

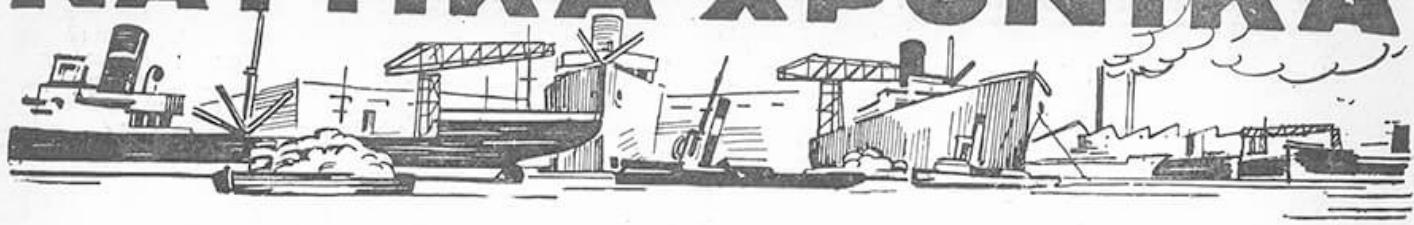
NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1940

Αρ. Φύλλου 230

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ι'. ΑΡΙΘ. 230

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1940

Τὸ δεκαδευδόμερον

Θά ζήσωμεν εἰς τὴν θάλασσαν

Παρ' ἐκλεκτού φίλου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», παρακολουθοῦντος ὅσον δλίγοι τὰ ναυτιλιακά ζητήματα καὶ τοῦ ὅποιοι αἱ γνώμαι συχνά ἀπήχηθοσιν εἰς τὰς στήλας αὐτάς, ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύομεν εὐχαριστώς τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Αίγα λόγια θά προσθέσω καὶ ἔγω, ἔνας παλαιόμαχος τῆς θαλάσσης, εἰς ὃσα ἐγράψατε εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός σας διὰ τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας μετά τὸν πόλεμον. Γνώμην δὲν ἡμπορῶ νὰ ἔχω ἐπὶ τῶν παγκοσμίων οἰκονομικῶν προβλημάτων, γνώμην δύμως, θασιζούμενην εἰς τὰ πενήντα χρόνια τῆς θαλασσῆς μου ζωῆς δικαιούμενη νὰ ἐκφέρω διὰ τὰ ζητήματα τῆς Ναυτιλίας.

Δὲν εὐρίσκω ἀπολύτως δικαιολογημένας τὰς ἀνήσυχιας, ἀπὸ τὰς ὅποιας διακατέχεσθε διὰ τὸ μέλλον τῆς οημαίας μας, ὅσον καὶ ἀν αὖται ὁφείλωνται εἰς τὰ τελευταῖς πρὸ τοῦ πολέμου γεγονότα — προστατευτικός καὶ διακρίσεις — καὶ στηρίζονται εἰς διαπιστώσεις προερχομένας ἀπὸ τὴν καθημερινὴν παρακολούθησιν τῶν ἐμποροναυτικῶν κατὰ χώρας ἑκελίσεων. "Οχι, δὲν ἀνήσυχω, δσον τούλαχιστον ὑμεῖς, διὰ τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας. "Η αἰσιοδοξία μου αὐτὴ δὲν εἶναι ἐπιπολαία. "Έχω τὰ ἐπιχειρήματά μου καὶ θά μού ἐπιτραπῇ νὰ τ' ἀναπτύξω ἐν συντομίᾳ.

Κατὰ πρώτου πιστεύω ἀκραδάντως διὰ τανεῖς δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἀποτρέψῃ ἔνα λαὸν καὶ μάλιστα λαὸν ὅπως τὸν 'Ἐλληνικὸν μὲν ζωὴν καὶ παραδόσεις χιλιετρῶν, ἀπὸ τὰς φυσικὰς τοὺς ροπὰς καὶ τὰς σφυρηλατηθείσας μὲν μακρούς καὶ ἐπιπόνους ἀγώνας ἐπαγγελματικάς του ἐπιδιώξεις. "Η θάλασσα διὰ τὸν 'Ἐλληνα εἶναι τὸ στοιχεῖον, ποὺ ἀνέκαθεν ἐκριάρχησεν εἰς τὴν αἰωνόβιον σταδιοδρομίαν του. Διὰ τὴν θάλασσαν οἵτις εἰς τὴν θάλασσαν ἐστηρίξει τὰ πεπρωμένα της ή φυλή μας. "Απὸ τὴν θάλασσαν κυρίως ἀνεπήδησεν ή ἀνεξαρτησία τοῦ 'Ἐλληνικοῦ Κράτους, εἰς τὴν θάλασσαν ἐν συνεχείᾳ πολλὰ ὁφείλει η οἰκονομική μας ἀνάπτυξις καὶ τὰ ἔργα τῆς θαλασσῆς ἀποτελοῦν τὸ χαρακτηριστικὸν γνώρισμα του "Ἐλληνος.

"Υπὸ οἰαδῆποτε καταστασιν πραγμάτων διὸ 'Ἐλλην θ' αὐλακώνη τὸ κῦμα, θά ἀναζητῇ εἰς αὐτὸ τὰ μέσα τῆς συντηρήσεώς του. 'Ἡ μακρὰ ιστορία τοῦ 'Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἐνισχύει τὴν ὅποιψιν μου. Οὐδὲ αὐτὴ διὰ τὸν 21 περίοδος τῆς δουλείας δὲν παρημπόδισε τὸν 'Ἐλληνα ναυτίλον εἰς τὰ ἔργα του. 'Αποκλεισμοὶ διεσπάσθησαν, ίσχυρῶν πολεμικῶν στόλων ἡγυνόθησαν αἱ ἀπειλαί, παντοειδῆ ὑπερεβλήθησαν ἐμπόδια διὰ νὰ κινηθῇ τὸ ἐλληνικὸν πλοῖον. Αὐτὰ θεωρίων ἀνάγονται εἰς τὸ ἀπότελον παρελθον. 'Εχομεν δύμως καὶ πρόσφατα γεγονότα, ποὺ καταδεικνύουν τὴν ζωτικότητα τοῦ 'Ἐλληνος θαλασσινοῦ. Δὲν γνωρίζω πῶς ὑμεῖς θὰ τὰ χαρακτηρίσετε, ἔγω ὅμως τὰ θεωρῶ ὡς δείγματα τῆς ἀκαταβλήτου πρὸ τὴν θάλασσαν ροπῆς τῆς φυλῆς μας καὶ τῆς ἀδιακόπου, ἀγωνιώδους ἴσως προσταθείσας της νὰ ζήσῃ ἀπὸ αὐτῆν.

Αἱ μεταφοραὶ κατὰ τὸν ἐμφύλιον 'Ισπανικὸν πόλεμον δι' ἐλληνικῶν σκαφῶν διεκήθησαν κατὰ σημαντικὸν ποσοστόν. Μήπως οἱ 'Ἐθραῖοι λαθρεπιθέαται τῆς Παλαιοτίνης τούς τὸν 'Ἐλληνας ναυτικούς δὲν μετεχειρίσθησαν διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν εἰσόδον τῶν εἰς τὴν γῆν τῆς 'Ἐπαγγελίας; Αἱ στήλαι σας, ἀπὸ περιωπῆς κρίνουσαι τὰ πράγματα, ίσως νὰ ἐπικρίνουν τὰς ἐκδηλώσεις αὐτάς. 'Εγω τὰς θεωρῶ ὡς ἀπάτας ἀποδείξεις τοῦ ἐπιχειρήματός μου, διὸ διὸ 'Ἐλλην ὄπωσδήποτε διὰ παραμεινή εἰς τὴν θάλασσαν.

"Υπὸ τὰς δυσμενεστέρας τῶν συνηθήσαν θὰ ἐξεύρωμεν τὰ μέσα τῆς προσαρμογῆς καὶ θά συνεχίσωμεν τὸ ἔργον τῶν πατέρων μας. 'Ακόμη καὶ 'καμουφλαρισμένα' ὑπὸ ἄλλην σημαίαν τὰ ἐλληνικὰ πλοῖα θὰ ταξιδεύουν. Εἰμεθα λαὸς θαλασσινός. Κανεὶς δὲν ἡμπορεῖ νὰ μᾶς ἀλλοιώσῃ τὴν ίδιότητα αὐτήν. Αὐτά ἀν ἀπὸ τῆς γενικωτέρας πλευρᾶς ἔξετασθῇ τὸ δόλον ζήτημα.

"Ας ίδωμεν τώρα πῶς δυνατὸν νὰ ἔξειλιχθῇ η θέσις τῆς Ναυ-

τίλιας μας μεταπολεμικῶν. Εἰς σχετικὸν σημείωμά σας λαμβάνετε ὡς προϋπόθεσιν τῆς ἐμποροναυτικῆς μας ἀναπτύξεως ἡ ἔστω καὶ τῆς διατηρήσεως τῶν κεκτημένων, τὴν κατάργησιν τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ τῶν διακρίσεων τοῦ ἔθνικοῦ πλοίου. 'Αναντίρρητον εἶναι διὰ τὸ πολέμου καθιερωθεῖσα παρ' ὅδων σχεδὸν τῶν Κρατῶν προστασία τῆς ναυτιλίας των φραγμῶν δυσπέρθλων ήγειρεν εἰς τὴν δράσιν τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου. Συμφωνῶ κατ' ἀκολουθίαν μὲ τὴν ίδικήν σας ἀποψίν διὰ τὴν ἀναρχία, ὅπως ὁρῶνται τὴν ἔχαρακτηρίστε, εἰς τὰς παραγωγικάς ἐπιδιώξεις κάθε λαού πρέπει νὰ ἐκλεψῃ, διὰ νὰ δργανωθῇ ἐπὶ ύγιων θάσεων η παγκόσμιος οἰκονομία.

Δὲν εἶμαι εἰς τὴν θέσιν νὰ προβλέψω τί μέτρα θὰ ληφθοῦν παρὰ τῶν ίσχυρῶν Κρατῶν διὰ τὴν δργάνωσιν τῆς παραγωγῆς. Εἰδίκως δύμως διὰ τὴν Ναυτιλίας μας πελόν διὰ τὸν δέσμαιος, διὰ τὸν διάφορον πολέμου, ἀναπτυχθῆ καὶ πάλιν τὸ πενειακόν της κατανοήσεως τῶν ἀμοιβαίων συμφερόντων καὶ διακανονισθῶν κατὰ πάγιον τρόπον αἱ οἰκονομικαὶ διαφοραί, αὐταὶ ποὺ ἔχωρισαν τὸν λαούς καὶ προεκάλεσαν τὸν σημερινὸν πόλεμον, διὰ μαλάρτης τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν θὰ ἐπανέλθῃ καὶ η ἀναγνώρισις τῶν ικανοτήτων καὶ τῆς εἰδικεύσεως τῶν έργων ἔκαστην θάματαν προσταθεῖσαν τὰς εὐθηνάς ύπηρεσίας τῶν ναυτικῶν λαῶν καὶ τῆς εἰδικεύσεως τῶν έργων της θαλασσῆς μεταφοράς των, παρὰ τὸν διάρθρων θάματαν προσταθεῖσαν τὰς οἰκονομικῶν ἀνεξάρτητον ἀπὸ τὸν Προϋπολογισμόν, ίκανην ν' ἀνταγωνισθῇ τὰς σημαίας τῶν ναυτικῶν λαῶν. Τὰ παραδείγματα τοιούτων ἀκάρπων προσπαθειῶν ἀφθονοῦν εἰς τὸ παρελθόν. Απέτυχαν δλα. Διατί τώρα θὰ ἐπιτύχουν; Η ἀφρούρηνέ κάπως έννοια τοῦ γοήτρου τῆς σημαίας δὲν εἶναι ἀρκετὴ διὰ τὰ ἐπιτρέψῃ λ. χ. τὴν διατήρησιν στόλου φορτηγῶν σκαφῶν, διὰ τῶν ὅποιων αἱ μεταφοραὶ θὰ στοιχίζουν τὸ διπλάσιον τῶν προσφερομένων ναύλων εἰς τὴν ἐλευθέραν ναυλαγοράν.

* * *

"Ἄς ἐλθωμεν δύμως ἐγγύτερον εἰς τὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας. 'Απὸ τί κυρίως ἀπαρτίζεται η δύναμις της; 'Απὸ 'τράμπτες' φορτηγά, ἀπὸ τὴν κατωτέραν δηλαδὴ κατηγορίαν τῶν θαλασσῶν μεταφορικῶν μέσων. Τὰ εὔτελούς τιμῆς ἀκατέργαστα προϊόντα μεταφέρουν τὰ φορτηγά αὐτὰ καὶ μέχρι πρὸ τριετίας ἀκόμη καμμία ναυτική δύναμις, ἀπὸ τὰς ίσχυράς δὲν είχεν ἀντιμετωπίση τὸ πρόδηλη μεταχρυστοποίησεως η δημιουργίας στόλου 'τράμπτες'. 'Επρόκειτο περὶ κατηγορίας πλοίων, ποὺ δὲν προεκάλει τὸ ἐνδιαφέρον τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν. "Ολαι ἐστρέφοντο πρὸς 'λάινερς', τὰ μικτὰ σκάφη καὶ τὰ φορτηγά γραμμῆς, εἰς τὰ πλέον συγχρονισμένα καὶ ἀποδοτικά ὅργανα τῆς ἐμποροβιομηχανῆς των δραστηριότητος. 'Η ἀπόκτησις πλοίων 'τράμπτες' κατά τὰ τελευταῖς ἔτη ἀπὸ τὴν Γερμανίαν, τὴν 'Ιαπωνίαν καὶ ἡ ἐπαύξησις τοῦ φορτηγοῦ στόλου τῆς 'Ιταλίας, ὀφείλετο κυριώς εἰς τὰς συναλλαγικάς δυσχερείας τῶν χωρῶν αὐτῶν. Αἱ 'Ηνωμέναι Πολιτεῖαι ἀπέρριψαν κάθε πρόστοιν κατασκευῆς φορτηγῶν 'τράμπτες'. Δὲν ἐκρίθη σκόπιμος η διαπάνη διὰ σκάφη προσφέρομενα εὐτελή φορτία νὰ μεταφέρουν, ἀτίνα καὶ προϋποθέτουν εὐθηνόν κόστος μεταφορᾶς.

Κανεὶς συνεπῶς δὲν πιστεύω νὰ μᾶς διαιμφισθῆτῃ καὶ εἰς τὸ μέλλον τὸ δικαίωμα νὰ ταξιδεύωμεν τὰς θαλασσῶν μὲ τὰ πτωχά μας σκάφη. Δὲν συναγωνίζομενα κανένα μεγάλο Κράτος εἰς τὰς ἐμποροναυτικάς του ἐπιδιώξεις. Τούναντίον ἔξυπηρετούμεν σημαντικῶς τὸ διεθνές ἐμπόριον, διότι η παρουσία τοῦ ἔλληνικοῦ πλοίου κρατεῖ τοὺς ναύλους εἰς χαμηλά ἐπίπεδα. 'Έξυπ-

κούνεται δμως διατηρήσωμεν την ανταγωνιστική μας λικανότητα, τὸ χαμηλὸν κόστος διαχειρίσεως τῶν πλοίων μας. 'Εφ' ὅσον θὰ εἰμεθα εὐθηνότεροι, κατ' ἀνάγκην θὰ ἔχωμεν ἀν μὴ τὴν προτίμησιν, τὴν ἀνοχὴν πάντως.

Τὸ σοβαρώτερον, κατ' ἐμέ, τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας δὲν εἶναι οἱ ἔξωτερικοὶ κίνδυνοι. 'Εγὼ τούλαχιστον, δὲν τοὺς θέλω τόσον ἀπειλητικούς. Τὰ ἑσωτερικά προβλήματα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου πρέπει νὰ μᾶς ἀνησυχοῦν. 'Απὸ αὐτὸν ἔχει προστασία καὶ κυριώς τὸ μέλλον. Πρωταρχικὸν ἀξιώματος διὰ τὴν ὑπαρξίαν τῆς Ναυτιλίας μας, εἶναι ἡ εὐθηνία τῆς διαχειρίσεως τῆς. Οικονομία παντοῦ. Εἰς τὰ ἀσφάλιστρα, εἰς τὴν καύσιμον ὅλην, εἰς τὴν σύνθεσιν τοῦ πληρώματος, εἰς τὴν μισθοδοσίαν, εἰς ὅλα γενικῶς τὰ κονθύλια.

Μετά τὸν πόλεμον θὰ ἔργασθωμεν σκληρά. Κεφάλαια εὐτύχως θὰ διαθέτωμεν διὰ τὴν ἀπότητον καλυτέρου πλωτοῦ ὑλικοῦ. 'Αν εἰμεθα καὶ εὐθηνότεροι εἰς τὸ κόστος τῆς μεταφορᾶς, δὲν διὰ τὴν κοινὴν σωτηρίαν συνεργασθῶμεν καὶ συναγωνισθῶμεν, πλοιοκτήται καὶ ναυτιλόδημοι, η Ναυτιλία μας θὰ ζήσῃ καὶ σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἀναπτυχθῇ.

Μὲ τὴν ἔντασιν τῆς παραγωγῆς, ποὺ προθλέπεται νὰ σημειωθῇ μετά τὸν πόλεμον, ἐκ παραλλήλου πρὸς τὴν προσπάθειαν τῆς ἀνθρωπότητος, ἀπηλλαγμένης πλέον τοῦ φόρου τοῦ πολέμου, διὰ τὸν ἀναπτυξῆν τὰς ἀφόδους πηγὰς πλούτου τοῦ πλανήτου μας, θὰ προσδεύτῃ καὶ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. Δὲν φοδοῦμαι τὸ μέλλον. Ζωτικότητα μεγάλην διαθέτουν οἱ 'Ἐλληνες εἰς τὰ ἔργα τῆς θαλάσσης. Τὸ 'εναυσιπλοεῖν' εἴναι μία ἀνάγκη διὰ τὴν φύλην μας. Καμμία δύναμις δὲν ἡμπορεῖ νὰ μᾶς ἀποτρέψῃ ἀπὸ τὸ πρωταρχικὸν τῆς ὑπάρχεως μας στοιχεῖον. Θὰ ζήσωμεν εἰς τὴν θάλασσαν.

Σύρος 8 Ιουλίου 1940

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΑΠΟΜΑΧΟΣ

Προσαρμογὴν ἐπὶ νέων βάσεων

Πρὸς τὴν Βόρειον Ἀμερικήν, ἡτις, παρὰ τὸ γεγονός τῆς ἀναστολῆς κάθε μεταφορικῆς κινήσεως πρὸς τὴν Ἡπειρωτικήν Εὐρώπην, δὲν ἔταυσεν 'ἀποτελῆ' πηγὴν σημαντικῆς διὰ τὴν ναυτιλίαν ἔργασίας, στρέφονται ἡδη αἱ προσπάθειαι καὶ τῶν 'Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν διὰ τὴν ἀπασχόλησιν μέρους ἔστω τῆς διαθεσίμου χωρητικότητός μας. Τὸ γεγονός διὰ τὴν σημαντικήν ἔφοπλιστικού παράγοντος εὐρίσκονται ἀπὸ μηνῶν εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἀλτίζωμεν διὰ κάποια, ἀπιθετικήν ἀλλως τε ἐπὶ τῶν πραγμάτων, προσαρμογὴ θὰ προέλθῃ εἰς τὴν δόλην κίνησιν καὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, διὰ νὰ ἡμπορέσῃ τοῦτο νὰ ἔξερῃ ἔργασίαν, ὑπὸ τὰς σημειρίας δυσκόλους περιστάσεις.

Κέντρον εὑρυτάτης μεταφορικῆς κινήσεως ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν ἡ μεγάλη Ἀμερικανικὴ Συμπολιτεία. Τὴν κίνησιν αὐτὴν ἐνέμοιτο, ὡς γνωστόν, ἀποδοτικότατα διὰ τὰ πλοῖά των οἱ Σκανδινανίαι. Τῶρα δὲ πόλεμος ἀνέτρεψε τὰ συνήθη ἐμπορικά ρεύματα καὶ αἱ διεθνεῖς μεταφοραί, λόγῳ τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, περιωρισθήσαν σημαντικῶς εἰς τὸ δύγκον. Μία δύμας διεσδύουσα θετικῶρεα τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὸ ἀμερικανικὸν ἐμπόριον καὶ μία βαθυτέρα γνῶσις τῶν ἀναγκῶν τῆς ἀγορᾶς τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀπὸ μέρους τῶν 'Ἐλλήνων ἔφοπλιστῶν θὰ παράσχουν εἰς αὐτοὺς τὰς δυνατότητας νὰ προσφέρουν τὰς μεταφορικὰς ὑπηρεσίας τῆς σημαίας μας κατὰ τρόπον δχι πλέον συμπτωματικοῖς καὶ πρόσκαιρον, ἀλλὰ σταθερῶς καὶ εἰς τὸ μέλλον, ὅταν η εἰρήνη ἀποκατασταθῇ.

"Ἀγνωστος εἶναι ἀκόμη ἡ διάρκεια τοῦ πολέμου καὶ αἱ ἐξ αὐτοῦ συνέπειαι διὰ τὴν ναυτικήν διομήχανταν δικασθόριστοι. Διατί νὰ μὴ ἀντιμετωπίσουν οἱ 'Ἐλληνες ἔφοπλισται ἀπὸ τοῦδε τὴν ἀνάγκην τῆς μετατοπίσεως μέρους τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος καὶ εἰς τὸ Δυτικὸν 'Ημισφαίριον, δὲν πράγματι — διὰ τὸν τούλαχιστον πιστεύομεν — αἱ ἐκεῖ συνθῆκαι ἔργασίας ἐπιτρέπουν τοῦτο;

Αἱ μεταφοραὶ πρώτων όλων μεταξὺ τῶν χωρῶν τῆς Ἀμερικανικῆς Ἡπείρου, πρὸς τὴν 'Απωλεῖαν καὶ τὴν Εὐρώπην εἶναι δξιόλογοι. Σκάφη φορτηγά κατάλληλα διὰ τὰς μεταφοράς αὐτάς, τὰς προσπατούσας κόστος εὐθηνόν, δὲν διαθέτει εἰς ἀπαρκῆ ἀριθμὸν ἡ ναυτιλία τῶν 'Ηνωμένων Πολιτειῶν. 'Ενδη-

καὶ αἱ λοιπαὶ χώραι τῆς Ἀμερικῆς — Νοτίου καὶ Βορείου — δὲν κέκτηνται ιδίαιν ναυτιλίαν. Εὔπρόσδεκτοι συνεπῶς θὰ εἰναι αἱ υπηρεσίαι τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

'Η ἔγκαθιδρυσις Ἑλληνικῶν τινῶν σοθαρῶν ναυτικῶν γραφείων ἐν συνεργασίᾳ μὲν Ἀμερικανούς εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, ἀν τοῦτο εἰναι ἐφικτό, θὲ ἔξυπηρτήση τὰ μεγίστα τὴν προσπάθειαν τῆς προσαρμογῆς, ἡτις ἀργότερα θως νὰ καταστῇ ἐπιτακτική, διὰ νὰ διατηρήσωμεν τὴν θέσιν τῆς σημαίας μας εἰς τὸ ὑπερθαλάσσιον ἐμπόριον. Τὸ Σκανδινανίων παράδειγμα εἶναι καὶ ἐν προκειμένῳ ἀξιοσημείωτον. Δὲν καθηλώθησαν εἰς τὸ Μπωλτοὶ οἱ Σκανδινανίαι διόπλισται διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀπασχόλησιν τῶν σκαφῶν των. Αφοῦ ἐπισταμένως ἐμέληπον τὰς συνθῆκας ἔργασίας καὶ τὰς ἀπατήσεις τῆς Ἀμερικανικῆς ἀγορᾶς, προσηρμόδησαν εἰς αὐτάς, προσέφεραν τὰ κατάλληλα σκαφή, ἔκρεδοσαν τὴν ἐμπιστοσύνην τῶν φορτωτῶν καὶ κατωρθώσαν οὕτω νὰ ἐδραίωσουν τὴν θέσιν τῶν ναυτιλιῶν των εἰς τὰ θύδατα τοῦ Δυτικοῦ 'Ημισφαίριου.

'Εργασίας ἀγνώστους διὰ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν, μεταφοράς προσπατούσας εἰχον ἔξασφαλίσει τὰ σκανδινανίκα πλοῖα ἀπὸ τὴν ἀγοράν τῆς Βορείου Ἀμερικῆς. Καμμία ἄλλη ξένη σημαία δὲν ήδυντο νὰ τὰ συναγωνισθῇ. Εἰχον τὴν προτίμησιν τῶν φορτωτῶν, ἐπὶ πλέον δὲ τὴν υψηλὴν ἀσφαλιστικήν των πιστῶν.

Πεῖραν μακρὰν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα δὲν ἡμπορεῖ τις νὰ ἀρνηθῇ εἰς τὸν 'Ἐλληνα ἔφοπλιστήν. 'Ισως ἡ παρ' ἡμίνιν ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις νὰ ὑστερῇ εἰς δργάνωσιν καὶ τὸ προσωποπαγές αὐτῆς νὰ ἐμποδίζῃ τὴν ἀνάπτυξιν εὐρύτερας πρωτοβουλίας. Τὰ πράγματα διὰ μέσους τοῦ πορεύσουν νὰ προδιαγράψωμεν καὶ ήμεις κατευθύνσεις εἰς τὰ τῆς ἐμποροναυτικῆς μας δραστηριότητος, νὰ ἀναζητήσωμεν πιθανὸν μετά τὸν πόλεμον νέας ἐδραίας θάσεις ἔργασίας, νὰ ἀγνοήσωμεν τὰ τυχοδιωκτικὰ ἔγχειρήματα, νὰ ἀνασυγκροθῶμεν.

Εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν καλήν τύχην θὰ ήδυντο νὰ ἔχῃ τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον. 'Εργασία ὑπάρχει ἀρκετή, μελλοντικῶς δέ, μετά τὸν πόλεμον, εύρυτέρα διὰ εἰναι αὐτή. 'Απὸ τοῦδε θὰ ἔπειτε νὰ καλιεργήσωμεν σχέσεις, νὰ ἐπιδιώξωμεν τὴν ἀναγνώρισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ παράγοντος, νὰ δημιουργήσωμεν εύνοϊκὰς προϋποθέσεις ἐμπιστοσύνης πρὸς αὐτῶν.

Κανεὶς δὲν ἡμπορεῖ νὰ προειδόψῃ ποίσι θὰ διαμορφωθῇ κατάστασις εἰς τὴν οἰκονομικὴν συγκρότησιν τῆς Εὐρώπης καὶ ποῖα εἴτε αἱ αὐτῆς θὰ προέλθουν συνέπειαι εἰς τὴν θέσιν τῶν διαφόρων ναυτιλιῶν, ἀκόμη δὲ καὶ τῶν κατὰ χώρας ἐμποροναυτικῶν ἐπιδιώξεων. 'Η προσφυγὴ μας πρὸς τὸ Δυτικόν 'Ημισφαίριον, η μεταπόπισις πρὸς τὰ ἐκεῖ μέρους τῆς θαλασσονῆς μας δραστηριότητος θως νὰ ἐπιθετικοῦν ἀργότερον ἐκ τῶν πραγμάτων. Θὰ ἥτο, πιστεύομεν, φρόνιμον νὰ πρετοιμάσωμεν τὴν προσφυγὴν αὐτήν, νὰ μελετήσωμεν τὰς δυνατότητας τῆς διεισδύσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου — διεισδύσεως δύμως θετικῆς καὶ μονίμου — εἰς τὴν ἀμερικανικὴν ἀγοράν.

'Απόπειραι, συμπτωματικαὶ δύμως, ἔγενοντο καὶ εἰς τὸ παρελθόν — πρὸ διλόγων ἀκόμη ἔτῶν — διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν κάποιαν πλέον συστηματικὴν ἀπασχόλησιν τῶν φορτηγῶν μας εἰς τὰς μεταφοράς ἐκ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς. Δὲν ἀπέτυχαν αἱ ἀπόπειραι αὐτοῖς, τούναντον μάλιστα ἐνθαρρυντικά ήσαν τὰ τότε πρώτα ἀποτελέσματα. Τῶρα δὲ πόλεμος ὑπερέσων πολλοὺς 'Ἐλληνας ἔφοπλιστας νὰ μεταθεῦσην εἰς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. Παρέχεται εἰς αὐτοὺς ἡ εὐκαιρία νὰ μελετήσουν τὴν ἔκει ἔργασίαν, νὰ σημητίσουν σαφῆ ἐπ' αὐτῆς ἀντίληψιν. Δεδομένης τῆς ἐπιχειρηματικότητος, ποὺ δισκρενεῖ τοὺς ἔφοπλιστάς μας, εἰμεθα θέσεις, ἔχοντες ὑπ' ὄψιν καὶ τὴν Ἐυρώπην ἀθεβαίαν διὰ τὸ μέλλον κατάστασιν, διὰ θὰ ἐπιδιώξουν ως μίαν ἀνάγκην διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, τὴν μονιμωτέραν ἐγκαθίδρυσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου εἰς τὴν ἀγοράν καὶ τὰς μεταφοράς τῆς Ἀμερικῆς. Εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτῆς θὰ εύρουν πολλοὺς συνεργάτες Ἀμερικανούς. Κεφάλαια ἀκόμη ἀν χρειασθούν, δὲν θὰ εἰναι δύσκολον νὰ ἐξευρεθοῦν, τώρα ποὺ δὲν ἔχει δηλωθῆ ἡ πρωτοβουλία τῶν πρωτοπόρων ἔφοπλιστῶν μας ἀπόπειρει πολλά νὰ ἐπιτύχωμεν.

