδιον Εἰρηνικοῦ
"Ηρων" . . . . .	Δημ. Ν. Κουφός . . . . .	06	1516	παραμένει εἰς Ἀνατ. Μεσογείου
Θάλεια . . . . .	Ήλια Σελᾶ . . . . .	17	5875	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Θάσσος . . . . .	Θ. Λ. Τεργιάζου . . . . .	19	1565	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ἰουν.
Θεοδόλος 2 . . . . .	Θωμᾶ Ν. Ἐπιφανειάδη . . . . .	10	657	ἀργεὶ Ἐλευσίνα ἀπὸ διετίας
Θεμώνη . . . . .	ἔτ. «Κάσος» Α. Ε. . . . .	38	5717	εἰς ταξίδιον Ἰνδῶν
Θεοδώρα (τάνκερ) . . . . .	Πατᾶς καὶ Σία . . . . .	17	1054	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Ἰουν.
Θεοδώρος Κουμάνταρος . . . . .	«Ταύγετη» Α.Ε. . . . .	17	5709	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Θεοδώρως Τ. . . . .	Θ. Λ. Τεργιάζου . . . . .	12	3409	εἰς λιμένα Μεσογείου
Θεομήτωρ . . . . .	νίδων Σπύρου Πολέμου . . . . .	10	4427	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
Θεοσκέπαστη . . . . .	Β. Μαύρου — Σ. Μενδρινοῦ . . . . .	11	3726	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Θεοφανώ Λιθανοῦ . . . . .	«Θεοφανῶ» Α. Ε. . . . .	37	4815	φορτώνει εἰς τὴν Χιλῆν
Θερμαϊκός . . . . .	Μαρή Ἐμπειρίκου . . . . .	23	4518	παραμένει εἰς τὴν Ἀμέρισαν
Θέτις . . . . .	Π. Χατζῆλια . . . . .	30	4123	εἰς Μαδέρας (διαταγῆς)
Θέτις Α. . . . .	Γ. Ἀνδρεάδου . . . . .	10	4111	εἰς Πλεύτη ὑπὲρ φόρωσιν
Θηρασία Νομικοῦ . . . . .	Εὐαγγ. Νομικοῦ . . . . .	88	1356	εἰς λιμένα Μεσογείου
Θράκη . . . . .	Θ. Λ. Τεργιάζου . . . . .	17	982	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 Ἰουν.
"Ια" . . . . .	Π. Χατζῆλια . . . . .	17	4860	ἐν πλῷ δι' Ἀργεντινῆν
"Ιάκωβος" . . . . .	Γ. Ἀγγελίδη . . . . .	01	2107	εἰς λιμένα Μεσογείου
"Ιγδρ" . . . . .	Α. Ἀναστασίου . . . . .	07	2693	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
"Ιθακος" . . . . .	Γ. Δρακούνη . . . . .	06	3916	παραμένει εἰς Ἀμέρισαν
"Ικάριον" . . . . .	«Άλγιαν» Α.Ε. . . . .	12	4013	ἀνεχ. ἐξ Εὐρώπης (διαταγῆς)
"Ιλισσός" . . . . .	Θεοφανώ» Α.Ε. . . . .	15	4724	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
"Ιουλία" . . . . .	Ήλ. Χατζῆλια . . . . .	14	4352	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
"Ιρις" . . . . .	Ίω. Παλαιοκαρασᾶ . . . . .	11	1881	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου
"Ιωάννα" . . . . .	Έλ. Βελλιώτη . . . . .	01	1192	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ἰουν.
"Ιωάννης" . . . . .	Δ. Δάμιταση . . . . .	09	3667	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος" . . . . .	Στ. Ἐμπειρίκου . . . . .	24	3734	ἀνεχ. ἐξ Εὐρώπης (διαταγῆς)
"Ιω. Νομικός" . . . . .	Λ. Νομικοῦ . . . . .	99	640	εἰς πλόας ἐν Ἑλλάδι
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς" . . . . .	Ἄδ. Γουλανδρῆ . . . . .	10	3750	εἰς Πιδαλάτο (διαταγῆς)
"Ιω. Φαφαλιός" . . . . .	Λ. Φαφαλιοῦ . . . . .	19	5670	εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν
"Ιω. Φράγκος" . . . . .	Μάρκ. Φράγκου . . . . .	12	3442	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
"Ιω. Χανδρῆς" . . . . .	Ίω. Δ. Χανδρῆ . . . . .	20	6094	παραμένει εἰς Ἀμέρισαν
Καδιώ . . . . .	νίδω Γ. Συγάλα . . . . .	11	1430	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου
Καθαριώτισσα . . . . .	νίδω Γεωργ. Καραδία . . . . .	13	1877	εἰς λιμένα Μεσογείου
Καλαφάτης . . . . .	Κ. Καλαφάτη . . . . .	17	4443	κατέπλευσεν εἰς Ἀργεντινήν

Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	εἰς λιμένα Εύρωπης
Καλλιόπη Σ.	Ίο. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν
Καλυψώ Βεργωτῆ	«Ἐπτάνησος» Α. Ε.	18	5686	εἰς λιμένα Εύρωπης
Καπετάν Στρατῆς	Σενίδες — Κουμπῆς καὶ Σία	06	3574	εἰς ταξίδιον Πλέιτ — Εύρωπης
Καραβάδος	Γ. Σταματελάτου	13	2325	εἰς πλός ἐν Κίνῃ
Καρρᾶς	Κ. Καρρᾶ καὶ Υιοῦ	18	5234	εἰς ταξίδιον Ν. Ἀφρικῆς
Κασσάνδρα Λουλούδη	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	5106	ἐν πλῷ ἐξ Ἀντιρραίας δι' Ἑλλάδα
Κάσος	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	39	5235	παραμένει εἰς Μαδέρας (διαταγάς)
Κάστωρ	Ν. Ιωκαρδοπούλου	21	5497	εἰς Σουέζ (με σίτον δι' Ἑλλάδα)
Κάτε	έτ. «Τρανσιετόδη» Α. E..	87	2495	ἐν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Κατερίνα (τάνκερ)	Γ. Παπαγανάχη	00	1206	φορτώνει εἰς Κονστάντζαν
Κατίνα Π.	νιῶν Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	εἰς λιμένα Κωνστάντζης
Κατίγκω Χατζηπατέρα	Άθ. Κουλόνυμα καὶ Κ. Ξένου	05	3890	ἀναμένεται εἰς Πειραιᾶ
Κέπι Κόρσο	Θ. Επιφανειάδη	12	1968	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κεχρεά	«Πίνδος» Α.Ε.	11	4153	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ
Κλεάνθης	ἀδ. Συνοδινοῦ	09	2219	ἐξ Ἰνδῶν διὰ Κεπτ Τάουν
Κολχίς	Γ. Κονδύλη	14	4439	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κονδύλης	Θωμᾶς Ἐπιφανειάδη	07	3530	εἰς Γίδραλτάρο (διαταγάς)
Κονιότρα	Μαροή Ἐμπειρίκου	10	3562	εἰς ταξίδιον Ἀτλαντικοῦ
Κορινθιακός	ἀδ. Σύμποντρα	09	2116	εἰς λιμένα Βορ. Ἀφρικῆς
Κόρθιον	Άθ. Κουλόνυμα — Κυρ. Ξένου	15	4914	ἀνεχ. ἐν Μεσογείον (διαταγάς)
Κουλούρας — Ξένος	Υἱοί Έπ. Ἐμπειρίκου	25	3598	εἰς Βαρκελώνην (διαταγάς)
Κουμουδούρος	Πολυχο. Κατράκη	02	1070	εἰς ταξίδιον ἐν Ἑλλάδι
Κύμη	Άπ. Πεζᾶ	11	3959	ἐξ Ἀφρικῆς δι' Εύρωπην
Κυρά - Παναγιά II	Άντ. Χάλαρη	99	1012	εἰς λιμένα Ἀνατ. Μεσογείου
Κυριακή	έτ. «Πουτούν» Α.Ε.	12	5528	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμποῦ	18	4340	εἰς λιμένα Εύρωπης
Κωνσταντίνος Η.	Ηλ. καὶ Άσθ. Ηλιοπούλου	05	2527	εἰς λιμένα Μεσογείου
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	4697	εἰς λιμένα Εύρωπης
Λακωνικός	Μαροή Ἐμπειρίκου	14	3803	εἰς ταξίδιον Ἀτλαντικοῦ
Λειθαθώ	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1667	εἰς πλός ἐν Κίνῃ
Λένα	Ίω. Μυλωνάς	14	1735	ἀργεῖ εἰς Βαρκελώνην
Λεόντιος Τεργυάζος	Θ. Λ. Τεργιάζου	11	4479	ἐξ Ἀμερικῆς δι' Εύρωπην
Λέρος	Δ. Μοσχονᾶ — Ι. Φασόλη..	99	846	εἰς πλός Ρουμανίας
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιζάλου.	29	4573	εἰς λιμένα Εύρωπης
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	εἰς λιμένα Εύρωπης
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶς	14	2080	εἰς λιμένα Βορ. Ἀφρικῆς
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιῶν Λ. Κονδύλη	12	3923	φορτώνει εἰς Ἀργεντινήν
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	εἰς ταξίδιον Ειρηνικοῦ
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	εἰς Βόρειον Αμερικήν
Μαίανδρος	Ίω. Γ. Λιβανοῦ.	19	4581	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μαίηντος δύ Σάμος	νιῶ Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μαίρη Λιθανού	έτ. ἀδελφῶν Λιθανοῦ	38	4771	εἰς ταξίδιον Ἀπω Ἀνατολῆς
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μαλιακός	Μαροή Ἐμπειρίκου	12	3903	εἰς ταξίδιον Ιαπωνίας
