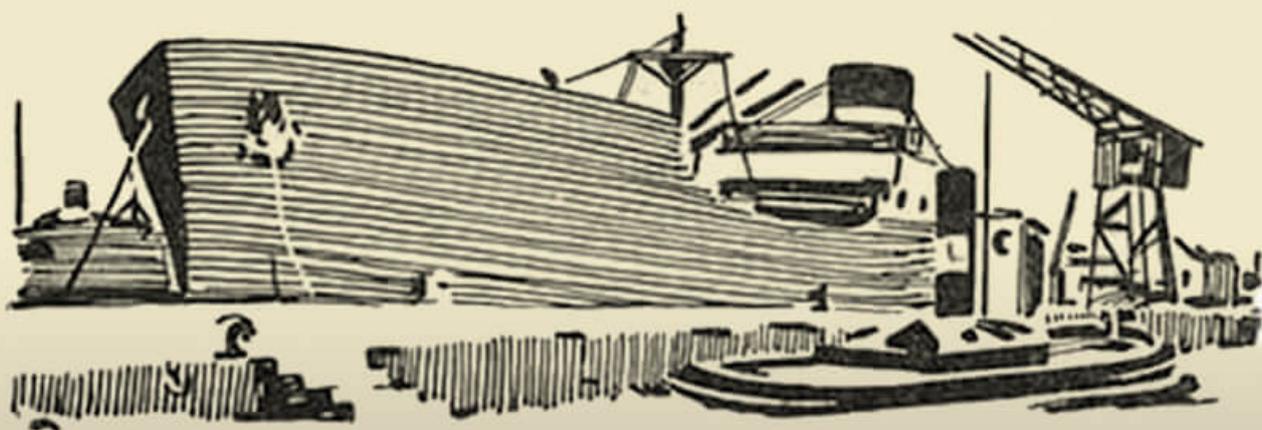


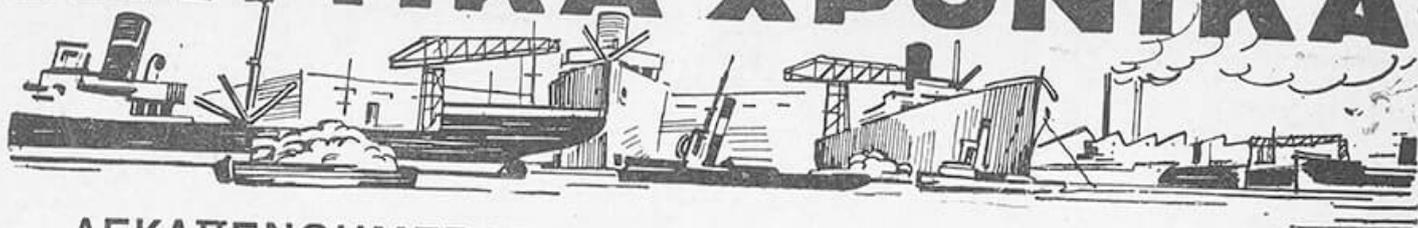
# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Φεβρουαρίου 1940

Αρ. Φύλλου 219

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ι'. ΑΡΙΘ. 219

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1940

### Τὸ δεκαπενθήμερον

#### Διαπιστώσεις καὶ προβλέψεις

Οἱ ἐγγύτερον πῶς παρακολουθοῦντες τὴν πορείαν τῆς ναυλαγοῦρας θὰ δικαιολογήσουν ἐπαρκῶς, πιστεύομεν, τὰς ἐπ' αὐτῆς προβλέψεις μας. Ἀπὸ τῶν ἰδίων στηλῶν ἐτονίσασμεν πρό μιν, ὅτι δὲν πρόκειται κατὰ τὸν παρόντα πόλεμον νὰ ἴδωμεν τοὺς ναύλους ἐξικνουμένους εἰς τὰ ὑψηλά τῶν πολεμικῶν ἐτῶν 1916-18 ἐπίπεδα. Πεντάμηνον ἤδη ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου παρήλθε καὶ οἱ ναῦλοι, πλὴν ὠρισμένων ἐδικῶν περιπτώσεων, ἐτριπλασιάσθησαν περίπου ἐναντι τῶν προπολεμικῶν.

Διὰ τῶν ληφθέντων ἀπὸ τῶν πρώτων ἡμερῶν τοῦ πολέμου μέτρων, πλέον ἡ ἐμφανὴς κατέστη ἡ ἀπόφασις τῶν ἐμπολέμων Κρατῶν, ὅπως μὴ ἐπιτρέψουν τὸν εὐκόλον εἰς θάρος τῶν πλουτισμῶν τῶν οὐδετέρων. Ἡ καθιερωθεῖσα εὐρυτάτη συνεργασία τῶν δύο συμμάχων αὐτοκρατοριῶν, αἰτινες ἐλέγχουν τὸ μέγιστον μέρος τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς καὶ ἡ συντονισμένη διενέργεια τῶν προμηθειῶν τῶν ἐπείρεσαν τὴν διατήρησιν χαμηλῶν τιμῶν εἰς τὰς πρώτας ὕλας, κατ' ἀκόλουθον δὲ τὴν μὴ ὑπέρμετρον καὶ τὴν ναύλων ἀνατίμησιν.

Εἰδικῶς διὰ τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορὰς, τὸ περιορισμένον — μέχρι τοῦδε τοῦλάχιστον — τῶν ἐκ τροπικισμῶν κατασκευῶν καὶ ἡ ἐπαρκὴς χωρητικότης, ποὺ διαθέτουν αἱ σύμμαχοι Δυνάμεις διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν τῶν, διευκολύνουν αὐτὰς εἰς τὴν ἐνασκομμένην ἀντίδρασιν κατὰ πάσης ὑπερβολικῆς ἀξιώσεως τῶν οὐδετέρων ἐφοπλιστῶν. Ἐν συνεχείᾳ δὲ τῶν περὶ ἐπαρκείας εἰς μεταφορικὰ μέσα προσπαθειῶν, τὸ μὲν τὰ Ἀγγλικά ναυπηγεία συντόμως κατασκευάζουν ἤδη σκάφη ἐνός καὶ πλέον ἑκατομμυρίου τόνων, παραδοτέα ἐντός τοῦ τρέχοντος ἔτους, τὸ δὲ ἐξησφαλίθη διὰ χρονικῶν ναυλώσεων μέχρι πέρας τοῦ πολέμου ἀρκετὴ οὐδετέρα φορητὴς χωρητικότης, μὲ ναύλους ὀπωδῆποτε ἐπιφελεῖς διὰ τοὺς ναυλωτάς, κατὰ καὶ τῶν κρατούντων εἰς τὴν ἐλευθέρην ναυλαγοῦραν. Ἡ σταθερὰ τῶν συμμάχων κυβερνήσεων προσπάθεια, ὅπως μὴ ἐπιτρέψουν τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐκτάκτων αὐτῶν ἀναγκῶν ἀπὸ μέρους τῶν οὐδετέρων πλοίων, καταφαίνεται ἀπὸ ὠρισμένα χαρακτηριστικὰ γεγονότα. Οὕτω διὰ τῆς πρό μηνὸς γενικευθεῖσης ἐπιτάξεως ὅλων τῶν Ἀγγλικῶν σκαφῶν παρέχεται ἡ δυνατοτέρα ἐναρμονίσις τῶν ἐκάστοτε μεταφορικῶν ἀναγκῶν, χωρὶς τὴν ἐν σπουδῇ προσφυγῇ εἰς τὴν ἐλευθέρην ἀγορὰν διὰ τὴν ζήτησιν χωρητικότητος καὶ τὴν συνεπείᾳ ταύτης καταβολῆν ναύλων ὑψηλῶν. Αὐτὴ ἡ ἐνοικίσις οὐδετέρων πλοίων δὲν ἀποσκοπεῖ μόνον εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς εἰς χωρητικότητά ἐπαρκείας τῶν Συμμάχων. Ἄμεσον ἔχει ἀντίκτυπον καὶ ἐπὶ τῶν διακυμάνσεων τοῦ ναυλοτιμαρίθμου ἐντός λογικῶν ὀπωδῆποτε περιθωρίων, ἀναλόγων πρὸς τὰ ἠξυμένα ἔξοδα τῶν πλοίων.

Ἡ παρέμβασίς λ. χ. τοῦ νεοσυστάτου Ὑπουργείου τῆς Ναυτιλίας εἰς τὴν ἀνακοπὴν τοῦ περαιτέρω ὕψωμοῦ τῶν διὰ τὸν θάμθακα ναύλων εἶνε ἀρκετὰ δηλωτικῆ. Χάρῃ εἰς τὴν παρέμβασιν ταύτην τὰ 43 καὶ 45 σέντς τῶν πρώτων ἐξ Ἠνωμένων Πολιτειῶν ναυλώσεων διὰ Γαλλίαν καὶ Ἀγγλίαν ὑπεβιβάσθησαν εἰς τὰ 35 σέντς. Στενὴ ἀφ' ἑτέρου εἶνε ἡ συνεργασία τῶν Ἀγγλῶν καὶ Γάλλων ἀρμοδίων ἐπὶ τῶν μεταφορῶν. Αἱ παρὰ τῶν Γάλλων κλειόμενα χρονικὰ ναυλώσεις τυγχάνουν τῆς προηγουμένης ἐγκρίσεως μικτῆς εἰς Λονδίον ἐδρευούσης ἐπιτροπῆς, αἱ δὲ μεταφορικὰ ἀνάγκαι τῆς Γαλλίας ἀντιμετωπίζονται ἀπὸ κοινῶν παρὰ τῶν εἰδικωτέρων ἐν προκειμένῳ Ἀγγλικῶν ὤπρεισιν.

\*\*\*

Ἀλλὰ καὶ τῶν οὐδετέρων κρατῶν, ὅσων τοῦλάχιστον ἡ ἐθνικὴ χωρητικότης εἶνε ἐπαρκὴς νὰ καλύψῃ τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκαις τῶν, ἡ ἀκολουθουμένη τακτικὴ τοῦ προκαθορισμοῦ ἐνιαίου ναυλολογίου, δὲν εἶνε ἐνισχυτικὴ τῆς περαιτέρω τῶν ναύλων ἀνατίμησεως. Εἰς ὠρισμένας μόνον χώρας, εἰς τὸ Βέλγιον, λόγῳ τῶν ἐκτάκτων κινδύνων τῆς ναυσιπλοίας καὶ τῆς ἐλλείψεως ἐπαρκῶς διαθέσιμου ἐθνικῆς χωρητικότητος, εἰς τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας, λόγῳ τῆς ἐκτάκτου ζωηρότητος τῶν ἐκείθεν με-

ταφορῶν καὶ τοῦ νόμου περὶ οὐδετερότητος, καθὼς καὶ εἰς ἄλλους τινὰς δευτερευούσης μεταφορικῆς κινήσεως τομεῖς τῆς ναυλαγοῦρας ἐμφανίζονται περισσώτερον ὕψωμένοι οἱ ναῦλοι. Πάντως ἐκ τῶν μέσων τιμῶν τοῦ ναυλοτιμαρίθμου κατὰ μῆνα Ἰανουάριον, διὰ τὰ οὐδέτερα πλοία, τεκμαίρεται ὅτι ἡ ναυλαγοῦρα, ἐνῶ χαρακτηριστικὴν παρουσιάζει σταθερότητα καὶ ἡ ζήτησις χωρητικότητος ἀμείωτος συνεχίζεται, καμμίαν δὲν ἐκδηλώνει ὕψωτικὴν τάσιν. Ὁ τριπλασιασμός τῶν πρὸ τοῦ πολέμου ναύλων εἶνε διὰ τοὺς πλείστους τῶν τομέων καὶ κυρίως ἐκεῖ ὅπου ἄμεσως εἶνε ἡ ἐπίδρασις τοῦ Ἀγγλικοῦ παράγοντος, τὸ βασικὸν τῆς ναυλαγοῦρας στοιχείον.