CODES:
Lombard,
New Boe,
Bentley's

ORIENTAL SHIPPING BROKERS

SHIPBROKERS, SHIOPWNER & SHIPPING AGENTS

GLEN LINE BUILDING, 2 PEKING ROAD.

SHANGHAI, CHINA.

AGENCIES:
LONDON,
MANILA,
HONGKONG,
KOBE.

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

Cables:
«ORSHIP»
(Shanghai)

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

'Ο περιορισμός τῶν σελίδων μας'

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἀπὸ τοῦ τεύχους τῆς 1ης Ιουλίου ἑκδόνται εἰς διλιγωτέρας σελίδας. "Αν καὶ εὐεξήγητος εἶναι ἡ λόγω τοῦ πολέμου τοιαύτη περικοπή, ἐξ ὑποχρεώσεως πρὸς τὸ ἀξιότιμον ἀναγνωστικόν μας κοινὸν θά γνωρίσωμεν τοὺς λόγους. Ἀπὸ διμήνου ἡ ὑπηρεσία τῆς συντάξεως τοῦ περιοδικοῦ μας ἔστερηθή κάθε ταχυδρομικῆς ἐπικοινωνίας μὲν Ἀγγλίαν, δόθεν ἥρετο ἀφθονίαν πληροφοριῶν διὰ τὴν κίνησιν τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. Αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ μας πολλάκις ἀγνοοῦντι τὴν θέσιν τῶν πλοίων των. Οἱ ξένοι ναυτικός τύπος, ὁ ἄγγλικός καὶ τῶν λιμένων τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης, ὁ περισσότερον ἐνημερωμένος ἐπὶ τῆς διεθνοῦς ναυτιλιακῆς κινήσεως, δὲν φθάνει πλέον μέχρις ἡμῶν ἢ ἔπαινος καὶ νά ἐκδίδεται. "Ἐλλειψις ὡς ἔκ τούτου εἰδήσεων ἀρκετῶν διὰ τὰς σελίδας τοῦ «Παγκοσμίου Ναυτικοῦ Ρεπορτάζ».

Εἰς τὴν ἐπελθοῦσαν διαταραχὴν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς συντάξεως προστίθεται καὶ ἡ ἀδυναμία προμηθείας τοῦ ειδικοῦ φιλανδικοῦ χάρτου (Ιλλουστρασίων), ἐπὶ τοῦ δόπου ἀπὸ ἑτοῖς ἡδη ἐκτυποῦνται τὰ «Ναυτικά Χρονικά». Μικρὰ εἰναι ἡ παρακαταθήκη μας ἀπὸ τὸν χάρτην αὐτῶν.

ΤΑ «ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ»

Τὰ πρώτα ἀγαθά ἀποτελέσματα

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τὰ πρὸς τοὺς Πλοιάρχους καὶ τὰ πληρώματα τῶν φορτηγῶν μας πλοίων ἀποσταλέντα κοινὰ τηλεγραφήματα τῆς Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων. "Υποδεικνύεται εἰς αὐτὰ τὸ καθῆκον τοῦ Ἐλληνος ναυτιλούμενου πρὸς τὸ κρισμόν στιγμᾶς διερχόμενον ἔθνικον πλοίον καὶ ἔχαιρεται τὸ πνεῦμα τῆς συνεργασίας καὶ τῆς ἀμοιβαίας κατανοήσεως, δόπερ ἀπὸ τίνος ἥρχισε πλέον πρυτανεύοντας εἰς τὰς σχέσεις πλοιοκτήτου καὶ ναυτεργάτου.

Διὰ πρώτην φοράν ἔργοδόται καὶ ἔργάται ἐν τῇ Ναυτιλίᾳ ἔμφαντονται μὲ τόσην ψυχικήν ἐνότητα, ἀποβλέποντες εἰς τοὺς αὐτοὺς σκοπούς. Τὰ ἀποσταλέντα πρὸς τὰ πληρώματα μας τηλεγραφήματα ἀποτελοῦν τὴν πλέον πανηγυρικὴν ἔκδηλωσιν τῆς συντόνου προσπαθείας, ποὺ καταβάλλεται ἀπὸ τινῶν μηνῶν παρὰ τοῦ Ὅφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας, διὰ τὴν ἀπὸ μέρους ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτιλούμενων συναντίληψιν τοῦ κοινοῦ συμφέροντος, τῶν κοινῶν κινδύνων καὶ τῶν κοινῶν ἐπιδιώξεων.

Ἄφοι διὰ σειρᾶς δῆλης νομοθετικῶν καὶ διοικητικῶν μέτρων τὸ Ὅφυπουργείον Ναυτιλίας ἐπέδειξεν δόλον αὐτοῦ τὸ θερμὸν ἐνδιαφέρον διὰ τὸν σκληρῶν ἀγωνίζομενον ναυτεργάτην, ἀφοῦ διὰ τῶν συλλογικῶν συμβάσεων καὶ διὰ τῶν ἀφθόνων πολεμικῶν ἐπιδομάτων ἡ μείφθη ἱκανοποιητικῶτα η κινδυνώδης τοῦ ναυτιλούμενου ἔργασία, ἀφοῦ ἐπετεύχθη ἡ ἐν πνεύματι ἀπολύτως καλῆς συνεννοήσεως ἐπίλυσις τῶν ἐκάστοτε διαφορῶν, χωρὶς τὰς προκαταλήψεις, τὰς προστριάς καὶ τὰς ἐκατέρωθεν προκλήσεις, ἀφοῦ δηλαδὴ ἔγκατελείθησαν αἱ ταξικαὶ διαφοραὶ καὶ κατενόθητο ἡ ἀμοιβαίαν συμφέρον, τὸ Ὅφυπουργείον τῆς Ναυτιλίας ἐπέτυχε τὴν προσέγγισην τῶν ἀλλοτε ἀντιμαχούμενων παρατάξεων καὶ κατέστησε δυνατήν τὴν ἀνιστρέψουλον πλέον συνεργασίαν, αὐτὴν ποὺ προώρισται νά λαχυροποιήσῃ τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ θά τῆς ἐπιτρέψῃ νά ἀγωνισθῇ τελεσφόρως κατὰ τὴν δύσκολον αὐτὴν περίοδον.

Ο. κ. Τζίφος κατήγαγε πάλιν μίαν ὥραίν πράγματι νίκην. Δικιάς πρέπει νά αἰσθάνεται δι' αὐτὴν ίκανοποίησιν. Αἱ πλήρεις δυσχερεῖων προσπάθειαὶ του διὰ τὴν προώθησιν τῆς συνεργασίας τῶν δύο παραγόντων τῆς Ναυτιλίας μας ἥρχισαν ἡδη καρποφορούνσαι. Οὐδέποτε μέχρι σήμερον εἴδον τὸ φῶς κοινῶν — ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργάτων — τηλεγραφήματα τοιούτων

καλιστα ὑψηλοτέρας πνοῆς περιεχομένου.

"Ἄσι συνεχίσῃ τὸ ἔργον του δ. κ. Ὅφυπουργός τῆς Ναυτιλίας. Τὴν εὐγνωμοσύνην ὅλων ἑκείνων, που ἀντικειμενικῶς ἔξετάζουν τὰ ἐμποροναυτικά μας ζητήματα καὶ πονοῦν πράγματι τὴν Ναυτιλίαν μας, ἐπισύρει. Αἱ σῆλαι αὐταὶ, σκοπόν των πρωταρχικὸν ἔταξαν ἀνέκαθεν τὴν συνεργασίαν πλοιοκτήτου καὶ ναυτεργάτου, ἐν πλήρει ἐπιγνώσει διτὸ μόνον δι' αὐτῆς θά θαδίση τὸν δρόμον τῆς ἀναπτύξεως τὸ ἐλληνικὸν πλοίον. Τώρα ποὺ θέλουμε πραγματοποιούμενας ἐπιδιώξεις ἔτῶν, δέν ἔχουν ἀλλο νά πράξουν παρὰ νά ἐκφράσουν τὴν ίκανοποίησιν των καὶ νά συγχροῦν τοὺς πρωτεργάτας τῆς ὥραίς αὐτῆς προσπαθείας.

Τὰ ἀποσταλέντα τηλεγραφήματα ἔχουν ως ἔξῆς:

Πλοιάρχους Ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων

Περίοδος οισθαρῶν δυσχερεῖων διὰ φορτηγὸν ναυτιλίαν ἀρξαμένην ἀπὸ τίνος συνεχίζεται, χωρὶς νά υπαρχωσι προβλέψεις ἐπὶ χρονικῆς διαρκείας αὐτῆς καὶ ἐκτάσεως δυσμενῶν ἀποτελεσμάτων. Ἐφιστῶμεν προσοχὴν σας αὐθόρμητον τηλεγραφικὴν ἐκκλησίαν Ναυτεργατικῶν Ὀργανώσεων πρὸς πληρώματα φορτηγῶν, ἀποτελοῦσαν ἰστορικὸν σταθμὸν ἐν ναυτικῇ ἐργασίᾳ ἀποβλέπουσαν ἔξασφάλιστην συνεργασίαν ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν. Ήττις ἔχει καθορισθῆ υπὸ Κράτους δι' ἔθνικὴν ἐπιδιώξις. Ἀξιούμενην ἀποφεύγεται ἐπιμελῶς πᾶσαν ἀφορῆν δυναμικήν δημιουργήση δικαια παράπονα πληρωμάτων καὶ ἀντιμετωπίζεται μὲ ἀνωτέρων σκέψην πᾶσαν περίπτωσιν διμοίας φύσεως ἔμφαντον δημιουργήσεων διάντερων περιστάσεων Ναυτιλίας ἡ λόγω ἀνωτέρως θίασ. Ἐξασφαλίσατε ἐμπιστοσύνην καὶ ἐνότητα προσωπικοῦ πρὸς στερέωσιν φορτηγοῦ ναυτιλίας δι' ἐργασίας καὶ τάξεως καὶ ἔξυπηρέτησιν ἔθνικον συνόλου. Ἐπιτεξίς ἐπιδιωκομένων διὰ παρούσης ἀποτελεσμάτων ἀποτελέσῃ τίτλον ιδιαιτέρας ἐκτιμήσεως "Ἐλληνας Πλοιάρχους.

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΟΣ ΕΝΩΣΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε. Ν.

Πλοιάρχους Ἐλληνικῶν φορτηγῶν πλοίων

Παρακολουθοῦμεντες κίνησιν φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, μέσω δημιουργηθείσης ἔξαιρετηκῆς καταστάσεως, λόγω μεγάλων δυσχερεῶν ἐπὶ διεθνῶν μεταφορῶν, συνεχίζομεν διαπραγματεύσεις μετά ἐφοπλιστῶν πρὸς ἀνανέωσαν Συλλογικῶν Συμβάσεων πολεμικῶν ἐπιδομάτων ἐντὸς κατεύθυνσης Κράτους. Ἐν ἀναμονῆ ὑπογραφῆς νέων Συμβάσεων παρετάθη ἰσχὺς παλαιῶν μέχρις 20ῆς Ιουλίου, χαρακτηρισθείσης ἀπὸ 10ῆς Ιουνίου Μεσογείου καὶ Ἐρυθρᾶς ἐπικινδύνου ζώνης. Ἐπιβάλλεται ναυτικοὶ συνεχίζωσι κανονικῶς ταξιδίου υπὸ δρόου ναυτολογήσεως των, ἀλλως δημιουργούσιν ἀτμόσφαιραν μὴ συντελούσαν δρμονικὴν συνεργασίαν ναυτικῶν καὶ ἐφοπλιστῶν, παπιτούμενην υπὸ σημερινοῦ Κράτους ἀσκοῦντος γνωστὴν κοινωνικὴν πολιτικὴν καὶ ἀπαραίτητον δι' ὀμαλήν ἐργασίαν Ναυτιλίας πρὸς ἔξυπηρέτησιν ναυτεργατικῆς τάξεως καὶ ἔθνικῆς οικονομίας. Λόγω διακοπῆς συγκοινωνῶν καὶ ἀδυναμίας παλινοστήσεως η ἀποστολῆς ναυτικῶν λιμένων ἔξωτερηκοῦ, διάγκη πληρώματα συνεχίσωσι ταξιδίου καὶ μετὰ λῆξιν ναυτολογήσεως τούλαχιστον μέχρι λιμένος, διπου δυνατῆ ἀντικατάστασις δι'. Ἐλλήνων πρὸς ἀποφυγὴν ἐπιθιάσεως ἀλλοδαπῶν καὶ αὐξήσεως ἀριθμοῦ ἐνταῦθα ἀνέργων. Παρακαλοῦμενται πολίστροι κατεύθυνσι ζητήματα διοικήσεως πληρώματος ἀναλόγως δημιουργηθείσαν περίστασιν πρὸς πρόληψιν αἵτινων δημιουργούσιν παράπονα πληρωμάτων, ἀνακοινώσωσιν, ἀναπτύξωσι πληρωμάτα παρούσαν, πληροφορούμεντες ἀμα αὐτὰ διτὶ αἱ Ναυτεργατικοὶ δργανώσεις ἐφιστῶσι προσοχὴν των ἐπὶ προβλεπομένων θερυτάτων ποινῶν συμπεριλαμβανούμενης στερήσεως ἐπαγγελματος, κατὰ ἀρνουμένων κανονικῶς ἐργάσθωσι καὶ αὐταὶ ἀποφύγωσιν ἐπικείμενην Κράτους υπὲρ μηνήσησμένων καὶ πρωτοστατήσωσι παρακολούθησιν ὑπατίων χαρακτηρισθησιμένων οὐχι ναυτικῶν.

ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ: ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ἀμπουσελάμ, ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Σ. Στεργίου, ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ Παπαναστασόπουλος, ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΣ Κοντάκος.

MARITIME TRADING CORPORATION

DIRECTORS:

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

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.

ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23ΗΝ ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



Η έταιρία ειδικεύεται εἰς ἀσφαλίσεις ἐλληνικῶν πλοίων

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

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

ΤΗΛΩΝΙΑ: **ASFALIA - LONDON**

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ: **A. LUSI LTD - LONDON**

ΝΑΥΤΙΚΑ ΤΕΧΝΙΚΑ Νέα

Λέβητες ύψιστης πιέσεως

'Ο λέβητης Loeffler (Λαϊφλερ)

Ο τύπος ούτος του λέβητος είναι έφερθεσις του Αντριακού μηχανικού Dr Stephan Loeffler, τεθείσα το πρώτον ένα έφαρμογή είς τα ένα Birkhoff, τέως τεχνολογικά καλυνούργεια, άργότερα δὲ καὶ εἰς άλλας έγκαταστάσεις ξηλᾶς ώς καὶ με λίαν ικανοποιητικά άποτελέσματα καὶ έπι πλοίων, ώς κατατέθω έκτιθεται.

Ο λέβητης είναι της κατηγορίας της άναγκαστικής κυκλοφορίας του ίδατος, ή όποια ώς καὶ εἰς προηγούμενον τεύχος έξεθέσαμεν παρέχει σημαντικά πλεονεκτήματα, έναντι των ταχείας κυκλοφορίας του πόντου (ιδραντοί λέβητες τύπου Γιάρω), έτι δὲ σημαντικότερα έναντι των περιφρισμένης κυκλοφορίας (κυλινδρικοί λέβητες). Παρουσιάζει όμως την έξαιρετήν ιδιοτήταν ότι ένταῦθα δέν κυκλοφορεῖ κανένα θύρω μέσω του σωληνώματος του λέβητος, ἀλλά ἀτμός. Η στοιχεώδης δηλαδή άρχη των λεβήτων, καθ' ἣν οι αὐλοί εἰς ολανδήσιν διάταξιν, χρησιμεύουν διὰ τὴν εἰς τὸ κυκλοφοροῦν θύρω μετάδοσιν τῆς θερμότητος του θερμαντήρος, έγκατελείφθη ένταῦθα, ισχύνοντα μόνον διὰ τὸν προθερμαντήρα του λέβητος. Άποτελεσμα, σοβαρόταντον, τῆς άποκλίσεως ταῦτης ἀπὸ τὴν γενικὴν ἀρχὴν είνε τὸ δια τὸ προφέντεντον καθολοκήριαν ὁ σηματισμὸς καὶ η ἐναπόθεσις ἐπὶ τῶν αὐλῶν ολοδήποτε καταλλοίπον ἀλάτου οι πετρενίστας δύναται νὰ γίνῃ καὶ χρήσις ολανδήσιτος ποιότητος τροφοδοτικοῦ ίδατος. Επιπροσθέτοις οι αὐλοί παραμένοντες ἀπολύτως καθαροί έχουν καὶ ἔξ αρχῆς, ἀλλά καὶ μεταγενεστέρως τὴν μεγίστην δυνατήν θερμοκηπίαν ἀγωγούμοτηταν καὶ ἐπομένως η ἀπόδοσις του λέβητος οὐδεμίαν έκ τῆς ήταν αλίτης ταῦτης οὐδίτατα μείονται. Ή διάταξις τῶν αὐλῶν δύναται νὰ είναι τέλος η ἀπό πρόψεως ἐκμετάλλευσεως τῆς θερμότητος καταλληλοτέρα, ἐφ' δον οὐδεὶς περιφρισμὸς οὐδίτατα ώς πρὸς τὴν θέσιν ἀντὸν ἐν σχέσει μὲ τὴν έστιαν, όπως καὶ ἀπὸ πρόψεως τῆς συναρμοτέρας ζητησιμοτοιχίσεως του διατεθέμενον διὰ τὸν λέβητο κάρδων.

Η λειτουργία του λέβητος διαστέτει κατὰ ταῦτα ἐπὶ τῆς άναγκαστικῆς κυκλοφορίας ἀτμοῦ, ὁ οποίος ὑπερθερμανόμενος εἰς τὴν περιοχὴν τῆς έστιας του λέβητος, χρησιμεύει τρόπον τινὰ ώς ἀγωγός τῆς άναγκαστικῆς διὰ τὴν ἀτμοποίησιν του ίδατος θερμότητος. Τὴν ἀρχὴν τῆς λειτουργίας, ἐν σκαριφηματικῇ διάταξει δεικνύει καλύτερον τὸ παρατιθέμενον σχῆμα. Ενταῦθα S είνε τὸ εἰς τὴν θερμότητος τῆς έστιας ἐκτεθεμένον τμῆμα του λέβητος έντος τοῦ ὄποιον ὁ κυκλοφορῶν ἀτμὸς ὑπερθερμανέται. Οὗτος διέρχεται κατόπιν διὰ τοῦ τμήματος N, εἰς δὲ τὸ σημεῖον K τοῦ κυλινδρίου ἀπάγεται ἐν τῷ τμήμα αὐτοῦ διὰ τὴν ἀτμοπαραγωγῆν, ἐνῷ τὸ ὑπόλιτον διοχετεύεται διὰ τοῦ ἀτμαγωγοῦ D πρὸς χρησιμοποίησιν εἰς τὴν κυρίαν μηχανήν η τοῦ βοηθητικῆς μηχανήματα.

Η ἀποτομοθεσία ποσότητος ὑπερθερμού, δόδηγεται εἰς τὸν έξατμιστῆρα τοῦ λέβητος B. Οὗτος ἀποτελεῖ ἴδιατέραν συσκευὴν πλήρη μέροις δριμούμενης στάθμης διὰ τοῦ πρὸς ἀτμοποίησιν ίδατος. Ο διοχετεύμενος ἀτμὸς διασκορπίζεται ἐντὸς τῆς μάζης ίδατος τῇ βοηθείᾳ μᾶς σειρᾶς καταλλήλων προφανίων, εἰς τρόπον ώστε η θερμαντίς καὶ ἀτμοποίησις νὰ είναι ὀμοιόμορφος καὶ νὰ ἀποφεύγηται διάσιος θρασμὸς ἡ ἀτμοπαραγωγὴ καὶ μετ' αὐτῶν νὰ παρασύνωνται ἀλλατα η ἀλλα ούσια εἰς τὸ κύλωμα του ἀτμοῦ. Τὸ ίδιο οὐδεμίατεται κρησιμοποιημένης πρὸς τούτο τῆς θερμότητος του ἀναμγνυνούμενου ὑπερθερμού, ἀφοῦ όμως έχει προηγουμένως ισχυρῶς προθερμανθῆρ πέχει προφανίων τῆς θερμοκρασίας του θρασμοῦ έντος τοῦ προθερμαντήρος V.

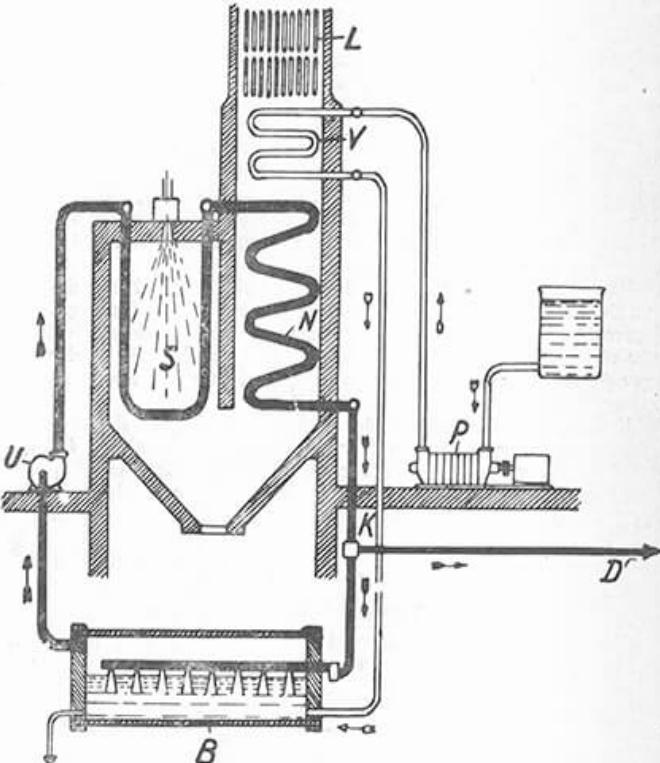
Ο παραγόμενος κεκορεμένος ἀτμὸς ὁ δόδηγος οὐδεμίαν εἰς τὴν ἀντίλιαν κυκλοφορίας Υ παταθίζεται πρὸς τὸ σύστημα S, ἐπαναλαμβανομένον τοῦ κυλινδρίου ώς τὰ μέλανα βέλη καὶ η μελανὴ σηματικὴ διάταξις τοῦ σωληνώματος εἰς τὸ σχῆμα δεικνύεται.

Τὸ πρὸς ἀτμοποίησιν ίδιο τοῦ λέβητος P, μέσῳ τοῦ προθερμαντήρος V, ως τὰ λειψανά δέλη καὶ η λευκὴ σωληνώσις τοῦ σχήματος δεικνύονται. Η δηλαδή έγκαταστάσις είναι ἐφωδιασμένη καὶ με προθερμαντήρα L διὰ τὸν ἀρέα τῆς καυστερῶσης.

Είναι προφανές, διτι καὶ ἐνταῦθα, όπως καὶ εἰς δύος τὸν τύπον λέβητων ἀναγκαστικῆς κυκλοφορίας, τὸ σπουδαίτερον ἔξαρτημα του λέβητος, εἰς τὸ δόδηγον καὶ εἰναι ἐμπιστευμένη η ὅλη ἀσφάλεια του λέβητος, είναι η ἀντίλια κυκλοφορίας του ἀτμοῦ. Αὕτη εἰς τὸν λέβητα Loeffler είναι στροβιλούμηνος, κεντρόφυν μὲ ἔνα τροχόν, δημιουργοῦντα μίαν διαφοράν πέσεων, μεταξὺ εἰσόδου καὶ ἔξόδου του ἀτμοῦ, ἐξ 5 περίου ἀτμοσφαρῶν, ητοι δηση πέσεων καταβλήμενος ζευγάτεται διὰ νὰ δημιουργηθῇ τὸ φέντα τῆς κυκλοφορίας του ἀτμοῦ. Η ἀντίλια είναι ιδιαίτερως ἐπιμελημένης κατασκευῆς, ιδίᾳ ώς πρὸς τὴν στεγανότητα, χρησιμοποιημένον λαβυρίνθεοδος σταυροθίτιν, κατὰ τὸ πρότυπον του ἀτμοστροβούλου, δια-

τιθεμένης μᾶς ποσότητος ἀτμοῦ, τοῦ ἐπτανέοντος τοιούτον ζητησιμοποιουμένου διά τὴν προθέμανσιν. Εἰς τὰς πρώτας ἐγκαταστάσεις προεβλέποντο δύο ἀντίλια, τῆς μᾶς προσιζημένης ώς ἀμοιβῆς, η πειρα θύμας κατέδειξεν διτι η ἀπρόσκοπτος λειτουργία τῆς μᾶς παρέχει τὸν ἀπατούμενον βαθμὸν ἀσφαλείας.

Η κατανάλωσις τῆς ἀντίλιας κυκλοφορίας ἀνέρχεται εἰς 3 o/o κατὰ μέσον δροτοῦ τῆς ὅλης ισχύος τοῦ λέβητος. Διὰ νὰ ἐπιτευχθῇ όμως η οἰκονομικὴ ἀντη σύνησις είναι ἀπαραίτητον ὅπως τὸ κυκλοφοροῦν δάρος τοῦ ἀτμοῦ έχει τὸν ἐλάχιστον διανατὸν ειδικῶν δγκων, τοῦτο δὲ διὸ γνωστὸν συνδεῖται μόνον ἀπὸν ὑψηλῆς πιέσεως. Αἱ πλέον ώς ἐκ τούτου κατάλληλοι πιέσεις τοῦ λέβητος κυμαίνονται πέριξ τῶν 100 ἐως 130 ἀτμοσφαρῶν, αἱ-



τινες καὶ δύναται βεβαίως μετὰ τὴν παραγωγὴν τοῦ ἀτμοῦ νὰ μειωθοῦν διὰ τὴν ζητησιμοποίησιν τοῦ.

Ο παραγόμενος κεκορεμένος ἀτμὸς είναι κατ' ἀρχὴν ἔηρος, δι' ἀποβλέποντος όμως περιπτώσεις τὸ στροφεῖον τῆς ἀντίλιας ἔχει διαυροφορθῆ διὸ τὸν πεντράφυντος περιφρισμὸς οὐδεμίαντεται.

Δεδομένου περιστέρου διτι η μετάδοσις τῆς θερμότητος είναι τὸ τμῆμα τοῦ ὑπερθερμαντήρος είναι συνάρτητος τῆς ταχύτητος τοῦ ἐντὸς τῶν αὐλῶν κυκλοφοροῦντος ἀτμοῦ, η φύσιστις τῶν στροφῶν τῆς ἀντίλιας, φύσιστις τῶν τελικὴν θερμοκρασίαν τοῦ παραγομένου διὰ τοῦ ἀτμαγωγοῦ D ὑπερθερμοῦ ἀτμοῦ. Η ποσότης ἀντη σύνησις τὸν προθερμαντήρα τοῦ λέβητος λαμβανομένη, ἀποτελεῖ περίον τὸ 1/3 τῆς εἰς τὸ κύλωμα κυκλοφοροῦντος ποσότητος, ητοι έτην ὑπὸ τῆς ἀντίλιας κυκλοφοροῦνται ώραιας 150 τόννων ἀτμοῦ, η ἀτμαγωγογή τοῦ λέβητος ἀνέρχεται εἰς 50 ώς ἔγγιστα τόννους.

Διὰ τὴν ἔναρξην τῆς λειτουργίας τοῦ λέβητος είναι ἀπαραίτητος η

EMM. P. YANNOULATOS & CO.

Established in China in 1907

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

M.M. Building, SHANGHAI

General Managers:

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

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

AGENCIES THOUGHOUT THE FAR EAST.

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

Cables: «YANNOULATOS»

Liverpool

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo — of All Kinds—

TUG OWNER
BIRKENHEAD

παρεῖς δονθητικής έγκαταστάσεως παραγωγῆς άτμου. Ατμὸς ἐκ τῆς ἔγκαταστάσεως ταύτης, χαμηλῆς πέσεως διοχετεύεται ἐντὸς τοῦ ἔξτατου, μεθ' ὅ ἔκκινεται ἡ στροβίλαντλία εἰτε διὰ δονθητικού άτμου, εἰτε δὲ ὅ ἀλεπτροκινητήρος, ἐνῷ ἡ καυσὶς τηρεται βραδυτάτη. Κατ' αὐτὸν τὸν τρόπον τὸ σύστημα λειτουργεῖ ἐν κλειστῷ μέχρις ὃντος ἐπιτευχθῆ ἡ καυσὶκη πίεσις καὶ θερμοκρασία λειτουργίας.