Μανούσλα	νιῶ Γεωργ. Καραδία	20	1965	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μαραθών	Α. Λούζη κλπ.	19	7926	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀφρικῆς
Μαργαρίτα	Στεφ. Α. Σοφιανοῦ	89	2187	φορτώνει εἰς Ζογκούλδαν
Μαργαρίτα Χανδρῆ	Ίω. Χανδρῆ	20	5401	ἐπιστρέφει ἐν Βορ. Ἀμερικῆς
Μαρή Χανδρῆ	Βιού. — Ἐφ. «Χανδρῆς».	18	5840	εἰς ταξίδια Ιαπωνίας
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμποῦ	12	4707	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μαρία Νομικοῦ	Αουκά Νομικοῦ	99	1165	εἰς πλός Ελλάδος — Ρουμανίας
Μαρία Σταθάτου	Γ. Ν. Σταθάτου	22	6303	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Μαρίετ Νομικοῦ	Έμμ. Καραδία	19	5241	παραμένει εἰς Ἀμβούνγον
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	εἰς ταξίδιον Αμερικῆς
Μαριόγκα	Ίω. Νικηφόρου	12	4236	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφῶν Κιοτάτα	04	4784	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μάριος	Μιχ. Καραγεώργη	06	602	εἰς πλός ἐν Ἑλλάδι
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	εἰς ταξίδιον Αφρικῆς
Μαρκουσιώ Λογοθέτη	ἀδελ. Γουλανδρῆ	13	4669	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μάρτησσα	Ν. Ενταθίου	19	5476	ἐκ Μεσογείου δι' Ἀμερικήν
Μάρω Υ.	ἀδ. Γιαννουσάτου	24	3838	εἰς πλός ἐν τῇ "Ἀπω Ἀνατολῇ"
Μάστερ Ήλ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	εἰς Μαδέρας (διαταχάς)
Ματρώνα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μεμᾶς	Άνδρ. Βεργωτῆ	00	4359	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Μεμᾶς	Μαρ. Κουρούκλη	12	1735	ἐκ Σαλονίη (διαταγάς)
Μέντωρ	Γ. Δρασούλη	02	3050	εἰς πλό δι' Εύρωπην
Μερόπη	Άνδρ. Πατᾶ	11	4181	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μεσσαριά Νομικοῦ	έτ. «Π. Νομικὸς» Α. Ε..	95	985	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μιμόζα	«Ἐμπτο. Ἐφοριατικὴ» Α.Ε.	05	3071	εἰς ταξίδιον Πλέιτ — Μεσογείου
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἐκ πλῷ διὰ Βόρειον Αμερικήν
Μιχαήλ Λιθανός	«Θεοφανώ» Α.Ε.	38	4774	ἐκ πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Μιχαήλ Λ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκου	18	5202	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	εἰς ταξίδιον Αμερικῆς
Μιχάλης	Δ. Φατοῆ	19	5685	εἰς λιμένα Εύρωπης
Μιχάλιος	Ξ. Συλᾶ	08	3742	εἰς Ατλαντικόν. Ζημιά μηχανῆς. Ρεμούλκειται
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	παραμένει εἰς λιμένα Εύρωπης
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5199	εἰς λιμένα Εύρωπης
Ναντίν	«Ἐμπτο. Ἐφοριατικὴ» Α.Ε.	04	3582	παραμένει εἰς λιμένα Εύρωπης
Ναυτίλος	Δ. Γουλανδρῆ — Ρ. Πολίτη	04	3531	ἐκ πλῷ ἐξ Αργεντινῆς δι' Εύρωπην
Νέα Ελλάς	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	16991	παραμένει εἰς Λισσαβόνα
Νέλλου	έτ. «Ωκεανὸς» Α.Ε.	13	4826	ἐκ Καναδᾶ δι' Εύρωπην
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	εἰς ταξίδιον Βορ. Αμερικῆς
Νέστος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5764	ἐκ πλῷ διὰ Βόρ. Αμερικήν
Νηρεύς	Ήλ. Χατζηλία	37	5205	εἰς Γίδραλτάρο (διαταγάς)
Νηρίτος	Γ. Δρασούλη	07	3854	εἰς λιμένα Εύρωπης
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	8576	ἐκ πλῷ ἐκ Πλέιτ δι' Εύρωπην