Δὲν ἀποκλείονται θεθαίως αἱ ἐκπλήξεις διὰ τὸ μέλλον. Ἄν ὁ πόλεμος ἐκταθῇ καὶ εἰς ἄλλα μέτωπα καὶ διευρυνθῇ συνεπῶς ἡ μεταφορικὴ κίνησις, ἂν ἡ ὑποβρυχιακὴ ἐπιθεσις ἀποβῇ ἀποτελεσματικωτέρα, ἂν μακρὰ προβλέπεται παρὰ τῶν ἐμπολέμων Κυβερνήσεων ἡ διάρκεια τοῦ πολέμου καὶ ἀνάγκαι κατ' ἀκόλουθον προμηθειῶν καὶ μεταφορῶν μεγαλύτερα δημιουργηθῶν, τότε πιθανόν ἡ σπάνις χωρητικότητος νὰ ἐπιφέρῃ καὶ τὴν ὑπερτίμησιν τῶν ναύλων. Ὑπὸ τὴν παρούσαν ὁμως κατάστασιν τῶν πολεμικῶν πραγμάτων τίποτε δὲν ἐπιτρέπει τὴν αἰσιόδοξον ταύτην πρόβλεψιν. Οἱ ναῦλοι γύρω τῶν σημερινῶν ἐπιπέδων θὰ κυμαίνονται μὲ μικρὰς ἀξυομειώσεις καὶ αἱ τωρινὰ ἀποδόσεις τῶν πλοίων, βάσει τῶν ἠξυμένων δαπανῶν ἐκμεταλλεῦσεως, ἡμποροῦν πλέον νὰ θεωρηθῶν ὡς πάγια καὶ διὰ τοὺς ἀμέσως προσεχῆς μῆνας, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν πάντως τῆς αἰσίας περαιώσεως τῶν ταξιδίων.

\*\*\*

Ἄλλ' ὀμιλοῦμεν περὶ σταθερότητος τοῦλάχιστον, ἂν μὴ ἀνατιμήσεως, τῶν ναύλων. Ἐξ ἀντιθέτου ἐφοπλιστῆς, ἐκ τῶν διακρινομένων διὰ τὴν μακρὰν αὐτοῦ πείραν εἰς τὰ τῆς ναυτικῆς ἐργασίας καὶ τὴν θαθεῖαν παρατηρητικότητά του, τὴν ἐνημερωμένην πάντοτε ἐπὶ ὅλων τῶν ἀφορώντων τὴν παγκόσμιον ναυτικὴν βιομηχανίαν ζητημάτων, ἀλλοίαν προβλέπει τὴν τροπὴν τῆς ναυλαγοῦρας, ἐφόσον θέβαια καὶ ἡ πολεμικὴ περιπέτεια περιορισθῇ εἰς τὴν σημερινὴν τῆς ἔκτασιν. Ὁ ἐφοπλιστῆς αὐτός, τοῦ ὁποίου τὰς ἀξίας πάσης προσοχῆς ἀντίληψις παραθέτομεν κατωτέρω, δὲν ἀποκλείει, τούναντι, μάλιστα θεωρεῖ πιθανήν, καὶ τὴν χαλάρωσιν ἀκόμη τῆς ναυλαγοῦρας.

Ἀναχωρῶν ἀπὸ τῆς ἀρχῆς, ὅτι ἡ σημερινὴ παγκόσμιος χωρητικότης εἶνε αἰσθητῶς μεγαλυτέρα εἰς ὄγκον καὶ εἰς μεταφορικὴν ἰκανότητα ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ τονάζ τῆς πολεμικῆς περιόδου τοῦ 1914, λαμβάνων δ' ὑπ' ὄψιν, ὅτι αἱ ἀπώλειαι ἐκ πολεμικῶν κινδύνων ἀναπληροῦνται καὶ ἴσως νὰ ὑπερκαλύπτονται εἰς τὸ προσεχῆς μέλλον διὰ τῶν νέων ἀθρόων ναυπηγήσεων ἐμπολέμων τε καὶ οὐδετέρων, καὶ ὑπολογίζων τὰς ἀπὸ θαλάσσης μεταφορικὰς ἀνάγκαις τῶν ἐμπολέμων ὀπωδῆποτε κατωτέρως ἐκείνων τοῦ προηγουμένου πολέμου, ἄγεται εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι δὲν πρόκειται νὰ ἐκδηλωθῇ κατὰ τοὺς προσεχῆς μῆνας αἰσθητὴ δυσαναλογία μεταξὺ ζήτησεως καὶ προσφορᾶς χωρητικότητος.

Ἰταλοὶ, Ἰάπωνες, Ἀμερικανοὶ, Σκανδιναβοὶ καὶ Ὀλλανδοὶ ἐντατικῶς ἔχουν ἐπιδοθῇ εἰς τὰς ναυπηγήσεις. Καθυστεροῦν θεθαίως αἱ παραδόσεις τῶν πλοίων, λόγῳ τῶν δυσχερειῶν περὶ τὴν προμήθειαν πρώτων ὑλῶν καὶ ἐξαρτημάτων, σκάφη ὁμως ναυπηγοῦνται πολλὰ καὶ μὲ ρυθμὸν ὀλονὲν αὔξοντα. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Γαλλίαν καὶ τὸν Καναδᾶν δὲν ὑπολείπεται ἡ προσπάθεια τῆς παρασκευῆς εἰς ἐμπορικὰ σκάφη. Ἔστω καὶ ἂν αἱ κατασκευαί ἐντός τοῦ ἔτους φθάσουν τὰ 3-4 ἑκατομμύρια τόνων — ἀριθμὸς δυσκόλως δυνάμενος νὰ ἐπιτευχθῇ κατόπιν τῶν μέτρων τῶν συμμαχικῶν ναυαρχείων — καὶ πάλιν εἰς τὸ τέλος τοῦ πρώτου ἔτους τοῦ πολέμου ἡ παγκόσμιος χωρητικότης δὲν θὰ εἶνε κατωτέρα τῆς προπολεμικῆς. Πρέπει θεθαίως νὰ ὑπολογισθῇ, ὅτι παραμένει ἀδρανοῦσα χωρητικότης 4 περίπου ἑκατομμυρίων τόνων, ἡ Γερμανικὴ, ἀντισταθμίζεται ὁμως ἡ τοιαύτη ἀχρηστεύσις σεβαστοῦ ὄγκου τονάζ, ἀπὸ τῶν ἀποκλεισμῶν τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν τῆς Γερμανίας. Ἐχομεν ἐξ ἄλλου τὰς καθυστερήσεις ἐκ τῶν νηοπομπῶν καὶ ἐκ τῶν διαφόρων γνωστῶν δυσχερειῶν εἰς τὴν ναυσιπλοίαν καὶ τὰς φορτοεκφορτώσεις, αἰτινες περιορίζουν αἰσθητῶς τὴν μεταφορικὴν ἰκανότητα τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου. Ἐνῶ ἐκ παραλλήλου δέον νὰ ληφθῶν ὑπ' ὄψιν

οί επιβληθέντες περιορισμοί καταναλώσεως παρ' όλων των Κρατών, οτινες και θα υποβιβάσουν αναλόγως και τας διενεργουμένας συνήθεις μεταφοράς.

Βάσει όλων των ανωτέρω δεδομένων, υπό την προϋπόθεσιν πάντως μη επέκτασως του πολέμου και εις άλλα μέτωπα — εις τὸν Καύκασον λ. χ. και τὴν Ἀνατολικὴν Ἀσίαν — ὁ συνομιλητής μας ἐφοπλιστὴς ὑπολογίζει ἐλευθέραν τὴν προσφοράν τῶν πλοίων εἰς ὅλας τὰς ἀγοράς, κυρίως δὲ τὰς πέραν τῶν ἐπικινδύνων ζωνῶν, μὲ ἄμεσον ἀποτέλεσμα τὴν στενωτέραν προσαρμογὴν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων πρὸς τὰ ἔξωδα, τὰ ὑψημένα θεθαίως, τῶν πλοίων.

Χωρητικότης ἐπαρκής, ἐπαρκεστάτη μάλιστα θὰ ὑπάρχη διὰ τὰς ἀνάγκας, ἐπιχειρηματικὰς καὶ ἐμπορικὰς, δεδομένου, ὅτι καὶ τὰ ἀργούτα προπολεμικῶς σκάφη, 3-4 ἑκατομμυρίων τόνων, ἔχουν τεθῆ ἤδη ἐν ὑπηρεσίᾳ κατὰ τὸ μέγιστον αὐτῶν ποσοστὸν. Ποῦ συνεπῶς θὰ στηριχθῆ τις διὰ τὰς προβλέψεις ἀνατίμωσιν ἢ ἔστω καὶ σταθερότητα τῶν σημερινῶν ναύλων; Ἐφόσον τὰ πλοία ἐπαρκοῦν, νέαι ἀνάγκαι δὲν δημιουργοῦνται καὶ σκάφη ὄλονεν νεοαναπηγήτα καθελκύονται, φόβος τούναντιον ὑπάρχει θεσμίως, ὅτι χαλάρωσιν τῶν τιμῶν τῶν ναύλων πρέπει νὰ περιμένωμεν.

Αὐταὶ εἶνε ἐν συντομίᾳ αἱ ἀπόψεις τοῦ συνομιλητοῦ μας ἐφοπλιστοῦ. Ἰσως νὰ διακρίνωμεν διὰ τὴν ὑπερβολικὴν συντηρητικότητά των, ἰσως νὰ μὴ λαμβάνεται ὑπ' ὄψιν, πόσον ρευστὴν κατάστασιν διερχόμεθα, μὴ ἐπιτρέπουσαν προβλέψεις. Δὲν ἐξέρχονται ὅμως τῶν ὁρίων τοῦ θετικοῦ ὑπολογισμοῦ τῶν πραγμάτων. Καὶ ἂν ἀκόμη, λόγω τῶν ὑψηλῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, τῶν ἐκτάκτων κινδύνων, τῶν θαυρατάτων ἀσφαλιστῶν, τῶν ὑψημένων ἐξόδων ἐπισκευῶν καὶ τῶν ἀπροβλέπτου ἐκτάσεως καθυστερήσεων δικαιολογητὰ ὁ τριπλασιασμοῦ τῶν ναύλων, ἢ συντηρητικὴ ἐνατένισις τοῦ μέλλοντος πρέπει νὰ μᾶς καθιστᾷ ἐπιφυλακτικῶς, ὅσον ἀφορᾷ τὴν πορείαν τῆς ναυλαγορίας. Τὰ κέρδη, τὰ ὑπέρογκα τοῦ παρελθόντος πολέμου, δὲν πᾶρα καὶ νὰ ἐπανέλθουν.

### Νὰ συγκρατηθῆ τὸ ἐπιχειρηματικὸν μένος

Ἄλλὰ προσθλέποντες μετὰ δικαιολογημένης, λόγω τῆς ρευστότητος τῶν πραγμάτων, ἐπιφυλάξεως, τὰ τῆς ἀνελιξεως τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων καὶ ἀποφεύγοντες τὴν προεξόφλησιν τοῦ ἀόηλου μέλλοντος, κατοχυρώνομεν ἑαυτοὺς κατὰ τῶν ἐπικινδύνων ἐπιχειρηματικῶν ἀκροβατισμῶν, αὐτῶν ἀκριβῶς, ποῦ τόσο ἐστοίχισαν εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον, κατ' ἀκολουθίαν δὲ καὶ εἰς τὴν Ναυτιλίαν, κατὰ τὸν παρελθόντα πόλεμον.

Τὴν φορὰν αὐτὴν δὲν πιστεύομεν νὰ παρεκκλίνουν οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἐπιβεβλημένης τακτικῆς τῆς ἀναμονῆς. Θὰ ἐπιδιώξωμεν τῶρα τὴν ἐνατικὴν καὶ ἀπρόσκοπτον ἀπὸ τὰς γνωστὰς ἐσωτερικὰς διαταραχὰς ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων μας. Τὰ κέρδη, τὰ ὀλίγα ἢ πολλὰ, θὰ διαφυλάξωμεν, ἵνα σχηματίσωμεν τὰ πολύτιμα τῆς Ναυτιλίας μας ἀποθεματικά, ποῦ μίαν ἡμέραν θὰ χρησιμεύσουν ν' ἀνεγείρωμεν ἐκ θάθρων τὸ ναυτιλιακὸν μας οἰκοδόμημα.

Ἄγοραὶ σκαφῶν εἰς ὑψηλὰς τιμὰς, ἐκμεταλλευσίμων μὲν τῶρα, ὑπὸ τὸ ἀνάμαλον τοῦ πολέμου καθεστῶς, ἀχρήστων δ' εὐθύς μετ' αὐτόν, ἢ σπατάλη δηλαδὴ κεφαλαίων εἰς ἐπιχειρηματικὰς ἐπιδιώξεις ἐρειδομένας μόνον εἰς τὴν αἰσιόδοξον πρόβλεψιν, ὅτι ὁ πόλεμος καὶ τὰ ἐξ αὐτοῦ κέρδη θὰ κρατήσουν ἐπὶ μακρὸν, καταδικάζονται ἀπὸ κάθε συνετὸν ἐπιχειρηματίαν, ὡς πράξεις ἐγγιζούσαι τὸν τυχοδιωκτισμὸν, διότι ἐξέρχονται τῶν ὁρίων τοῦ ὕγιους, τοῦ ὀρθοφρονούντος ὑπολογισμοῦ. Ἡ ἀσυγκράτητος ἐπιχειρηματικότης τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐστράφη τελευταίως εἰς τὴν ἀγορὰν Ἀμερικανικῶν πλοίων, ἀπὸ τὰ πρό ἔτων ἀργούτα εἰς τοὺς λιμένας καὶ τοὺς ποταμοὺς τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν. Τιμὰ ὑψηλαὶ προσεφέρθησαν καὶ φαίνεται ὅτι, κατὰ τὰς ὑπαρχούσας πληροφoρίας, ἀρκετὰ ἠγοράσθησαν.