Ἡ ἐπὶ ναυτικῆς ἔγκαταστάσεως σημαντικούτερα ἐφαρμογὴ τοῦ λέβητος Loefller είναι ἡ τοῦ ἴταλικοῦ ὑπεροχεανίου «Conte Rosso», κατὰ τὴν μετασευτήν. Ἡ ἀρχικὴ ἔγκαταστάσις τοῦ πλοίου ἀπετελεῖται ἀπὸ δύο ἀπλῆς καὶ 6 διπλῆς προσόφεως κυλινδρικούς λέβητας, ἐργαζομένους μὲ πίεσιν 200 λιτρῶν καὶ θερμοκρασίαν 572° F, ἥτοι μὲ ὑπερθέρμανσιν 190° F. Μὲ τὸν παραγόμενον ἄτμὸν ἔχεται προστεθεντὸν δύο συγκροτημάτα ἀτμοστροβίλων διὰ τὴν κίνησιν 2 ἐλικοφόρων ἀτράκτων, μέσφε μειωτήρων διὰ τροχῶν.

Κατὰ τὴν μετασευτὴν ἀντικατεστάθη εἰς κυλινδρικὸς λέβητος ἀπλῆς προσόφεως, ώριμας ἀπομαραγγῆς 16.000 λιτρῶν, δὲ ἐνὸς συστήματος Loefller παραγωγῆς 44.000 λιτρῶν, πέσεως 1850 λιτρῶν καὶ θερμοκρασίας 890° F. Ὁ ἄτμος τοῦ λέβητος τούτου ἔχοντας ποιητήρη διὰ τὴν κίνησιν δύο στροβίλων ἀρχικῆς πέσεως προστεθεντὸν κατὰ τὴν μετασευτήν. Ἀπὸ τοὺς στροβίλους τούτους ἔχεται μὲ μίαν πίεσιν ἐξατμίσεως 200 λιτρῶν καὶ ἀναθερμανόμενος ἐντὸς ἐνὸς ἀναθερμαντῆρος μέχρι τῆς θερμοκρασίας τῶν 572°, ἀναγνένται μὲ τὸν ὑπὸ τῶν κυλινδρικῶν λέβητων παραγόμενον ἄτμὸν καὶ ὁδηγεῖται μετ' αὐτοῦ εἰς τὸν παλαιώτερον στροβίλους τοῦ πλοίου.

Ἡ ἐπὶ τῆς διατάξεως ταύτης ἐπανέξησις τῆς ἴποδυνάμεως ἀνέρχεται εἰς 2500 ἵππους διὰ τὸν προσθέτοντος στροβίλους, ἐνῷ εἰς ἑτέρους 2000 ἀνέρχεται ἡ ὀφειλόμενή εἰς τὴν χρηματοποίησιν τῆς ἔξατμίσεως ἐκ 200 λιτρῶν τῶν προσθέτοντος στροβίλων. Ἡ ἐπανέξησις δὲ αὐτῇ τῆς ἴποδυνάμεως ἔσχειν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν ἐπανέξησιν τῆς ταχύτητος τοῦ πλοίου κατὰ 1,5 κύριδος.

Ἡ ἀπόδοσις τοῦ ἔγκατασταθέντος λέβητος ἀνέρχεται εἰς 90 οδού, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν ἕξ 78 οδού τῶν κυλινδρικῶν λέβητων τοῦ πλοίου, ἐνῷ ἡ κατανάλωσις τῆς νέας ἔγκαταστάσεως, δὲ ὅλους τεθαύτων τῶν λέβητων εἰς 0,836 λίτρας ἀνά ἵππον καὶ ὥραν, καθ' ἣν στιγμὴν αὐτῇ εἰς τὸν παλαιώτερον ἔγκαταστασιν ἀνήρχετο εἰς 0,935 λίτρας, ἥτοι παρουσιάζεται κατὰ 10 οδού μικροτέρα.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ
Ναυτιγὸς Β. Ν.

Ταχύτης καὶ οἰκονομία καυσίμου

Μία ἐνδιαφέρουσα ἔκθεσις ἐπὶ τῶν ἀποτελεσμάτων, ποὺ ἐπετεύχθησαν, ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα καὶ τὴν οἰκονομίαν καυσίμου ὥλης, κατόπιν ώριμένων μετασευτῶν εἰς τὸ σκάφος καὶ τὰς μηχανᾶς πλοίων τινῶν, δημοσιεύεται εἰς τὸ τελευταῖς ληφθὲν τεῦχος τοῦ ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ «Motorship». Ἡ πρώτη περίπτωσις ἀφορᾷ τὸ γαλλικὸν δημοποιητὸν ἐπαβατηγόν σκάφος «Jean Laborde» ναυτιγήσεως τοῦ 1930, οὗτος τὰ κύρια χαρακτηριστικά ἔχοντας ὡς ἔξης:

Μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων	141.20	μέτρα
Μέγιστον μῆκος	145.—	»
Πλάτος	18.20	»
Μέσον δύνησις	6.26	»
Έκτοπισμα	10.926	τόνν.

Μὲ τὴν συνήθη ἀπόδοσιν τῆς μηχανῆς τοῦ, 7.200 ἵππων ἄξονος, τὸ σκάφος ἀνέπτυσε ταχύτητα 16.4 μίλιων, ἐνῷ ἡ ὑπερφρότωσις, δὲ ἣν κατευθεύσαντος αἱ μηχαναὶ προώσεων, ἥτοι γένῳ τῶν 20 οδοῦ ἐπὶ τῆς τακτικῆς δυνάμεως καὶ ἐπέτρεψεν εἰς τὸ πλοίον νῦν φθένη τὴν ταχύτητα τῶν 17.4 μίλιων. Οἱ ἐφοπλισταὶ ὑπέλογχαν, ὅτι αἱ μετασευταὶ εἰς τὸ σκάφος δὲν θύλακοιναν τὰς ναυτικὰς ἴκανοτήτας τοῦ πλοίου, εἰς τρόπον ώστε ἡ ίδια διαφορά τῆς μηχανῆς τοῦ γραφείου τοῦ γνωστοῦ κατασκευαστοῦ τῆς «Νομανδίας» γαλλοφρόδουσαν μηχανικοῦ κ. Γιούρκεβιτς, ὅστις — πράγματι — ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐπιπονθεντῶν σχεδίων ἀντικατέστησε τὴν ὑπάρχουσαν πρόσωπον μέχρι μῆκος 14.40 μέτρων διὰ τέρας μῆκος 22.70 μέτρων. Ἡ οὕτω προελλόμενα πρόσκτωσις τῆς πρώτας ἔφθασε τὰς 8.30 μέτρα, ἥτοι εἰς τὰ δ. 7 οδού τοῦ ἀρχικοῦ μῆκος. Διὰ τὴν τροποποίησιν ἔχοντας ἔχοντας 366 τόννοι κάλυψος καὶ δαπάνη 1.830.000 φράγκων, ἥτις τελικῶς διὰ τὴν ὅλην μετασευτήν ἔφθασεν εἰς τὸ ποσὸν τῶν 2.200.000 φράγκων.

Εἰς τὰς γενομένας ἐν δεξαιμενῇ δοκιμᾶς ἐπὶ προτύπου ἀτεδείχθη, διὰ τὴν νέαν πρώταν (Y.) ἡτοι δυνατὸν ἐν αντεπιχθῆ ταχύτητας 18.5 μίλιων, δεδομένου ὅτι ἡ ὀλικὴ ἀντίστασις κατὰ τὴν πρόσωπον τοῦ σκάφους ἐμειώθη κατὰ 20 οδού περίπου. Διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν μετατροπῶν ἔχειάσθη περιόδος ἔξι ἔβδοματων, ἡ δὲ μεγίστη ἐν προεργαστώσει δύναμις τῶν μηχανῶν προώσεως ἀνεβιδάσθη ἀπὸ 7200 εἰς 9800 ἵππους ἄξονος. Τὰ τελικὰ ἀποτελέσματα τῶν δοκιμῶν τὸν διαρρυθμοθεντὸς πλοίου ἀναφέρονται κατωτέρω, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰ ἐπιτευχθέντα κατὰ τὰς δοκιμᾶς ἐπὶ προτύπου ἐν δεξαιμενῇ:

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ:	α'	δοκιμὴ	β'	δοκιμὴ	γ'	δοκιμὴ
Έκτοπισμα, τόννοι	11.200		11.200		11.200	
Βύθισμα, μέτρα	6.37		6.37		6.37	
ΔΟΚΙΜΑΙ ΕΝ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΗ:						
Μέση ταχύτης, μίλια	15.542		17.146		18.400	
Μέσων στροφαὶ ἔλικων	108.88		121.325		130.—	
Μέση ιπποδύναμις	5.453		7.721		9.764	
ΔΟΚΙΜΑΙ ΕΝ ΔΕΞΑΜΕΝΗ:						
Μέση ιπποδύναμις	5.800		8.000		9.900	
Στροφαὶ ἔλικων	109.5		122.—		131.—	

Ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν ἀνωτέρω, διὰ τὰς ἀποτελέσματα ὑπῆρχαν ἐξαιρετικῶς εὐνοϊκά καὶ ὅτι αἱ ἀναθετέσματα τῶν δοκιμῶν ἦσαν ἔτι πλέον ικα-

νοποιητικαὶ, ἔναντι τῶν ἐν δεξαιμενῇ παρατηρήσεων.

Μία ἄλλη μετασευτή, ἥτις δὲν ἐπραγματοποιήθη ἀκόμη καὶ διὰ τῆς ὁποίας — κατὰ τὸ αὐτὸν ἀγγλικὸν περιοδικὸν — προβλέπεται ἡ ἐπιμήκυνσις τῆς πρώτας καὶ ἡ ἀντικατάστασις τοῦ κινητήρος, ἀναφέρεται εἰς σκάφος μῆκος 126.5 μέτρων, ναυτιγήθεντος τὸ 1930 καὶ ἐφοδιασμένον διὰ παλινδρομικῶν μηχανῶν, αἵτινες ἀναττύσσουν δόναμιν 4000 ἐνδεικτικὸν ἵππων καὶ ἀποδίδουν ταχύτητα 13 μίλιων. Ὑπολογίζεται, ὅτι μὲ ἐπιμήκυνσιν, ἥτις θὰ ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς προεκτάσεως τῆς πρώτας ποιητήρας κατὰ 4 μέτρα, μὲ σχῆμα πρώτας Y, καὶ μὲ ἐπανέξησιν τῆς συνήθους ιπποδύναμεως τῆς μηχανῆς εἰς 6000 ἵππους, θὰ δημάντον τὸν παραγόμενον δόναμον 76.800 μίλια.

Σημειώτεον, ὅτι ὁ νέος κινητήρας Ντῆζελ, παρὰ τὴν ισχυροτέραν τοῦ ιπποδύναμου, θὰ είχε δάρας 862 τόννων, ἔναντι 818 τοῦ παλαιοῦ. Τὰ ἀποτέλεσματα τῆς γενομένης μελέτης ἔχουν ώς ἔξης:

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	Πρὸς μετασ.	Κατόπιν μετασ.
Ταχύτης	μίλια 13	16
Ιπποδύναμος (ἐνδ.)	4000	6000
Κατανάλωσις καθ' ἵππον καὶ ὥραν, γραμμ.	700 γ.)ος	170 ἑλαίον Ντῆζ.
Ἐπηρίσια ναυσιπλοΐα	200	200 ἡμέρα
Διανυθησομένη ἀπόστασις	μίλια 62.400	76.800 μίλια
Όλικὴ κατανάλωσις	τόννοι 13.400 γ.)ος	6.896 ἑλαίον
Κατανάλωσις κατὰ ταξίδιον	τόννοι 1.650	490 ἑλαίον
Τιμὴ καυσίμου ὥλης	φράγκα 200.	510.
Ἐπηρίσια δαπάνη	φράγκα 2.688.000	2.497.000
Δαπάνη κατὰ μίλιον	φράγκα 43.10	32.40

ΠΡΟΣΩΠ. ΜΗΧΑΝΗΣ:	Αξιωματικοί	4	4
Θερμασταὶ	18	—	—
Λιπανταὶ	6	12	—
'Ανθρακεῖς	12	—	—
	40	16	

ΟΓΚΟΣ ΧΩΡΟΥ ΔΙΑ ΦΟΡΤΙΟΝ: Τόννοι 6.430 7.600

Μία τρίτη περίπτωσις — τελούσα ὑπὸ μελέτην — καὶ ἀποβλέπουσα εἰς τὴν αὔξησιν τῆς ταχύτητος, ἀναφέρεται εἰς σκάφος ἐπιβατηγόν, μὲ τὰ ἔξης κύρια χαρακτηριστικά:

Μῆκος μεταξὺ τῶν καθέτων	202.40	μέτρα
Πλάτος	25.20	»
Βύθισμα	8.10	»
Ἐκτόπισμα	28.000	τόνοι
Μηχαναὶ ἀτμοστροβίλοι	33.000	ἵπποιον
Ταχύτης	22	μίλια

Ἐπαδίκεται ν' αἱ ἔξης τοῦ πλοίου κατὰ 3 μίλια. Πρὸς τὸν σοπὸν αὐτὸν θὰ ἐχορεύετο ν' αἱ ἔξης τοῦ μηχανῶν τοῦ εἰς 67.000 ἵππων ἄξονος, ἐφόσον θὰ διετηροῦντο αἱ ὑπάρχουσαι γραμμαὶ ποὺ τὸν σκάφος, ἐνῷ τούτων τοῦ πρώτου σχήματος Γιούρκεβιτς, μὲ ἐπιμήκυνσιν τῆς τρόπους, μὲ τὸν 55.000 ἵππων ἄξονος, ὡς διεπιστώθη ἀπὸ τὰς γενομένας δοκιμᾶς ἐπὶ πρώτη τῆς Ρώμης. Προβλέπεται ν' ἀποκοττηθεῖ τὸ πρώτον τοῦ πρώτου προστόπου τοῦ γνωστοῦ κατασκευαστοῦ τῆς Ρώμης. Προστέθηται τὸν σκάφος 18.5 μέτρων καὶ νὰ ἐπανακατασκευασθῇ μὲ μῆκος 27 μέτρων. Διὰ τὴν ἐργασίαν αὐτὴν θὰ ἐχορεύετο 625 τόννοι κάλυπτοι, ὅποτε ἡ ἐπανέξησις τοῦ σκάφους θὰ δηνού 225 τόννοι, ἀλλὰ ταυτοχρόνως θὰ ηγεῖται καὶ τὸ ἔκτόπισμα τοῦ πλοίου κατὰ 300 τόννους, μὲ ἔνα πρόσθιον κέρδος 75 τόννων διὰ τὸν χόρον φορτίου. Ἡ ἐπανέξησις τοῦ πλοίου θα δηνού 2.200.000 φράγκων.

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

ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΑΘΡΟΑΙ ΒΥΘΙΣΕΙΣ ΣΚΑΦΩΝ

Τὸ πρῶτον δεκαπενθήμερον τοῦ Ἰουλίου ἀνέφερετο κυρίως εἰς τὸν κατὰ θάλασσαν πόλεμον. Ἡ ἐνταῦθεστι υπὲρ τῶν Γερμανῶν ἐναέριος καὶ ὑποβυχιακὴ δρᾶσις καὶ οὐ σημειώθεισα διασκοτὴ τῶν διπλωματικῶν σχέσεων μεταξὺ Μεγάλης Βρετανίας καὶ Γαλλίας ἀπέτελεσαν σημαντικὰς φάσεις τῆς παρούσης ὥξεσος, ἡτις τόσας ἀποδόπτους ἔξελέζει παρούσιασ μέχρι σήμερον. Ἡ Μεσόγειος υπῆρξε τὸ θεατρὸν πόλεμων ἐπιχειρήσεων, μετά τὴν ἀγγλικὴν ἀπόφασιν, ὅπως ἔξοδετερωθῇ ὁ γαλλικὸς πολεμικὸς στόλος. Τὰ διαδοματισθέντα γεγονότα εἰς τὸν ναυσταθμὸν τοῦ Μίσρ - ἐλ - Κεμπλο παρὰ τὸ Ὁράν, εἰς τὸν δόμον τοῦ Ντακάρο καὶ εἰς διάφορα ἄλλα σημεῖα τῆς Μεσογείου καὶ τοῦ Ατλαντικοῦ, αἱ ἐνθέσεις καὶ ἀγγλικῶν καὶ ιταλικῶν νηποποιῶν ἀπό τῆς Κεντρικῆς Μεσογείου μέχρι τοῦ Αυγούστου καὶ τοῦ Ἰουνίου πελάγους, αἱ συγκαταριθμαζόμεναι καὶ οἱ ἀλληλοδιάδοχοι βομβαρδισμοὶ τοῦ Γιβραλτάρο καὶ διαφόρων ἄλλων στρατηγικῶν θέσεων καὶ λιμενικῶν κέντρων τῆς Μεσογείου, ἐπηρέεσαν ἐπὶ τὸ δυσμενέτερον τὴν ναυσιπλότων καὶ κατέστησαν ἄχρις δυσχερῆ καὶ ἐπικίνδυνον, ἀν μὴ καὶ προβληματικήν, τὴν κίνησιν τῶν ουδετέρων πλοίων εἰς τὴν μεσογειακὴν διάταξην. Ἡ δέξια ἀφ' ἑτέρου προστριψῆ μεταξὺ Ρουμανίας καὶ Σοビετικῆς Ρωσίας, ἡτις προεκάλεσε τὴν ὑπὲρ τῶν φοσσικῶν στρατευμάτων κατάληψιν τῆς Βεσσαραβίας καὶ τημάτως τῆς Βουκοβίνας, ἐσχον ἀμεσον ἀντίτυπον εἰς τὴν ἐμπορικὴν καὶ ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ Δουνάβεως καὶ γενικῶς τὴν ναυπλοΐαν εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν. Ἡ πρώτη ἔδρομὸς τοῦ Ἰουλίου υπῆρξε νευρῶν διὰ τὴν κίνησιν τῶν φοσμανικῶν λιμένων ἐξ τρόφου εὐνότερον περιπλοζῶν, πολλὰ δὲ πλοῖα, ιδίᾳ τουρκικὰ καὶ ἐλληνικά, ἔξηλθσαν τοῦ Δουνάβεως κενά ἢ ἐμφροτα καὶ παρέμειναν εἰς τὴν Κωνσταντζάν, ἐν ἀναμονῇ διαταγῶν, ἐνῷ μία δεκάς φοσμανικῶν πλοίων, ἐπιβατηγῶν καὶ φροτηγῶν, μετεστάθμευσεν ἐν Κωνσταντζάνῃ εἰς Βρατιλάν, ἐκ τρόφου ἐνδεχομένης σοβιετικῆς προσβολῆς ἀπό θαλάσσης. Ἀπό τῆς 7ης Ἰουλίου καὶ ἐντεῦθεν οἱ φοσμανοί λιμένες ἤχοισαν ν' ἀνακτοῦν βαθμηδὸν τὴν κίνησίν των καὶ αἱ προσωρινῶν διαταραχθεῖσαι φροτώσεις ἐπανέκτησαν τὴν διαλότητά των.

Τὰ πεδία ναρκῶν

Εις τὰς γνωστάς ἐπικινδύνους διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν περιοχάς προσετέθησαν κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασόπησιν 15θήμερον καὶ νέων εἰς τὰ ρουμανικὰ παράλια ἀφ' ἔνδος καὶ καθ' ὅλην ἀφ' ἑτέρου τὴν ἔκτασιν τῶν νοο-
ηγημάνων ἀπτῶν, ὅπου ὁ γνωστόν, διεξάγοντα ικανά μεταφοράι ήτο τῆς
γεωμανικής ναυτιλίας. Οὕτω, κατ' ἀνακοινώσεις ἐξ Βουκουρεστίου, τοῖς
ρουμανικαὶ περὶ τὴν Κωνστάντζαν ἀπταὶ δέονται νῦν θεωρῶνται ὡς ἐπι-
κινδύνος ζώνην διὰ τοὺς ναυτιλομένους, λόγῳ τῆς ποντίσεως ναρκῶν
καὶ τῆς διακοπῆς τῆς λειτουργίας τοῦ διτζίου φάρων καὶ φανῶν. Πλόους
κατεύθυνθομένα πόδες Σουλινᾶ, εἰς τὸ στόμον τοῦ Δουνάβεως ἡ πόδες τὴν
Κωνστάντζαν, ἀφέλουν νῦν γνωστοποιῶν τοῦτο πόδες 24 ὥρῶν καὶ νῦ-
ητησίου διὰ τοῦ ἀσφαλμάτου πλοηγὸν ἐξ ἀποστάσεως 8 μιλίων ἀπὸ τῆς ει-
σόδου τοῦ Δουνάβεως.

"Οσον άφορά την Βόρειον Θάλασσαν και τάς νοοθηγικάς ἀπέτας, ή υπήρξεια πληρωφοριών του Ἀγγλικοῦ Ὑπουργείου Ἀεροπορίας, ἀνεκόνισε τὴν δην Ἰουλίου, ὅτι δρεπανικά δομιδαρδιστικά ἀεροπλάνα ἐπόντισαν νάρκας εἰς τὴν Βαλτικήν και τοὺς πρὸς αὐτῆς δηγούντας πορθμοὺς του Μικροῦ και Μεγάλου Βέλτη. Ἀπὸ τοῦ ἀπωτάτου λιμένος τῆς Ἀνατολικῆς Βαλτικῆς μέχρι τῆς Βορείου ἄπρας τῆς Νοοθηγίας δὲν ὑπάρχει πλέον ἀσφαλῆς διάβασις, οὔτε εἰσόδος φιδρὸς η λιμένος. Βρετανικά ἀεροπλάνα ἐπόντισαν ἐπίσης νάρκας πρὸς τῶν γερμανικῶν ἢ ὑπὸ γερμανικήν κατοχήν λιμένων τῆς Βαρ. Θαλάσσης και εἰς τοὺς κόλπους εἰτῶν. Εἰς τὰ ἐν λόγῳ νέα πεδία ναρκών ἐσπεύσθησαν ἡδη, ὡς γράφομεν κατωτέρω, ἵνακαὶ ἀπόλεια γερμανικῶν πλοίων. Τέλος τὴν 10ην Ἰουλίου ἀνεκούνθη ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, ὅτι καὶ τὰ ὕδατα τῶν Ὁρζάδων νήσων, τῆς Ἰσλανδίας και τῆς Γροιλανδίας είνε ἐπικίνδυνα λόγῳ τῆς ποντίσεως ναρκῶν.

Τὰ Γαλλικά ἐμπορικά πλοῖα

Ἡ μεταξὺ Ἀγγίλιας καὶ Γαλλίας διάστασις είχε τὴν ἐκδήλωσιν της, ώς ἡτο φυσικόν, καὶ εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Ἡ κοινέργησις τοῦ κ. Πετραλίου ἐκάλεσεν ὅτα τὰ ἐν τῷ ἔπειταφικῇ ἢ ἐν πλῷ εὐρύσκομενον γαλλικά πλοῖα νά ἐπαναπλένουσαν ἑπειγόντως εἰς τὸν μητροπολιτικὸν ἢ ἀποκακούν γαλλικούς λιμένας ἢ νά καταφύγουν ἐν ἀνάγκῃ εἰς λιμένας οὐδετέρων χωρῶν. Οἱ πλοίαρχοι ἐκλήνθησαν, κατὰ τὸ σύστημα τῶν γεωμακρῶν καὶ ἵταλικῶν πλοιών, νά βυθίζουν τὰ σάρφα τους, δσάκις ἀντιμετωπίσουν τὸν κίνδυνον συνλήψιεως των ἀπό ἄγγελάκια πολεμικά. Ἀφ' ἔτερου διορισθεῖς υπὸ τοῦ στρατηγοῦ Ντὲ Γκόλ οχηγῆς τῶν ἐλευθερώντων γαλλικῶν ναυτικῶν δυνάμεων, ναύαρχος Μυζελέιρ, ἀπρόθυνεν ἐκπλήσσοντα πρός τὰ γαλλικά ἐμπορικά πλοία νά πλεύσουν εἰς ἄγγελικούς ἢ ἐλευθέρους γαλλικούς λιμένας. Συγκεκριμένα πληροφορίαι περὶ τοῦ ἀποτελέσματος τῶν δύο αὐτῶν ἐκκλήσεων δὲν ὑπάρχουν. Πάντως οἱ Ἀγγύλοι προέβησαν εἰς κατισχέσεις γαλλικῶν πλοιών, ἐνῷ καὶ οἱ Γάλλοι

M A R M A R A S
WHOLESALE PRODUCE DEALER SHIPPING AGENTS

ΙΑΚ. ΜΑΡΜΑΡΑΣ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ - ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

BALTIMORE M.D.

Phone: University, 8679

1531 Carswell Str.

είτες ἐφαρμογήν ἀντιποίων κατέσχον σσα ἄγγικά πλοια ενθέσαν εἰς τὸν κόπον τοῦ Τογχίνου καὶ εἰς τὰς ἀνατολικάς ἀκτὰς τῆς Γαλλικῆς Ἰνδονίας. Σημειώτεον δι τοι καταχραστούντα καὶ ἀφετά ἔμφορτα οὐδέποτε πλοῖα. Μεταξύ αὐτῶν καταλέγονται καὶ ταῦτα ἐλληνικά φορτηγά εἴσιστονειν εἰς Ντακάν καὶ τοῖα εἰς Μαδαγασκάρην. Ἀτίνα, ώς μεταγε-
νεστέρως ἐγνώσθη, πρόσεκται ν' ἀφεδούν ἐλεύθερα.

Αφ' έτερου μεταξύ τῶν συλληφθέντων ὑπὸ τῶν Ἀγγλῶν γαλλικῶν πλοίον καταλέγονται καὶ τὰ ἐπίλεκτα ὑπεροχεάνια. «*Île de France*» 43.450 τόννων γραφός (τοῦ 1926) καὶ τὸ νεότευκτον «*Pasteur*» 28.500 τόννων γκρός (τοῦ 1940). Τοῦτο συνελήφθη, καθ' ὃν χρόνον ὑπέργυροφοβολήμενόν εἰς Μπέλφορντ, παρὰ τὸ Χάλιφαξ τῆς Νέας Σκωτίας καὶ ὠδηγήθη τὴν ἐπομένην εἰς Χάλιφαξ, ὅπου καὶ ἐκφορτώνει τὸ ἐξ απορριμμάτων καὶ πολεμικοῦ υλικοῦ ἐν γένει φροτίον τον. Κατ' ἀμερικανικάς πληροφορίας, διαν τὸν επονόμον ἄγγιλικὸν ἀπόσπασμα ἀνήλθεν ἐπάνω πλοίον τὸ γαλλικὸν πλήρωμα ἔπεισεν νῦ νοσήση τὸ σοάρος. Οἱ Ἀγγλοί ναυτὸν συνεπάλικουν μὲ τοὺς Γάλλους, τῶν ὥποιων ἐν τέλει κατέβαλον τὴν ἀντίστασιν καὶ ἐπέτυχον νῦ κλεισουν τοὺς κρουνούς καταλύσεως. Κατ' ἄγγιλικάς ἐν τούτοις πληροφορίας δὲν ἐστιμεώθη ἀπότιμα αὐτούσιεσσων τοῦ ὑπεροχεάνιου. Τὸ «*Île de France*» συνελήφθη εἰς τὸ βδάτα τῆς Ἰνδοζίνας καὶ ὠδηγήθη εἰς τὴν ναυτικὴν βάσον τῆς Σιγκαπούρης.

Ἡ τύχη δύο Ρωσσικῶν πλοίων

Είς τὰ ὕδατα τῆς "Απο Ανατολῆς ἐτονώθη ὁ ἱαπωνικὸς ἔλεγχος διὰ τὴν πρόσληψιν ἀνεφοδιασμού τοῦ στρατηγοῦ Τσάγκ - Κάι - Σέρ. Πολλὰ ὄγγικα πλοῖα ἦπειρον ἤδησαν εἰς νησίας, τὸ δὲ φροτηγὸν *"Shengking"* φροτίον πολεμαρφόδιον κατερυπανθή εἰς τὸ Βού Σούγην. Ἀντιθέτως οἱ Αγγλοί, ἐμετρώσαν τὴν ἀδύνατότητα τοῦ ἔλεγχου των, ὅσον ἀφορᾶ τὰς διὰ Βλαδιβοστόκον σοβιετικάς εἰσιγωγάς. Οὕτο, τὸ συλληφθὲν πρὸ μηνῶν σοβιετικὸν φροτηγὸν *"Selenga"* 2492 τόν. γκρός, ὅπερ ἐκρατεῖτο εἰς Ινδονίναν ἀρέθη ἐλεύθερον νά συνεξίσῃ τὸν διὰ Βλαδιβοστόκον πλοῦν του. Ἐπίσης και οἱ "Αγγλοί ἀπέλυνθέρωσαν τὸ κρατούμενον εἰς Σιγκαπούρον φροτηγὸν Μ. Μαϊκόνσκις 3836 τόν. γκρός. Ἀμφότερα τὰ σύναρτα ταῦτα είχον ἀποτελέσει ἀπό τὰς Ἡνομένας Πολιτείας μὲ φροτίον μετάλλων διὰ τὸ Βλαδιβοστόκ.