Νίκος Τ.	Έλευθ. Τρικόγλου	19	5175	εἰς λιμένα Εύρωπης
Νικ. Γ. Κουλουκουντής.	άτ. 'Ατλαντικός	17	3201	εἰς ταξίδιον Ινδῶν
Νικόλαος Δ. Λ.	Ν. Αυκαρδοπούλου	39	5486	ἐν πλῷ διὰ Νότου Ἀφρικὴν
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μυχάλου	13	4342	εἰς λιμένα Εύρωπης
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόας ἐν Ἐλλάδι
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	κατευθύνεται εἰς Ἀργεντινὴν
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχέ Φιλίνη	04	3111	εἰς λιμένα Μεσογείου
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	εἰς λιμένα Εύρωπης
Νικόλαος "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγελου	12	4351	εἰς λιμένα Μεσογείου
Νικόλαος Πατέρας	'Ηλ. καὶ Κ. Πατέρας	10	4362	εἰς ταξίδιον Δυτ. Ἀφρικῆς
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	ἐπιστρέφει ἐν Βορ. Ειρηνικοῦ
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	εἰς ταξίδιον Ινδῶν
Νικολάου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13	7156	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	Γ. Νικολάου	27	5525	εἰς λιμένα Εύρωπης
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	ἐκφορτώνει εἰς Θεσσαλονίκην
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγᾶ	15	4732	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀτωνίας
Νύμφη	Ν. Αυκαρδοπούλου	21	4504	ἐν πλῷ δι' Ἰαπωνίαν
Όδυσσευς	Παν. Α. Γιαννούλατου	13	4577	εἰς ταξίδια Ἀπωνίας
"Ολγα" Ἐπ. Ἐμπειρίκου	ιῶν 'Ἐπ. Ἐμπειρίκου	22	4677	ἐν πλῷ δι' Εύρωπην
"Ολλανδία	«Ἐλληνική. Α. Ε.»	11	1759	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
"Ολυμπίος	Κουλούθου — Ἐμπειρίκου	18	5249	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Ομδρία	Ξενιού — Ἀδ. Χριστοφορίδου	08	3699	παραμένει εἰς Ἀμερικῆς
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	13	3578	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εύρωπην
"Ορος Αίτνα	ἔτ. «Ἀτλαντικός» Α. Ε.	29	4230	εἰς Μαδέρας (διαταγάς)
"Ορος "Ελικών	«Τράμπ. Σο»	18	5525	εἰς Μαδέρας (διαταγάς)
"Ορος 'Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	14	4191	εἰς ταξίδιον Ἀμερικῆς
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	18	7914	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
"Ορος Κιθαιρών	«Τράμπ. Σο»	12	3876	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Ορος Κυλλήνη	ἔτ. «Ἄτρεψ» Α. Ε.	17	3703	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
"Ορος Λυκαδήττος	«Ἀτλαντικός» Α. Ε.	17	4292	εἰς Μαδέρας (διαταγάς)
"Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλῆ καὶ Σία	07	3556	παραμένει εἰς Βόρ. Ἀφρικῆν
"Ορος "Ολυμπίος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	6692	εἰς ταξίδιον Ειρηνικοῦ
"Ορος Πάρνης	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	10	3986	εἰς Βόρειον Ἀμερικήν
"Ορος Πέρα	έτ. «Θησεὺς» Α. Ε.	17	4371	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
"Ορος Πήλιον	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	18	5208	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
"Ορος Πίνδος	έτ. «Θησεὺς» Α. Ε.	17	5655	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Ορος Πρίνας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	5729	εἰς Βόρειον Ἀμερικήν
"Ορος Ροδόπη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	10	3986	εἰς Αργεντινῆς δι' Εύρωπην
"Ορος Ταύγετος	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	εἰς λιμένα Εύρωπης
"Ορος Ταύρος	έτ. «Ἄτρεψ» Α. Ε.	21	3286	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν
"Ορος Χελμός	«Ἀτλαντικός» Α. Ε.	20	6696	εἰς Μαδέρας (διαταγάς)
Παγασητικός	«Ἀτλαντικός» Α.Ε.	23	6481	φορτώνει εἰς Βόρ. Ἀμερικῆν