Δὲν θὰ ὑπεισέλθωμεν εἰς τὰς ἀντιλήψεις τῶν ἐφοπλιστῶν αὐτῶν, οἵτινες σπεύδουν τῶρα νὰ διαθέσουν ἑκατοντάδας χιλιάδων λιρῶν εἰς τὴν ἀγορὰν πλοίων, ἀμφιβόλου μεταπολεμικῆς ἀποδόσεως. Γνωρίζομεν ἄλλως τε τοὺς ὑπολογισμοὺς των. Ἐπιδιώκοντες νὰ καρπωθῶν τὰ ἔκτακτα κέρδη ἢ μᾶλλον πιστεύον-

τες αὐτὰ μεγαλύτερα προϊόντος τοῦ χρόνου προεξοφλοῦν ἐπικινδύνως τὸ μέλλον. Ἄν ὁ πόλεμος, φέρ' εἰπεῖν, κρατήσῃ ἐπὶ τόσο χρονικὸν διάστημα, μακρὸν πάντως, ἂν πραγματοποιηθῶν αἱ τὰδε καὶ αἱ τὰδε ναυλώσεις, ἂν ὅλα τὰ πράγματα θαδίσουν τὸν εὐκόλον τῆς αἰσιδοξίας των δρόμον, ἀσφαλῶς τὰ σκάφη αὐτά, τὰ ἀντιοικονομικὰ ὑπὸ κάθε ἄλλῃν περίστασιν, θὰ ἀποδώσουν τὸλάχιστον τὴν ἀξίαν των.

Ἄλλ' ἐρωτῶμεν καὶ ἡμεῖς: Ἄν ὅλαι αὐταὶ αἱ προβλέψεις δὲν πραγματοποιηθῶν, ἂν τοῦ πολέμου ἡ διάρκεια δὲν εἶνε μακρὰ, ἂν ἀτύχημα τι θαλάσσιον κρατήσῃ δέσμον τὸ πλοῖον εἰς τὰ ἐργοστάσια ἐπισκευῶν, ἂν οἱ ναῦλοι δὲν ὑψωθῶν, τούναντιον δὲ πτώσιν τινα σημειώσουν, πρᾶξις ὀρθοφροσύνης εἶνε νὰ κατασπαταλῶνται τὰ κεφάλαια τῆς Ναυτιλίας μας εἰς ἐγχειρήματα τοιαύτην ἔχοντα ἀμφίβολον τὴν ἔκβασιν;

### Τὰ κέρδη ἀνήκουν εἰς τὴν Ναυτιλίαν

Ἐνας ἕκαστος θεθαίως τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἐλεύθερος εἶνε τὰς ἰδίας αὐτοῦ παρορμήσεις ν' ἀκολουθῆ εἰς τὰς ἐπαγγελματικὰς του ἐπιδιώξεις. Τὸ γενικώτερον ὅμως τῆς Ναυτιλίας μας συμφέρον δὲν πρέπει καὶ νὰ παρορᾷται. Ἡ ἀπόλεια κεφαλαίων ἐφοπλιστικῶν ἄμεσον ἔχει ἐπίδρασιν καὶ εἰς τὴν καθόλου ἐμποροναυτικὴν μας ἐπίδοσιν. Αἱ σημερινὰ περὶ τῶν ἐθνικῶν κεφαλαίων ἀντιλήψεις διαφέρουν κατὰ πολὺ τῶν πρὸ εἰκοσιπενταετίας. Σκοπὸν ὑπέρτερον, προκαθορισμένον ἔχουν τὰ σημερινὰ τῆς Ναυτιλίας κέρδη, νὰ ἐπανέλθουν ἐν εὐθέτῳ στιγμήν εἰς αὐτήν.

Κανεὶς ἄλλος περισσότερο ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς δὲν εἶνε εἰς θέσιν ἐξ ἐπαγγελματικῆς εἰδικεύσεως, ἀκόμη δὲ καὶ ἐξ ἐπιχειρηματικῆς διαισθήσεως νὰ διακρίνῃ τὴν κατάλληλον περίστασιν, ὅπως τὰ ἤδη συσσωρευόμενα ἀποθεματικά διατεθῶν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ἑθνικῆς Ναυτιλίας. Ὁρισμένα ὅμως θεσμικὰ κατευθύνσεις πρέπει νὰ προδιαγραφῶν, νὰ προϋφίστανται.

Τὸ παρελθὸν πολλὰ μᾶς διδάσκει καὶ σφάλμα θὰ ἦτο ἀσυγχώρητον νὰ τὸ ἀγνοήσωμεν. Δεκάδες ἑκατομμυρίων λιρῶν ἐξηνεμίσθησαν κατὰ τὸν παρελθόντα πόλεμον εἰς ἐπιχειρήσεις, ἢ κιστὰ προσαρμοζόμενας πρὸς τὴν ἐφοπλιστικὴν νοοτροπίαν. Θὰ ἀντιπαρῆλθωμεν τὰς ἀκαίρους ἀγοράς καὶ ναυπηγήσεις. Αὐταὶ τὸλάχιστον ἐκείνου ἐντὸς τοῦ κύκλου τῆς ἐπαγγελματικῆς τῶν ἐφοπλιστῶν ιδιότητος. Αἱ Τράπεζαι ὅμως, αἱ προσκαίρου ἀποδόσεως θιομηχανία, τὸ ἐμπόριον κατὰ τὰς ἀνωμίλους ἐκείνας περιστάσεις, οἱ χρηματιστηριακοὶ ἀκροβατισμοί, τὰ μεγαλεπήβολα σχέδια χερσαίων ἐπιχειρήσεων, ποῦ κατέρρευσαν μὲ τὴν πρώτην ριπήν ἀντιθέτου ἀνέμου, ὅλαι αὐταὶ αἱ ἐπιδιώξεις, εἰς ἃς ἐνεπλάκησαν οἱ ἐφοπλισταὶ μας κατὰ τὸν παρελθόντα πόλεμον καὶ ἀμέσως μετ' αὐτόν, δὲν φανταζόμεθα ποτὲ νὰ ἐπαναληθῶν. Ἐπεσαν τότε οἱ ἐφοπλισταὶ θύματα ἐπιτηδείων, ποῦ ἐξεμεταλλεύθησαν τὴν τιμίαν των ἀφέλειαν. Τὰ παραδείγματα εἶνε πολλὰ καὶ πρόσφατα εἰς τὴν μνήμην ὄλων. Νὰ πιστεύσωμεν, ὅτι θὰ λησμονηθῶν;

Τὰ κέρδη θεθαίως τοῦ παρόντος πολέμου δὲν εἶνε τόσο μεγάλα. Διὰ τὸν λόγον δ' ἀκριβῶς αὐτὸν ἐπισπᾶνομεν τὸν κίνδυνον καὶ προκαλοῦμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Τότε, κατὰ τὸν παρελθόντα πόλεμον, ἡ Ναυτιλία μας ἐξήλθε κολοβωμένη καὶ ἐστερημένη κεφαλαίων ἐπαρκῶν διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς. Περιουσία ὅλαι εἶχον ἐν τῷ μεταξύ ἀπολεσθῆ. Ἄν ἐκ τῶν ἐνότων ἐπανεδημιουργηθῆ τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν, ὀφείλεται μόνον εἰς τὴν ἀπαράμιλλον τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλοῦ ἐπιχειρηματικότητα, τὴν ἀξίαν κάθε θαυμασμοῦ, καὶ τὰς εὐνοϊκὰς περιστάσεις, ποῦ ἐκράτησαν κατὰ τὴν ἀμέσως μετὰ τὸν πόλεμον δεκαετίαν. Μᾶς ἐπέτρεψαν οἱ ξένοι, αἱ μεγάλαι ναυτικαὶ δυνάμεις, νὰ ἀναλάβωμεν ναυτιλιακῶς. Ὁ προστατευτισμὸς δὲν εἶχε προσλάβῃ ἀκόμη τὴν σημερινὴν του μορφήν καὶ τὰ Κράτη δὲν καθύβουσαν τὴν ἐμποροναυτικὴν των πολιτικὴν, μὲ τὴν στενὴν ἀντιλήψιν τῆς διακρίσεως τοῦ ἐθνικοῦ πλοίου. Ὁ ἀνταγωνισμὸς εἰς τὰς θαλάσσας δὲν εἶχε σημειώσει ἀκόμη τὴν μετέπειτα δευτάτην μορφήν τῆς ἐξοντώσεως τῶν ἀδυνάτων.

### Αἱ μεταπολεμικαὶ κατευθύνσεις

Τῶρα, τὰ ἐφοπλιστικὰ κεφάλαια εἶνε πλέον ἢ πολύτιμα. Ἰσως νὰ μὴ ἐξαρκεῶν, διὰ νὰ καταστήσωμεν μεταπολεμικῶς τὴν Ναυτιλίαν μας μαχητικὴν, ἀνθεκτικὴν εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν,

## A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΪΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,"

(HELLENIC LINES LIMITED)

Τακτικὴ δεκαήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων  
ἐξ Ἑλλάδος διὰ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ-ΑΜΒΕΡΣΑΝ καὶ τὰνάπαλιν.

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτὰ δι' Ἀγγλίαν, Σκανδιναυίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορ. Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Βελγίου, Ἀμερικὴν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εὐθείαν φορτωτικῶν.

Ἄπευθυντόν: Εἰς τὰ Γραφεῖα τῆς Ἑταιρίας  
Μέγαρον Βάττη ΠΕΙΡΑΙΑ Τηλ. 44.005

Καὶ τοὺς εἰς ἅπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἑταιρίας

που άσυγκράτητος μετά τόν πόλεμον και πάλιν θά έξαπολυθῆ. Μας χρειάζονται πλοία συγχρονισμένα, οικονομικά, παρέχοντα πᾶσαν διευκόλυνον εἰς τό μεταφορικόν ἐμπόριον. Νέαι κατευθύνσεις θά ἐπικρατήσουν εἰς τήν συγκρότησιν τοῦ πλωτοῦ μας ὕλικου καί αἱ κατευθύνσεις αὐταί θ' ἀπαιτήσουν κεφάλαια πολλά, προσπάθειαν δέ ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην φορᾶν συντονισμένην.

Μετά τόν πόλεμον τὰ σημερινά φορητά μας, ὅσα ἐν τῷ μεταξῷ δέν τορπιλλιοθῶν, κατά τό μέγιστον αὐτῶν ποσοστὸν θά εἶνε ἀχρηστον ὕλικόν. Θά ἐκποιηθῶν ἐκ τῆς ἀνάγκης τῶν πραγμάτων πρὸς διάλυσιν. Θά μας ἀπομείνουν ὅμως τὰ κέρδη πού εἰσεκόμισαν ἀπὸ τὴν ἐργασίαν των. Μὲ αὐτὰ θά σχηματίσωμεν τὸν πυρῆνα τῆς ἀνασυγκροτήσεως καί θά χωρήσωμεν πάλιν πρὸς τὰ ἔμπροσ. Αὐτὰ τὰ κέρδη θεωροῦμεν ὡς ἀποθεματικά τῆς Ναυτιλίας μας καί ἐπ' αὐτῶν στηριζόμεθα ἀτενίζοντες ἕνα καλύτερον ἐμποροναυτικὸν μέλλον.

Ἰσως νὰ πιστευθῆ, ὅτι ὑπείσερχόμεθα πέραν τοῦ δέοντος εἰς τὰς ἐφοπλιστικάς, τὰς κατ' ἴδιαν ὑποθέσεις. Πρόθεσις μας μοναδικὴ εἶνε νὰ προσπίσωμεν τὴν μεταπολεμικὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Μυριάδες οἰκογενειῶν τὴν συντήρησιν των ἔξαρουτὸν ἀπὸ αὐτὴν καί ἡ Ἑλλάς πολλά ὑπολογίζει ἀπὸ τὴν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπίδοσιν τῶν τέκνων τῆς.