Ο άνεψοδιασμός της Ελβετίας

Τὸ ξῆτιμα ἐξ ἄλλου τοῦ ἀνεφοδισμοῦ τῆς Ἐλεβείας διηγετήθη.
Ως εἶνε γνωστόν, ἡ Ἐλεβεικὴ οὐρέανθης εἰχε ναυλώσει διέγον μετὰ
τὴν ἔξοχην τοῦ πολεμού 15 ὥσπερνότα δὲ ληπτικά φορτηγά, ἀνήκοντα
κατὰ τὸ πλεύσιον εἰς τὸν ἑφοπλιστικὸν Οἴκον τὸν κ.α. Ρεδόμνη—Κον-
δούσιοντῆ, πρὸς ἔξυπηρέτην τὸν εἰσαγωγῶν τῆς καθ' ὅλην τὴν δι-
ώρκειαν τοῦ πολέμου. Τὰ δὲ Ἐλεβείαν προορίζουσαν φορτία ἔξεφορ-
τόνοντο εἰς Γένοβαν ἡ Σαβόνναν, εἰς Μασσαλίαν ἡ Ἀμβέρσαν καὶ ἐ-
κεῖνον ἀπεστέλλοντα σιδηροδρομικῶς εἰς τὴν Ἐλεβείαν. Μετὰ τὴν κα-
ταλήψην τοῦ Βελγίου, τὴν κατάρρευσην τῆς Γαλλίας καὶ τὴν συμμετο-
χὴν τῆς Ιταλίας εἰς τὸν πόλεμον καὶ ὁ τρεῖς οὐτοί λιμένες παρέμει-
ναν κλειστοί εἰς τὴν ναυπιλοΐαν, τὰ δὲ ναυλωμένα ἔμφορτα σάφη πα-
ρέμειναν ἐπὶ ίνανὸν χρόνον εἰς Μαδέρας καὶ Γιβραλτάρ, ἐν ἀναμονῇ
διαταγῶν. Ἐν τῷ μεταβολῇ τῆς Ἐλεβεικῆς οὐρέανθης, κατόπιν διαβιβάσ-
της, ἐπέτευχε τὴν συγκατάθεσιν ἀμφοτέρων τῶν ἑμπολέων παπατάξεων,
ὅπος διευσυλόνυντο τὸν Ἐλεβειτὸν ἀνεφοδισμόν. Συνεφανῆν ὅγει-
τος, ὅτι τὰ φορτία γιανανθράκων θὰ ἐκφροτώνωνται εἰς τὴν Σαβόνναν,
τὰ οινοφορτία εἰς τὴν Μασσαλίαν καὶ τὰ ὑπόλοιπα εἰδὴ εἰς τὴν Γένο-
βαν. Τὸ φορτηγὸν «Σταυρός» μὲ φορτίον γιανανθράκων ἐκφροτώνει ἀπό
των ἡμερῶν εἰς τὴν Σαβόνναν, ἐνῷ καὶ τινα ἄλλα ναυλωμένα ὑπὸ τῆς
Ἐλεβεικῆς φορτηγῆς κατεύθυνονται ἥδη πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Γένοβας
καὶ τῆς Μασσαλίας.

Ai ναυτιλιακοί ἀπώλειαι

"Οσον αφορᾷ τὰς ἀπωλείας ἐμπορικῶν πλοιών, τὸ υπό ἀναστάτωσιν δεσμαπενθήμερον ἐπεφύλασσε καρακτηριστικὴν ἔντασιν, τόσον ἀπό μέ-

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ
ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΕΠΙ ΣΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ,
ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

·Υπὸ τοὺς καλλιτέρους δυνατοὺς ὅρους

**ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΥΙΟΙ Κ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ, ΚΟΡΑΗ 3ο**

Τηλέφωνα: 30-681, 30-682, 30-683

ρούς τῶν Γερμανῶν, σσον καὶ ἀπὸ μέρους τῶν "Αγγλων. Θετικά στοιχεῖα περὶ τῶν ἀμφοτέρων, καθὸς καὶ περὶ τῶν ἀπωλειῶν τῶν οὐδετέρων ναυτιλιῶν δὲν ἔπαρχον, δύναται ὅμως βασικῶς νὰ υποστηριχθῇ, διὸ οἱ ἀνακοινωθέντες ὑπὸ τῶν ἐμπολέμων στατιστικοὶ ἀριθμοὶ δὲν ἀντικατοπτρίζουν τὴν πραγματικότητα. Κατὰ τὸ Βρεταννικὸν Ναυαρχεῖον, ἀλλοίεις τῆς ἔβδομάδος, ἡτὶς ἔλληξ τὴν 24ην Ἰουνίου, ἀνεφέρουν εἰς 8 ἄγγιλα πλοῖα, 8 συμμαχικά καὶ 11 οὐδέτερα, συνολικῆς χωρητικότητος 88.259 τόννων γκρός, τῆς δὲ ἔβδομάδος, ἡτὶς ἔλληξ τὴν 30ην Ἰουνίου, περιελάμβανον 6 ἄγγιλα πλοῖα 30.377 τ. γκρός, 3 συμμαχικά 9622 τ. γκρός καὶ 3 οὐδέτερα 11.340 τ. γκρός. Οὕτω, τὸ δεύτερον 15θήμερον τοῦ Ἰουνίου ἔλληξ μὲ τὴν ἀπώλειαν 39 πλοίων, συνολικῆς χωρητικότητος 139.598 τόννων γκρός. Σημειωτέον, διὸ κατὰ τὴν ἴδιαν περίοδον τὰ γερμανικὰ ἀνακοινωθέντα ἀνεφέροντο εἰς ἀπώλειας μείζονα τῶν 250.000 τόν. γκρός.

Αἱ ἀπώλειαι κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ἰουλίου δὲν ἀνεκοινώθησαν εἰσέτι ὑπὸ τοῦ "Αγγλικοῦ Ναυαρχεῖον, ἐφαρμοζομένου εἰσέτι τοῦ συστήματος ὡν ἀναγγέλλουνται μετὰ τὴν πάροδον δύο ἔβδομάδων. Τὰ γερμανικὰ ἐν τούτοις ἀνακοινωθέντα ἀνέφερον τὴν ἀπὸ 1ης μέχρι 10ης Ἰουλίου ἀπώλειαν ἄγγιλον συμμαχικὸν καὶ οὐδετέρων σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 404.382 τόννων γκρός περίοδον. Εἰς τὸν ἀριθμὸν δέοντον νὰ προστεθοῦν καὶ αἱ νεώτεραι ἀπώλειαι αἱ ἀνακοινωθέσαι μεταξὺ 10ης καὶ 13ης Ἰουλίου, ἀνερχόμεναι εἰς 41.500 τόννων γκρός.

Πέραν σπουδαϊκῶν τίνων περιπτώσεων, καθὸς ἡς ἀνεκοινώθησαν τὰ δύναματα ἐνίων διεθνέσεων πλοίων, ἥκολονθησαν καὶ οἱ Γερμανοὶ τὸ σύστημα τῆς δι' ἀριθμῶν ἀναγγελίας. Οὕτω τὸ ὑποβούντιον τοῦ πλοιάρχου Πριὲν ἔβδομος πλῆν ἄλλων πλοΐα 23.000 τ., ἀναβιβάσαν τὴν δρᾶσιν τοῦ εἰς μίαν μόνον ἔξοδηματος τοῦ εἰς πλοΐα 66.587 τόννων μεταξὺ τῶν ὅποιων κατελέγετο καὶ τὸ ὑπεροχεάνιον «Arandora Star». Τὸ ὑποβούντιον τοῦ πλοιάρχου Σοῦνγκα κατεβίθησε σκάφη 24.000 τ. γκρός, ἐν οἷς καὶ τὸ δεξαιενόπλοιον «Athelhairsd», τοῦ πλοιάρχου «Εντρας» πλοΐα 31.000 τόν. γκρός, τοῦ πλοιάρχου Λίμπτε σκάφη 34.400 τ. γκρός, τοῦ πλοιάρχου φόνου Στοκάρουντερ πλοΐα 56.500 τ. γκρός. "Ετερα τέσσαρα ὑποβρύχια ἀνήγγειλαν συνολικῶς τὴν δύναμιν σκαφῶν 105.382 τόννων γκρός. Τὴν 12ην Ἰουλίου ἀνεκοινώθη ὑπὸ τοῦ Γερμανικοῦ Ναυαρχεῖον, διὸ ἐντὸς 6 ἔβδομάδων (ἀπὸ 28ης Μαΐου μέχρις 8ης Ἰουλίου) κατεβυθίσθησαν ἐποικικά πλοΐα 609.000 τόννων γκρός, μὲ μέσον δρον ἀνώτερον τῶν 100.000 τόννων ἔβδομαδιάν.

Πλὴν τῶν ὑποβούντων ἔδρασε — κατὰ τὰς γερμανικὰς ἀνακοινώσεις — ἀποτελεσματικῶτα καὶ ή γερμανικὴ ἀρροτοφίᾳ, καθὸς καὶ αἱ τορπιλάται. Τὴν 5ην Ἰουλίου ἡ. ζ. ἀνεκοινώθη, διὸ ἀεροπλάνα καθέτον ἐφοδιήσεως ἔθεσθαινε εἰς τὰς Ν. Δ. ἄγγιλας ἀπὸ τὰς 4 πλοΐα τῶν 5000 τόννων ἔκαστον καὶ τὴν 6ην Ἰουλίου, διὸ γερμανικὰ τορπιλάται ἔθεσθαινε εἶναι δεξαιενόπλοιον τῶν 12.000 τόννων καὶ ἔνα μεταγωγικὸν τῶν 8000 τόννων. Τὴν 7ην Ἰουλίου ἀνεκοινώθη ἡ παρ' ἀεροπλάνων δύναμις ἔχειθι τῆς νήσου Οδαίτ ἐνὸς πλοΐας 6.000 τόννων, τὴν 8ην Ἰουλίου 3 ἐμποριῶν σκαφῶν, τὴν 10ην Ἰουλίου εἰς τὴν Μάγγην σκαφῶν 26.000 τόννων, τὴν 11ην Ἰουλίου ἀνὰ τὰς ἄγγιλας ἀπό τὰς σκαφῶν 40.000 τόννων καὶ τὴν 12ην Ἰουλίου ἔτερον φορτηγών 26.000 τόννων καὶ ἐνὸς δεξαιενόπλοιον 15.000 τόννων.

"Ἐννοεῖται, ὅτι καὶ ἡ βρεταννικὴ δρᾶσις δὲν ἐσημείωσε καθυστέρησιν. Τὸ ὑποβούντιον «Σνάτερ» ἐπιτεθὲν κατὰ γερμανικῆς νηπομούτης ἐπέτηγε νὰ τορπιλίσῃ πέντε γερμανικὰ πλοῖα, ἐνῷ ἔτερα 12 γερμανικὰ ἐμπορικὰ σκάφη κατεστράφησαν προσωρινάτα ἐπὶ ναρκῶν κατὰ μῆκος τῶν νορθηγικῶν παραλίων. Αἱ ἄγγιλαι δυνάμεις ἐπέτηγον ἐπίσης — συμφόνως πάντοτε πρὸς τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυαρχεῖον — νὰ καταστρέψουν πέντε γερμανικὰ ὑποβρύχια εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν καὶ τὸν Βόρειον Θάλασσαν καὶ τέσσαρα ιταλικά εἰς τὴν Μεσόγειον, ἀναβιβαζομένους οὕτω τοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀποτελεσμάτων ὑποβούντων ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου εἰς 55 ἔως 60 γερμανικὰ καὶ ἀπὸ τῆς εἰσόδου τῆς Ιταλίας εἰς τὸν πόλεμον εἰς 12 ἔως 13 ιταλικά.

"Ἐδημοσιεύθησαν τέλος ἐνδιαφέρουσαν τινὲς ἐξέδεσις σχετικῶς μὲ τὰς κατὰ θύλασσαν ἀπώλειας παρ' ἀμφοτέρων τῶν ἐμπολέμων παρατάξεων. Οὕτω, κατ' ἄγγιλην ἐκθεοῦν αἱ ἀπώλειαι τῆς γερμανικῆς ναυτιλίας ἐν διεθνέσεων καὶ καταστάσεων περιελάμβανον σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 857.000 τόννων γκρός, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν κατ' Ιούλιον διεθνέσεων 17 πλοίων εἰς τὰ νορθηγικὰ θύλατα, τῆς δὲ ιταλικῆς ναυτιλίας σκάφη 1.300.400 τ. γκρός περίπου.

Αἱ ὀλικαὶ πολεμικαὶ ἀπώλειαι

"Οἱ κατωτέρῳ στατιστικοὶ πίνακες τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρέχει μίαν εἰκόνα τῶν ἐκ παντού πολεμικῶν κινδύνων ἀπωλειῶν τῆς παγκοσμίου ἐμπορικῆς ναυτιλίας, οὐχὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἔβδομαδιάσιος ἀνακοινωμένων στατιστικῶν, ἀλλ' ἐπὶ τῇ βάσει ὀνομαστικῶν ἐκάστοτε καταλόγων καὶ πληροφοριῶν περὶ τῶν διεθνέσεων σκαφῶν, προερχομένων ἀπὸ ὑπευθύνους ἐμπολέμους ἢ καὶ οὐδετέρων πηγῶν. Οἱ πίνακες αὐτὸς ὑστερεῖ μὲν τῆς πραγματικότητος, παρέχει δῆμος μίαν ἐνδεικτικὴν περὶ τῶν ἀπωλειῶν εἰσόντων.

Οὕτως, αἱ διονομαστὶ ἀναγγελθεῖσαι ἀπώλειαι τῶν ἐμπολέμων ναυτι-

λιῶν ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τῶν ἐχθροπραξιῶν μέχρι καὶ τῆς 11ης Ἰουλίου περιέλαμβον 567 πλοΐα, 2.476.679 τόννων γκρός, τῶν δὲ οὐδετέρων 151 πλοΐα 440.567 τόννων γκρός, ἵστοι ἕνα σύνολον 718 σκαφῶν, 2.917.246 τόννων γκρός. Εἰς τὸ σύνολον αὐτὸν δέοντα νὰ προστεθοῦν καὶ 105 ἀλιευτικά, 32.228 τόννων.

Αἱ ἀπώλειαι τῶν ἐμπολέμων κατανέμονται ὡς ἔξης:

'Αγγλικά	266 τ. γκρ. 1.271.005	Ιταλικά	18 τ. γκρ. 93.927
Γερμανικά	85 >	Δανικά	37 > 83.044
Νορβηγικά	82 >	Βελγικά	9 > 39.658
'Ολλανδικά	41 >	Πολωνικά	1 > 14.294
Γαλλικά	28 >		

Σύνολον: 567 > 2.476.679

Αἱ ἀπώλειαι ἀφ' ἑτέρου τῶν οὐδετέρων ναυτιλιῶν κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους 15 σημαίας:

'Ελληνικά	40 τ. γκρ. 181.692	Ρουμανικά	1 τ. γκρ. 6.394
Σουηδικά	58 >	Λιθουανικά	3 > 4.118
Φινλανδικά	14 >	'Αργεντινής	1 > 3.425
Παναμαϊκά	6 >	Κινεζικά	1 > 2.639
Λεττονικά	6 >	'Ισπανικά	1 > 2.140
'Εσθονικά	13 >	Σοβιετικά	2 > 2.008
Ιαπωνικά	2 >	Πορτογαλικά	1 > 329
Γ' σλαβικά	2 >		

Σύνολον: 151 > 440.567

Τὸν ἀπόλειαν ἀφ' ἑτέρου τῶν οὐδετέρων ναυτιλιῶν κατανέμονται εἰς τὰς ἀκολούθους 15 σημαίας:

'Ελληνικά	57 τ. γκρός	600.899
Σουηδικά	45 >	304.023
Φινλανδικά	540 >	1.561.932
Παναμαϊκά	59 >	431.856
Λεττονικά	17 >	18.536

Σύνολον: 151 > 2.917.246

Οἱ κατωτέρῳ πίνακες ἀναφέρεται εἰς τὴν ἡλικίαν τῆς ἀπολεσθείσης χωρητικότητος:

Ναυπ.	1940 ἔως 1935 πλοΐα	83 τ. γκρός	461.643
>	1934 ἔως 1930 >	46 >	239.105
>	1929 ἔως 1925 >	129 >	636.671
>	1924 ἔως 1920 >	185 >	810.554
Ναυπ. πέραν	τοῦ 1919 >	275 >	769.273

Σύνολον: 718 > 2.917.246

Τέλος, ὡς πρὸς τὰ μεγάθη αὐτῶν τὰ ἀπολεσθείσα τὰ σκάφη κατενέμονται ὡς ἔξης:

Κάτιο	1000 τ. >	106 7001—8000 τ.	25
1001—2000 τ.	163 8001—9000 τ.	34	
2001—3000 τ.	69 9001—10.000 τ.	12	
3001—4000 τ.	63 10.001—15.000 τ.	25	
4001—5000 τ.	95 15.001—20.000 τ.	5	
5001—6000 τ.	81 ἄνω 20.001 τ.	5	
6001—7000 τ.	35		

Σύνολον, πλοΐα: 718

Τὰ ἀπολεσθείσα πέντε πλοΐα 15.001 ἔως 20.000 ἡσαν τὰ ἄγγιλην ὑπεροχεάνια «Rawalpindi», «Oratama», «Scottstown» καὶ «Arandora Star» καὶ τὸ ὄλλανδικον «Veendam», τὰ δὲ ἄνω τῶν 20.001 τ. γκρός πέντε σκάφη ἡσαν τὰ γερμανικὴ ὑπεροχεάνια «Columbus» 32.581 τ. γκρός καὶ «Robert Ley» 27.288 τ. γκρός, τὸ ἄγγιλον «Carinthia» 20.277 τ. γκρός, τὸ ὄλλανδικόν «Statendam» 28.291 τ. γκρός καὶ τὸ γαλλικὸν «Champlain» 28.124 τόννων γκρός.

Αἱ στατιστικαὶ τῶν ἐμπολέμων

"Αναφορικῶς μὲ τὰς συνολικὰς ἀπώλειας τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐδημοσιεύθησαν τὴν 13ην Ἰουλίου αἱ στατιστικαὶ τῶν ἐμπολέμων Ναυαρχεῖον. Κατὰ τὸ Γερμανικὸν Ναυαρχεῖον, ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ πολέμου μέχρι τῆς 8ης Ἰουλίου ἀπολεσθησαν σκάφη 4.300.000 τ. γκρός καὶ μέχρι τῆς 11ης Ἰουλίου σκάφη 4.335.000 τ. γκρός. Παρ' ὑπορρυγίων καὶ ναρκῶν ἐθνισθησαν σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.920.439 τ. γκρός, ὡς πολεμεῖσθαι ἐπιφανείας 1.300.400 τόννων καὶ ἐπὶ τῆς γερμανικῆς αεροπορίας σκάφη 1.046.313 τόννων γκρός.

Εἰς ἀντίστοιχους τῶν γερμανικῶν αὐτῶν ἀριθμῶν τὸ Ἀγγλικὸν Ναυαρχεῖον ἀνεκοινώσεν, διὸ ἡ γερμανικὴ ναυτιλία ἀπώλειες μέχρι τοῦδε σκάφη 877.000 τόννων καὶ ἡ ιταλικὴ 244.000 τόννων. Οἱ συνολικὸς αὐτὸς ἀριθμὸς τῶν γερμανοτατικῶν ἀπώλειῶν 1.122.000 τόννων εἶναι ὑπερτερος τῶν μέχρι τῆς 1ης Ἰουλίου ἐ. ἔ. θετανικῶν ἀπωλειῶν.

Αἱ ἀνακοινωθεῖσαι βυθίσεις πλοίων

Κατὰ τὸ διαφρεσταν α' 15θήμερον τοῦ Ἰουλίου ἐγγνώσθησαν μεταξὺ πολλῶν ἄλλων καὶ αἱ ἀκολούθων ἀπώλειαι ἐκ παντού πολεμικῶν κινδύνων: «ZARIAN» ἄγγιλον φορτηγόν, 4871 τόννων γκρός (τοῦ 1938):

THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

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

(Founded 1866)
COLOMBO - CEYLON
General Wharfingers, Stevedores
Coal Contractors, Water Suppliers
Shipping, Clearing & Transport Agents

P. O. Box 178

Cables:
DESPATCHCO.

'Ετορπαλλίσθη 300 μίλια Ν. Δ. τῶν Ιόλανδικων παραλίων καὶ ἔξήτησεν ἐπειγόντως δούμειαν. Μεταγενεστέρως ἔγνωσθη, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔβινθισθη καὶ ὅτι ὀλόκληρον σχεδὸν τὸ πλήρωμά του διεσώθη.

«GUIDO» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 3921 τόννων γκρός (τοῦ 1920): Καὶ τὸ σκάφος αὐτὸς ἐτορπαλλίσθη ἀπὸ Γερμανικὸν ὑποβρύχιον 300 μίλια Ν. Δ. τῶν τοῦ Ιόλανδικον. Περὶ τῆς τούχης τοῦ πληρωμάτος τοῦ δὲν διειδέσθησαν πληροφορίαι.

«EMPIRE DUNCAN» ἀγγλικὸν φορτηγόν (πρότινον γερμανικόν), 5891 τόννων γκρός (τοῦ 1922): Τὸ ἀμερικανικὸν ὑπεροικεάνον «EXCALIBUR» κατευθύνομενον ἐξ Πειραιᾶς εἰς Νέαν Υόρκην ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀσφυμάτου του, ὅτι τὸ ἀγγλικὸν «EMPIRE DUNCAN» ἐτορπαλλίσθη 500 μίλια μακρὰν τῶν νοιοδυτικῶν ἀκτῶν τῆς Ιόλανδικην. Ἡ εἰδησίς ἐπεβεβαώθη καὶ ἐξ Ἀονδίνων, μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι 31 ἐπιζόντες ἐξ τοῦ πληρωμάτος ἀπειθίσθησαν εἰς λιμένα τῆς Δυτικῆς Ἀγγλίας. Οἱ ναυαγοὶ ἀνέφεραν, ὅτι πλὴν τῆς τορπαλλῆς, τὸ σκάφος ἔβληθη καὶ ἀπὸ ἐξ ὀδίδας. Τρεῖς ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρωμάτος του ἐφορεύθησαν καὶ τινὲς ἄλλοι ἐτραματίσθησαν.

«THORHILD» Νορβηγικὸν δεξαμενόπλοιον, 10.316 τόννων γκρός (τοῦ 1935): Ὁ πρόδεδρος τῆς Ἐνορδίνων ἐπιτροπῆς τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας ἀνεκοίνωσεν, ὅτι μεταξὺ τῶν ἀπολεσθέντων τελευταίων ἐκ παντού σολειμάνων κινδύνων νορβηγικῶν σκαφῶν κατελέγετο καὶ τὸ ἐπίλεκτον δεξαμενόπλοιον «THORHILD», ἐκ τῶν μεγαλυτέρων καὶ νεωτέρων του νορβηγικοῦ ἔμπορικον στόλου.

«ATHELLAIRD» ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον, 8999 τόννων γκρός (τοῦ 1930): Ἐτορπαλλίσθη περὶ τὰ 400 μίλια ἀπὸ τῶν Ν. Δ. ἀκτῶν τῆς Ιόλανδικην. Ἀνδρες τινὲς ἐκ τοῦ πληρωμάτος του ἀπολέσθησαν.

«ARANDORA STAR» ἀγγλικὸν ὑπεροικεάνον, 15.501 τόννων γκρός (τοῦ 1927): Ἀπολέπενσαν ἡ λιμένος τῆς Δυτικῆς Ἀγγλίας διὰ Καναδᾶν, μὲ 1600 περίου Ιταλοὺς καὶ Γερμανοὺς αἰγαλιώτους του μὲ πλήρωμα καὶ φρουρὰς ἐξ 500 περίου ἀτόμων ἐτορπαλλίσθη εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς Ιόλανδικῆς ἀκτῆς. Ὁ τορπαλλισμὸς ἐγένετο ἀνεν προειδοποιήσεως, περὶ τὴν οποίην ὅραν καὶ ἐνῷ ἀπαντες σχεδὸν οἱ ἀπειθάτων εὐρύσκοντο εἰς τὸν θυνὸν ὑπὲρ χιλίου ἐπιβάτας καὶ ικανὸν ἀριθμὸν ἀνδρῶν ἐκ τοῦ πληρωμάτος καὶ τῆς φρουρᾶς. Κατὰ τὴν θύνιον δραματικὰ σημνὰ ἔλαβον χώραν ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἡναγκάσθη δὲ ἡ φρουρὰ νὰ λάβῃ μέτρα διὰ τὴν κανονικὴν καθέλκυσιν τῶν σωσιβιών λέμβων. Σκάφη τινὰ λαβόντα τὸ σῆμα κινδύνου καὶ σπεύσαντα ἐπὶ τοῦ περισυνέλεξαν τοὺς ἐπιζώντας καὶ τοὺς ἀπειθάσαν εἰς ἀγγλικὸν λιμένα. Οἱ πλοίαρχος καὶ πινες ἀξιωματικοὶ ἀπολέσθησαν.

«BELMOIRA» νορβηγικὸν φορτηγόν, 3214 τόννων γκρός (τοῦ 1918): Ἐτορπαλλίσθη εἰς τὰ παραλία τῆς Βορείου Ισπανίας, ἐκ δὲ τοῦ πληρωμάτος του ἀπολέσθησαν ἐπτά ἄνδρες. Οἱ ὑπόλοιποι 25 διεσώθησαν ἀπὸ ισπανικὰ ἀλευτικὰ πλοιάρια καὶ ἀπειθάσθησαν εἰς Κορούνναν.

«CHAMPLAIN» γαλλικὸν ὑπεροικεάνον, 28.124 τόννων γκρός (τοῦ 1932): Πληροφορίαι μεταδοθεῖσαι ἐκ Βορδὼν ἀνέφεραν, ὅτι τὸ ἐν λόγῳ ὑπεροικεάνον ἀποπλεύσαν ἐξ Λα Παλίς μὲ ἀριθμὸν τίνα ἐπιβατῶν διὰ Νέαν Υόρκην, προσέχοντες ἐπὶ νάρκης ὀλίγον μετὰ τὴν ἀναχώρησιν του καὶ ἔβινθισθη. «Ἀπαντες οἱ ἐπιβαίνοντες διεσώθησαν.

«HARTEPOOL» ἀγγλικὸν φορτηγόν, 5500 τόννων γκρός (τοῦ 1932): Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀπολέσθη, συνεπείᾳ ἐχθρικῆς ἐνέργειας. Πλειότερα πληροφορίαι δὲν ἔδοθησαν.

«BRITISH CORPORAL» ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον, 6972 τόννων γκρός (τοῦ 1922): Ἐτορπαλλίσθη ἀπὸ γερμανικὸν ὑποβρύχιον εἰς τὰς ἀγγλικὰς ἀκτὰς καὶ ἔβινθισθη, ἀφοῦ προπηγούμενάς ἦνεσθη τὸ φορτίον του. Ἀρκετοὶ ἄνδρες ἐξ τοῦ πληρωμάτος του ἀπολέσθησαν.

«SAN FERNANDO» ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιον, 13.056 τόννων γκρός (τοῦ 1919): Ἀνηγγέλθη, ὅτι κατευθύνοιτο ἀπὸ γερμανικὸν ὑποβρύχιον. Προστέρευε λεπτομέρεια δὲν ἀνεκοίνωθησαν.

«SANTA MARGHERITA» παναμάκον φορτηγόν, 3890 τόννων γκρός (τοῦ 1920): Κατευθύνομενον εἰς ἀγγλικὸν λιμένα μὲ εἴδη γενικοῦ φορτίου προσέχοντες ἐπὶ νάρκης εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς Βορείου Γαλλίας καὶ κατευθύνοιτο. Δώδεκα ἐκ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρωμάτος του ἀπολέσθησαν. Οἱ ὑπόλοιποι 18 παρελήφθησαν μετὰ τριήμερον ἀπὸ ισπανικὸν καὶ ἀπειθάσθησαν εἰς λιμένα τῆς Βορείου Ισπανίας.

«LUCRECIA» ὄλλανδικον δεξαμενόπλοιον, 2584 τόννων γκρός (τοῦ 1928): Κατευθύνομενον εἰς Ἀγγλίαν ἐτορπαλλίσθη ὑπὸ γερμανικῶν ὑποβρύχων εἰς ἀπόστασιν 100 μίλιων ἀπὸ τῶν Ν. Δ. ἀκτῶν. Τριάκοντα διασώθησαν ναυαγοὶ παρελήφθησαν ἀπὸ τὸ πορτογαλικὸν ἀτμόπλοιον «ALFAREDE».