Παγκραστίων	Μαρῆ Έμπειρίκου	14	3942	εἰς ταξίδιον Β. Δ. Ἀφρικῆς
Παναγῆς	Δημ. Ν. Κουφός	20	2171	άργει εἰς Σπέτσας
Παναγῆς	Ν. Αυκαρδοπούλου	20	5187	ἐν πλῷ δι' Εύρωπην
Παναγῆς	I. Δ. Τσούνια	94	2744	εἰς πλόας ἐν Κίνῃ
Παναγιώτης	Εδαγγ. Νομικοῦ	01	3575	φορτώνει εἰς Ρούμανίαν
Παντελῆς	Κ. Λαμπού καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εύρωπην
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	εἰς λιμένας Ἀφρικῆς
Παπαλεμόδης	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	εἰς λιμένα Εύρωπης
Παρθενών	ἀδ. Πειθῆ	08	3189	εἰς λιμένα Μεσογείου
Πάτραι	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	09	1977	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 Ἰουν.
Περσέν	Α. Ἀνδρεάπου	18	5172	εἰς λιμένα Εύρωπης
Πεταλοί	Μαρῆ Έμπειρίκου	17	6565	εἰς ταξίδιον Ἀτλαντικοῦ
Πετρόβιλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπότερόλη»	03	4634	φορτώνει εἰς Περσικὸν Κόλπον
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. καὶ E. Νομικοῦ	14	7020	ἐν πλῷ ἐκ Περσικῆς δι' Ελλάδα
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	Δ. Γουλανδρῆ	23	4693	εἰς ταξίδιον Μεσογείου — Ιαπωνίας
Πήγασος	Γ. N. Λουλούδη	20	5762	εἰς λιμένα Μεσογείου
Πηλεύς	E. Χατζηλήια	28	4695	εἰς ταξίδιον Ἀπωνίας
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α. Ε.	08	4360	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
Πιτίνα	Γ. M. Σταματελάτου	04	2650	εἰς πλόας ἐν Κίνῃ
Πλειάδες	ἀδελφ. Πρωΐον	18	4620	εἰς λιμένα Εύρωπης
Πρέντ Πιούντιθ	έτ. «Θησεὺς» Α. Ε.	18	4810	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν
Πρέντ Κλήραρ	A. Παπαδάκη	20	4839	ἐκ Μεσογείου διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν
Πολέμης	I. Δ. Παπαϊκαρασσᾶ	09	1457	ἀπὸ Δ. Ἀφρικῆν δι' Εύρωπην
Πολύκτωρ	Γ. Δρακονῆ	14	4077	εἰς λιμένα Εύρωπης
Πόπη	M. Βερνίκου	96	1594	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Ἰουν.
Πόπη Σ.	Υἱοί Γ. Σιγάλα	03	2083	έμφορτον εἰς Πειραιᾶ (διαταγάς)
Ποσειδῶν	ἀδ. Πήττα	09	3840	εἰς λιμένα Εύρωπης
Ρήνος	M. A. Έμπειρίκου	19	4649	εἰς ταξίδιον Ἀτλαντικοῦ
Ρόκος	έτ. «Πίνδος» Α. Ε.	18	6429	εἰς λιμένα Εύρωπης
Ρόκος Βεργωτῆς	«Ἐπτάνησος» Α. Ε.	19	5637	φορτώνει εἰς Βόρ. Ἀμερικῆν
Ρούλα	M. Χ. Καραγεώργη	99	1044	φορτώνει εἰς Ντέριντζες
Σαλαμινία	K. Πετρούντη — Γ. Τάνες	01	3634	ναυλοχεῖ εἰς Μιτλαπάο
Σάνι Γκαμπριέλ	έτ. «Θησεὺς» Α.Ε.	20	4943	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆν
Σαντορίνη	A. Γ. Χάλαρη	84	708	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
Σαρωνικός	Μαρῆ Έμπειρίκου	12	3548	εἰς ταξίδιον Ινδῶν
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	εἰς λιμένα Μεσογείου
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α.Ε.	17	4300	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν
Σουσάννα	N. Παπαδάτου — A.Τσαβλίρη	04	932	ἐμφορτον εἰς Κωνσταντίναν
Σπάρτη	Γ. Σταματελάτου	22	1202	εἰς πλόας ἐν Κίνῃ
Σπυρίδων	Παν. Καρρᾶ	17	3527	παραμένει εἰς Στάβαγερ
Σπύρος	«Αιγαῖον» Α. Ε.	18	6629	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εύρωπην
Σταύρ. Γ. Έμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρίκου»	36	3931	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀφρικῆν
Στάμος	Δ. Φαφαλού	14	3801	εἰς λιμένα Εύρωπης
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	εἰς Γίραλτάο (διαταγάς)
Σταύρος Κουμάνταρος	ἀδ. S. Κουμάνταρου	12	5528	Ίδε: «ΚΥΠΡΙΑΚΗ»
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδη	18	653	εἰς ταξίδιον Μεσογείου
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	ἐν πλῷ δι' Ινδίας
Στυλιανή	ἀδ. Πήττα — K. Σκριβάνου	96	3256	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 Ἰουν.
Στυλιανός Χανδρῆς	Ίω. Δ. Χανδρῆ	19	6059	ἐπιστρέφει εἰς Εύρωπην