Οὐδ' ἐπ' ἐλάχιστον μας ἐνδιαφέρει ἡ οἰκονομικὴ θέσις τοῦ Α ἢ Β ἐφοπλιστοῦ. Ἐφόσον ὅμως ἐπιτύχουν οἱ Ἕλληνες ἐφοπλισταὶ νὰ διαφυλάξουν ἀκεραίας τὰς σημερινὰς ἀποδόσεις τῶν πλοίων των, εὐρωστοὶ δέ οἰκονομικῶς ἀναλάβουν τὴν εὐρύτεραν τῆς ἀνασυνθέσεως τῆς δυναμείας τῆς Ναυτιλίας μας προσπάθειαν, διησφαλισμένη θά εἶνε καί ἡ μελλοντικὴ ἐμποροναυτικὴ μας δραστηριότης.

**Ἄλλοτε καὶ τώρα**

Γράφει πρὸς τὸν Πλοίαρχον ἐνὸς ἐκ τῶν σκαφῶν τοῦ ἐφοπλιστῆς ἐκ τῶν διακρινομένων διὰ τὴν μακράν, τὴν ἀνεπίληπτον, τὴν λευκὴν σταδιοδρομίαν του, τὰ ἑξῆς:

«Σὰς ἐνδόμεια νὰ διέλθετε ὅλοι τὸ νέον ἔτος μὲ ὑγιάν καὶ πᾶσαν εὐτυχίαν. Ἡ Παναγία νὰ ὀδηγῆ εἰς τὴν πορείαν του τὸ βαπόρι καὶ νὰ διαφυλάττῃ ὅλους τοὺς ἐπ' αὐτοῦ.

«Λόγω τῶν ἐντάκτων περιστασίων δίδομεν £ 150 ὡς δῶρον εἰς τοὺς Πλοίαρχους δι' ἕναστον καλὸν ταξίδιον, ἐκτὸς ἐννεοῖται τοῦ πολεμικοῦ ἐπιδόματος. Εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς ἀπὸ τοῦ παρόντος ταξιδίου θά δώσετε £ 20 εἰς ἕναστον καὶ εἰς τὸ ἄλλο πλῆρωμα ἀνὰ £ 10, ἐκτὸς τῶν πολεμικῶν ἐπιδομάτων. Δίδομεν τὰ δῶρα αὐτὰ διὰ τὴν καλὴν τὸν συμπεριφορᾶν.»

Ὁμολογοῦμεν, ὅτι τὸ γράμμα αὐτὸ μᾶς φέρει ὀπίσω μίαν τριακονταετιαν, τοῦλάχιστον, εἰς τὴν καλὴν ἐκείνην ἐποχὴν, πού ἐπὶ τοῦ μικροῦ τότε εἰς ὄγκον Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐθασίλευεν ἡ γαλήνη τῆς συνεργασίας καὶ τῆς ἀμοιβαίας κατανοήσεως. Ὅλοι, ἀπὸ τοῦ πλοίαρχου μέχρι καὶ τοῦ ναυτοπαίδος, κατὶ περισσότερον ἀπὸ αὐτὴν τὴν συνήθη ἐργασίαν των εἰσέφεραν εἰς τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν. Μὲ στοργὴν ἐφρόντιζαν διὰ τὸ πλοῖον πού ὑπηρετοῦν, τὴν σταδιοδρομίαν των συνέδεαν μὲ αὐτό. Ὁ πλοίαρχος καὶ ὁ πλοιοκτῆτης δέν ἦσαν πρόσωπα ἀνήκοντα εἰς τὸ ἀντίθετον στρατόπεδον. Ἦσαν οἱ συμπατριῶται τοῦ πληρώματος, οἱ συναντιλήπτορες τῶν ἀναγκῶν του, πολὺ δὲ συχνὰ καὶ οἱ ἰδιαιτέροι προστάται του.

Πόσον τώρα μετεβλήθησαν τὰ πράγματα! Ἀνεπύχθη εἰς ὄγκον ἡ Ναυτιλία μας, ἐπικνώθησαν αἱ τάξεις τῶν ναυτιλλομένων, πολλοὶ ὅμως ξένοι πρὸς τὰς τιμὰς παραδόσεις τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας ὑπέσπληθη εἰς αὐτὴν. Τὸ ἀποτέλεσμα εἶνε γνωστόν. Πρὸς τί νὰ ἐπανερχώμεθα;

Φαίνεται ὅμως — καὶ εἶνε τοῦτο ἀρκετὰ παρήγορον — ὅτι, παρὰ τὰς ἐπελθούσας θαθεῖας ἀνωμαλίας, διατηροῦνται ἀκόμη διὰ τοὺς παλαιοὺς ἐφοπλιστικοὺς μας Οἴκους καὶ τὰ πληρώματα ὀρισμέναι ναυτικῶν περιφερειῶν, αἱ καλαὶ τοῦ παρελθόντος συνήθειαι. Εὐχὰς ὁ ἐφοπλιστῆς ἀπευθίνει μὲ τὴν «βοήθειαν τῆς Παναγίας» εἰς τὸ πλῆρωμα τοῦ σκάφους του, δῶρα εἰς αὐτὸ διανέμει ἀπὸ κάθε ἱκανοποιητικὸν ταξίδιον διὰ τὴν «καλὴν του συμπεριφορᾶν». Εἰς τὴν ἐποχὴν αὐτὴν τοῦ ταχυπλουτισμοῦ, τῆς

ἀπνηοῦς ἐπιδιώξεως τῶν ὕλικῶν ἀγαθῶν καὶ τῆς ἀδιαφορίας πρὸς τὸν αἰσθηματικὸν παράγοντα, πρέπει νὰ μᾶς συγκινοῦν ἰδιαιτέρως ἐκδηλώσεις περικλείουσαι τὴν προσήλωσιν πρὸς τὰς εὐγενικάς τοῦ παρελθόντος παραδόσεις. Θά ἦτο ἀρὰ γε δύσκολον αἱ ἐκδηλώσεις αὐταὶ νὰ ἦσαν πολλαί; Ἰσως νὰ προήγηση ἀποτελεσματικῶς τὸ πνεῦμα τῆς συνεργασίας, πού τώρα, ὑπὲρ πᾶσαν ἄλλην φορᾶν, μᾶς χρειάζεται διὰ νὰ ἐργασθῆ ἡ Ναυτιλία μας.

**Προελήφθησαν εὐτυχῶς αἱ συνέπειαι**

Θά παραθέσωμεν αὐτολεξεὶ τὸ κείμενον τριῶν τηλεγραφημάτων ἀποσταλέντων πρὸ ἡμερῶν ἐκ τριῶν διαφόρων μεσιτικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου πρὸς Ἑλληνας ἐφοπλιστάς. Εἶνε ἀρκετὰ χαρακτηριστικά. Τὸ πρῶτον μεταξὺ ἄλλων λέγει: «Ἄμερικανοὶ φορτωταὶ δέν ἐνδιαφέρονται διὰ σημαίαν μας παρὰ τὴν ζωηρότητα τῆς ἀγορᾶς». Τὸ δεύτερον: «Ἄγορα Ἄμερικῆς ἀποφεύγει διαπραγματευθῆ Ἑλληνικά σκάφη λόγω πικρᾶς πείρας κτηθείσης ἐκ τῶν καθυστερήσεων τῶν πλοίων ἐνεκεν ἀνωμαλιῶν πληρωμάτων». Καὶ τὸ τρίτον: «Παρακαλοῦμεν ἐξουσιοδοτήσατε ἀμέσως (πρόκειται περὶ ναυλώσεως), διότι μεγάλας δυσχερείας ἀντιμετωπιζόμεν διὰ τὴν ναύλωσιν Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων, λόγω ἀνωμαλιῶν πληρωμάτων».

Εὐτυχῶς διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ὅτι ἡ ἐκ τῶν ἀνωτέρω τηλεγραφημάτων διαγραφομένη θλιβερὰ κατάστασις, ἥτις οἰκτράς θά ἦδυνάτο νὰ ἐπιφέρει συνέπειας καὶ μάλιστα εἰς ἐποχὴν, πού τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον ἐθνικὴν καθαυτὸ κέκληται νὰ ἐπιτελέσῃ ἀποστολήν, προελήφθη ἐγκαίρως ἀπὸ τὰ αὐστηρά καὶ σύντονα τῆς Κυβερνήσεως μέτρα κατὰ τῶν ὀλίγων στασιαστῶν καὶ γενικῶς τῶν ἀπειθαρχῶν.

Ὁ εἰς τὸ προηγούμενον τευχὸς μας δημοσιευθεὶς νόμος ἀποσκοπεῖ ἀκριβῶς τὴν ἀποκατάστασιν τῆς ὁμαλότητος ἐπὶ τῶν πλοίων, ἥτις ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου ἐκινδύνευσε νὰ φυγαδευθῆ. Πράγματι δὲ τὰ ληφθέντα μέτρα — νομοθετικά καὶ διοικητικά — ἄμεσον ἔσχον, εὐεργετικὴν, τὴν ἐπίδρασιν. Ἀπὸ μηνὸς ἦδη οὐδὲ ἓν κρούσμα ἀπειθαρχίας ἐπὶ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐσημειώθη. Οἱ πάντες εἰς τὸ καθήκον των ἀφωσιώθησαν. Οἱ ταραχίαι γωρίζουν καλῶς, ὅτι δέν θά διαφύγουν τὰς βαρεῖας τοῦ Νόμου κυρώσεως.

**Οἱ Ἄγγλοι διὰ τὰ οὐδέτερα πλοῖα**

Εἰς τὸ Ἄγγλικόν περιοδικόν «Syren» ἐδημοσιεύθη προσφάτως ἕνα χαρακτηριστικὸν ἄρθρον ἀντικρουθὸν ἀφ' ἐνὸς τὴν ἐσφαλμένην ἀντίληψιν, καθ' ἣν ἡ ναυτιλία πραγματοποιεῖ ὑπερογκὰ κέρδη, ὑποδεικνύον δ' ἀφ' ἐτέρου τὴν ἀνάγκην μιᾶς στοργικωτέρας ἀπὸ μέρους τῆς Ἀγγλίας μεταχειρίσεως τῶν οὐδετέρων πλοίων, ἅτινα προθύμως παρέχουν εἰς αὐτὴν τὰς πολυτίμους ὑπηρεσίας των. Παραθέτομεν κατωτέρω αὐτοῦσιον τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον, διότι ἐνδιαφέρει καὶ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, περιλαμβανομένην εἰς τὸν κύκλον τῶν οὐδετέρων σημαίων καὶ συνεπῶς ὑποκειμένην εἰς ταύτην ἢ ἐκείνην τὴν Βρετανικὴν μεταχειρίσιν.

«Ἄρκετὰ ἔχουν γραφῆ μέχρι σήμερον — τονίζει τὸ «Syren» — ἐναντίον τῆς ναυτιλίας παρ' ἐκείνων, οἵτινες ἐλάχιστα γνωρίζουν διὰ τὴν διοικησίαν ταύτην. Ἀκόμη καὶ κατὰ τὰς ἐποχὰς τῆς δυσπραγίας δέν ἦτο ἀσύνηθες νὰ χαρακτηρίζεται ἀπὸ τὸν τύπον καὶ ἡ ἐλαχίστη ἀναβίωσις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τοιοῦτον τρόπον, ὥστε τὸ πολὺ κοινὸν νὰ σχηματίζῃ μίαν ἐντελῶς ἐσφαλμένην περὶ τῆς καταστάσεως ἀντίληψιν. Ὀλίγα μόνον πλοῖα δύνανται ἐκάστοτε νὰ ἐπωφεληθοῦν ἐκ τῶν ὑψηλῶν ναύλων εἰς ἕνα ὀρισμένον τομέα, ἐνῶ τὰ ἀλλαχοῦ ἀπασχολούμενα σκάφη παραμένουν ἀνεπηρεάστα ἀπὸ τὴν τοπικὴν θελιώσιν. Παρὰ ταῦτα, συχνὰ ὁ τύπος εἰς παρομοίας περιπτώσεις ὁμιλεῖ περὶ ναυτικῆς εὐπραγίας.»

**Ἑλληνικὰ Ναυτικὰ Γραφεῖα ἐν ROTTERDAM**

**Rotterdam Steamship Company Ltd.**  
(N. V. Rotterdamsch Scheepvaartbedrijf)  
**Shipbrokers Agents**

Telegrams: «DIOSKUROI» 20, Willemskade  
Teleph. 56615-15166-11442 ROTTERDAM.  
Waterclerk 44358

**Greek Shipping Agency**  
(Grieksch Scheepvaart Agentuur)  
**Shipbrokers Agents**

Telegrams: «ERGON» 20, Willemskade  
Tel. 11442-15166-56615 ROTTERDAM.  
Waterclerk 44358

**Ned. Expeditie en Controlebedrijf**  
**Expeditie en Controleurs**

Telegrams: «ERGON» 20, Willemskade  
Tel. 15166-11442-56615 ROTTERDAM.