«PAGANINI» ιταλικὸν ἐπιβατηγόν, 2427 τόννων γκρός (τοῦ 1928): Ἐβινθισθη εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῶν ἀλβανικῶν παραλίων, ἐκ δὲ τῶν ἐπιβανόντων ἀπολέσθησαν 214 Ιταλοὶ καὶ 6 Ἀλβανοί.

«PETSAMO» φινλανδικὸν φορτηγόν, 5453 τόννων γκρός (τοῦ 1906): Ἐτορπαλλίσθη εἰς τὰς ιόλανδικὰς ἀκτὰς καὶ ἔβινθισθη. Περιστέρεψε πληροφορίαι δὲν μετεδόθησαν.

Αἱ πολεμικαὶ ἀπώλειαι τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας

Πρὸ διημέρου ἀνεκοίνωθησαν εἰς τὸν τάπτον αἱ ἀπώλειαι τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας κατὰ μῆνα Ιούνιον ἐκ διαφόρων πολεμικῶν πινδύνων. Άλιπολειαὶ ἀναφέρονται εἰς τὰ ἀκόλουθα πλοῖα:

«ΙΩΑΝΝΑ» (Μπροστοάκη) 950 τόννων γκρός (τοῦ 1907): Κατευθύνομενον ἐξ Μεσογείου εἰς Βορδὼ μὲ φορτίον κρημμύδων ἐτορπαλλίσθη τὴν 1ην Ιούνιον παρὰ τὸ Φινιστέρων. Ὁ πλοίαρχος κ. Π. Λάσκος καὶ ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα διεσώθησαν εἰς Ισπανικὸν λιμένα.

«ΜΑΣ ΒΟΛΦ» (Γ. Πόρτολον) 6694 τόννων γκρός (τοῦ 1917): Παρέμενεν εἰς τὸν τόπον Ρουέν, μὴ δυνάμενον ν' ἀποπλεύσῃ, ἐλλείψει κανονίου τῆς. Κατὰ τὴν προέλασιν τῶν Γερμανῶν καὶ τὸν βομβαρδισμὸν τοῦ λιμένος, τὸ σκάφος βληθὲν τὴν 9ην Ιούνιού ἔθισθη. Δύο ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρωμάτος του ἀπολέσθησαν.

«ΖΗΝΟΒΙΑ» (Μιχαλινός, Λ. Ε.) 2975 τόννων γκρός (τοῦ 1906): Κατευθύνομενον ἐξ Νοτίου Ονάλλιας εἰς Πειραιᾶ μὲ φορτίον γαλανθάρων προσέκρουσε τὴν 10ην Ιούνιον ἐπὶ νάρκης παρὰ τὴν νησίδα Παντελέαρια καὶ ἔβινθισθη. Ἐξ τοῦ πληρωμάτος του ἀπολέσθησαν οἱ ναυαγοὶ Ψαρᾶς καὶ Κατετανάκης.

«ΒΙΟΛΑΝΤΩ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» (Β. Γουλανδρῆ) 3598 τόννων γκρός (τοῦ 1919): Ἀποπλεύσαν ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Ιόλανδιν μὲ φορτίον γεννημάτων ἐτορπαλλίσθη τὴν 10ην Ιούνιον 200 μίλια βορείως τοῦ ἀκρωτηρίου Φινιστέρων. Ἐκ τοῦ πληρωμάτος του ἔξηφανίσθησαν δ' ἀποιαρχος Κ. Βεστάρχης, δ' ἡ μηχανικὸς Δημ. Βασιλείου, ὁ θαλαμηπόλος Ἀντ. Χαλᾶς, ὁ μάγειρος Γ. Στιβαρτός καὶ οἱ θερμασταὶ Δημ. Ρούσσος καὶ Φρ. Καλογρίδης. Οἱ ὑπόλοιποι ναυαγοὶ διεσώθησαν εἰς Ισπανικὸν λιμένα.

«ΟΡΟΣ ΥΜΗΤΤΟΣ» (Ι. καὶ Κ. Κοσμέτου) 6388 τόννων γκρός (τοῦ 1921): Κατευθύνομενον ἐξ Ισπανίας κενὸν διὰ Βόρ. Ἀμερικῆς ἐτορπαλλίσθη τὴν 11ην Ιούνιον, 110 μ. Δ. τοῦ Φινιστέρου. Ο πλοίαρχος κ. Κ. Βαλσαμίδης καὶ ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα διεσώθησαν ἀποβιβασθέντες εἰς Ισπανικὸν λιμένα.

«ΜΑΚΗΣ» (Ἐλευθ. Βλασποτούλου) 3546 τόν. γκρός (τοῦ 1906): Ἐρχόμενον ἐξ Ἀγγλίας εἰς Πειραιᾶ μὲ φορτίον γαλανθάρων προσέκρουσε τὴν 11ην Ιούνιον ἐπὶ νάρκης παρὰ τὴν νησίδα Παντελέαρια καὶ ἔβινθισθη. Ὁλόκληρον τὸ πλήρωμα του διεσώθησεν εἰς Κάρδιφ.

«ΟΡΟΣ ΜΥΡΤΩ» (Ι. Κοσμέτου) 5403 τόννων γκρός (τοῦ 1919): Ἐμφροτον γεννημάτων ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Ἕπαγλιαν ἐτορπαλλίσθη τὴν 18ην Ιούνιον παρὰ τὰς ἀκτὰς τῆς Δυτικῆς Ἀγγλίας. Ὁλόκληρον τὸ πλήρωμα του διεσώθη ἐπὶ δύο λέμβων. Οἱ ὑπόλοιποι τῶν ναυαγοὶ ἀπειθάσθησαν εἰς Χοῦλ καὶ οἱ ὑπόλοιποι εἰς Κάρδιφ.

«ΟΡΟΣ ΜΥΡΤΩ» (Ι. Κοσμέτου) 5403 τόννων γκρός (τοῦ 1919): Ἐμφροτον γεννημάτων ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Ἕπαγλιαν ἐτορπαλλίσθη τὴν 18ην Ιούνιον εἰς ἀπόστασιν 150 μίλιων ἀπὸ τοῦ σηματοφορικοῦ σταθμοῦ τοῦ Αζαρόντ. Ἐπει τὸν πληρωμάτος του ἐφονεύθη ὁ πλοιαρχος Τισσή Μελετῆς καὶ ἀποβιβασθέντας εἰς τὸν πατωτέρον πληρωμάτος οἱ Μαυρίδης, Λερῆς, Κωνσταντίνης καὶ εἰς τὴν Τάπων. Οἱ υπόλοιποι ναυαγοὶ ἀπειθάσθησαν εἰς νοσοκομεῖον.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ» (ἀδελφ. Γεωργαντῆ) 3443 τ. γκρός (τοῦ 1916): Μὲ φορτίον γεννημάτων ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ιόλανδιν ἐτορπαλλίσθη τὴν 20ην Ιούνιον N. Δ. τῆς Ιόλανδικης. Ἐξηραντήθη ὁ θαλαμηπόλος τοῦ σκάφους. Ὁ πλοίαρχος κ. Βολίκας καὶ τὸ νόπλοιον πλήρωμα διεσώθησαν.

«ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ» (Α. Ε. «Ἀδάμας») 4277 τόννων γκρός (τοῦ 1915): Ἐβινθισθη εἰς Λα Παλίς τὴν 21ην Ιούνιον κατὰ τὴν διάρκειαν ἐναερίου βομβαρδισμοῦ. Τὸ πλήρωμα του διεσώθη.

«NH-I-ON» (Α. Λαζαρίδης) 5154 τόννων γκρός (τοῦ 1918): Ἀπολέπενταν ἡμέμφροτον ἐξ Βορδὼ δι' Ἀγγλίαν ἐτορπαλλίσθη τὴν 22ην Ιούνιον εἰς τὰ παραλία τῆς Βορείου Γαλλίας. Ἐκ τοῦ πληρωμάτος του ἀπολέσθη ἀποβιβασθέντες εἰς Ισπανικὸν λιμένα.

«ΔΗΜΗΤΡΗΣ» (Σ. Λαμποῦ) 5254 τόννων γκρός (τοῦ 1911): Ἐμφροτον μὲ γεννημάτων ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Ἀγγλίαν ἐτορπαλλίσθη τὴν 25ην Ιούνιον εἰς τὰ παραλία τῆς Βορ. Ισπανίας. Ὁλόκληρον τὸ πλήρωμα του διεσώθη ἀποβιβασθέντες εἰς Ισπανικὸν λιμένα.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ» (έταρο. Κυριακίδη) 4201 τόννων γκρός (τοῦ 1911): Κατευθύνομενον ἐξ Κούβας εἰς Ἕνωμ. Βασίλειον, μὲ φορτίον ζαχάρως, ἐτορπαλλίσθη τὴν 30ην Ιούνιον παρὰ τὰς ἀγγλικὰς ἀκτὰς. Κατὰ τηλεγράφημα τοῦ πλοιαρχού κ. Ροδοκανάκη διεσώθη ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα ἀποβιβασθέντες εἰς Μύλφρον Χάβεν.

«ΦΡΑΓΚΟΥΑΛΑ Β. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ»: (Β. Γουλανδρῆ) 6701 τόν. γκρός (τοῦ 1918): Κενὸν ἐξ Κόρδοβα διὰ Βορείου Ἀμερικῆς, ἐτορπαλλίσθη τὴν 27ην Ιούνιον, δλίγον πρό μεσημεριάς καὶ ἀπειθάσθησεν.

Established 1892

RAMSES St. 18
P.O.B. 55

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

PORT-SAID

SUEZ

Steamship Agents

Brokers for Chartering

Telegr.: DIORYX

Telephone: 2174

Forwarding Agents

ως, 130 μίλια μαζί του τούφαρον Φάστνετ. 'Εξ τού πληρώματος ἀπωλέσθησαν οἱ θερμασταὶ Ἀνδρ. Τηνακός, Ἰω. Μάνεσης καὶ Γεώργ. Βασταρδῆς, οἱ ἀνθρακεῖς Νικ. Μανδαράκης καὶ Παν. Κατσιώτης, ἀπαντεῖς ἐξ Ἀνδρῶν καὶ εἰς ἄλλοδαπός. 'Ο πλοιαρχὸς κ. Ἀπόστ. Δεράστας καὶ οἱ ὑπόλοιποι διασωθέντες ναναγοὶ παρέμειναν ἐπὶ δύο λέμβων ἐπὶ 36 φρας, ἔως ὃντος παρελήφθησαν απὸ ισπανικὸν ἀλευτικὸν καὶ ἀπεβιβάσθησαν εἰς Μπάστιαν.

«ΚΛΑΙΡΗ» (έπο πανημαϊκήν σημαίαν δεξιαμενόπλοιον) 5845 τόν. γκρόδες (τοῦ 1916): Κατεβυθίσθη βουβαρδισθέν από γερμανικά άργο-πλάνα, ένω γέπεμψαρθέντο εἴκ τοι λιμένων τῆς Βουλγαρίας, μεθ' ένός άγ-γιλων και ἐνός γαλλικού πλοίου, ἀπαντα ἐπίσης ἐθνικίσθησαν. Το πλά-ρωμα τῆς «Κλαίρης» ἀπηρτίστετο ἐξ ἀλλοδαπών. Μετέπειτα τούτον δύο μόνον «Ελλήνες, οι μηχανικοί κ. Έμπι. Μαρίνος και εἰς ἑτερος, οῖτινες και διεσώθησαν.

«ΑΔΑΜΑΣΤΟΣ» (Α. Ε. 'Αδάμας') 7466 τόννων γραφές (τοῦ 1919): 'Εξ 'Αργεντινῆς δί' Ενδόπην μὲ φορτίον γεννημάτων ἐθνισθή εἰς τὰ παράλια τῆς Βορείου Γαλλίας. Τὸ πλήρωμά του διεσώθη.

«ΑΝΤΩΝΗΣ ΓΕΩΡΓΑΝΤΗΣ» (άδ. Γεωργαντή) 3557 τόννων γκρός (τοῦ 1915): Απολένσαν ἐν Σάνη Λορέντζο τὴν 13ην Μαΐου μὲ φρούτῳ γεννημάτων δὲ ὸιλανδίαν καὶ κυβερνώντων μὲ τὸν πλοϊσθούν Ἰον. Αὖτε ἔφθασεν εἰς τὸν προοισιμόν τουν. Διὰ τὴν τίγχην τούτου ἐλέπουν εἰδήσεις ἀπὸ μηνός καὶ συνεπῶς ἐκφράζονται φόβοι περὶ ἀπολεσ-ας του.

Ναυτικαὶ Δίκαι

— Ἀσφάλεια πλοίου καὶ φορτοεκφόρτωσις

Εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα, ὡς γνωστόν, ὁ δρος ὅστις καθοδοῖτε τὸν τόπον φροτώσεως καὶ ἐκφροτώσεως, ἀναγράφεται ἐν πλήρει σαφνειᾳ, ὅπει νῦν διευκρινῆται ἀπόλυτος τοῦ ὑπὸ τοῦ ναυλωτοῦ ὑπέδεικνυμενον μέρος, ὃντὸν προϋπόθεσιν πάντως, ὅτι ἡ προσγεγισις τοῦ πλοίου εἰς τὸ καθοριζόμενον σημεῖον θὰ πρέπει νῦν ἀσφαλῆς καὶ ὅτι τὸ σκάφος θὰ παραμενῇ ὑπὸ οἰανδήποτε κατάστασιν εἰς πλήρη ἐπιπλεονσιν. Ἡ διατίπωσις τοῦ ἀνωτέρῳ συμβατικοῦ δροῦ, μολονότι ἀναφέρεται εἰς τὰς θέσεις φροτώσεως καὶ ἐκφροτώσεως, ἐμμνενεται ἐν τούτοις ὡς ἔκτεινομένη εἰς διλόγλυφον τὸν λιμένα καὶ οὐχὶ μόνον εἰς τὴν καθωρισμένην θέσιν παραλαβῆς ἢ παραδόσεως τοῦ φροτίου. Ἀγγίλουν πλοῖον, ναυλωθὲν διὰ μεταφροτῶν γανανθρακοφροτίου ἐξ Σονών, εἰς Ρούνεν, ἔλαβε διαταγὴν εἰς τὸν τελευταῖον αὐτὸν λιμένα νῦν πλευρίον εἰς θριομένην θέσιν πρὸς ἐκφροτωσιν. Διεποτόθη τότε ἡ ἀδυναμία τοῦ σκάφους νῦν προσεγγίσῃ ἀσφαλῶς εἰς τὸ ὑπόδειχθεν σημεῖον. Ὁποδήποτε κατεβλήθῃ σχετικῇ προσπάθειᾳ, τὸ πλοῖον δῆμος προσθίσαξεν εἰς τὰ ἀβαθή καὶ μάλιστα ὑπὸ παιίσ-
σοιν. Ὁ πλοιαρχος προέβαλεν ἀπατησιν ἀπόξημισθεος διὰ τὴν τειαν-
την ἀνωμαλίαν καὶ διὰ τὴν ἡμέραν, ποὺ προϊλθεν εἰς τὰ σημφέροντα τοῦ
πλοίου ἀπὸ τῆς προσάραξιν, με τὸ ἐπιχειρήμα, ὅτι ἡ ὁρισθείσα πρὸς ἐφ-
φρότωσιν θέσις, ἀντιθέτως πρὸς τὸν δρόν τοῦ ναυλοσυμφώνων περὶ ἀ-
σφαλειας τοῦ σκάφους, ἦτο ἐπικίνδυνον.

Η οπτική προέλθουσα απότομες ήχηθες ενώπιον τού Ἐμποροδικείον καὶ ἐν συνεχείᾳ ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου. Οἱ δικασταὶ ἀνεγγύωσαν ἀπὸ συμφώνου τὸ ἀδύτιον τῶν ἐπιχειρημάτων τοῦ ναυλωτοῦ. Συμφώνως ποδὲ τὰ ἐπιχειρήματα ἀντά, ἡ ἀσφαλεία καὶ ἡ ἐπιλέγεσις τοῦ σκάφους ἔπειτα νὰ ωριμάσῃ ὡς ἀναφέρομενα εἰς τὴν ἐπαρκεῖην θέσιν τοῦ λιμένου, ἔνθα πραγματικῶς θὰ διεξήγεται ἡ φρόντιστος καὶ οὐχὶ εἰς ὅλοκληρον τὴν λιμενικὴν ζώνην, τὴν διοικεῖ τὸ πλοίον, διὰ νὰ προσεγγίσῃ εἰς τὴν ἑποδειγμέστατην θέσιν. Τὸ Δικαστήριον, τούναντίον, ἔλαβεν ὥτε ὅμιν τοῦ τὴν ἀρχήν, διὶ ὁ φημεὶς δόρος τοῦ ναυλοσυμφώνου καθιστᾶ ἐπεύθυνον τὸν ναυλωτην ἀκοῦμη καὶ διὰ τὴν προσάραξην, τὴν διοικεῖ κατ' ἀνάγκην ὑφίσταται τὸ πλοίον, ἐν τῇ προσταθείᾳ τοῦ ναυ φύσησθε εἰς τὴν ὕδρισμένην διὰ τὴν ἀρχήν δόρον τοῦ ναυλοσυμφώνου.

Τό Έφετείον, όπερ ἐν συνεχείᾳ ἐπέληφθη τῆς ὑποθέσεως, κατεδίκασε τὸν νανλοτήν εἰς τὴν καταβολὴν τῶν ἡμιον καὶ τῶν δικαιοτικῶν ἔξδον, μὲ τὴν παρατηρησιν, ὅτι ὁ ὄρος, δι' οὐ προθελέπετο, ὅτι ἡ θεῖση ἐκφραστώσεως ἔπειτε νῦ εἶνε ἀσφαλές καὶ νῦ παρέχῃ τὸ κατάλληλον διὰ τὴν ἐπιλεύσιν του πλοίου βίνθημα, δι' ἀπετέλει ταῦθαντὸν οὐτοπιάν, ἢν ἔγινετο παραδεκτὸν, τούτο τὸ πλοῖον ἔπειτε κατ' ἀνάγκην νῦ ὑποτεθῆ τὴν προσάρξιν, διὰ νῦ φθάσῃ εἰς τὴν καθωρισμένην θέσιν ἐκφραστώσεως. Αναμνησθήτως τοιαῦτη ἀπορίας διὰ ἡτο παράλλογος καὶ ἀδικος. Θά διδύνατο τοι νῦ παρατηρησήν, ὅτι ἡ δοθεῖσα ἥπο τὸν Δικαιοτητὸν ἐρμηνεῖα εἰς τὸν οηθεῖτα δρὸν τοῦ νανλοτυμάρων, ἐνδέχεται νῦ δημιουργὴ ἡγητίματα, ἢ ὁ ὄρος αὐτὸς δὲν καθορίζει ἐπακριβῶς καὶ εἰδίκως δι' ἐκάστην περίπτωσιν τὸ διά, ἀτινα νανδνατα διὰ τὸ δινατὸν τῆς ἀσφαλοῦς προσεγγίσεως σκάψους τινὸς εἰς μίαν θέσιν ἐκφράστωσεως. Διὰ τὸν λόγον ἀτὸν ἀπριβῶς τὸ Έφετείον ἀπέδειξεν, ὅτι ἐφεξῆς δοθὸν θὺ ἡτο, πρὸς ἀπορηγὴν ὑπερβασιῶν καὶ ἡγητήματον ἀπὸ μερούς ἀμφιτέρων τῶν συμβαλλαμένων, νὰ συνιστᾶται εἰς αὐτὸν, ὅπως περιλαμβάνονταν εἰς τὰ νανλοτυμάρων τῶν τὴν διατύπωσιν περὶ θέσεως φροντώσεως καὶ ἐκφράστωσεως ὑπὸ τὸ ἀκόλουθον πνεῦμα: Τὸ καθοριζόμενον παρὸ τῶν νανλοτῶν η τῶν ἀντιπροσώπων τῶν σημείων φροντώσεως η ἐκφράστωσεως, δέον νῦ εἶνε προστόν εἰς τὸ πλοῖον, ὕστε νῦ δινατα νῦ προσεγγίζῃ τοῦτο διὰ μᾶς καθωρισμένης πορείας καὶ νῦ διατηρηται ἀσφαλές καὶ ἐν ἐπιλεύσει ὑπὸ οινάνδηποτε πειπτωσιν.

—Ρυμουλκὸν καὶ ρυμουλκούμενον

¹Ατμόπλοιον τι ἡγκυροθολημένον εἰς τὸν προλιμένα τῆς Δουναγέ-
κης ἔστησε, διὰ τὸν εἰσπλοῦν τον εἰς τὸν κεντρικὸν λιμένα, τὴν βού-
θειαν δύο ομοιώτατων, ἐξ τῶν δύοισιν τῷ ἑνὶ, ἐνῷ ἐχειρίζει διὰ τὴν πρόδεσιν
ἕνες κάλῳ ποὺς ἔναρξιν τῆς ομοιώτητος, ἐπέτεσσεν ἐπὶ τοῦ ἀτιο-

πλοίου καὶ κατεύθισθη. Ὁ Ιδιοκήτης τοῦ ρυμουλκοῦ κατέφυγε εἰς τὸ Ἐμποροδικεῖον ζητῶν ἀπόζημίων, ἡ ἐκδοθείσα δώμας πρωτόδικος ἀπόφασις ἐτροποιηθῆ ὑπὸ τοῦ Ἐρετοροῦ τοῦ Ντουά, διότε ἀπεφάνη, διτὶ τὸ ἀτίχημα δὲν ἥδυνατο νῦν θεωρηθῆ ὡς ἐπισυμβαν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς πραγματικῆς ρυμαλκήσεως, διότε — βάσει ἐνὸς ὅρου τῶν συμβολαίων ρυμουλκήσεως — ὅταν ἡτο ὑπέεινον τὸ ρυμουλκόνεν πλοίον, ἀλλά, τούναντίον, κατὰ τὴν διάρκειαν μᾶς συγκεκριμένων προπαρασκευαστικῆς διὰ τὴν ρυμουλκήσιν φάσεως.

Τὸ Ἀνώτατον Δικαιστήριον πρὸ τοῦ ὃποίου ἦζεθη ἡ ὑπόθεσις, ἤκυρωσε τὴν ἐφετειακὴν ἀπόφασιν καθοδίσαν τὴν ἀρχὴν, ὅτι οἱ χειρισμοὶ οἱ ἀποβλέποντες νὰ δῶσουν ἡ λάβουν τὸν κάτιο προσδέσεως, δέον νὰ θεωρηθοῦν, ὡς ἀποτελοῦντες ἔνα μέρος τῆς φυμούλκησεως, ἀπόμη καὶ ἡνὶ ἐν τῇ πραγματιστότητι προηγοῦνται συγχειριμένων ταύτης, δεδομένου ὅτι ἄνευ τῆς προσδέσεως δὲν ἐπιτυγχάνεται ἡ πολλῆς τῆς φυμούλκησεως. Ἡ ἀγωγὴ ἐπομένως τοῦ ἰδιοκτήτου τοῦ βιβλίθεντος φυμούλκου παραπέμψθη ὑπὸ τοῦ Ἀκυρωτικοῦ εἰς Ἐφετείον ἐτέρους περιφερείας πρὸς ἐπανεξέτασιν.

—Φόρτωσις ἐπὶ τοῦ καταστρώματος

Ἐνώπιον τῶν Ἀμερικανικῶν δικαστηρίων ἔξεδικάσθη πρό τινος ὑπόθεσις ἀφορᾶσσα τὴν εὐθύνην τῶν πλοιοκτητῶν διὰ ζημίας προξενη-
θείσας ἐκ τριμινάς καὶ δροζῆς εἰς φροτίους ἐξίουν, τοποθετήμενόν ἐπὶ
τοῦ καταστρώματος. Ἐνάγουσα ἦτο ἡ Ἀμερικανική ἑταῖρα «Blumenthal
Import Corporation» καὶ ἐνάγουσέν οἱ πλοιοκτήται τοῦ Νορβηγικοῦ
«Iddefjord». Ἡ ἐνάγουσα ἑταῖρα εἶχεν ἀγοράσει δέματα ἐφίων παρά-
τινος ἐμπόρου τοῦ Καΐδου, δυτὶς καὶ τὰ παρέδωκεν εἰς τὸν π. π. Πι-
τέλλον καὶ Σία, τῆς Ἀλεξανδρείας, πρὸς φρότωσιν. Οἱ δροῦ τοῦ συν-
βαλίουν διὰ τὴν μεταφοράν καθιδύζουσαν μεταφόρτωσιν εἰς Πόρτ Σαιδ,
σημαφόρων δὲ πρὸς τοὺς δύοντας αὐτοὺς ἀπεστάλησαν τὰ ἔσια εἰς Πόρτ
Σαιδ, δινάμει ἀπενθεῖσις διὰ Ἀμερικὴν φροτοτικῶν εἰς παραλίαβην τῶν
π. π. Stapledon & Sons, τοῦ Πόρτ - Σαιδ, οἵτινες ἐκεῖθεν θύ ἐπεμελούν-
το τῆς προσφέρον μεταφορᾶς.

Εις Πόρτα Σαιδ δὲν κατέστη δυνατόν νά ξενερθή διά τό ἐν λογιώ φροτίον σκάφος διαβέτων χρόνον εἰς τά κύτη του, ἐπιτρολούθησαν δὲ διατραγματίσεις μεταξύ τῶν κ.α. Stapledon & Sons καὶ τὸν πρόκατον τοὺς ναυλωτῶν τοῦ ἀριθμοῦ «*Eldefjord*». Οἱ πρώτοι ἐδέχθησαν τελικῶς, ὅπως τὰ ἔργα φροτωθοῦν ἐπὶ τοῦ καταστρόματος διά τοῦ αὐτέρῳ Καζαπλάγκας μόνον» τημῆα τοι ταξιδίου, ἀνεκοινώθη δὲ εἰς τὸν πλοιαργοῦ ὅτι ἡ τουτανή μεταφράση ἐγίνετο «εὐθύνη τοῦ φροτιτοῦ». Εἰς τὴν Καζαπλάγκαν τὸ «*Eldefjord*» θὰ παρεδίδε τημῆα ἑτέρου φροτίου του, ὁ πότε τὰ ἔργα θὰ ἐτοπισθετοῦντο ἐντὸς τῶν κυτῶν διά τὴν ὑπόλοιπον μέρος. Βρο. Ἀμερικῆς μεταφράσαν.

Μετά την ανοτέρω συμφωνίαν, τὰ ἔρια ἐφροτάθησαν δυνάμει φροτικών, ἀπίνες ἀνέγραφον τὴν φράσιν «ἐπὶ τοῦ κατατερψμάτος», πολὺ δὲ ἀπολύσσου τὸ οὐράφεος ἐπὶ Πόρῳ Σαΐδ, παρεδόθησαν εἰς τὸν πλοϊάρχον καὶ ἀνέγραφαν τῶν ἀρχικῶν πρωτοτύπων φροτικῶν, ἀπίνες ἀνέγραφον τὴν φρότωσιν ὑπὸ τῷ κατέπτωμα. Κατὰ τὸν πλοῦν τὸ «Idefjord» συνήνησε τριπλιμάν, κατὰ δὲ τὸν κατάπλουν του εἰς Καζαμπλάγκων ενέβηθε, ὅτι τὰ δέματα τῶν ἔριών είχον ὑποστῆ ζημιάς ἐκ τῆς δροχῆς τῆς θαλάσσης.

Ο Αμερικανός δικαστής έκδιδιν ύπερ των πλοιοκτητῶν τὴν ἀπόφασιν του, παρείχοντες διτὸς τὸ ἐπίμαχον σημεῖον τῆς διαιροφᾶς ἀνέφεροτε εἰς τὸ κατὰ πόσον ἡ συμφωνία, ἢτις κατέληξεν εἰς τὸ νῦ ἐπιτραπῆ ἡ στοιβασία ἐπὶ τοῦ καταστρόματος, ἢ καὶ ἀπάλλασσοντα τὸν μεταφορέα ἐκ τῆς εὐθύνης διὰ ζημιᾶς, ἀπέτελε ἐπαρκῆ ὑπεράσποντας κατὰ τὴς ἀπατήσεως τῶν ἐναγγηστῶν, οἵτινες ἐνήργησαν πρὸς ζημιῶν των, βασισθέντες ἐπὶ τῶν ἀρχικῶν προστότερον φροτωτικῶν. Κατὰ τὴν ἀντίληψην τοῦ δικαστοῦ, τὸ μόνον τρωτὸν διώσθητο σημεῖον τῆς εὐθύνης τῶν ἐναγγεμένων ἀπετέλει τὸ συμβόλαιόν των μετὰ τῶν κ. κ. Stapledon & Sons τοῦ Πόρτ Σαιδ. Ἡτο ἀλλοθές, διτὸς συνεφενούντο δι- αντὸν στοιβασία ἵντο τὸ κατάστρωμα, ἀλλ’ εἰς μεταφορεὺς ἤλε τὸ δικαιώμα νῦ συνάρρη σιαγήδητο συμφωνία μετὰ τοῦ κατέχοντος τὰ ἐμπορεύματα προσόπου, μία δὲ τοιωτὴ συμφωνία ἔξηρελουθεῖ νῦ δεσμεύῃ τὸν παραλήπτην, ἕστος καὶ ἂν ἀκόμη οἱ δροὶ τῆς διέφερον τῶν δρῶν τῆς ἀρχικῆς φροτωτικῆς. Φανερὸν καθίστατο, διτὸς ἡ φροτωσίς εἴτε τοῦ καταστρόματος ἔξεστε τὸ φροτίον εἰς κάιδεν ζημιῶν, μολονότι δὲν ἀπελείστο, ὑπὸ ἀπαλλάξιας κωριζεῖς συνθήκας, νῦ ἔρθαντε τοῦτα εἰς τὸν Καπιταλίγιαν ἀλισθέ-

το εἰς τὴν Καζακστανίαν πάλαιος.
Αμβανωμένουν ὑπὸ ὄψιν τῆς ὑποχρεώσεως τοῦ φροτιτοῦν ν' ἀποφύγη τὰς περιττάς καθιστερήσεις, λόγῳ τῆς διακυμάνσεως τῶν ιωῶν τῶν ἔριον εἰς τὴν ἄγρον, τῶν ἔξδον καὶ τῶν προσθέτων βαρὸν πεπεριέρω ἀπομηκύνσεως εἰς Πλότη Σαΐδ, καθὼς καὶ τῆς ἀβεβαϊτότης περὶ τὴν ἔξεριστην κώσθων εἰς ἔτερον πλοῖον διὰ νῦν μεταφρέτη τὰ ἔρια, θὰ ἡδύνατο νὰ λεζθῇ — κατέληξεν ὁ δικαστής — διὰ ἡ στοιθασία εἶπεν τοῦ καταστρόματος δὲν ἦτο παράλογος. Μὲ τὸ συμπέρασμα τοῦτο ἔξεδόθη

"TZENEPAÄ..

ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΔΙΡΩΝ 20.000.000

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ:

ΠΥΡΟΣ - ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ - ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ
Δ. Ι. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ

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

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ",
Δεκαπενθήμερος έμποροναυτική έπιθεώρησις
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: Δεωρ. Βασ. Κωνσταντίνου 27α—Τηλ. 40658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: Τηλεγραφήματα: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
Εσωτερικού Δργ. 250 Εξωτερικού Λίρα 'Αγγλίας 1.5.0
Δι' ΑΓΓΕΛΙΑΣ πλ. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
Οικονομικός Διευθυντής Θ. ΚΑΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

"ΝΑΥΤΙΚΑ CHRONIKA",
A review of shipping
PIRAEUS-Greece

For advertisements and general enquiries
write or telephone our U.K. Representative:
A. E. SHEPPARD Bevis Marks House, Bevis Marks,
LONDON E.C. 3 Telephone: No Avenue 2600

'Από τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας

Τὰ ἀσφάλιστρα διὰ τὰ πληρώματα

Υπὸ τοῦ κ. 'Υφετονοργοῦ τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἐνεργοῦθεν ἡ ἀπὸ θεοῦ Ιουλίου ληφθεῖσα ἀπόφασις τοῦ διοικητικοῦ συμβουλίου τοῦ «Ἀσφαλιστικοῦ Οργανισμοῦ κατὰ κινδύνων Πολέμου», δι' ἡς ἐτροποιηθῆ τὸ ισχὺον τιμολόγιον ἀσφαλίσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων, δοσον ἀφοροῦ τὰ καταβλητέα ἀπὸ 10ης Ιουλίου ἐ. ἔ. ἀσφαλίστρα, ὃς ἔξις:

ΖΩΝΗ Α': "Ἄπαντες οἱ λιμένες Ἀγγλίας, Βελγίου, Ολλανδίας, Δανίας καὶ Σκανδινανίας, οἱ ἐπὶ τοῦ Ἀτλαντικοῦ λιμένες τῆς Γαλλίας, Προτογαλίας καὶ Ισπανίας μέχρι Κάδιξ, λ. στ. 40 κατὰ τούμην καὶ κατ' ἄνδρα.

ΖΩΝΗ Β': Διέλευσις ἐκ Γιβραλτάρος καὶ ταξίδια περιοχῆς Βορείων τῶν Καναρίων νήσων μέχρι Κάδιξ καὶ συήδη δυτικότερον τῶν 30° δυτ. μῆκονς λ. στ. 30 κατὰ τούμην καὶ κατ' ἄνδρα.

ΖΩΝΗ Γ': Μεσόγειος, ἴντοδιαιρεθεῖσα εἰς δύο τμήματα. α') Ταξίδια Μαρῶν Θαλάσσης, ἐλληνικῶν λιμένων καὶ λιμένων Τούρκιας βορείων τῆς Σμύρνης, συμπεριλαμβανομένης: Διὰ πλοῖα ὅλικης χωρητικότητος μέχρι 1200 κόρων λ. στ. 4 κατὰ μῆνα καὶ κατ' ἄνδρα καὶ διὰ πλοῖα 1201 κόρων καὶ ἄνω λ. στ. 8 κατὰ μῆνα καὶ κατ' ἄνδρα. β') Ταξίδια "Άπω Ανατολῆς μὲ εἰσόδον εἰς τὴν Ἐρημόρα τάναλασσαν μέχρι Σονέζ, λ. στ. 24 κατὰ τούμην καὶ κατ' ἄνδρα. γ') Άποκλειστικῶς ταξίδια "Άπω Ανατολῆς, Ειρηνικοῦ καὶ Ινδικοῦ ὥκειανον, μέχρι τῆς εἰσόδου τοῦ κόλπου Αντεν (ἀκροτήτου Γκουαρανταφού), Ἀτλαντικοῦ νοτίων τῶν Καναρίων νήσων καὶ δυτικότερον τῶν 30° λ. μῆκονς καὶ λοιπαὶ θαλάσσαις περιοχαῖς λ. στ. 12 κατὰ τούμην καὶ κατ' ἄνδρα.

Τὰ εἰς τὸ Ἐλληνικόν Δημόσιον ἐν ἐπιτάξει τελοῦντα σκάφη, καταβάλλον τὸ ἥμισυ τῶν ὡς ἄνω καθοριζομένων ἀσφαλίστρων δι' ἀπάσας τὰς ζώνας καὶ περιπτώσεις, δι' δοσον χρόνον ταῦτα τελοῦν ὑπὸ ἐπίταξιν.

Αἱ χορηγηθεῖσαι νέαι συντάξεις

Συμφώνως πρὸς τὴν καταρτισθεῖσαν ὑπὸ τῆς ἀρμόδιας ἡπτετετράς τοῦ Ν. Α. Τ. στατιστικήν, ἀπενεμήθησαν κατὰ τὸ α' θηναν τῷ. ἔ. 325 νέαι συντάξεις εἰς ισαριθμούς ναυτιλιούμενους, ἀποχωριστας τοῦ ἐπαγγέλματος ἡ εἰς τὰς οἰκογενείας αὐτῶν. Τὸ βασικὸν ποσὸν τῶν νέων

αὐτῶν συντάξεων ἀνέρχεται εἰς 20.276 δρ., μηγαίως μὲ συντελεσθήν 16, ἢτοι εἰς 324.416 δρ., μηγαίως, μὲ ἐτησίαν δαπάνην 3.892.992 δρ. Αἱ 90, ἐκ τῶν νέων συντάξεων, μὲ ἐτησίαν δαπάνην 1.631.808 δραχμῶν. ἀπενεμήθησαν εἰς ἀξιοματικούς τοῦ Ε. Ν., αἱ δὲ ὑπόλοιποι 235 εἰς κατώτερα πληρώματα ἡ τὰς οἰκογενείας των.

Μισθοὶ καὶ χαρτόσημον

Διὰ τοῦ δημοσιευθέντος εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ἀναγκαστικοῦ νόμου «περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τῆς περὶ τελῶνας χαρτοσήμου νομοθεσίας», ὁρίζεται μεταξὺ ἀλλων, ὅτι ἐπὶ τῶν μισθῶν καὶ ἀλλοι ἀποδοχῶν τῶν πληρωμάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, προηγούμενον ἐτῶν, καταβαλλούμενον ἡδη τῶν οἰκείων τελῶν, παρέχεται απαλλαγὴ ἀπὸ τοῦ προστίμου, ἔστω καὶ ἀν ἔξεδδοθησαν καταλογικαὶ ἀποφάσεις τῶν Οἰκονομικῶν ἑφόδων.

Ο φόρος ἐπὶ τῆς ὑπεραξίας τῶν πλοίων

Εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ἀδημοσιεύθη κοινὴ ἀπόφασις τοῦ κ. 'Υφετονοργοῦ τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τοῦ κ. 'Υφετονοργοῦ τῆς Ευπορικῆς Ναυτιλίας, δι' ἡς καθορίζονται τὰ τῆς θεωρίας, εἰσπράξεος καὶ καταθέσεως παρὰ τῇ 'Τομέῃ τῆς Ἑλλάδος' τοῦ ἀναλυτικοῦ καὶ συνθετικοῦ φόρου ἐπὶ τῆς ὑπεραξίας τῶν πάσης φύσεως πλοίων, τῆς πραγματοποιουμένης εἰς τὰς περιπτώσεις μεταβιβάσεος ἡ ἀπολείας πλοίου τοντὸς καὶ κινήσεως τῶν σχετικῶν λογαριασμῶν.

Κράτησις φορτηγῶν μας

Κατὰ τὴν καταβαλλούμενα πληρωματικά ἐκ της Ναυτιλίου, αἱ ἑκατὸν γαλλικαὶ ἀρχαὶ ἀπόγραφουν μέχρι τοῦ πλοίου τὸν ἀπότομον ἐπὶ τοῦ λιμένος ὡρακτῶν οὐδετέρων πλοίων, μεταξὺ τῶν δόπιον καταλέγονται τὰ ἐλληνικὰ φορτηγῆ «Ἀλίη», «Ἀφρόδεσσα», «Ἀδελφοὶ Χανδροί», «Ἐλίζα», «Ἅγιος», «Καλλιόπη», «Μεμάς», «Ορος Ιθώμη», «Πολέμης» καὶ «Τάσις». Η ἀπαγόρευσις ὑφελεῖτο, ὡς ἐγγνωσθη, εἰς λόγους προνοίας, ἵνα μὴ γνωσθῇ ἡ εἰς Ναυτιλίου παρουσία τοῦ γαλλικοῦ θυρητοῦ «Ρισελίέ». Μετὰ τὴν ἀρχήστερον τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους ἐφόρετο τὸν ἀφεντοῦν ἐλεύθερα τὰ κρατούμενα πλοία.

Η σχολὴ ναυτιλίας τῆς Υδρας

Κατὰ τὰς ἐνεργηθεῖσας ἐξετάσεις τῆς «Σχολῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας» τῆς Υδρας, ἐκριθέσας προαπέτοι οἱ πατοῦσι μαθηταί:

Ἐκ τῆς α' τάξεως οἱ Σ. Μανωλάτος, Σ. Πάλμος, Ν. Χρυσαφίδης, Β. Τριζόγλου, Κ. Δελεβορίας, Ι. Περσάκης, Α. Πινότοης, Λ. Λοικάς, Δ. Δάματσης, Κ. Τσιτσάνης, Ι. Μοντακαρίας, Ι. Δεληγιανάζης, Σ. Κωττάκης, Χ. Μπεγλέονης, Α. Τραυλός, Δ. Ενσταθίου, Λ'. Πανιδης, Γ. Φραγκούλης, Χ. Τσολακόπουλος, Ν. Μανοκορδάτος, Γ. Α' Αθηναϊδης, Π. Κατεβάτης, Γ. Νικολαζόπουλος, Ηδ. Ήλιάδης, Σ. Στεφάνου, Α. Βεργοτῆς, Ι. Βελώνιας καὶ Μαρμαρινός. Εξοιθησαν ἐπανεξεταστέοι 12 μαθηταί.

Ἐκ τῆς β' τάξεως ἐκριθησαν προαπέτοι οἱ Σ. Φασούλης, Π. Στράτης, Κ. Χριστάκης, Ι. Παπαδόπουλος, Σ. Καρδούνης, Π. Τσερωτάς, Γ. Φουντούλης, Μ. Λεμπέσης, Σ. Γερασιμίδης, Δ. Θεομάρτης, Β. Σακιέλης, Ι. Φύλης, Κ. Αλιβανίστος, Ἐφ. Γλύκας, Κ. Λεονής, Δ. Κοττομάτης, Δ. Ζαχενθίνης, Σαρ. Κοττομάτης, Σ. Παπαμαζαλόπουλος, Χ. Κυρτάκης, Ν. Μπάτης, Γ. Αμπουσελάκης καὶ Κ. Κλεώπας. Εξοιθησαν ἐπανεξεταστέοι 11 μαθηταί.

Καὶ ἐπὶ τῆς γ' τάξεως ἐκριθησαν προαπέτοι οἱ Γ. Ματαράγκας, Δ. Βακαλόπουλος, Μ. Ρόζας, Γ. Μαγιάσης, Ἐλ. Μπίος, Ηδ. Μαρῆς, Β. Πρέσας, Θ. Μπουνός, Ι. Δημητρόπουλος, Ηδ. Βελώνιας, Γ. Καρατζᾶς, Γ. Τζέβελος, Α. Ραϊμόνδος καὶ Δ. Ζωγράφος. Εξοιθησαν ἐπανεξεταστέοι 7 μαθηταί.

Τὰ δικαιώματα ρυμουλκήσεως

Ἐδημοσιεύθη τὸ ὑπὸ ἀριθ. 98 παράρτημα τοῦ Κανονισμοῦ τοῦ λιμένος Πειραιῶς, διὰ τοῦ δόπιον καθιεροῦνται ἡ πυροχειρικὴ πρόσληψης ωντονήκων διὰ τὸν εἰσπόλον, ἐκπλόν, προσδόμωσις, ἀπαστροφὴ καὶ μεθόρησις τῶν πλοίων, ὅλικης χωρητικότητος μείζονος τῶν 1000 κόρων καὶ ὀρίζονται τὰ σχετικά δικαιώματα. Τοῦ μέτρου τῆς ὑποχρεωτικῆς προσλήψεως ωντονήκων ἔξαρθνται τὰ ἐνεργοῦντα αἰτοπλόιαν ἐπιβατηγά ἡ φορτηγά πλοῖα, διὰ τὰ δόπια ἡ ωντονήκησις καθίσταται ὑποχρεωτική, διάσπας αἱ καρικαὶ ἡ ἀλλα δισχερεῖς συνθήκαι πλευρίσεως τὸ ἐπιβάλλον. Η ἐν προσειπενῷ ἀνάγκη κρίνεται ὑπὸ τῆς λιμενικῆς ἀρχῆς Πειραιῶς. Τὰ ωντονήκια δικαιώματα εἰσπλούν καὶ ἔκπλουν εἰς τὸν λιμένα καὶ προλημένα διβίζονται κατὰ ωντονήκησις ὡς ἔξης:

Telegrams:
«GENICOLAOU»
LONDON

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

Telephone:
AVENUE 4941

Ασφάλειαι

Ναυλώσεις

Ανθρακεύσεις

Δάνεια

Ναυπηγήσεις

Άγοραπωλησίαι

«GENICOLAOU»
Piraeus

Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.

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

Tηλ. 42-633

ΟΛΙΚΗ ΧΩΡΗΤ. ΠΛΟΙΩΝ	ΕΠΙΒΑΤ.	ΦΟΡΤΗΓΑ
1001 έως 2500 κόρων	1300 δρχ.	1600 δρχ.
2501 έως 4000 κόρων	1600 >	2300 >
4001 έως 7000 κόρων	2600 >	3500 >
7001 καὶ ἄνω κόρων	4000 >	5000 >

Τὰ μικτά πλοῖα καταβάλλοντα δικαιώματα ἐπιβατηγών, ἐφόσον διάθέτουν δικαιώματα ἀριθμὸν κλινῶν ἄνω τῶν δέκα, ἄλλως καταβάλλοντα δικαιώματα φορτηγῶν. Διὰ μεθοδίεσις ἑντὸς τοῦ λιμένος καὶ προλιμένος η διάδεξιμονάτης εἰς τὰς μονίμους δεξαμενάς η εἰς τὰς δεξαμενάς Βαπτείας, παρέχεται αὐξήσις τῶν ἀνωτέρων τιμῶν 25 ο). ὁσάκις γίνεται χρῆσις τῆς μηχανῆς προώσεως τοῦ πλοίου καὶ 50 ο), ὁσάκις δὲν γίνεται τοιώτη χρῆσις. Διὰ τὸν εἰσόποιον καὶ ἔπλοιον εἰς τὸν δρόμον Λαφατετόνος καὶ Ἀγίου Γεωργίου παρέχεται αὐξήσις 50 ο) καὶ διὰ τὸν δρόμον Περάματος καὶ Ἀμπελακίου 75 ο).

Διὰ τὴν ρυμούλησην πλοίουν ἐξ Λαφατετόνος καὶ Ἀγίου Γεωργίου εἰς Πειραιᾶ καὶ τάναταν καταβάλλεται αὐξήσις 100 ο) ἐπὶ τῶν ἀνωτέρων δασκαλῶν δικαιωμάτων, δόσακις χρησιμοποιοῦνται αἱ μηχαναὶ τοῦ ρυμούλουμένου πλοίου καὶ 200 ο), δόσακις δὲν χρησιμοποιοῦνται αἱ μηχαναὶ. Εἰς τὴν αὐξήσιν περιλαμβάνονται καὶ τὰ ρυμούλικα πριμνοδετήσεως εἰς τὸ μέρος τῆς ἀφίξεως τοῦ ρυμούλουμένου πλοίου. Διὰ τὴν ρυμούλησην πλοίουν πέραν τῶν ἔργασιμων διὰ τὰ ρυμούληκα ὡρῶν η εἶσαρσησιν ήμέρας, καταβάλλεται αὐξήσις ἐπὶ τῶν δασκαλῶν δικαιωμάτων, δόσακις ἡ ρυμούλικης λαμβάνει χώραν ἐπτὸς τοῦ λιμένος καὶ προλιμένος καὶ 50 ο) δόσακις λαμβάνει χώραν ἐπτὸς τοῦ λιμένος καὶ προλιμένος. Διὰ τὴν περιπτώσιν ταύτην ὅριζονται αἱ ἔργασιμοι ωραὶ τῶν ρυμούλων ὡς ἔξης: ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (1η Ὁκτωβρίου έως 31η Μαρτίου): 7 π.μ. ἔως 5 μ. μεσημέριαν, μὲ νωρίαν (12 έως 1) μεσημερινή διακοπήν. ΘΕΙΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ (1η Ἀπριλίου έως 30η Σεπτεμβρίου): 7 π.μ. ἔως 6 μ. μεσημέριαν, μὲ δύσιρον (12 έως 2) μεσημερινή διακοπήν. Ἐξαρτώμενοι δὲ ἡμέραι δορίζονται αἱ Κυριακαὶ, η 1η Ταυναρίου, τὰ Θεοφάνεια, η Καθαραὶ Δευτέραι, η 25η Μαρτίου, η Μεγάλῃ Παρασκευή, η Δευτέρᾳ τοῦ Πάσχα, η ἑσπερὶ τοῦ Ἀγίου Γεωργίου, η 1η Μαΐου, η ἑσπερὶ τῆς Ἀναλήψεως, η 4η Αὐγούστου, η ἑσπερὶ τοῦ Ἀγίου Νικολάου, η τῶν Χριστογέννων καὶ η δευτέρᾳ ἡμέρᾳ τῶν Χριστογέννων.

Οἱ ἴδιοι τῆταν τῶν ρυμούλων, ἐφόσον εἰδοποιοῦνται ἐγκαίρως, ὑποχρεοῦνται νὰ ἔχουν ἔτοιμα εἰς τὴν διάθεσιν τῶν πλοιάρχων τῶν ὑπὸ ρυμούλησην σφαρῶν κατὰ τὴν προσδιοισθεῖσαν ὥραν, ρυμούλων η ρυμούλικά, ἀνάλογως πρὸς τὸ μέγεθος τοῦ ρυμούλησησιμού πλοίου, διὰ τὴν πρόληψην πάσης καθυστερήσεως η ζημίας, λόγῳ ἀνεπαρκείας τοῦ ρυμούλου.

Ίωάννης Γ. Καραβέλας

Μὲ βαθεῖαν θλίψιν ὁ ναυτικός μας κόσμος ἤκουσε τὸν ἐπισυμβάντα πρὸ τινων ἡμέρων θάνατον ἐνὸς ἐκλεκτοῦ πολίτου καὶ καλοῦ πατριώτου, τοῦ πλοιάρχου τοῦ Ε. Ν. Τούλαντον Γ. Καραβέλα. Γόνος παλαιᾶς ὑδραικῆς ναυτικῆς οἰκογενείας, ἡρούοντος τὴν παράδοσιν πρὸς τὸ τραχὺ, ἀλλὰ καὶ ἐλκυστικὸν ἐπάγγελμα, τοῦ θαλασσοῦν καὶ ἀνεδείχθη, χάρις εἰς τὴν ἔξαρτητήν αὐτοῦ μόρφωσιν καὶ τὴν ἐπαγγελματικήν του ἀξίαν, εἰς ἐκ τῶν καλυτέρων Ἐλλήνων πλοιάρχων, καταλαβόν ἔξεχουσαν μεταξὺ τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου θέσιν. Ἡτο προικισμένος μὲ τὰ προτερύχια τῆς ενθύτητος, τῆς εὐλιξινείας, τῆς ἐντιμότητος καὶ τῆς εὐγενείας, ἀτινα ἐπένδυσαν τὴν ἀγάπην καὶ τὸν συνειδέλευτον τοῦ πρὸς αὐτὸν ἐκτίμησιν τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμουν καὶ τῆς κοινωνίας. Εἰς τὴν πατρίδα καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν πολλαπλάς εἶχε προσφέ-

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΧΟΛΗ “ΑΜΦΙΤΡΙΤΗ,,

ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ: ΜΑΚΡΑΣ ΣΤΟΑΣ & ΝΙΚΗΤΑ 4.

(Α'. ΒΡΑΒΕΙΟΝ ΑΚΑΔΗΜΙΑΣ ΑΘΗΝΩΝ)

Ἐπαναρχίζει ὁπό Ιης Ἰουλίου τὰ μαθήματα αὐτῆς διὰ Β'. καὶ Α'. Πλοιάρχους (έξετάσεις διὰ τὴν 30ην Σεπτεμβρίου 1940) μὲ τὸ αὐτὸ ἐκλεκτὸν διδακτικὸν προσωπικόν.

Ἐγγραφαὶ καθ' ἑκάστην. Διὰ νεωτέρας ἀγγελίας θὰ γνωρίσωμεν τὴν ἔναρξην μαθημάτων διὰ Γ'. Πλοιάρχους καὶ Πλοιάρχους ιστιοφόρων, ὃν ἡ προκήρυξις ἔξετάσεων ἐπίκειται.

οι ὑπηρεσίας. Κατὰ τὰς παραμονὰς τοῦ Βαλκανοτουροκού πολέμου ὑπηρετῶν ἐπὶ ναυαγοσωστικοῦ τῆς ἑταρίας «Γρεζές», ὑπὸ ἀγγλικὴν σημαῖαν, προέβη εἰς μίαν πατριωτικὴν ἐνέργειαν, χάρις εἰς τὴν ὅποιαν πλλὰ ἐλληνικὰ πλοῖα, ταῦθεντα εἰς τὴν Μαύρην Θάλασσαν, διέφυγον τὸν τόπον σύλληψης ὑπὸ τῶν Τούρκων. Οἱ πειρατῶν μὲ ναυαγοσωστικὸν εἰς τὸν Εἰρηνικὸν εἰδοποιεῖ τοὺς πλοιάρχους νὰ μὴ κατεύθυνθον εἰς Κονιόν πολίν, λόγῳ τοῦ ἐπικεμένου πολέμου, ὃν δὲ ἀπεκαλύφθη ἡ ἐνέργεια τοῦ, κατώρθωσε νὰ διαφύγῃ τὴν καταδίωξιν τουρκικοῦ τορπιλούδολου καὶ νὰ φύλασσῃ εἰς τὸν Πόρον τῆς Βούλγαριας. Η πολέμης αὕτη ἑτηρεσίας ἔξεπιμηθὴ ὑπὸ τῆς Πολειτείας, ἐνῷ καὶ ὑπὸ τοῦ Σενάτου ἐχαρακτηρίσθη ὡς ἵνα πολειτεύονται τὸν Εποικοδόμον τὸν Πειραιά καὶ Κ. Σένον, ἐπέδειξεν δὲν τὴν ικανότητα του, καταδρώσας νὰ διασώσῃ ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα του μετὰ ὀδυσσειαὶν ἀλληλῶς περιπέτειαν καὶ δραματικὴν πάλην πρὸς τὰ κύματα ἐπὶ ἐπιτηδεύτη συνεχῆ ἡμερονύκτα. Κατὰ τὴν περίοδον 1916—20, ὡς ἔρευνος πλωτάρχης τοῦ Β. Ν., ἀνέλαβε τὴν διεύθυνσιν τῶν Θαλασσιών Μεταφορῶν καὶ ἔφερε εἰς πέρας μὲ ἐπιτυχίαν τὴν ἀνατεθέσιαν εἰς αὐτὸν τὸν δισερχῇ καὶ κοπώδη ὑπηρεσίαν ὑπὸ τὰς τότε ἀνωμάλους πλοεμάκις συνθήκας. Εἰς ἐπιδράμειν τῷ ἀπενεμήθη τὸ μετάλλιον στοιχαίων τῆς αἴξιας γ' τάξεως, ἐνῷ καὶ ἡ γαλαζίη κυβέρνησις διὰ τὰς ὑπηρεσίας του εἰς τὸν συμμαχικὸν ἀγῶνα τὸν ὄντως πρότιτον τοῦ Πατριώτη, τὸν Ιωάννη Καραβέλα, διεπέιπεν τὸν περιπτώτη τῆς «Λεγεόνος τῆς Τυμῆς». Κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαοκταετίαν ὁ διεμένης Ιωάννης Καραβέλας διετέλεσε πλοιάρχος εἰς τὰ σάφη τῆς ἑταρίας τῶν π.α. Κουλόνα καὶ Σένον, οὗτινες τὸν περιέβαλον μὲ ἀπειρόστοιν ἐπιτηδεύτην καὶ ἐμπιστούντην. Παραλήλως πρὸς τὴν ἐπαγγελματικὸν τὸν ἀξίαν, δὲ Ιωάννης Καραβέλας, ὑπῆρξε καὶ ὑποδειγματικὸς οἰκογενειάρχης, καταβάλλον κάθε φροντίδα διὰ τὴν μόρφωσιν καὶ τὴν ἀποκατάστασιν τῶν τέκνων του. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» διαβιβάζουν τὰ συλληπητήριά των πρὸς τὸν οἰκείους του.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις

Τὸ ὑπεροχεάνιον «ΝΕΑ ΕΛΛΑΣ» κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Ν. Υόρους, ὅποιεν ἀναχωρεῖ τὴν 16ην τρ. μηνὸς διὰ Λισσαβόνα. Τὸ ἐκφρατωθὲν εἰς Λισσαβόνα φορτίον του ἐπ 5850 τ. ζαχάρως, οιδήρων, δρυσίων κλπ. εἰδῶν θὰ μεταφερθῇ εἰς Πειραιᾶ διὰ τοῦ φορτηγοῦ «ΙΑΚΩΒΟΣ» ναυλωθέντος ἡδη ὑπὸ τῆς «Ἐνόστεις Εἰσαγωγέων Ζαχάρων» καὶ ὑπὸ τοῦ ἐπιπάτοντος αὐτοπλοίου «Αττική».

— Πληροφοροφύμεδα, διτὶ τὰ ὑπὸ παναστᾶκην σημαῖαν φορτηγὰ «ΑΝΝΑ ΜΑΡΚΟΥ» 2486 τ. γκρός (τοῦ 1919) καὶ «ΟΡΟΣ ΟΘΡΥΣ» 6527 τόν. γκρός (τοῦ 1919) ἐπανέρχονται εἰς τὴν Κυανόλευκον, τὴν ὁποίαν καὶ θὰ ὑπόσουν εὐθὺς ὡς τερματίσουν τὰ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ταξιδία του. Τὸ πρώτον ἐκτελεῖ ταξιδίον ἐξ τῆς Ερυθρᾶς Θαλάσσης καὶ τὸ δεύτερον ταξιδίον ἐξ Ινδίων.

— Τὸ μερόν ἐπιβατηγὸν ἀτμοπλοίον «ΧΡΥΣΩΣ» 118 τόννων γκρός, ἐπολήθη ἀπὸ τὴν π.α. Νίτσαν Π. Μπατούνη εἰς τὸν π.α. Δημ. Γ. Κοσσενόην ἀντὶ τιμῆς 685.000 δραχμῶν.