Τάνας .....	άδελφ. Συνοδινοῦ .....	07	1545	ναυλοχεῖ εἰς Μασσαλίαν
Ταξιάρχης .....	άδελφ. Λαμποῦ .....	13	4221	εἰς λιμένα Βορ. Αμερικῆς
Τασία .....	Καδ. Σιγάλα .....	04	3034	εἰς λιμένα Εδρώπης
Τάσις .....	«Μυρτόν» Α. Ε. ....	13	4706	εἰς ταξίδιον Αφρικῆς
Ταύγετος .....	Κουλούθουν — Εμπειρίκου	18	5687	άνερ. Ινδίας δι' Εδρώπην
Τέτη .....	νιοί Γ. Σιγάλα .....	08	2747	εἰς λιμένα Μεσογείου
Τέτη Νομικοῦ .....	Λουκᾶ Νομικοῦ .....	02	1882	φορτώνει εἰς Βούλγαριαν
Τηλέμαχος .....	Γ. Δρασούλη .....	11	3658	έν πλῷ δι' Αμερικήν
Τουρκία .....	έτ. «Ελληνική», Α. Ε. ....	09	1911	εἰς λιμένα Αφρικῆς
Υδραίος .....	Α. Κονλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	έν πλῷ δι' Αργεντινήν
Υδρούσα .....	Π. Χριστοπούλου .....	22	2038	φορτώνει εἰς Βραζιλίαν
Υπαντις .....	άδ. Συνοδινοῦ .....	09	1459	έκφορτώνει εἰς Χαλκίδα
Φωνερωμένη .....	Νικ. Θ. Βούλγαρη .....	08	3404	εἰς ταξίδιον δι' Ενδόπην
Φλώρα Νομικοῦ .....	Λουκᾶ Νομικοῦ .....	21	1783	ιπτὸ φορτωσιν εἰς Οδησσόν
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ.	άδ. Γουλανδρῆ .....	18	6701	εἰς λιμένα Εδρώπης
Φρέδη .....	Κ. Δ. Καλαφάτη .....	07	4043	έξ Ινδίων δι' Εδρώπην
Χαδιώπης .....	έτ. «Κάσσος» Α. Ε. ....	29	4386	εἰς Μαδέρας (διαταγάζει)
Χέλαστρος .....	έτ. «Κάσσος» Α. Ε. ....	14	3489	άναμενεται Μαδέρας (διαταγάζει)
Χίος .....	«Λιβανός» Α. Ε. ....	39	5650	έν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Χλόδη .....	Ν. Λυκιαρδοπούλου .....	28	4641	έν πλῷ διὰ Δυτ. Αφρικήν
Χρῆστος Μαρκέτος .....	«Μαρκέτος» Α. Ε. ....	19	5209	έποτρέψει έξ Απο. Ανταρκτής
Ωρίων .....	Πολ. Λύρα — Α. Λουζή.	09	4798	έξ Αργεντινής δι' Ενδόπην
Ωρωπός .....	Μαρφή Εμπειρίκου .....	13	4474	εἰς ταξίδιον Β. Δ. Αφρικῆς
Άλκυών (Παναμ.) .....	Ιω. Π. Γουλανδρῆ .....	17	3530	εἰς λιμένα Εδρώπης
Άλμπτα (Παναμ.) .....	έτ. «Άλμπτα» .....	08	3444	παραμένει εἰς λιμένα Εδρώπης
Άμαρυλλίς (Παναμ.) .....	«Άμαρυλλίς» Α.Ε. ....	18	4328	εἰς λιμένα Μεσογείου
Άνδρέας (Παναμ.) .....	Παναματής έταιρίας .....	17	5317	έποτρέψει έξ Αφρικῆς
Άννα Μάρκου (Παναμ.) .....	Ε. Βιντάδης κλπ. ....	19	2486	εἰς λιμένα Μεσογείου