**BRISTOL**  
**AVONMOUTH - PORTISHEAD - SHARPNESS**  
**R. & J. H. REA, L<sup>TD</sup>.**  
28, Baldwin Street, BRISTOL  
Τηλεγραφήματα: IGNEUS-Bristol

**Ἰδιοκτῆται ρυμουλκῶν**  
**Προμηθευταὶ μῶνκερς**  
**Γαιανθράκων & Πετρελαίου**

**ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ:**  
**CORY BUILDINGS, Fenchurch St. - LONDON E.C.3**

**Ἐν συνεταιρισμῷ μὲ τοὺς κ.κ.**  
**Wm CORY & SON, L<sup>TD</sup>**

»Ακούομεν ήδη πολλά — συνεχίζει ο άρθρογράφος — περιπραγματοποιούμενων μεγάλων καθαρών κερδών υπό των ουδέτερων πλοιοκτητών από τας παρ' αὐτῶν συναπτομένης ναυλώσεις. Καί ἐδῶ ὅμως ἡ ἀναλογία τῶν πλοίων πού ναυλώνονται εἰς τοιαύτας ἐργασίας δὲν εἶνε μεγάλη. Οἱ Ἄγγλοι πλοιοκτῆται δύνανται νὰ θηροῦν διὰ τὸ γεγονός, ὅτι δὲν τοῖς ἐπιτρέπεται νὰ πραγματοποιοῦν παρόμοια μὲ τοὺς οὐδέτερους κέρδη, ἀλλὰ καὶ δὲν πρέπει, παραλλήλως, νὰ λησμονοῦν, ὅτι ἡ ἀδιάλλακτος στάσις δὲν μᾶς βοηθεῖ εἰς τὴν σημερινὴν ζωτικὴν περιὺπάρξιν πάλιν.

»Ἡδῆ, ἀπὸ τῶν ἀρχῶν τοῦ πολέμου, ὑπάρχει μέγας ἀριθμὸς οὐδέτερον σκαφῶν, τὰ ὅποια δὲν ἐπιθυμοῦν νὰ ταξιδεύουν εἰς ἐμπόλεμα ὕδατα. Ἡ «μᾶστιξ» τῶν ἀρξαμένων εἰς εὐρείαν κλίμακα ἐπιτάξεων, ἀποτελεῖ θετικὴν ἀπόδειξιν, ὅτι ἔχομεν μίαν ἐπιγύουσαν ἀνάγκην προσθέτου χωρητικότητος καὶ ὅτι πᾶς οὐδέτερος πλοιοκτῆτης ἐπιθυμῶν νὰ ἐργασθῆ μὲ τοὺς συμμαχικοὺς λιμένας θὰ εἶδει νὰ ἐτύγχανε κάθε δυνατῆς διευκολύνσεως. Δὲν ἀποτελεῖ μόνον ἐκδήλωσιν φθόνου, ἀλλὰ καὶ ὑποκρισίας, νὰ προτρέπονται ἀφ' ἑνὸς οἱ οὐδέτεροι πλοιοκτῆται νὰ ναυλῶνουν τὰ σκάφη των διὰ συμμαχικοῦς λιμένας, εὐθὺς δὲ κατόπιν νὰ κατηγοροῦνται, ὡς πραγματοποιοῦντες ὑπερβολικὰ κέρδη.

»Ἄς μὴ λησμονῶμεν — ἐξακολουθεῖ τὸ «Syren» — καὶ τὴν ἄλλην ὄψιν τοῦ ζητήματος. Ἐλλείπει ἐνὸς «κοινῶν ταμιῶν κατὰ κινδύνου πολέμου», κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τοῦ λειτουργοῦντος ἀπὸ τριμήνου — τοῦλάχιστον — ὑπὲρ τῶν Ἄγγλων ἐφοπλιστῶν, τὸ πλεῖστον τῶν οὐδέτερον σκαφῶν εἶγεν ἀκίνητοποιηθῆ ἢ ἀναγκασθῆ νὰ καταβάλλῃ εἰς τοὺς Ἄγγλους ἀσφαλιστάς χιλιάδας λιρῶν κατὰ ταξίδιον διὰ πολεμικὰ ἀσφάλιστρα, ἀνευ ἀντιστοίχου θελιτώσεως τῶν ναύλων. Πολλοὶ οὐδέτεροι πλοιοκτῆται ἀπασχολοῦνται ἀκόμη μὲ τὴν κάλυψιν τῶν ἐκ τῆς ἀνωτέρας περιπτώσεως ζημιῶν των. Αἱ οὐδέτεροι ναυτιλίαι ἔχουν ν' ἀντιμετωπίσουν μεγάλα ἐξόδα, τὰ ὅποια δὲν ἀπασχολοῦν τοὺς Ἄγγλους ἐφοπλιστάς.

»Ὡς ἐλέχθη ἤδη, μεγάλη ἀναλογία τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ οὐδέτερον πλοίων ὑπέστη δαπανηράς καθυστερήσεις ἐξ ἀφορηῆς τοῦ ἐλέγχου λαθρεμπορίου. Πιθανόν, τὸ εἰσαχθὲν σύστημα τῶν «navicerts» νὰ συντελέσῃ πολὺ εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν καθυστερήσεων ἐν τῷ μέλλοντι, τοῦτο ὅμως δὲν σημαίνει καὶ ὅτι θὰ λησμονηθοῦν αἱ ζημίαι τοῦ παρελθόντος. Καλύτερον θὰ ἦτο ἂν ἡ Ἄγγλια κατέβαλλεν εἰς τοὺς οὐδέτερους πλοιοκτῆτας κάτι τι διὰ τὰς καθυστερήσεις τῶν πλοίων των, ἔστω καὶ ἂν ἐπρόκειτο περὶ ὀνομαστικοῦ τινος μόνον ποσοῦ ἡμερησίας ἀποζημιώσεως. Ὑπάρχουν ἐξ ἄλλου ἀρκετοὶ οὐδέτεροι πλοιοκτῆται, οἵτινες πιστεύουν εἰς τὸν Γερμανικὸν μῦθον, ὅτι ἂν ἀποστείλωνται τὰ σκάφη των εἰς τὴν Ἄγγλιαν, θὰ ἐξαναγκασθοῦν ἔκει νὰ παραλάβουν συμμαχικὰ φορτία μὲ ἐκπεομένους ναύλους ἢ ἄλλως θὰ τοῖς προβληθῆ ἄρνησις ἀνθρακεύσεως. Αἱ φῆμαι αὗται εἶνε ἀνυπόστατοι.

»Τὰ πλοηγικὰ ἐξ ἄλλου δικαιώματα πιθανόν ν' ἀποτελοῦν σχετικῶς μικρὰν δαπάνην. Τί ὅμως ἀρὰ γε νὰ σκέπτονται διὰ τὴν δαπάνην αὐτὴν οἱ οὐδέτεροι; Διερωτᾶται τις ἀκόμη, ἂν ὀρθῶς ἔπραξαν αἱ Ἄγγλικαί ἀρχαὶ διατάξασαι τὴν εἰσπραξίν πληρῶν λιμενικῶν τελῶν ἀπὸ πλοία, ἅτινα ὑπεχρέωθησαν νὰ ἐκφορτώσουν μικρὰν τινα ποσότητα φορτίου, ὅπερ ἐχαρακτηρίσθη ὡς λαθρεμπόριον πολέμου».

## Τὰ Ἄγγλικὰ ὑφαλοχρώματα "CAMREX,"

Χρησιμοποιοῦνται ἤδη ἐκτὸς ἄλλων Ἐθνικοτήτων καὶ παρὰ πλείστων Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἀποκτήσαντα ἐκ τῶν ἀρίστων ἀποτελεσμάτων τὴν συνεχῆ αὐξησιν 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

Ἀποθῆκαι χρωμάτων εἰς τοὺς κυριωτέρους ἐν τῷ ἐξωτερικῷ λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Ἀντιπρόσωπος Γ.Δ.ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Harrowby Street, CARDIFF

Ἰδιαιτέρα ὄψις: 208, Cathedral Rd.-CARDIFF  
Τηλέματα: "CAMREX,,—Cardiff ἢ Sunderland

## Τὸ πολεμικὸν ἐπίδομα διὰ τὰ κάτω τῶν 2.000 τόννων φορτηγὰ

Κατόπιν ὀλιγοήμερων διαπραγματεύσεων, ὑπὸ τὴν αἰγίδα τοῦ Ὑφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας, ἐπετεύχθη συμφωνία μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν φορτηγῶν πλοίων κάτω τῶν 2000 τ. δ. w. καὶ τῶν ἐκπροσώπων ὄλων τῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ πολεμικοῦ ἐπιδόματος διὰ τὰ πληρώματα τῶν πλοίων τῆς ἀνωτέρω κατηγορίας. Ἀποτέλεσμα τῆς συμφωνίας ταύτης εἶνε ἡ κάτωθι ὑπογραφεῖσα συλλογικὴ σύμβασις.

Ἐν Ἀθήναις σήμερον εἰκοστῆ ἔκτιν Ἰανουαρίου 1940, ἡμέραν Παρασκευῆν οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι:

Ἀφ' ἑνὸς μὲν Λουκάς Ν. Νομικός, ἐκπροσώπων νομίμως ἐν προκειμένῳ τὴν ἐνταῦθα ἐδρεύουσαν ἀνεγνωρισμένην Ἑπαγγελματικὴν Ὀργάνωσιν «Ἐνωσις Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἐξουσιοδοτούμενος πρὸς τοῦτο διὰ τῆς ἐπ' ἀρ. 14588)13-1-1940 δηλώσεως τῆς Ὀργανώσεως ταύτης, ἀφ' ἑτέρου δὲ οἱ ἐκπρόσωποι ὄλων τῶν ναυτεργατικῶν ὁργανώσεων (\*) συνελθόντες ἐν τοῖς γραφείοις τοῦ Ὑφυπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας συνυμολογήσαμεν ὁμοφώνως τὰ κάτωθι:

Διαπιστοῦντες ὅτι ἐξακολουθοῦν ὑφιστάμενοι οἱ ἐκ τῆς ἐν Ἐυρώπῃ ἐμπολέμου καταστάσεως προελθόντες κίνδυνοι, οἱ προκαλέσαντες τὴν ἀπὸ 1ης Σεπτεμβρίου 1939 πληρωμὴν πολεμικῶν ἐπιδόματων εἰς τὰ πληρώματα φορτηγῶν πλοίων.

Ἐπιθυμοῦντες ὅπως ἀπλοποιηθῆ τὸ ἤδη σύστημα διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῶν πολεμικῶν ἐπιδόματων καὶ ὅπως ἐξασφαλισθῆ ἰλικίη ἀμοιβὴ διὰ τοὺς ἐργάτας θαλάσσης ἱκανοποιητικῆ ἀφ' ἑνὸς ἐν σχέσει πρὸς τὰς σημερινὰς συνθήκας ἐργασίας ἐν τῇ φορτηγῷ ναυτιλίᾳ καὶ ἀνάλογος ἀφ' ἑτέρου πρὸς τοὺς κινδύνους, τοὺς ὁποίους ἐκάστοτε ἀντιμετωπίζουσι οἱ ἐπὶ τῶν περὶ ὧν πρόκειται πλοίων ἐργαζόμενοι ἐργάται θαλάσσης.

### Συμφωνοῦμεν

1. Νὰ καταβάλλεται ἐπὶ πλεόν τοῦ καθωρισμένου βασικοῦ μισθοῦ εἰς τὰ πληρώματα τῶν φορτηγῶν πλοίων χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 2000 τ. δ. w., δι' ἅπαντας τοὺς πλάσ, ἔτι δὲ καὶ διὰ τὰς ἡμέρας παραμονῆς αὐτῶν ἐν οἰφθῆποτε λιμένι, καθὼς καὶ δι' ἅπαν τὸ προσωπικὸν αὐτῶν, γενικὸν πολεμικὸν ἐπίδομα ἴσον πρὸς ὀγδοήκοντα τοῖς ἑκατὸν (80 ο)ο ἐπὶ τοῦ ἰσχύοντος βασικοῦ μισθολογίου.

2. Κατ' ἐξαιρέσει τῆς προηγουμένης παραγράφου εἰς τὰ πληρώματα φορτηγῶν πλοίων χωρητικότητος μικροτέρας τῶν 2.000 δ. w. ἐκτελούντων πλάσ μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων καὶ μεταξὺ αὐτῶν ἀφ' ἑνὸς καὶ Ρουμανικῶν, Βουλγαρικῶν ἢ Τουρκικῶν ἀφ' ἑτέρου καὶ τανάταλιν νὰ καταβάλλεται ἐπὶ πλεόν τοῦ καθωρισμένου βασικοῦ μισθοῦ γενικὸν πολεμικὸν ἐπίδομα ἴσον πρὸς τεσσαράκοντα τοῖς ἑκατὸν (40 ο)ο ἐπὶ τοῦ ἰσχύοντος βασικοῦ μισθολογίου.