— Τὰ 60 οἱ τοῦ φορτηγοῦ «ΧΙΟΣ» 5633 τόννων γκρός (τοῦ 1939)

Τὰ ‘Αγγλικὰ ύφαλοι χρώματα

“CAMREX,,

Χρησιμοποιοῦνται ἡδη ἐκτὸς ἀλλων Εθνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ελλήνων ἐφοπλιστῶν ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων τὴν συνεχῆ αὔξησιν 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 ἔξατερικῷ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

·Αντιπρόσωπος Γ.Δ.ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF

·Ιδιαιτέρα δινατις: 208, Cathedral Rd.-CARDIFF
Τηλ)ματα: "CAMREX,, Cardiff ή Sunderland

μετεβιβάσθησαν από τὸν κ. Στ. Λιβανὸν εἰς τὴν ἀνώνυμον ναυτικὴν ἑταῖριν «Λιβανὸς», ἀντὶ τιμῆς 53.100 λιρῶν.

— 'Επίσης τὰ 33 1/3 οἱ τοῦ φορτηγοῦ «ΚΩΣΤΗ» 3933 τ. γκρδς (τοῦ 1905) ἐπωλήθησαν από τὸν Νιζ. Ι. Πίσσον εἰς τὸν κ. Μιχ. Κ. Σενδιάν, ἀντὶ τιμῆς 687.000 δραχμῶν.

— Εἰσήχθησαν πρὸς διαπαγμάτενσιν εἰς τὸ Χοματιστήριον 'Αθηνῶν αἱ 15.000 μετοχαὶ τῆς ἑταῖριας «'Ατμοπλοΐα Κάσσου», δύναμασικῆς ἄξιας ἑκάστης 5 λιρῶν. Αἱ ἐν λόγῳ μετοχαὶ κυκλοφοροῦν μὲ τὴν ἡ' ἀριθ. 1 μερισματαρδεῖξιν.

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Οὐδεμίαν βελτίσσων παρονοίασεν ἡ παγκόσμιος ναυλαγορᾶ κατὰ τὸ α' 15θμερον τοῦ 'Ιουλίου. Τοῦνταν, αἱ δυσχέρεια τῶν πλαισιωτῶν διετοήθησαν καὶ ἐπηρεζήθησαν από τὴν περιστέρῳ ὑγροσιν τῶν πολεμικῶν ἀσφαλίστρων, εἰς τόπουν ὅπερ δύναται νὰ λεζθῇ, διὰ ἡ ἔργασια τοῦ φορτηγοῦ πλοίου διέρχεται σήμερον περιόδον ὁξεῖταις κρίσεως. Πέραν τῶν μεταφορῶν δι' Ἀγγλίαν, διὰ τὰς ὄποιας πληρώνονται ἥδη ὑπὸ τῆς Βρεταννικῆς Κυβερνήσεως χαμηλότεροι ναῦλοι, ἔναντι τῶν πρὸ τοῦ μόλις ἐδύναμον ἰσχύντων, καμία ἄλλη ἀγορᾶ δὲν ἐμφανίζει ἀξιόλογον ἔξαγωγικὴν σίνησιν, δυναμένην εὐκόλως γ' ἀπορροφήσει τὴν ἔκστασην διαθέσιμον χωρητικότητα καὶ νὰ συντελέσῃ εἰς τὴν ἐπιράτησιν εὐνοϊκοτέρον διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἔργασιαν συνθήκων. Η ἐπισήμως ἀναγγελθεῖσα ἐπέκτασις τοῦ Βρεταννικοῦ ἀποκλεισμοῦ κατὰ μῆκος τῶν γαλλικῶν παραλίων τοῦ 'Ατλαντικοῦ, τῆς Μεσογείου καὶ τῶν γαλλικῶν κτήσεων ἐν τῇ Βρετείᾳ, Ἀφρικῇ καὶ ἀλλαχοῦ, ἀπεστέροψε τὴν ναυτιλίαν κάθε ἔργασίας της πρὸς τὸν τομέα τῆς εὐφωνατῆς ἀγορᾶς ἀπό τῆς Βρετείας Νοσθρηγίας μέχρι τῆς Ἀδριατικῆς, ἐνῷ ἡ αὐθητορότης τοῦ ἐλέγχου τῶν πορτογαλικῶν καὶ ἰσπανικῶν εἰσαγωγῶν ἐμετρίασε καὶ τὴν πρὸ τὰς χώρας ταύτας ἐμοπρίκην σίνησιν. Εἰς τὴν παραπομπήν γαλλορότητα περιελήφθη ἥδη καὶ ὡς τομές τῆς "Ἄπω Ἀνατολῆς, δοτεῖ διετήρει μέχρι τοῦδε μίαν παρήγορον ἔργασίαν. Η ὑγροσις τῶν πολεμικῶν ἀσφαλίστρων καὶ διὰ τὰ ἔκειτεν πρὸς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ταξιδία ἥλκοισε πριν τῶν μέχρι τοῦδε κατάστασιν καὶ ἀν — μέχρι τῆς στιγμῆς — δὲν προσέδοκεν εἰς τὰς μεταφορὰς ἐπιζήμιων χαρακτηρῶν, πάντως ὅμως περιώδοις εἰς τὸ ἐλέγχοτον τὴν ἐλλήνιδα καὶ ἐνὸς πτωχοῦ, ἔστω, περιθωρίου κέρδους.

Ἀγαλτυντόθερον ἡ ὑπάρχουσα σήμερον ἔργασια κατὰ ἔξαγωγικοὺς τομεῖς ἐμφανίζεται ὡς κάτωθι: "Η ἀγορᾶ τοῦ Πλέιτ περιωρίσθη εἰς μάκια συνήθη ἔργασίαν διὰ Δυτικὴν Ἀγγλίαν ἢ Ἰερανδίαν, διὰ τὴν ὄποιαν πληρώνονται ναῦλοι γύρῳ τῶν 105) — ἦσω 110), μὲ ἀσφαλίστρα 15 οἱ). Η Βρετείας Ἀμερικὴ ἐπίσης, δὲν παρουσιάζει διὰ τὰς ὄπετερα σκάρη καὶ τὰς ἐλευθέρας εἰσέστη ἀγορᾶς, τὴν γνώμοναν ζωηρότητα τῶν τελευτῶν μηνῶν. Αἱ πρὸ τὴν Ἀγγλίας φορτώσεις διατηροῦνται βεβαίως εἰς εὐρείαν κλίμακα, μὲ ὀλονέν τοπαγνούμενον γνήσιον, καλύττονται ὅμως αὗται ἀπό τὰ ἀγγλικὰ καὶ ὑπὸ τὸν ἀγγλικὸν ἔλεγχον συμμαχικὰ πλοῖα. Αἱ διαταγαὶ δι' ὄπετερα σκάρη παρέτεροι προσομοιῶν εἰνεὶ ἐλάχιστα. Φορτώσεις τινὲς γανανθράκων ἀπὸ τὸ Χάμπτον φόδος ἐποματοτοποθετήσαν κατὰ τὸ δεκαπενθήμερον εἰς τὰ δολ. 6 διὰ Βραζιλίαν, 6,50 διὰ Μπονένος Ἀὔρες καὶ 9,25 δι' Ὁπρότο η Λισαβόνα, ἐνῷ μία ἔργασία ἐκ Κόλπου διὰ παλαιοσίδηρα πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν εὐκόλως ἐκαλύψθη εἰς τὰ δολ. 13,50 φίο.

Οἱ πέραν τοῦ Σοῦες τομεῖς ἐπηρεάσθησαν ἀπὸ τὴν γενικὴν ἀστὴν κατάστασιν. Η Δυτικὴ Ανατραπᾶ ἐπλήρωνε (γεννήματα) δι' Ἀγγλίαν (100), μὲ ἀσφαλίστρα 15 οἱ), τὸ Βεζαγκαταπάνι (μεταλλεύματα) δι' Ἡνωμένας Πολιτείας δολ. 14,50, μὲ ἀσφαλίστρα 10 οἱ) καὶ αἱ Φιλιππίνων νῆσοι δι' Ἡνωμένας Πολιτείας δολ. 10, μὲ ἀσφαλίστρα 6 οἱ). Οἱ ἔχοντες εἰς τὰ διάτα τῆς "Άπω Ἀνατολῆς διαθέσιμον χωρητικότητα, ἐπαναπλέονται νὰ ἐπλήσσουν εἰς τὸν περιοδόφορον ναῦλον, ἡ δὲ προσπάθεια τῶν συγκεντρώνεται σήμερον εἰς τὴν ἔξαστην μᾶς ἔργασίας ἐπιστροφῆς, ήτις θὰ τοῖς ἐπιτρέψῃ νὰ ἐπαναφέρουν ἐν καιῷ τὰ πλούτια τῶν εἰς τοὺς ἐθνικοὺς λιμένας εἰς δυνατὸν πρὸς παροπλισμὸν.

Ἡ κατάστασις εἰς τὸν Μεσογειακὸν τομέα παρέμεινεν ἀμετάβλητος, αἱ δὲ τιμαὶ ἀπὸ δῆλα τὰ κέντρα φορτώσεων εἰνεὶ δύναμις πατακίαι, ἐλλείψει ἀντιπροσωπευτικῶν ναυλώσεων. Ἀπὸ τὴν Μάνην Θάλασσαν αἱ διαταγαὶ εἰνεὶ σποραδικαὶ καὶ ἀσύμφοροι, ἐνῷ ἀπὸ τὸν Δούναβιν προσφέρονται διὰ Δυτ. Ἀγγλίαν (90) — ἦσω 95), ἀπίνα οἱ πλοιοτήταις ἀρνούνται νὰ δεχθοῦν, λόγῳ τῶν πινδῶν τῶν σχετικῶν ταξιδίων καὶ τῶν πολεμικῶν ἀσφαλίστρων 20 οἱ). Αἱ μόναι ἔργασία εἰς Δοννάβεως ἀνεφέρονται εἰς ἔξαγωγάς ξελίεις πρὸς τὴν Ἀνατ. Μεσογείον, μὲ ναῦλον λ. στ. 42 κατὰ διαγόνου διὰ σκάφη μικρὰ ἢ μετρίου μεγέθους.

Οἱ ἀγγλικοὶ γαιάνθρακες, μὲ περιωρισμένην κίνησιν, κυρίως διὰ Νότιον Ἀμερικῆς. Οδέτερα σκάφη ἐπληρώνοντα (38), —, βάστιν Μπονένος Ἀὔρες. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ἔργασιαν τῶν χρονικῶν ναυλώσεων, ἡ κοιλούθησε καὶ αὕτη τὸν γενικὸν χαλαρὸν τόνον τῆς ἀγορᾶς. Αἱ ταξιδίων μεταξὺ λιμένων τῆς "Άπω Ἀνατολῆς ἐπλήσσουν οἱ ίπποτες δολ. 3,50 καὶ ἀντίτανον δροῖον καὶ μὲ διάφορον διόν μόνον μηνῶν καὶ ὄφθην ἐνὸς μηνὸς ἀπόμιν. Η ἀγγλικὴ κυβερνητικὴ ἔξ αλλον, ἔχουσα πλέον εἰς τὴν διάθεσίν της μίαν δύγκωδή χωρητικότητα καὶ ἀπαλλαγεῖσα τῶν ὑποχρεώσεων της διὰ τὰς πρὸς τὴν Γαλλίαν πολεμικὰς μεταφοράς, καλύπτει ἥδη ἀνέτως τὰς ἀνάγκας της καὶ ἀδιαφορεῖ διὰ τὸ πλεῖστον νέας χωρητικότητας. Αἱ τὰ τυχόν πλεύσεις νέας εταῖμ· τοάρτερος προσφέρει πολὺ μικροτέρας τιμάς, μὲ ἐπωφελεστέρους δι' αὐτὴν δροῦς. "Αναφέρονται ἐν προκειμένῳ ἡ τιμὴ τῶν στελλ. 10), μὲ ναυλοσύμφωνον, οὐχὶ τὸ μέχρι τοῦδε ισχύον ευνοϊκὸν διὰ τοὺς πλοιοτήτας, ἀλλὰ τὸ «Baltimore» τοῦ 1920 καὶ μὲ ἀσφάλειαν πολεμικῶν κινδύνων 9 μόνον λίρας κατὰ τόννον φορτίου.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

— Ἐκ τοῦ Πλέιτ (διά γεννήματα)

«ΣΠΥΡΟΣ» ἐκ Σάντα Λορέντζο 7500 τ. γεννημάτων δι' ἓνα λιμένα Εὐρωπαῖης, ἄμ. φ.

«ΩΡΙΩΝ» ἐκ Πλέιτ 6000 τ. γεννημάτων δι' Εὐρώπην, ἄ. φ.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ» ἐκ Σάντα Λορέντζο 8000 τ. γεννημάτων δι' Εὐρώπην ἀμεσοφόρως.

«ΔΕΛΦΙΝ» ἐξ Ἀργεντινῆς 5800 τ. γεννημάτων δι' Εὐρώπην, ἄ. φ.

«ΘΕΤΙΣ Α.» ἐξ Πλέιτ 6100 τ. γεννημάτων δι' Εὐρώπην, ἄ. φ.

«ΑΓΙΟΣ ΒΛΑΣΙΟΣ» ἐξ Ἀργεντινῆς 6000 τ. γεννημάτων δι' Εὐρώπην, ἄ. φ.

— Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΠΕΡΣΕΥΣ» ἐκ Σούλινα 8000 τ. γεννημάτων διὰ Δυτικὴν Μεσόγειον, Τούλιον.

«ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐκ Γαλαζίου (Ξυλείας καὶ γεννήματα) διὰ Πειραιᾶ καὶ Ναύπλιον, ἄ. φ.

«ΡΟΥΛΑ» ἐκ Δοννάβεως 115 βαγ. Ξυλείας διὰ Μεσόγειον, ἄ. φ.

— Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Πόρτ Σαΐδ 7000 τ. ἀλατος δι' Ιαπωνίαν, ἄ. φ.

«ΙΑΚΩΒΟΣ» ἐκ Λισαβόνης 3300 τ. ζαχάρεως κλπ. εἰδῶν διὰ Πειραιᾶ, Τούλιον.

— Ἐξ Ἰνδιῶν—"Απω Ἀνατολῆς

«ΟΡΟΣ ΟΘΡΥΣ» ἐξ Ἰνδῶν 7000 τ. σπόρων δι' Εὐρώπην, ἄ. φ.

«ΕΥΤΕΝΙΑ ΧΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Ἰνδῶν 8000 τ. λιναροσπόρου — φυστικίων, δι' Εὐρώπην, μὲ πλήρη διφόν, ἄ. φ.

— Ἐκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«ΒΟΡΙΣ» (ἢ ἔτερον) ἐκ Χάμπτον φόδος 8000 τ. γιανθρώπων δι' ἓνα λιμένα Πορτογαλίας, ἄ. φ.

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΧΑΝΑΡΗΣ» ἐκ Βρετείου Εἰρηνικοῦ 7800 τ. γεννημάτων καὶ γενικῶν δι' Εὐρώπην, Τούλιον.

«ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ» ἐκ Νοτίου Αφρικῆς 6500 τ. μεταλλευμάτων δι' Εὐρώπην, ἄ. φ.

«ΘΕΟΦΑΝΟ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐκ Χιλῆς 8000 τ. νιτράτων δι' Εὐρώπην ἀμεσοφόρως.

— Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐκ Περσικοῦ Κόλπου 9000 τ. πετρελαϊών διὰ Πειραιᾶ, Τούλιον.

«ΘΕΟΔΩΡΑ» 1100 τ., «ΠΡΟΔΡΟΜΟΣ» 750 τ. καὶ «ΣΤΑΘΗΣ Α.» 350 τ. ἀπαντα ἐκ Κονσταντζῆς δι' Ελλάδα, Τούλιον.

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ₁ Διὰ λιγνιτῶν λιγνιτωρυχείου "ΤΑΧΤΑΜΠΙΤ," ΣΕΡΡΩΝ κληρονόμων Δ. Σ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

Η ἀρίστη ποιότης τῶν λιγνιτῶν καὶ τὰ ἔξαιρετικῶς μεγάλα σχήματα αὐτῶν, ἵνα οὕτω μὴ διαφέύγουν ἐκ τῶν ἔσχαρῶν τῶν φούρων, ὡς ἐπίσης καὶ ἡ λίαν ικανοποιητικὴ τιμὴ, ἔξασφαλίζουν εἰς τὰ ἀτμόπλοια εὐθηνήν καύσιμον ὅλην.

Ἀποτείνεσθε:

ΘΕΟΔΩΡΟΝ Ι. ΟΙΚΟΝΟΜΑΚΗΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΑ

Πρακτορεύσεις, ναυλώσεις ἀτμο-
πλοίων Ελληνικῶν καὶ ξένων.

*Αντιπρόσωπος: ΛΟΥΚΑΣ ΜΑΤΣΑΣ & ΥΙΟΙ Πειραιῶς
ΝΑΥΑΓΟΣΩΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

ΑΙΓΑΝΙΤΩΡΥΧΕΙΟΝ «ΤΑΧΤΑΜΠΙΤ» ΣΕΡΡΩΝ
Κληρονόμοι Δ. Σ. ΠΑΠΑΝΤΩΝΙΟΥ

Τηλεγρ. Διεύθ: ΚΑΡΑΒΙ

Τηλέφ. 60-06

ΓΡΑΦΕΙΑ: Μέγαρον Ζενίθ—ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Τὰ φορτηγά μας ἀνὰ τὴν 'Υδρόγειον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος	Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ ναυπ. γκρ.
'Αγκλιανή	Θ. Ἐπαφανειάδη	11	1656	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ
'Αγ. Γεώργιος	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	εἰς ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς
'Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 16 'Ιουν.
'Αγιος Γεώργιος IV	Ζωγραφιά Νικολάου κλπ. .	38	4847	ἐν πλῷ δι' Ἀφρικὴν
'Αγία Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2433	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγία Ειρήνη	'Ηλία Πατέρα	09	4330	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
'Αγία Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3808	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικῆς
'Αγιος Βίκτωρες	νιῶν Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	εἰς ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς
'Αγιος Βλάσιος	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	18	3061	ἐν πλῷ ἐκ Βραζιλίας δι' Εὐρώπην
'Αγιος Μάρκος	Γ. Τούλιβα	19	4514	παραμένει εἰς Πορτογαλίαν
'Αγιος Νικόλαος	Εδαγγ. Νομικοῦ	99	1106	εἰς πλόας ἐν Ἐλλάδι
'Αγιος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρα	15	3687	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγιος Σπυρίδων	Γεώργ. Δ. Χαλκιᾶ	05	3338	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
'Αγκυρα	έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε.	23	2447	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αδάμας	έτ. «Ἀδάμας» Α. Ε.	18	4144	εἰς ταξίδιον Ἀμερικῆς
'Αδελφότης	Μιχ. Καρρᾶ	17	5838	εἰς λιμένα Αίγαντον
'Αδελφοί Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	παραμένει εἰς Ντακάνῳ
'Αθηνᾶ Λιθανοῦ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	36	4824	εἰς Μόδι. Ιαπωνίας
'Αθήναι	«Ἐλληνική» Α.Ε.	10	2897	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Αίας	ἀδ. Πατέρα	15	4729	εἰς λιμένα Ἀφρικῆς
Αίγαλ	Γ. καὶ Φώκα καὶ Σία	96	1406	εἰς λιμένα Μεσογείου
Αίγαλον	έτ. «Ἄγιανον» Α.Ε.	19	5285	εἰς ταξίδιον Ν. Ἀφρικῆς
Αίγευς	ἀδ. Πατέρα	20	4538	εἰς λιμένα Μεσογείου
Αικατερίνη	ἀδ. Γεωργαντῆ	13	4929	εἰς Κέπτ. Τάουν (διαταγάς)
Αικατερίνη Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	2560	εἰς λιμένα Ἀφρικῆς
Αικατ. Κουμαντάρου	«Αικατερίνη» Α. Ε.	17	7777	εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν
Αίνος	έτ. «Ζέψυρος» Α.Ε.	10	3554	εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς
Αἴς Γιώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 25 'Ιουνίου
Αλεξανδρα	Κ. Καρρᾶ καὶ νιοῦ	13	4355	εἰς λιμένα Βορ. Ἀφρικῆς
Αλεξανδρος	Μ. Α. Ταζιντζῆ	06	4343	φορτώνει εἰς Νότ. Ἀφρικῆν
Αλιάκμων	«Θεοφανώ» Α. Ε.	13	4521	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αλίκη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	παραμένει εἰς Ντακάνῳ
Αλφείδος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	20	5116	ναυλοχεῖ εἰς Λισσαβόνην
Αναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	εἰς λιμένα Ἀφρικῆς
Ανδρέας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	ἐν πλῷ διὰ Καναδᾶν
Αννα	Ν. Λυκαρδόπούλου	19	5178	ἀνεχ. Βαροελώνην δι' Ιαπωνίαν
Αννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	εἰς ταξίδιον Ἀργεντινῆς
Αννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἐν πλῷ ἐξ Ινδῶν (διαταγάς)
Αννα Μαζαράκη	ἀδ. Μαζαράκη	13	5411	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	παραμένει εἰς Ντακάνῳ
Αννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	06	2728	ναυλοχεῖ εἰς Λισσαβόνην
Ανθίππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αννίτσα	Ίω. Λιβανοῦ	18	4324	ἐν πλῷ δι' Αμερικῆν
Αντίκλεια	Παν. Τζανετάτου	92	951	ἐκφορτώνει εἰς Πάτρας
Αντώνης	Σ. καὶ Π. Λαιμοῦ	15	3729	ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Αντώνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 'Ιουλ.
Αντώνιος Χανδρῆς	Βιορ. — Εφ. «Χανδρῆς»	18	5866	ἐπιστρέφει εἰς Βαγκούνερ
Ανώ Βαθύ	I. Δ. Τσούνια	82	1524	εἰς πλόας ἐν Κίνῃ
ΑΞΙΟΣ	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5289	φορτώνει εἰς Νέαν 'Υδρονην
Αργολικός	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	21	4786	ἐκφορτώνει εἰς Ιαπωνίαν
Αργώ	Εύγ. Εύγενιδη	20	1995	εἰς ταξίδιον Ἀφρικῆς
Αρκαδία	«Ατλαντίς» Α.Ε.	66—21	853	ἐκφορτώνει εἰς Πειραιᾶ
Αρμάθια	ἀδ. Γιανναγῆ καὶ Σία	19	4683	ἐξ Ἀπο 'Ανατολῆς δι' Εὐρώπην
Αρτεμίς Πήττα	ἀδ. Πήττα	06	1433	εἰς λιμένα Μεσογείου
Αρχάγγελος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	17	5692	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν
Αρχων	Ρωμ. Γιαδικάρογλου	22	1364	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 'Ιουν.
Ασημίνια Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 25 'Ιουν.
Ασῆμη	'Ασ. 'Ε. Καραβία	05	722	φορτώνει εἰς Δούναβην
Ασπασία	I. Γαλάκη	14	4211	εἰς Βόρειον Ἀμερικὴν
Ασπασία Νομικοῦ	«Θηραϊκή» Α.Ε.	38	4857	εἰς ταξίδιον Καναδᾶ
Ασπήρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1350	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 25 'Ιουν.
Ατλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	εἰς λιμένα Μασσαλίας
Ατλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλλα» Α.Ε.	09	4009	ἐν πλῷ ἐκ Περσίας διὰ Πειραιᾶ
Αύρα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Αφρέδεσσα	ἀδ. Κιρτάτα	05	2529	παραμένει εἰς Ντακάνῳ
Βαλεντίνη	Ίω. Σκαρλατίδη	09	4713	εἰς πλόας ἐν τῇ 'Απω 'Ανατολῇ
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	εἰς λιμένα Μεσογείου
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Βασ. Α. Πολέμης	'Ιω. Γκούμα	07	3429	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Βέλγιον	«Ἐλληνική» Α. Ε.	19	2844	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Βικτωρία	N. 'Απόδακον—X. Πατέρα	14	4202	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Βικτωρία	Δ. Α. Νικολαΐδη	19	6085	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	ἐκφορτώνει ἐν Ἐλλάδι
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	4017	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Βόρις	«Εμπορ.-Ἐφοριαστική» Α.Ε.	17	5166	ἐπιστρέφει ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς
Γ. Σ. Λιθανός	«Λιθανός» Α.Ε.	37	4885	φορτώνει εἰς Αύστραλιαν
Γεράσιμος Βεργωτῆς	P. καὶ Π. Βεργωτῆ	20	6348	ἐξ Ἀφρικῆς δι' Εὐρώπην
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Γεώργιος Π.	Θ. 'Επαφανειάδη	03	4052	εἰς ταξίδια Εὐρώπης — Ἀφρικῆς
Γεώργ. Ι. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	13	4345	ἐπιστρέφει ἐξ Ἀργεντινῆς
Γεώργ. Α. Δρακούλης	κληρ. Γ. Δρακούλη	12	1556	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 'Ιουλ.

Γεώργ. Μ. Λιθανδρός	«Λιθανός» Α. Ε.	38	5482	έν πλῷ δι' Αντιρραίαν φορτώνει εἰς Καράτσι
Γεώργ. Μ. Έμπειροίκος	Σ. Γ. Έμπειροίκον	21	5728	εἰς λιμένα Εύρωπης
Γεώργιος Ποταμιάνος	«Ηπειρωτική, Α.Ε.»	13	4044	άργει εἰς Πειραιᾶ
Γεώργος	Γ. Βλάσσος	02	667	εἰς ταξίδιον Μαδαγασκάρην (διαταγάς)
Γιάννης	Γ. 'Ανδρεόν αλλ.	05	4391	εἰς ταξίδιον Ινδιῶν
Γρανικός	«Γρανικός» Α. Ε.	16	3689	εἰς λιμένα Εύρωπης
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανούπολου	19	2546	εἰς λιμένα Εύρωπης
Δαμασκηνή	Παν. 'Αγγελάτου	03	1196	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Ιουν.
Δάναπτρις	άδελφ. Συνοδιοῦ	14	2113	άργει εἰς Πειραιᾶ
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ιουν.
Δελφίν	Λώ καὶ 'Ανδρεάδη	06	3816	εἰς λιμένα Εύρωπης
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	ἔφθ. λιμένα Εύρωπης
Δημ. 'Ιγγλέσης	νιῶν Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	ἔφθ. λιμένα Εύρωπης
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	εἰς ταξίδια ἐν Έλλάδι
Δημ. Χανδρῆς	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	φορτώνει εἰς Βαγκούνερ
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	19	5438	ἐν πλῷ δι' Αργεντινὴν
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Σταθάτου	19	5168	ἀνεξ. Πλέει δι' Εύρωπην
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	φορτώνει εἰς Δυτ. Αργεικὴν
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4181	ναυλοχεῖ εἰς Λισσαβόνα
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	εἰς 'Αργεντινῆς δι' Εύρωπην
"Εθη Λιθανοῦ	Ν. Λιθανοῦ	37	4839	φορτώνει εἰς Ινδίας
"Εθρος	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	18	5283	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Ιουν..
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἐν πλῷ ἐξ Εύρωπης δι' Αργεντινὴν
Ειρήνη Σ. 'Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	27	4164	ἐν πλῷ διὰ Ρίον Ιανέριον
'Ελένη	Γ. 'Εμπειρίκου	03	1426	άργει εἰς Πειραιᾶ
'Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἐν πλῷ ἐξ Ιαπωνίας δι' Εύρωπην
'Ελένη Κουλουκουντῆ	άδελφ. Κουλουκουντῆ	38	5548	εἰς Μαδέρας (διαταγάς)
'Ελίξα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	παραμένει εἰς Ντακάρ
'Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου
'Ελλενίκ Σίτου	'Εμμ. Γιαννούλατου	17	2486	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Ελλενίκ Τρέιντερ	'Εμμ. Γιαννούλατου	07	2052	εἰς πλόας ἐν Κίνα
'Ελλάς	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	φορτώνει εἰς Ινδίας
'Ελληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Ελπίς	Α. Πρόντεζη	19	1492	εἰς λιμένα Έρ. Θαλάσσης
'Εμμο	'Ανδρ. Βεργωτῆ	14	3895	εἰς λιμένα Αφρικῆς
'Εμπειρίκος Νικόλαος	Γ. Ν. 'Εμπειρίκου	18	3798	ἐν πλῷ δι' Εύρωπην
'Επαμ. Κ. 'Εμπειρίκος	νιῶν 'Επ. 'Εμπειρίκου	27	4385	παραμένει εἰς Βαρκελώνην
'Ερωτώ	I. Σκαρολατίδη	18	5904	εἰς πλόας ἐν τῇ Ἀπο Ανατολῆ
Εύανθια	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	εἰς ταξίδιον Β. Αμερικῆς
Εύδοϊκδς	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	22	4792	ναυλοχεῖ εἰς Λισσαβόνα
Εύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. 'Εμπειρίκου	98	3470	εἰς λιμένα Εύρωπης
Εύγ. Σ. 'Εμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	20	4882	ἐν πλῷ διὰ Βρετ. Κολομβίαν
Εύγενία Λιθανοῦ	«Θεοφανός» Α.Ε.	36	4839	ἐν πλῷ δι' Ιαπωνίαν
Εύγενία Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	ἐν πλῷ ἐξ Ινδῶν διὰ Κέιπ (διαταγάς)
Εύδοξια	'Ανδρονίκου-Στεφανούπολου	03	2018	εἰς λιμένα Εύρωπης (δι' Ελλάδα)
Εύδηνος	«Λιθανός» Α. Ε.	19	5627	παραμένει εἰς λιμένα Αίγαντον
Εύθαλία	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	εἰς Μαδαγασκάρην (διαταγάς)
Εύθαλία Μαρη̄	N. Μαρη̄	19	4196	εἰς λιμένα Εύρωπης
Εύπλοισ	Γιώργη Λαμοῦ	11	3862	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Αμερικῆν
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	ἐπιστρέφει ἐν Καναδᾶ
Ζανῆς Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	20	5317	εἰς λιμένα Βρο. Αμερικῆς
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	5961	ἐν πλῷ δι' Εύρωπην
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	παραμένει εἰς Γαλλικὸν λιμένα
'Ηλ. Γ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	εἰς λιμένας Ιαπωνίας
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφδές	06	1516	παραμένει εἰς Ανατ. Μεσόγειον
Θάλεια	'Ηλία Ξυλᾶ	17	5875	εἰς λιμένα Εύρωπης
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ιουν.
Θεδόλ 2	Θωμᾶ Ν. 'Επαφανειάδη	10	657	ἀνεξ. Πειραιᾶ 12 Ιουν. διὰ Κονστάντζαν
Θεμώνη	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	38	5717	φορτώνει εἰς Ινδίας
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς καὶ Σία	17	1054	ἀνεξ. Πειραιᾶ 12 Ιουν. διὰ Κονστάντζαν
Θεοδώρος Κουμάνταρος	«Ταϊγέτη» Α.Ε.	17	5709	εἰς ταξίδιον Εύρωπης
Θεοδώρος Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	ἐν πλῷ δι' Εύρωπην
Θεομήτωρ	νιῶν Σπύρου Πολέμη	10	4427	ἐν πλῷ ἐξ Αργεντινῆς δι' Εύρωπην
Θεοσκέπαστη	B. Μάρφω — Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	εἰς λιμένα Εύρωπης
Θεοφανώ Λιθανοῦ	«Θεοφανός» Α. Ε.	37	4815	φορτώνει εἰς Χίλην
Θεματικός	Μαρη̄ 'Εμπειρίκου	23	4518	παραμένει εἰς Αμέρισαν
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	εἰς Μαδέρας (διὰ Μεσόγειον)
Θέτις Α.	Γ. 'Ανδρεάδου	10	4111	ἐν πλῷ δι' Εύρωπην
Θηρασία Νομικοῦ	Εναγγ. Νομικοῦ	88	1356	ἐκφορτώνει εἰς Θεσσαλονίκην
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	ἔφθ. Πειραιᾶ 7 Ιουν.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	φορτώνει εἰς Αργεντινὴν
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελιδή	01	2107	ἐν πλῷ διὰ Λισσαβόνα
'Ιγόρ	A. 'Αναστασίου	07	2693	παραμένει εἰς Ντακάρ
'Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	παραμένει εἰς Αμέρισαν
'Ικαρίον	«Αιγαίον» Α.Ε.	12	4013	εἰς λιμένα Αφρικῆς
'Ιλισσδες	«Θεοφανός» Α.Ε.	15	4724	εἰς πλῷ διὰ Νότ. Αμερικῆς
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Ιρις	Ίο. Παλαιοκρασσᾶ	11	1881	εἰς Βόρειον Αφρικήν
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ιουν.
'Ιωάννης	Δ. Δάμπταση	09	3667	εἰς ταξίδιον Αφρικῆς
'Ιω. Μ. 'Εμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίκου	24	3734	φορτώνει εἰς Καναδᾶν
'Ιω. Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	640	εἰς λιμένα Δουνάβεως — Ελλάδος
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσόγειον
'Ιω. Φαφαλίδης	Λ. Φαφαλιοῦ	19	5670	εἰς ταξίδιον Β. Αμερικῆς
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	εἰς λιμένα Εύρωπης
'Ιω. Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	20	6094	παραμένει εἰς Αμέρισαν

Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	εἰς λιμένα Δυτ. Μεσογείου
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	εἰς λιμένα Μεσογείου
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	ἐν πλῷ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	παραμένει εἰς Ντακάρ
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Καλυψώ Βεργωτή	«Ἐπτάνησος» Α. Ε.	18	5686	ἐν πλῷ διὰ Καναδᾶν
Καπετάν Στρατῆς	Ξενός — Κουμπῆς καὶ Σία	06	3574	ἐν πλῷ ἐξ Πλείτ δι'-Εὐρώπην
Καραβάδος	Γ. Σταματέλατου	13	2325	εἰς πλάσιον ἐν Κίνα
Καρράς	Κ. Καρρᾶς καὶ Υιοῦ	18	5234	εἰς Νότιον Ἀφρικὴν
Κασσάνδρα Λουλούδη	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	5106	ἐν πλῷ ἐξ Αύστραλιας δι' Ἑλλάδα
Κάσσος	ἔτ. «Κάσος» Α. Ε.	39	5235	εἰς Μαδέρας (διὰ Μεσόγειον)
Κάστωρ	ἔτ. Γράτσου	21	5497	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Ἰουν.
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	ἐν πλῷ δι' Ἰαπωνίαν
Κατερίνα (τάνκερ)	ἔτ. «Τρανσπετρόλ» Α. Ε..	87	2495	ἀναμένεται Πειραιᾶ ἐκ Κωνστάντζης
Κατίνα Π.	Γ. Παπαγιαννάκη	00	1206	εἰς Πύργον (Βουλγαρίας)
Κατίγκα Χατζηπατέρα	νῖῶν Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Τούν.
Κέπι Κόρσος	Άθ. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	05	3890	παραμένει εἰς Ντακάρ
Κεχρεά	Θ. Ἐπαφανεύαδη	12	1968	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ
Κλεάνθης	«Πίνδος» Α.Ε.	11	4153	εἰς Κέττ Τάουν (διαταγάς)
Κολχίς	ἀδ. Συνοδινοῦ	09	2219	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	ἐν πλῷ διὰ Νότ. Ἀφρικὴν
Κονίστρα	Θωμᾶς Ἐπιφανεύαδη	07	3530	ἔφθ. Πειραιᾶ 10 Ἰουν.
Κορινθιακός	Μαρῆ Ἐμπειρίκου	10	3562	ναυλοχεῖ εἰς Λισσαβόνα
Κόρθιον	ἀδ. Σιμουργα	09	2116	εἰς Βόρ. Ἀφρικὴν
Κουλούρας — Ξένος	Άθ. Κουλούρα — Κυρ. Ξένου	15	4914	ἐν πλῷ δι' Ἰαπωνίαν μέσω Κέπτ
Κουμουνδούρος	Υἱοί Ἐρ. Ἐμπειρίκου	25	3598	εἰς Σίδνευ (Καναδᾶ)
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατρόπη	02	1070	εἰς πλάσιον ἐν Ἐλλάδι
Κύμα	Ἄλ. Πεζᾶ	11	3959	εἰς λιμένα Εὐρώπης, ἐν ἀναμονῇ
Κυρά - Παναγιώ ΙΙ	Άντ. Χάλαρη	99	1012	εἰς λιμένα Ἀνατ. Μεσογείου
Κυριακή	ἔτ. «Ποντούς» Α.Ε.	12	5528	ἐν πλῷ δι' Ἰνδίας
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμπόν	18	4340	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Κωνσταντίνος Η.	Ήλ. καὶ Άθ. Ήλιοπούλου	05	2527	ἐν πλῷ ἐξ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	4697	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Λακωνικός	Μαρῆ Ἐμπειρίκου	14	3803	φορτώνει εἰς Κούβαν
Λειθαθώ	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1667	εἰς πλάσιον ἐν Κίνᾳ
Λένα	'Ιω. Μυλωνᾶ	14	1735	ἀργεῖ εἰς Βαρεζελόνην
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Λ. Τεργιάζου	11	4479	παραμένει εἰς Βορδό
Λέρος	Δ. Μοσχονᾶ — Ι. Φασόλη..	99	846	εἰς ταξίδια Ρουμανίας — Ἑλλάδος
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	εἰς λιμένα Πορτογαλίας
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου..	29	4573	εἰς εύρωπαίνη ὑδατα
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	εἰς λιμένα Βορ. Ἀφρικῆς
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	διῆρθε Γιβραλτάρ (διαταγάς)
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νῖῶν Λ. Κονδύλη..	12	3923	έπιπτορέψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	εἰς ταξίδιον Ελρηνιού
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	εἰς ταξίδιον Βορ. Ελρηνιού
Μαίανδρος	'Ιω. Γ. Λιδανοῦ	19	4581	ἐν πλῷ δι' Ἰνδίας
Μαίηντ δφ Σάμος	νιοί Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μαίρη Λιθανού	ἔτ. ἀδελφῶν Λιδανοῦ	38	4771	εἰς ταξίδιον Ἀπω Ανατολῆς
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μαλιασκός	Μαρῆ Ἐμπειρίκου	12	3903	φορτώνει εἰς Ἰνδίας
Μαννούλλα	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	1965	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μαραθών	Α. Λουζή κλπ.	19	7926	εἰς ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς
Μαργαρίτα	Στεφ. Α. Σφιανοῦ	89	2187	φορτώνει εἰς Κωνστάντζαν
Μαργαρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5401	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μαρία Χανδρῆ	Βιορ. — Ἐφ. «Χανδρῆς»..	18	5840	εἰς λιμένας Ἀπω Ανατολῆς
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμπόν	12	4707	εἰς λιμένας Ἀφρικῆς
Μαρία Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	99	1165	εἰς πλάσιον Ἐλλάδος — Ρουμανίας
Μαρία Σταθάτου	Γ. Ν. Σταθάτου	22	6303	εἰς ταξίδιον Καναδᾶ
Μαριέτ Νομικοῦ	Ἐμμ. Καραβία	19	5241	χρατεῖται εἰς Ἀμβούργον
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μαριόγκα	'Ιω. Νικηφόρου	12	4236	ἐν πλῷ διὰ Β. Ἀμερικῆς
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μάριος	Μιχ. Καραγεώργη	06	602	εἰς πλάσιον Ἐλλάδι
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἐξ Ἀφρικῆς διὰ Β. Ἀμερικῆν
Μαρουσιώ Λογοθέτη	ἀδελφῶν Γουλανδρῆ	13	4669	εἰς λιμένας Μαδαγασκάρην (διαταγάς)
Μάρτιος	Ν. Εύσταθιον	19	5476	ἐν πλῷ διὰ Μεσογείου
Μάρτων Υ.	ἀδ. Γιαννουλάτου	24	3838	εἰς ταξίδια Ἀπω Ανατολῆς
Μάστερ Ήλ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἐν πλῷ διὰ Μεσογείου
Ματρώνα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	εἰς λιμένα Αφρικῆς
Μεμάς	'Ανδρ. Βεργωτῆ	00	4359	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μεμάς	Μαρ. Κουρούκλη	12	1735	παραμένει εἰς Ντακάρ
Μέντωρ	Γ. Δρακούνη	02	3050	ἐν πλῷ δι' Εὐρώπην
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	εἰς λιμένα Πορτογαλίας
Μεσσαριά Νομικοῦ	ἔτ. «Π. Νομικός» Α. Ε..	95	985	εἰς πλάσιον Ἐλλάδος
Μιμόζα	«Εμπορ.-Ἐφοριατική» Α.Ε.	05	3071	ἐξ Μαδαγασκάρην (διαταγάς)
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἐν πλῷ διὰ Μεσογείου
Μιχαήλ Λιθανός	«Θεοφανώ» Α.Ε.	38	4774	εἰς λιμένα Βόρ. Ἀμερικῆς
Μιχαήλ Λ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκου	18	5202	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	φορτώνει εἰς Βόρ. Ἀμερικῆν
Μιχάλης	Δ. Φατοῆ	19	5685	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μιχαλίδης	ἀδ. Συλᾶ	08	3742	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5199	ἀνεχ. ἐξ Εὐρώπης (διαταγάς)
Ναντίν	«Ἐμπορ.-Ἐφοριατική» Α.Ε.	04	3582	εἰς ταξίδιον Δ. Ἀφρικῆς
Ναυτίλος	Δ. Γουλανδρῆ—Ρ. Πολίτη	04	3531	ἐποπτρέψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Νέα Έλλάς	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	16991	εἰς Νέαν Υόρκην (διὰ Λισσαβόνα)

Νέλλου	έτ. «'Ωκεανός» Α.Ε.	13	4826	ἐν πλῷ ἐξ Εὐρώπης διὰ Καναδᾶν
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτον	19	5101	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Νέστος	«Θεοφανώ» Α. Ε.	19	5764	ἐν πλῷ διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν
Νηρεύς	Ηλ. Χατζῆλια	37	5205	εἰς λιμένα Μεσογείου
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωσαΐτη	21	3576	ἔπιστρέψει ἐξ Ἀργεντινῆς
Νίκος Τ.	Έλευθ. Τρικόγλου	19	5175	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Νίκ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	εἰς ταξίδιον Ἰνδιοῦ ωκεανοῦ
Νικόλαος Δ. Λ.	Ν. Λυκαρδοπούλου	39	5486	ἐν πλῷ δὶ' Ἀφριζήν
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	εἰς πλόας ἐν Ἐλλάδι
Νίκ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	εἰς ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς
Νικόλαος Φιλίνης	Μική Φιλίνη	04	3111	εἰς λιμένα Βορ. Ἀφριζής
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Νικόλαος "Αγγελος	Ίω. Ἀγγέλου	12	4351	εἰς λιμένα Μεσογείου
Νικόλαος Πατέρας	Ηλ. καὶ Κ. Πατέρας	10	4362	ἔπιστρέψει ἐκ Δυτ. Ἀμερικῆς
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	ἐξ Ειρηνικοῦ δὶ' Εὐρώπην
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	ἔπιστρέψει ἐξ Ἰνδῶν
Νικολάου Ζωγραφίδη	Γ. Νικολάου	13	7156	εἰς Βόρ. Ἀμερικήν
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	Γ. Νικολάου	27	5525	ἐπὶ πλῷ δὶ' Ἡνωμένας Πολιτείας
Νικολάου Ούρωνία	Γ. Νικολάου	22	6397	ἐν πλῷ δὶ' Ἰνδίας
Νίτσα	άδ. Γιανναγᾶ	15	4732	φορτώνει εἰς Καναδᾶν
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	ἐν πλῷ δὶ' Ιαπωνίαν
"Οδυσσεὺς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	εἰς ταξίδια Ἀπω. Ἀνατολῆς
"Ολγα 'Επ. Ἐμπειρίκου	νῖῶν 'Επ. Ἐμπειρίκου	22	4677	παραμένει εἰς Βαρκελόνην
'Ολλανδία	«Ἐλληνική, Α. Ε.	11	1759	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
'Ολυμπος	Κουλούθουν — Ἐμπειρίκου	18	5249	ἀνεξ. ἐξ Εὐρώπης (διαταγάς)
'Ομιόνοια	Ξενιοῦ—Ἀδ. Χριστοφορίδου	08	3699	χρατείται εἰς Ἀμβούργον
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	13	3578	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ορος Αίτνα	έτ. «'Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	εἰς Μαδέρας (διὰ Μεσόγειον)
"Ορος Ἐλικών	«Τράπατ, Σο»	18	5525	εἰς Μαδέρας (διὰ Μεσόγειον)
"Ορος Ίθωμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	14	4191	παραμένει εἰς Ντακάρ
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	18	7914	ἐν πλῷ δὶ' Εὐρώπην
"Ορος Κιθαιρών	«Τράπατ, Σο»	12	3876	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ορος Κυλλήνη	έτ. «'Ατρεύνς» Α. Ε.	17	3703	εἰς λιμένα Εὐρώπης, ἐπισκεψή
"Ορος Λυκαθήττος	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	εἰς Μαδέρας (διὰ Μεσόγειον)
"Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιάλη καὶ Σία	07	3556	εἰς λιμένα Μασσούλιας
"Ορος Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	6692	εἰς ταξίδιον Ειρηνικοῦ
"Ορος Πάρνης	έτ. «'Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	ἐν πλῷ δὶ' Εὐρώπην
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντῆ	18	5208	ἐν πλῷ δὶ' Εὐρώπην
"Ορος Πήλιον	έτ. «'Θησεύς» Α. Ε.	17	5655	ἐξ Εὐρώπης διὰ Β. Ἀμερικήν
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	20	5729	εἰς Μαδέρας (διὰ Μεσόγειον)
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	10	3986	εἰς λιμένα Εὐρώπης
"Ορος Ροδόπη	έτ. «'Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	φορτώνει εἰς Νέαν Υόρκην
"Ορος Ταῦγετος	έτ. «'Ατρεύνς» Α. Ε.	21	3286	εἰς λιμένα Εὐρώπης (ἐπισκεψή)
"Ορος Ταῦρος	«Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	εἰς Καναρίους νήσους (διαταγάς)
"Ορος Χελμός	«Ατλαντικός» Α.Ε.	23	6481	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Παγασητικὸς	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	14	3942	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός	20	2171	ἀργεῖ εἰς Σπέτσας
Παναγῆς	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	ἐν πλῷ δὶ' Εὐρώπην
Παναγῆς	I. Δ. Τσούνια	94	2744	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Παναγιώτης	Ενάγγ. Νομικοῦ	01	3575	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Ιουλ.
Παντελῆς	Κ. Λαζιοῦ καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	ἐν πλῷ δὶ' Εὐρώπην
Παντίδης	έτ. «'Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	εἰς Βόρειον Ἀμερικήν
Παπαλεμόδης	Γ. Α. Γεωργιάλη	10	3748	ἀνεξ. ἐξ Εὐρώπης (διαταγάς)
Παρθενών	ἀδ. Πειθῆ	08	3189	εἰς λιμένα Ἀφριζής
Πάτραι	έτ. «'Ελληνική Α.Ε.	09	1977	παραμένει εἰς Πειραιᾶ
Περούς	Α. Ἀνδρεάτου	18	5172	φορτώνει εἰς Λούναβιν
Πεταλοίοι	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	17	6565	ναυλοζεῖ εἰς Λισσαβῶνα
Πετρόβη (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόβη»	03	4634	ἐν πλῷ ἐκ Περσίδας δὶ' Ελλάδα
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. καὶ E. Νομικοῦ	14	7020	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 9 Ιουλ.
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	Δ. Γουλανδρῆ	23	4693	ἐν πλῷ ἐκ Μεσογείου δὶ' Ιαπωνίαν
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	20	5762	ἐν πλῷ δὶ' Ἰνδίας
Πήλευς	E. Χατζῆλια	28	4695	εἰς λιμένας "Απω. Ἀνατολῆς
Πίνδος	έτ. «'Πίνδος» Α. Ε.	08	4360	ἐξ Ἀργεντινῆς δὶ' Εὐρώπην
Πιτίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου	04	2650	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Πλειάδες	ἀδελφ. Πρωτίου	18	4620	εἰς λιμένα N. Ἀφριζής
Πόεντ Γιούντιθ	έτ. «'Θησεύς» Α. Ε.	18	4810	παραμένει εἰς Μασσαλίαν
Πόεντ Κλήραρ	A. Παπαδάκη	20	4839	εἰς Βόρειον Ἀμερικήν
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	παραμένει εἰς Ντακάρ
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	ἀνεξ. ἐξ Εὐρώπης (διαταγάς)
Πότη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Ιουν.
Πόπη Σ.	Yioi Γ. Σιγάλα	03	2083	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ μηνὸς
Ποσειδῶν	ἀδ. Πήττα	09	3840	εἰς ταξίδιον Εὐρώπης
Ρήνος	Μιχ. A. 'Εμπειρίκου	19	4649	ναυλοζεῖ εἰς Λισσαβῶνα
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. E.	18	6429	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Ρόκος Βεργωτῆς	«Ἐπτάνησος» Α. E.	19	5637	ἐν πλῷ δὶ' Εὐρώπην
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	εἰς πλόας Ἐλλάδος — Τοροζίας
Σαλαμινία	K. Πετρούτση — Γ. Τάνες	01	3634	εἰς λιμένα Ισπανίας
Σάνι Γκαμπριέλ	έτ. «'Θησεύς» Α.Ε.	20	4943	εἰς ταξίδιον Βορ. Ἀμερικῆς
Σαντορίνη	A. Γ. Χάλαρη	84	708	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ
Σαρωνικός	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	12	3548	εἰς Πόδον Σαΐδ
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	εἰς λιμένα Μεσογείου
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α.Ε.	17	4300	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Σουσάννα	N. Παπαδάτου-Α.Τσαβλίην	04	932	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 Ιουλ.
Σπάρτη	Γ. Σταματελάτου	22	1202	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Σπυρίδων	Παν. Καρρᾶ	17	3527	παραμένει εἰς Στάβαγκεο

Σπύρος	«Αιγαίον» Α. Ε.	18	6629	εἰς λιμένα Ισπανίας (διαταγάς)
Σταυρ. Γ. Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκου»	36	3931	ἐν πλ. διά Νότ. Αφρικήν
Στάμος	Δ. Φαραλιοῦ	14	3801	ἐν πλ. διά Δ. Αφρικήν
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	ἐκφορτώνει εἰς Σαδόναν
Στέφανος	Σ. Θεοφανίδη	18	653	εἰς ταξίδια ἐν Ελλάδι
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	ἐν πλ. διά Μανιλάν
Συλιανή	άδ. Πήττα — Κ. Σκριβάνου	96	3256	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπό 20 Ιουν.
Συλιανός Χανδρῆς	Ίω. Δ. Χανδρῆ	19	6059	εἰς λιμένα Εύρωπης
Τάναις	άδελφ. Συνοδιοῦ	07	1545	εἰς λιμένα Μεσογείου
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμποῦ	13	4221	φορτώνει εἰς Νέαν Υόρωην
Τασία	Καδ. Σιγάλα	04	3034	εἰς ταξίδια ἐν Εύρωπη
Τάσις	«Μυρτίφον» Α. Ε.	13	4706	παραμένει εἰς Ντακάδι
Ταύγετος	Κουλούθουρο — Εμπειρίκου	18	5687	ἐν πλ. ἐξ Ινδιῶν διά Βόρ. Αμερικήν
Τέτη	υἱοῦ Γ. Σιγάλα	03	2747	εἰς λιμένα Μεσογείου
Τέτη Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	02	1882	φορτώνει εἰς Μπουργκάς
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3658	ἔφθ. εἰς Νότ. Αμερικήν
Τουρκία	έτ. «Ελληνική», Α. Ε.	09	1911	εἰς λιμένα Βορ. Αφρικής
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	ἐν πλ. ἐξ Βορ. Αμερικῆς δι' Ελλάδα
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Ιουν.
Υπανις	άδ. Συνοδιοῦ	09	1459	ἀργεῖ εἰς Πειραιᾶ
Φανερωμένη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	08	8404	ἔφθ. λιμένα Εύρωπης
Φλώρα Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	21	1783	ἔφθ. Μυτιλήνης 10 Ιουν.
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	ἐπιστρέφει ἐξ Ινδιῶν
Χαδιώτης	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	29	4386	εἰς Μαδέρας (διά Μεσόγειον)
Χέλατρος	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	14	3489	ἀνεχ. ἐξ Εύρωπης (διαταγάς)
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5650	εἰς ταξίδιον Ιαπωνίας
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	28	4641	ἀπό Τοκοφάντι δι' Ιαπωνίαν
Χρήστος Μαρκέτος	«Μαρκέτος» Α. Ε.	19	5209	ἐν πλ. ἐξ Ιαπωνίας διά Β. Αμερικήν
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	ἐπιστρέφει ἐξ Αργεντινῆς
Ωρωπός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	13	4474	εἰς τὴν Νέαν Υόρωην
Άλκυόν (Παναμ.)	Ίω. Π. Γουλανδρῆ	17	3530	ἐν πλ. διά Β. Αμερικήν
Άλμπα (Παναμ.)	έτ. «Άλμπα	08	3444	ἀνεχ. ἐξ Εύρωπης (διαταγάς)
Άμαρυλλίς (Παναμ.)	«Άμαρυλλίς» Α.Ε.	18	4328	παραμένει εἰς Μεσόγειον
Άνδρέας (Παναμ.)	Παναμαϊκῆς θαυμίας	17	5317	εἰς λιμένα Εύρωπης
Άννα Μάρκου (Παναμ.)	Ε. Βιντιάδη ο.λ.π.	19	2486	εἰς Ερυθράν Θάλασσαν
Άουρδρα (Παναμ.)	έτ. «Πέρδον»	13	4584	εἰς λιμένα Εύρωπης
Βάρκο (Παναμ.)	Αύγερινοῦ — Απέργη	96	1437	εἰς λιμένα Μεσογείου
Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ	13	4680	εἰς λιμένα Μεσογείου (διαταγάς)
Δώρα (Παναμ.)	Κ. Αυτούδη	98	584	ἀργεῖ εἰς Αμερικανῶν
Εστερό (Παναμ.)	«Ισθμένιας Α. Ε.	20	4743	ἐν πλ. δι' Αφρικήν
Ιλλενάρο (Παναμ.)	έτ. «Κολόνη»	19	5291	ἐκφορτώνει εἰς Βαλτιμόρην
Κάρμαρ (Παναμ.)	Α. Ε. «Κάρμαρ»	19	5226	ἐν πλ. ἐξ Μεσογείου δι' Ιαπωνίαν
Κουλέμπρα (Παναμ.)	έτ. «Πορτομπέλλο»	19	5260	ἐν πλ. δι' Αργεντινήν
Λόιντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Ατλαντικας	16	5505	εἰς ταξίδιον Ελρηνικοῦ
Μαρία (Παναμ.)	έτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ	28	4919	εἰς ταξίδια Δυτ. Αφρικῆς
Μαρτῆς ('Αγγλ.)	Γ. Μ. Κουλούκουντη	94	2483	εἰς λιμένα Μεσογείου
Μιραμάρος (Παναμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	19	5731	ἐν πλ. δι' Εύρωπην
Μιραφλόρες (Παναμ.)	έτ. «Μιραφλόρες»	19	5764	εἰς ταξίδια Δυτ. Αφρικῆς
Μπόνια (Γαλλ.)	Σ. Φαρκούχη	98	3462	ἐν πλ. διά Βόρ. Αμερικήν
Μυριάμ (Παναμ.) Τ.	«Ιστιένια» Α. Ε.	21	7012	εἰς ταξίδια ἐν Εύρωπῃ
Όρος Θερυς (Παναμ.)	Μ. Μάρκου	19	6527	ἐπιστρέφει ἐξ Ιαπωνίας
Ούρανία (Παναμ.)	έτ. «Ατλαντικα»	02	1953	εἰς Σιέρρα Λεόνε (διαταγάς)
Πάναμ (Παν.-τάνκερ)	«Ιστιένια» Α. Ε.	25	7277	εἰς λιμένα Ανατ. Μεσογείου
Πηνελόπη (Παναμ.)	έτ. «Πόλαρο»	19	4799	ἐν πλ. διά Βόρ. Αμερικήν
Ρίο Γκράντε (Παναμ.)	έτ. «Παναμές»	19	5696	εἰς λιμένα Πορτογαλίας
Σαντιάγο (Παναμ.)	έτ. «Σαντιάγο»	08	3860	ἐν πλ. διά Βόρ. Αμερικήν
Σίγκνετ (Παναμ.)	Ίω. Π. Γουλανδρῆ	17	3531	ἐν πλ. διά Καναδᾶν
Τουίρα (Παναμ.)	έτ. «Τουίρα»	12	4393	ἐπιστρέφει ἐξ Αργεντινῆς
Φαίξη (Παναμ.)	έτ. «Πόλαρο»	15	7188	εἰς Ήνωμ. Πολιτείας
Φροσούλα (Παναμ.)	«Φοίνιξ» Α.Ε.	03	1282	εἰς λιμένα Μεσογείου
Χάιφα Τρέιντερ (Παλαιστ.)	Βασ. Ι. Σαποθάρου	03	3075	ἐν Μεσογείου δι' Εύρωπην

A. ΣΓΟΥΡΩΦ & ΣΙΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ

Ίδρυθεις τῷ 1914 ἐν ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ, ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ 3

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

Υποκαταστήματα: ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, Φίλωνος 39
ΕΝ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, Άγ. Μηνᾶ 7

ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: Εἰς τὰς κυριωτέρας πόλεις τῆς Ελλάδος

Ασφαλίσεις Πυρὸς, Θαλάσσης,
Ατυχημάτων, Ζωῆς κ.λ.π.

Εἰδικότης εἰς ασφαλίσεις κατὰ κινδύνων
μεταφορῶν διά θαλάσσης, ξηρᾶς & ἀέρος

Καλύπτονται οἱ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ ἐπὶ ἐμπορευμάτων,
ναύλων, σκαφῶν πλοίων, κλπ. ὑπὸ τοὺς εὐνοϊκοτέρους δρους.

BRISTOL
AVONMOUTH - PORTISHEAD - SHARPNESS

R. & J. H. REA, LTD.

28, Baldwin Street, BRISTOL

Τηλεγραφήματα: IGNEUS-Bristol

Ίδιοκτήται ρυμουλκῶν

Προμηθευταὶ μπῶνκερς

Γαιανθράκων & Πετρελαίου

KENTRIKA GRAFEIA:

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

Ἐν συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ.

Wm CORY & SON, LTD