Άουρόρα (Παναμ.) .....	έτ. «Πέρων» .....	13	4584	έξ Ελληνικοῦ δι' Εδρώπην
Βάρκο (Παναμ.) .....	Άνγερονοῦ — Απέργη .....	96	1437	εἰς λιμένα Μεσογείου
Γιολάντα (Παναμ.) Τ. ....	έτ. «Ποριμέρα» Παναμᾶ.	13	4680	εἰς Δυτ. Μεσόγειον
Δώρα (Παναμ.) .....	Κ. Ατυχίδη .....	98	584	παραμένει εἰς Αμερισαν
Εστερό (Παναμ.) .....	«Ισθμένια» Α. Ε. ....	20	4743	εἰς Ήνωμένας Πολιτείας
Ιλλενάρο (Παναμ.) .....	έτ. «Κολόν» .....	19	5291	έν πλῷ διὰ Βαλτιμόρην
Κάρμαρ (Παναμ.) .....	Α. Ε. «Κέρμαρ» .....	19	5226	εἰς λιμένα Μεσογείου
Κουλέμπρα (Παναμ.) .....	έτ. «Πορτομπέλλο» .....	19	5260	κατευθύνεται εἰς Αργεντινήν
Λόιντα (Παναμ.) Τ. ....	έτ. «Ατλάντικα» .....	16	5505	εἰς λιμένα Βορ. Αμερικῆς
Μαρία (Παναμ.) .....	έτ. «Ποριμέρα» Παναμᾶ.	28	4919	φορτώνει εἰς Δυτ. Αφρικήν
Μαρτής ('Αγγλ.) .....	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ.	94	2483	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μιραμάρε (Παναμ.) .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	19	5731	εἰς λιμένα Εδρώπης
Μιραφλόρες (Παναμ.) .....	έτ. «Μιραφλόρες» .....	19	5764	εἰς Βόρ. Αμερικήν
Μπόνα (Γαλλ.) .....	Σ. Φαρκούχ .....	98	3462	εἰς λιμένα Εδρώπης
Μυριάμ (Παναμ.) Τ. ....	«Ιστημένια» Α. Ε. ....	21	7012	εἰς λιμένας Ιαπωνίας
Όρος "Οθρυς (Παναμ.) .....	Μ. Μάρκου .....	19	6527	εἰς ταξίδιον Αφρικῆς
Ούρανία (Παναμ.) .....	έτ. «Ατλάντικα» .....	02	1953	εἰς λιμένα Ανατ. Μεσογείου
Πάναμ (Παν.-τάνκερ) .....	«Ιστημένια» Α. Ε. ....	25	7277	ἐκ Βορ. Ειρηνικοῦ δι' Ιαπωνίαν
Πηνελόπη (Παναμ.) .....	έτ. «Πόλαρ» .....	19	4799	εἰς λιμένα Εδρώπης
Ρίο Γκράντε (Παναμ.) .....	έτ. «Παναμέζα» .....	19	5696	εἰς ταξίδιον Εδρώπης
Σαντιάγο (Παναμ.) .....	έτ. «Σαντιάγο» .....	08	3860	εἰς λιμένα Εδρώπης
Σίγκνετ (Παναμ.) .....	Ίω. Π. Γουλανδρῆ .....	17	3531	εἰς Βόρ. Αμερικήν
Τουΐρα (Παναμ.) .....	έτ. «Τούΐρα» .....	12	4393	φορτώνει εἰς Αργεντινήν
Φαίλας (Παναμ.) .....	έτ. «Πόλαρ» .....	15	7188	εἰς ταξίδιον Β. Αμερικῆς
Φροσούλα (Παναμ.) .....	«Φοίνιξ» Α.Ε. ....	03	1282	εἰς Βόρειον Αφρικήν
Χάιφα Τρέιντερ (Παλαιστ.)	Βασ. Ι. Σαπούδαρου .....	03	3075	εἰς λιμένα Μεσογείου