3. Ὅμοιος εἰς τὰ ὡς ἄνω πληρώματα φορτηγῶν πλοίων τῆς αὐτῆς χωρητικότητος ἐκτελούντων πλάσ μεταξὺ Ἑλληνικῶν λιμένων ἀφ' ἑνὸς καὶ Γιουγκοσλαβικῶν ἀφ' ἑτέρου καὶ τανάταλιν νὰ καταβάλλεται ἐπὶ πλεόν τοῦ καθωρισμένου βασικοῦ μισθοῦ γενικὸν πολεμικὸν ἐπίδομα ἴσον πρὸς 60 ο)ο τοῦ ἰσχύοντος βασικοῦ μισθολογίου.

4. Νὰ καταβάλλεται ἐπὶ πλεόν τοῦ καθωρισμένου βασικοῦ μισθοῦ καὶ τοῦ γενικοῦ πολεμικοῦ ἐπιδόματος, περὶ οὗ αἱ προηγουμένης παραγράφου, ἐιδικὸν πολεμικὸν ἐπίδομα χορηγούμενον ἐφ' ἅπασι δι' ἑκαστὸν πλῆρες ταξίδιον ἐκτείνόμενον μέχρι τῶν Μεσογειακῶν λιμένων τῆς Γαλλίας, τῶν λιμένων τῶν Γαλιζικῶν κτήσεις τῆς Β. Ἀφρικῆς καὶ τῆς Μάλτας ὡς κάτωθι: α') Διὰ τὸν Πλοίαρχον καὶ τὸν α' μηχανικὸν λίραι Ἄγγλιας 3.0.0. β') Διὰ τοὺς λοιποὺς ἀξιωματικούς λίραι Ἄγγλιας 2.0.0. γ') Διὰ τὸ κατώτερον πλήρωμα λίραι Ἄγγλιας 1.10.0.

5. Εἰς περιπτώσειν καθ' ἣν ἤθελε σημειωθῆ πολεμικὴ δράσις ἐν τῇ Μεσογείῳ ἢ ἐν τῇ Μαύρῃ Θαλάσσῃ κατόπιν αἰτήσεως ἐνὸς τῶν συμβαλλομένων παύει ἰσχύουσα ἡ παρούσα συλλογικὴ σύμβασις καὶ δύνανται νὰ καθορισθῶσι νέα πολεμικὰ ἐπίδομα δι' εἰδικῆς συλλογικῆς συμβάσεως.

Ἐπίσης γίνονται ἀποδεκτὰ ὁμοφώνως ὑπὸ πάντων τῶν συμβαλλομένων τὰ κάτωθι:

Τὰ διὰ τῆς παρούσης ὀριζόμενα πολεμικὰ ἐπίδομα καταβάλλονται ἀπὸ 1ης Φεβρουαρίου 1940. Διὰ τὰ ὑπὸ ἐκτέλεσιν κατὰ τὴν χρονολογίαν ταύτην ταξίδια θὰ ὑπολογισθῆ τὸ πολεμικὸν ἐπίδομα μέχρι τῆς 31ης Ἰανουαρίου 1940 ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ συστήματος ὅπερ ἴληγε τὴν ἡμέραν ταύτην, χωρὶς νὰ ληφθῶσι ὑπ' ὄψιν τὰ δι' αὐτοῦ καθοριζόμε-

(\*) Ἀναφέρονται ἐν τῇ συμβάσει ὀνομαστικῶς οἱ ἐκπρόσωποι ἐκάστης ὁργανώσεως.

## Liverpool

## REA LIMITED.

Stevedores of Cargo — of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

να κατώτερα όρια. Από της 1ης Φεβρουαρίου 1940 θα ύπολογισθί τώ πολεμικών επίδομα επί τη βάσει των καθοριζόμενων υπό της παρούσης συλλογικής συμβάσεως. Εάν εις τώ τέλος του ταξιδίου τώ σύνολον τώ πληρωτέον πολεμικού επιδόματος εις έκαστον μέλος τώ πληρώματος είνε μικρότερον τώ κατώτερον όριον τώ παλαιού συστήματος δικαιούται τώτο να λάβη τώ κατώτερον αυτό όριον, εάν δέ είνε μεγαλύτερον τώ άνωτάτου όριου τώ αυτού συστήματος λαμβάνει τώ άνωτάτον τώτο όριον.

Διά την καταβολήν των πολεμικών ώς άνω γενικών και ειδικών επιδομάτων δέν ύπολογίζονται αι ήμέραι, καθ' ής τώ πλοίον ήναγκάσθη να ανακόψη τών πλοίων ή ν' αναβάλη τών απόπλων ή καθ' ής ήναγκάσθη να διακόψη την επ' αυτού εν τώ λιμένι εργασίαν είτε και καθ' ής επεβραδύνθη ή έναρξις αυτής, λόγω άρνήσεως τώ πληρώματος να εκτελέση την εις αυτό επιβαλλομένην υπηρεσίαν.

Τά διά της παρούσης συλλογικής συμβάσεως παρεχόμενα εις τούς εργατάς θαλάσσης οιαδήποτε πολεμικά επίδομα δέν θα λαμβάνονται υπ' όψην διά των καθορισμών των κατά τάς διατάξεις τώ από 24ης 'Ιουλίου'25 Αυγούστου 1920 Β. Δ. περί κωδικοποιήσεως των Νόμων περί εθνικής πώσης άποζημιώσεων τών εξ άτυχημάτων εν τη εργασία παθόντων εργατών ή ύπαλλήλων ή τώ 'Εμπορικώ Νόμου ή τώ Νόμου 4004 περί κωρώσεως και τροποποιήσεως τώ Ν. Διατάγματος της 23ης Σεπτεμβρίου 1925 περί κωρώσεως τώ εν Γενεύη ύπογραφέντος σχεδίου Διεθνούς Συμβάσεως άποζημιώσεως λόγω άνεργίας εις περιπτώσιν άπολείας πλοίων εκ ναυαγίου, όφειλομένων μισθών ή άποζημιώσεων, τών δι' άτυχήματα εκ πολεμικού κινδύνου άποζημιώσεων καθοριζόμενων επί τη βάσει των διατάξεων τώ υπ' αριθ. 2116 'Αν. Νόμου περί ασφαλίσσεως των πληρωμάτων των 'Ελληνικών έμπορικών άτμοπλοίων κατά κινδύνων πολέμου.

Η συλλογική σύμβασις δέν περιλαμβάνει και δέν άφορᾷ τά πτωλειοφόρα και τά μεταφέροντα ενδλέκτους και έκρηκτικάς ύλας πλοία τώ διά τώ προσωπικόν αυτών πολεμικού επιδόματος συμφωνούμενον έλευθέρωσ μεταξύ των ενδιαφερομένων και μη δοναμένου να όρίζηται εις ποσά κατώτερα των διά της παρούσης συμβάσεως όριζόμενων.

Αι κατά την διάρκειαν της ισχύος της παρούσης συλλογικής συμβάσεως συνυπολογίζονται τώ πρώτον ή άνανεύμεναι συμβάσεις ναυτολογίας πληρωμάτων των περι όν αυτή πλοίων δέον να συνάπτονται διά τριμήνον χρονικήν διάρκειαν. Οι εργατάς θαλάσσης ύποχρονούνται και μετά την λήξει της τριμήνου προθεσμίας, δι' ήν έμισθώθησαν ώς άνω, να εξακολουθήσωσι παρέχοντες την υπηρεσίαν των επί τώ πλοίον, άνανευμένων αυτοδικαίως των όρων της συμβάσεως της ναυτολογίας των μέχρι της έπιστροφής αυτού εις 'Ελληνικόν λιμένα, οχι όμως και πέραν τώ διμήνου, μετά την παρέλευσιν τώ όποιου δικαιούνται να ζητήσωσι την απόπλων και παλιννόστησιν των και εις οιονδήποτε λιμένα.

Υποχρονούνται οι πλοίαρχοι δέκα τούλάχιστον ήμέρας πρό της λήξεως της συμβάσεως ναυτολογήσεως οιονδήποτε μέλους τώ πληρώματος των να καλώσι τώτο ίνα ύπογράφη ιδιοχείρως ή ένώπιον δύο μαρτύρων, διά τούς άγραμμάτους εργατάς θαλάσσης, δήλωσιν περι της συνκαταθέσεώς του ή της άρνήσεώς του ν' άνανεώση την προσεγγίζουσαν να λήξει σύμβασιν ναυτολογήσεως.

Η παλιννόστησις των μη κανονικώς άπολυομένων εργατών θαλάσσης και μη δικαιουμένων τωαύτης κατά νόμον ενεργείται εις βάρος τώ όφειλομένου εις αυτούς ύπολοίπου τώ λογαριασμού των. 'Εν περιπτώσει, καθ' ήν ούδέν όφείλεται εις αυτούς υπό τώ πλοίου, εξ ού άπελύθησαν, ή διαπάνη της παλιννοστήσεως καταβάλλεται υπ' αυτού άποδομένη εις τώτο μερίμη τώ εν Πειραιεί Οίκου τώ Ναύτου.

Πάσα ναυτολόγησις εργατών θαλάσσης εις τώ ναυτολόγιον των ώς άνω πλοίων θα πραγματοποιηται από της ισχύος της παρούσης συμβάσεως μετά προηγουμένην ύπογραφην υπό τώ ναυτολογηθσομένου εργατόν θαλάσσης και τώ πλοίαρχου ή τώ αντιπροσώπου τώ πλοιοκτήτου ένώπιον της άρμοδίας λιμενικής αρχής ή προξενικής τωαύτης, ιδιαίτερας συμβάσεως ναυτολογίας, της οποίας ό τύπος θέλει καθορισθί υπό τώ 'Υφυπουργείου 'Εμπορικής Ναυτιλίας. Αύτη περιλαμβάνουσα έν περιλήψει τούς όρους της παρούσης συμβάσεως και τά δι' αυτής καθορι-

ζόμενα επιδόματα και ύπογραφομένη εις διπλούν δέον να θεωρηται και υπό της προξενικής ή λιμενικής αρχής ένώπιον της οποίας ύπεγράφη.

Η ιδιαίτερα αύτη σύμβασις ναυτολογίας, της οποίας έν αντίτυπον θα κρατή ό πλοίαρχος και τώ έτερον ό ναυτολογούμενος άποτελεί ώς και τώ ναυτολόγιον αυθεντικά έγγραφα διά την εξασφάλισιν των δικαιωμάτων και συμφερόντων τώ τε πληρώματος και τώ πλοίου και διά την επίπουν των σχετικών διαφορών.

Προκαταβολή μόνον επί τώ βασικού μηνιαίου μισθού επιτρέπεται να ζητηθί και αύτη δέν δύναται να ύπερβή έκάστοτε κατά μέν τόν απόπλων εκ τώ λιμένος ναυτολογίας τόν βασικών μισθών ένός μηνός, κατά δέ τόν απόπλων εκ λιμένον ετομένου κατάπλου τώ ήμισον τώ άναλογούντος μισθού διά τώ μέχρι τώ κατάπλου εις τόν άμέσως επόμενον λιμένα χρονικόν διάστημα. Δι' ένα πλήρες ταξίδιον τά 2/3 τώ εις αυτό άναλογούντος βασικού μισθού.

Μετά τόν κατάπλων τώ πλοίου εις 'Ελληνικόν λιμένα δύναται ό πλοίαρχος ή τώ πλήρωμα να ζητήση την λύσιν της συμβάσεως ναυτολογίας, ήτις έχει συναρθί επί τη βάσει της παρούσης συλλογικής συμβάσεως, εφ' όσον έχουσι παρέλθει δύο μήνες.

Προκειμένου περι των πληρωμάτων των πλοίων, περι όν ή παρούσα σύμβασις, ταύτα δικαιούνται εις άνάληψιν των μισθών και των πολεμικών επιδομάτων, άτινα έχουσι καθορισθί διά τά πληρώματα φορηγών άτμοπλοίων Β' κατηγορίας (Κόντινεντ) διά ταξίδια εκτεινόμενα έντός της Μεσογείου (Έξω τώ Γιβραλτάρ και πέραν τώ Κοσσειν εν τη 'Ερυθρά).

Επί πάσης άμφισβητήσεως κατά την εφαρμογήν της παρούσης συλλογικής συμβάσεως άποφαίνεται όριστικώς ό 'Υφυπουργός της 'Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η παρούσα συλλογική σύμβασις και τά δι' αυτής καθορισθέντα πολεμικά επίδομα θέλουσιν ισχύσει επί πεντάμηνον, συνεπώς ή ισχύς αυτής πάει αυτοδικαίως την 30ην 'Ιουνίου 1940.

\*\*\*

Αι όπωσδήποτε έν σπουδή διαπραγματεύσεις διά την σύναψιν της συλλογικής συμβάσεως περι των πολεμικών επιδομάτων και αι κατά την τελευταίαν ήμέραν της ύπογραφής της επέλθοῦσαι μεταβολαι εις τώ αρχικόν κείμενον αυτής δέν μάς επέτρεψαν, παρά την καταβληθείσαν προσπάθειαν, να έμφανισθοῦν αι στήλαι των «Ναυτικών Χρονικών» πλήρως άνημερωμένα.

Εις τώ τευχος της 1ης 'Ιανουαρίου εδημοσιεύθη τώ αρχικόν κείμενον της συμβάσεως διά τά κατώτερα πληρώματα, επί τώ όποιου όμως επηνέχθησαν αι κάτωθι τροπολογίαι: α') Από τώ έδάφ. 1 της συμβάσεως, εις ό και καθορίζεται τώ γενικόν πολεμικόν επίδομα, δέον να διαγραφούν αι λέξεις: «'Εξαιρουμένων των πλώων και των λιμένων έντός της Μεσογείου, Εύξεινου και 'Ερυθρας Θαλάσσης, ώς και των πλώων Κόντινεντ Μεσογείου, περι όν γίνεται μεία κατωτέρω έν έδαφίω 2» και β') Διαγράφεται όλόκληρον τώ έδαφίον 2 τώ δημοσιευθέντος κείμενου.

Κατά ταύτα, τώ όριστικόν κείμενον έχει ώς έξης:

**Συμφωνούμεν**

1. Να καταβάλλεται επί πλέον τώ καθορισμένου βασικού μισθού δι' άπαντας τούς πλώας των φορηγών πλοίων και τας ήμέρας παραμονής αυτών έν οίφδηποτε λιμένι καθώς και δι' άπαν τώ προσωπικόν των πλοίων αυτών, γενικόν πολεμικόν επίδομα ίσον πρός όγδοήκοντα τοίς έκατόν (80 0/0) επί τώ ισχύοντος βασικού μισθολογίου.

2. Να καταβάλλεται επί πλέον τώ καθορισμένου βασικού μισθού και τώ γενικώ πολεμικώ επιδόματος, περι ού τά προηγουμένα έδαφια 1 και 2 ειδικόν πολεμικόν επίδομα ύπολογιζόμενον δι' έκάστην ήμέραν πλώου των φορηγών πλοίων έν τη επικινδύνω ζώνη, ήτις καθορίζεται διά της επομένης παραγράφου, ώς έξης:

Διά τώ κατώτερον πλήρωμα έν γένει ήμερησίως Λ. Λ. 2.10.0.  
'Η συνέχεια είνε ή αύτη πρός τώ δημοσιευθέν κείμενον.

**ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.**  
**GENERAL INSURANCE OF GREECE CO. LTD**

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



**ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ**

**ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

**ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ**

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS **LYKIARDOPULO & CO. LTD**

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE  
LONDON E.C. 3.

# ΤΟ ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΝ ΤΟΥ ΚΑΤΑ ΘΑΛΑΣΣΑΝ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΝΕΑ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑΚΗ ΕΞΟΡΜΗΣΙΣ

Κατά τὸ παρελθὸν δεκαπενθήμερον παρατηρήθη κατὰ τὰς ἐντάσεις τοῦ κατὰ θάλασσαν ἀγώνος, ἀρκετὰ δὲ συμμαχικὰ καὶ οὐδέτερα πλοία μεταξὺ τῶν ὁποίων καὶ τινὰ Ἑλληνικὰ ἐβυθίσθησαν ἀπὸ προσκορυβίσεως ἐπὶ ναρκῶν, τορπιλλισμῶν καὶ ἐναερίων ἐπίδρομάς. Ἐσημειώθη ἐπίσης καὶ ἡ ἀπόλεια ἀριθμοῦ τινος μικρῶν πολεμικῶν σκαφῶν, ὡς λ.χ. τριῶν Ἀγγλικῶν ὑποβρυχίων καὶ δύο ἀντιτορπιλλικῶν καὶ τριῶν ἢ τεσσάρων Γερμανικῶν ὑποβρυχίων. Τὰ μέτρα ἀσφαλείας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἐξηκολούθησαν ὀργανωμένα ἐπὶ τὸ ἀποτελεσματικότερον, αἱ δὲ «περιτολίαι ἀσφαλείας» ἐπικυρώθησαν πρὸς παρεμπόδιον τῆς τοποθετήσεως νέων «μαγνητικῶν ναρκῶν» εἰς τὰς θαλάσσιαις πρὸς τοὺς Ἀγγλικούς λιμένας ὁδοῦς. Ἀνεκοινώθη, ὅτι τὰ ἐπιφορτισμένα μετὰ τὴν ἐπιτήρησιν τῶν ἀκτῶν Ἀγγλικὰ ὑδροπλάνα ἐνήργησαν μέχρι τοῦδε πτήσεις συνολικοῦ μήκους ὑπερτέρον τῶν 7 ἑκατομμυρίων μιλίων, καταδιώκοντα ὑποβρυχία ἢ συνοδεύοντα νηοπομπάς. Ἐγκατεστάθη ἐπίσης νέα ὑπηρεσία προστασίας τῶν ἀλιευτικῶν καὶ διετέθησαν ὑπερδιακόσια μικρὰ σκάφη ἐποπτείας πρὸς καταστορφήν τῶν ἐπιπλεονῶν καὶ παρασυρμένων ναρκῶν.

Ἐνδιαφέροντα γεγονότα ὑπῆρξαν αἱ νηοψαῖα ἐπὶ Ἰαπωνικῶν πλοίων καὶ αἱ διακοινώσεις αἱ σχετικαὶ μετὰ τὴν Ἀμερικανικὴν ζώνην ἀσφαλείας καὶ μετὰ τὴν κατάσχεσιν τῶν δι' Ἀμερικανικῶν σκαφῶν μεταφερομένων ταχυδρομικῶν διὰ τὴν Γερμανίαν σάκκων. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν Ἀγγλικὸν πολεμικὸν ἐνήργησε νηοψαῖον ὀλίγα μίλια ἔξωθεν τῆς Πισκοχάμας ἐπὶ τοῦ ὑπερωκεανίου «Asama Maru» 16.975 τ. γκρῶς (τοῦ 1929) καὶ συνέλαβεν 21 Γερμανοὺς τεχνικοὺς, τοὺς ὁποίους καὶ μετέφερεν εἰς στρατόπεδον συγκεντρώσεως παρὰ τὴν Σιγκαπούρην. Ἡ κυβέρνησις τοῦ Τόκιο ἐξήτησεν ἰκανοποίησιν δι' αἰτήσεως συγγνώμης καὶ ἀπελευθερώσεως τῶν συλληθέντων, ἢ Βρετανικὴν κυβέρνησις ὁμοῦς, ἐμμένονσα εἰς τὰς ἀπόψεις τῆς, παρέσχε τὴν ἀπάντησιν, ὅτι ἡ ἐνέργεια τοῦ Ἀγγλικοῦ πολεμικοῦ ἦτο σύμφωνος πρὸς τὰ διεθνή νόμιμα. Τὸ ζήτημα τῆς νηοψαῖας — ἐτίθησαν εἰς ἄρθρον τῶν οἱ «Τάιμς» — ἀποτελεῖ δικαιοῦμα τῶν ἐμπολέμων, βασίζομενον εἰς τὸ διεθνὲς δίκαιον, ἀρκετὰ ἢ νηοψαῖα νὰ διεξάγονται ἐκτὸς τῶν χωρικῶν ἰδατῶν τῶν οὐδετέρων κρατῶν. Τὸ δίκαιωμα αὐτὸ τὸ ἤσκησεν ἡ Ἰταλία ἐπὶ Ἀγγλικῶν πλοίων κατὰ τὸν Ἰταλοτουρκικὸν πόλεμον τοῦ 1912, ἐπὶ δὲ καὶ αὐτὴ ἡ Ἰαπωνία κατὰ τὴν συνεχιζομένην εἰσέτι ῥηξίν τῆς πρὸς τὴν Κίνα. Ἐν τῷ μεταξύ, ἡ Ἰαπωνία μελετᾷ νὰ ἐφαρμόσῃ σύστημα συνοδείας τῶν μεγάλων σκαφῶν τῆς εἰς τὸν Εἰρηνικὸν ὠκεανόν.

Ὅσον ἀφορᾷ τὰς προστριβὰς τῶν συμμάχων μετὰ τὰς Ἠνωμένας Πολιτείας ἐδηλώθη ὑπὸ τῶν Παρισίων καὶ τοῦ Λονδίνου εἰς τὴν κυβέρνησιν τῆς Βασιλευσσοῦς, ὅτι τὰ συμμαχικὰ πολεμικὰ, ὁσῶς παριστάται ἀνάγκη, θὰ ἐνεργῶν ἐχθροπραξίας καὶ ἐντὸς τῆς Παναμερικανικῆς ζώνης τῶν 300 μιλίων, διότι καὶ ἡ Γερμανία δὲν ἐσεβάσθη ταύτην. Ἀναφέρεται ἐν προκειμένῳ, ὡς ἐπιχείρημα, ἡ ὑπὸ τοῦ Γερμανικοῦ θωρηκτοῦ «Ναύαρχος Σπέε» ἐπίθεσις εἰς τὰ βόατα τῆς Οὐρουγουάρας ἐναντίον τοῦ Γαλλικοῦ ὑπερωκεανίου «Φορμόζα». Αἱ δύο κυβερνήσεις προτίθενται νὰ σεβασθῶν τὴν «ζώνην» μόνον, ἂν τὰ ἐνδιαιρούμενα Ἀμερικανικὰ κράτη ἀπαγορεύσουν τὴν εἰς αὐτὴν εἰσοδὸν καὶ ἔξοδον Γερμανικῶν πολεμικῶν. Ὡς πρὸς τὰς κατασχέσεις τοῦ ταχυδρομικοῦ παρυσχέθῃ ἢ ἀπάντησις, ὅτι αὐταὶ θὰ συνεχισθῶν, διότι ἐκ τῶν πραγμάτων ἀπεδείχθησαν μέχρι τοῦδε δικαιολογημένα καὶ διότι ἡ αὐτὴ μεταχειρίσεως ἐφαρμόζεται καὶ εἰς τὰ Ἰταλικά ὑπερωκεάνια.

## Ἡ Γερμανία καὶ ὁ ἀποκλεισμός

Ὁ κατὰ τῆς Γερμανίας ἀποκλεισμός ἀπέδωκε — κατὰ τὰς συμμαχικὰς ἀνακοινώσεις — ἰκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα, δεδομένου, ὅτι τὸ σύνολον τῶν κατασχθέντων ἐμπορευμάτων παρὰ τῶν Ἀγγλῶν ὑπερέβη τὸ 1.000.000 τόννων καὶ παρὰ τῶν Γάλλων τὰς 300.000 τόννων. Τὰ ποσὰ ταῦτα ἀναφέρονται εἰς τὰς Γερμανικὰς εἰσαγωγὰς. Ἐξαγόμενα, μὲσω οὐδετέρων πλοίων, Γερμανικὰ ἐμπορεύματα ἐλάχιστα κατεσχέθησαν, διότι οἱ Γερμανικοὶ Οἰκοὶ, μετὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν ἀντιποίνων, ἀνέστειλαν τὰς ὑπερποντίους ἐξαγωγὰς τῶν. Χαρακτηριστικὰ ὑπῆρξαν ἐν προκειμένῳ αἱ ἀνακοινώσεις τοῦ Γερμανοῦ καθηγητοῦ τοῦ διεθνoῦς δικαίου κ. Μπρουνς, γνωστοῦ ἀπὸ τὴν δρᾶσίν του εἰς τὸ διεθνὲς δικαίον κ. Μπρουνς, ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις — εἶπε — διατάξασα τὴν κατάσχεσιν τῶν ἐξαγομένων Γερμανικῶν ἐμπορευμάτων, προέβη εἰς πρᾶξιν ἀντικειμένην εἰς τὸ διεθνὲς δίκαιον, διότι δὲν ἔλαβεν ὑπ' ὄψιν τὰς οὐσιώδεις διατάξεις τοῦ ναυτικοῦ δικαίου, τὰς σχετικὰς μετὰ τὸν κατὰ θά-

λασσαν πόλεμον καὶ ἐπεξέτεινε τὸν πύνακα τῶν εἰδῶν λαθροεμπορίου ἐπὶ πάσης ἀδιακρίτως μεταφορᾶς πρὸς τὴν Γερμανίαν ἢ ἐξ αὐτῆς.