**P. A. ALEXIADIS**  
Shipping Agent, CHANDLER, BROCKER  
8 ESPLANADE-CALCUTTA

Cables: «POSEIDON»

Phones: CAL 1800 PK 656

Τὸ τελευταῖον ἔξαμηνον ἐξυπηρετήσαμεν:

**Τὰ πλοϊα:** «Νόμφη», «Μ. "Αθως», «Ν. Κουλουκουντῆς», «Σαρωνικός», «Εύθοικός», «Μιχαλιός», «Αναστασία», «Νίτσα», «Αγ. Γεώργιος», «Μαλιακός», «Ικαρος», «Μυκάλη», «Οδυσσεύς», «Κλεάνθης», «Αλφείδης», «Ερρος», «Σαλαμινία».

**Τοὺς πλοιοκτήτας:** κ.κ. Λυκιαρδόπουλον, Βεργωτήν, Ρεθύμνην — Κουλουκουντῆν, Γεωργιλῆν, Εμπειρίκον, Πρωτόπαπαν, Ξυλάν, Γιάνναγαν, Νικολάου.

**Τοὺς πλοιάρχους:** κ. κ. Λυκιαρδόπουλον, Γιούζέπην, Γεωργόπουλον, Μπότην, Μουστάκαν, Πίττεν, Παντελίδην, Σοφόν, Μόσχον Φερεντίνον, Κορκόδειλον, Αγγελήν, Φωνάρην, Πολάκην, Καλυμνᾶν, Παπαλάν, Μουζάκην.

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

## Τὰ Ἀγγλικὰ ύφαλοι χρώματα

### "CAMREX,"

Χρησιμοποιοῦνται ἥδη ἐκτὸς ἀλλων' Εδνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων τὴν συνεχὴ αὐξῆσιν πελατείας.

Δι' ὅλα γενικῶς τὰ Tanks & Bilges μεταχειρισθῆτε τὰ πεφημισμένα

### "CAMREX," NON-OXIDIZING-PAINT

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

#### ΧΡΩΜΑΤΑ καὶ ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

'Αποθήκαι χρωμάτων εἰς τοὺς κυριωτέρους ἐν τῷ ἔχωτερικῷ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

#### 'Αντιπρόσωπος Γ.Δ.ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF

'Ιδιαιτέρα δινοις: 208, Cathedral Rd.—CARDIFF

Τηλματα: "CAMREX,"—Cardiff n Sunderland

# ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23ΗΝ ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



**Η έταιρία ειδικεύεται εις άσφαλίσεις έλληνικῶν 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**