Εἰσήγαγεν ἐπίσης — ἐξηκολούθησεν ὁ κ. Μπρουνς — τὸν μαῦρον πύνακα, ἐνθ' ἡ Γερμανία ἐξηναγασθή πολὺ βραδύτερον νὰ προσαρμοσθῇ εἰς παρόμοιον μέτρον. Ἀνέφερον εἶτα τὰς δύο Ἀγγλικὰς διακοινώσεις καθ' ἃς τὸ διεθνὲς δικαστήριον τῆς Χάγης δὲν δύναται νὰ ἐξῆ ἀρμοδιότητα ἐπὶ διαφορῶν, ποὺ προκύπτουν ἐκ τοῦ πολέμου. «Θὰ ἦτο παράλογον — εἶπε — νὰ καταργηθῶν οὐσιώδεις δάσεις τοῦ διεθνoῦς ναυτικοῦ δικαίου διὰ τὴν μίαν μερίδα, καθ' ἣν στιγμὴν ζητεῖται ἀπὸ τὴν ἑτέραν νὰ τὰς ἐφαρμόσῃ».

## Αἱ δηλώσεις τοῦ κ. Τσῶρτσιλ

Ὁμιλῶν ἀρ' ἑτέρου ὁ κ. Τσῶρτσιλ ἐπὶ τῆς ἐξελίξεως τοῦ ἀγώνος κατὰ θάλασσαν, παρατήρησεν ὅτι μέχρι τοῦδε τὰ μικρὰ οὐδέτερα πλοία ὑπέφεραν, κυρίως, τὴν Γερμανικὴν σκληρότητα. Τὰ πλοία αὐτὰ — εἶπε — βυθίζονται ἀνηλεῶς ἀπὸ τὰς τυφλὰς νάρκας ἢ ἀπὸ τὰς ἐσοχημένους ἐκσφενδονιζόμενας τορπίλλας, ἐνθ' αἱ Ἀγγλογαλλικὰ νηοπομπὰ διεξάγονται ἐν ἀσφαλείᾳ, μετὰ πιθανότητα βυθίσεως ἑνὸς πλοίου ἐπὶ πεντακοσίου. Φαίνεται ἤδη ἀρκετὰ βέβαιον, ὅτι τὰ ἡμίση τῶν ὑποβρυχίων, μετὰ τὰ ὁποῖα ἡ Γερμανία ἤρχισεν τὸν πόλεμον, ἐβυθίσθησαν καὶ ὅτι ἡ ναυτήγησις νέων πόρρω ἀπέχει ἀπὸ τοῦ νὰ διεξάγῃται μετὰ ρυθμὴν ταχύτητος. Ὁ σπῶς μας «ὕδρονιγενετῆς» ἀποκαλύπτει μακρόθεν τὴν παρουσίαν τῶν ὑποβρυχίων, τῶν ὁποίων τὰ σχέδια καταστρέφονται μετὰ τὴν βοήθειαν τῆς ἀεροπορίας μας. Διὰ τὰς «μαγνητικὰς νάρκας» ὁ κ. Τσῶρτσιλ ἐτόνησεν, ὅτι δὲν παρουσιάζουν πλέον κανένα πρόβλημα καὶ ὅτι ἤρχισεν ἤδη συστηματικῶς ἀπὸ εἰδικὰ σκάφη τὸ ἔργον τῆς ἀλείας ἢ τῆς ἀχρηστεύσεως τῶν. Καὶ προσέθηκε: «Μετὰ πάροδον πέντε μηνῶν, κατὰ τοὺς ὁποίους ὁ ἐχθρὸς ἔκαμε πᾶν ὅ,τι ἠδυνήθη ἐναντίον τῆς Ἀγγλίας κατὰ θάλασσαν, οὐδὲν τὸ σοβαρὸν ἐπέτρυξε. Ἡ πρώτη ὑποβρυχιακὴ ἐκστρατεία συντετριβή, ἢ ἀπειλὴ τῶν ναρκῶν εὐρίσκειται ὑπὸ τὸν Ἀγγλικῶν ἐλεγχον, ἡ κυκλοφορία τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων οὐδὲν εἰμειώθη καὶ οἱ ὠκεανοὶ ἀπλευθερώθησαν ἀπὸ τοὺς «κουρσάρους» τῆς ἐπιφανείας. Τὰ Ναυαρχεῖα τῆς Ἀγγλίας καὶ τῆς Γαλλίας οὐδέποτε περιήλθον εἰς δύσκολον θέσιν καὶ εἰς κανένα προηγουμένον πόλεμον δὲν ἀνέπτυσαν τόσον δραστηριότητα, ὅσην σήμερον. Δι' αὐτὸ ἀκριβῶς — κατέληξεν ὁ κ. Τσῶρτσιλ — βλέπομεν ἀπὸ μὲν εἰς μῆνα νὰ προσεγγίξῃ ἡ στιγμή, καθ' ἣν θὰ ἔχωμεν πλήρως ἀποκαταστήσῃ τὴν τάξιν καὶ τὴν ἀσφάλειαν διὰ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν καὶ τὸ ἐμπόριον ὅλων τῶν ἐθνῶν. Ὅσα ἐξ αὐτῶν δεχθῶν τὴν ἡγεσίαν μας, δὲν θὰ ἔχουν μόνον τὴν ἰκανότητα νὰ ζήσουν, ἀλλὰ καὶ νὰ εὐμερησῶν.

## Νέα ὑποβρυχιακὴ ἐξόρμησις

Ἀπὸ τῆς 20ῆς Ἰανουαρίου παρατηρήθη μὴ ἀξιόλογος ἐντάσις εἰς τὸν ὑποβρυχιακὸν πόλεμον. Λοῦτο οἷτοι οἱ ἀρμόδιοι Ἀγγλικοὶ καὶ Γαλλικοὶ κύκλοι ὁμολόγησαν, ὅτι τὸ Ράιχ καταβάλλει νέαν προσπάθειαν νὰ παρεμπόδιῃ τὰς θαλάσσιαις μεταφορὰς τῶν συμμάχων, αἱ ὁποῖαι διεξάγονται μέχρι τοῦδε χωρὶς σημαντικὰς ἀνωμαλίας. Κατὰ τὰς ἰδίαις πληροφορίας, τὸ Γερμανικὸν Ναυαρχεῖον διέθεσεν ἀπὸ τινος νέου ὑποβρυχία διὰ τὸν ἐμπορικὸν πόλεμον. Τὰ σκάφη αὐτὰ εἶνε μικροῦ μῆλου ἐκτοπίσματος καὶ δρᾶσι, κυρίως, εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, ἐπιτιθέμενα ἀδιακρίτως κατὰ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων τῶν συμμάχων καὶ τῶν οὐδετέρων. Τὰ ὑποβρυχία τορπιλλίζουν ἐν καταδίσει, ἂνευ οὐδεμιᾶς προειδοποιήσεως, δι' ὃ καὶ παρατηρεῖται ἀξήσεις τις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν σκαφῶν, ἅτινα ἀπολέσθησαν χωρὶς νὰ ἀφήσουν ἴχνυ. Δὲν παύεται ἡμέρα — τονίζει εἰς τηλεγράφημά του τὸ πρακτορεῖον Ρόιντερ — καθ' ἣν νὰ μὴ ἀναγγέλλονται μακάβριοι καὶ ὀδυνηροὶ εἰδησεις: σχεδία, ἐπὶ τῶν ὁποίων εὐρίσκονται ναυαγοὶ νεκροὶ ἐκ ψύξεως. Εἰς τὸ ἴδιον τηλεγράφημα ἐτονίζεται, ὅτι τὰ «Γερμανικὰ ὑποβρυχία, ἐπιτιθέμενα ἄνευ προειδοποιήσεως καὶ χρησιμοποιοῦντα τορπίλλας μεγάλης δυνάμεως διὰ τῶν ὁποίων τὰ σκάφη βυθίζονται ἐντὸς ὀλίγων λεπτῶν τῆς ὥρας, δὲν δίδουν εἰς τὰ πληρώματα καιρὸν νὰ διασωθῶν. Οἱ συμμαχικοὶ στόλοι ἀντιδρῶν ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν νέαν ταύτην Γερμανικὴν ἐξόρμησιν».

## Μεγάλῃ ἀεροπορικῇ ἐπιδρομῇ

Παραλλήλως πρὸς τὴν ὑποβρυχιακὴν δρᾶσιν ἐσημειώθη τὴν 29ῃν Ἰανουαρίου μεγάλῃ ἐναερίῳ Γερμανικῇ ἐπιδρομῇ εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν μέχρι τῶν Ἀγγλικῶν παραλίων, καθ' ἣν ἐνηργήθησαν ἄλλε-

Telegrams:  
«GENICOLAOU»  
LONDON

**GEORGE NICOLAOU LTD.**

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

Telephone:  
AVENUE 4941

**Δάνεια**

**Ναυπηγήσεις**

**Ἀγοραπωλησίαι**

«GENICOLAOU»  
Piraeus

**Ἀντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΔΙ:**  
**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.**  
Μέγαρον Ἡλεκτρ. Σταθμοῦ (2ος ὄροφος 2-22)-ΠΕΙΡΑΙΑ

**Ἀσφάλεια**

**Ναυλώσεις**

**Ἀνθρακεῦσις**

Τηλ. 42-633

πάλιλοι επιθέσεις κατ' έμπορικόν πλοίων. Η έπιδρομή εξεδηλώθη εις διάφορα σημεία με πολλά αεροπλάνα, άτινα έδρασαν επί άκτίνας 400 μιλίων, κατά μήκος των Άγγλικών άκτων από του κόλπου Τέι παρά τώ Φρέθ εφ Φρέθ, προς Βορράν, μέχρι των άκτων του Κέντ, προς Νότον. Αί επιθέσεις διήρκεσαν επί τρίαωρον, κατά δέ την Άγγλικήν έκδοχήν έβλήθησαν περί τά δέκα πλοία, τινά των οποίων έβλήθησαν.

Κατά την Γερμανικήν έκδοχήν, στήριζομένη εις τās έκθέσεις των αεροπόρων και εις τās πληροφορίας εκ Λονδίνου της Όλλανδικής έφημερίδος «Thlégemaos» καταστράφησαν έξι Άγγλικά πλοία, ένα Γαλλικόν και τά φαρύπλοια «Γάλιπερ» και «Νόρντ Χίντερ». Ως καταστράφηνα φέρονται τά Άγγλικά σκάφη «Imperial Monarch» 4966 τόννων γαρύς (του 1928), «Imperial Monarch» 5831 τόννων γαρύς (του 1926), «Migium» 1903 τ. γαρύς (του 1912), «Dan-y-Byn» 5160 τ. γαρύς (του 1939), «Wellmark» 4649 τ. γαρύς (του 1938) και τώ δεξαμενόπλοιο «Athelmonarch» 8995 τόννων γαρύς (του 1928). Τώ όνομα του Γαλλικού πλοίου δέν έγνωσθη.

**Η τύχη των Γερμανικών πλοίων**

Αί αιώτηθεισές και σπλήηφεις Γερμανικόν έμπορικόν πλοίων εξηκολούθησαν και κατά τώ όπό άναστροφήσιν 15θήμερον. Ούτω, κατεβλήθησαν υπό των πληροφοριών των, ως γράφομεν εις τήν οικείαν στήλην, τά φορητά άτιμόπλοια «Im» 2867 τόννων γαρύς (του 1929), «Trantenfels» 6418 τόννων γαρύς (του 1921) και «Albert Janus» 1598 τόννων γαρύς (του 1928), συνελήθη δέ παρ' Άγγλικού πολεμικού και ώδηγήθη εις Άγγλικόν λιμένα, κατασχεθέν, τώ μικρόν Γερμανικόν φορητόν «Phaedra» 619 τόννων γαρύς (του 1898). Τώ σπλήηφθεν έξ άλλου εις τά ύδατα της Χιλής παρ' Άγγλικού καταδρομικού Γερμανικόν άτιμόπλοιο «Dusseldorf» 4930 τόννων γαρύς (του 1935) κατέπλευσεν εις Άγγλικόν λιμένα με πλήρωμα λείας. Τώ έν λόγω σκάφος μετονομάσθη «Polonia».

Αί δυσχέρεια έξ άλλου των εις ουδέτερος λιμένας καταφυγόντων από της έναρξέως του πολέμου Γερμανικόν πλοίων πολλαπλασιάζονται. Αί άρχαι του Μεξικού κατέχουν δύο σκάφη δι' όρειλάς λιμενικόν τελών, αί άρχαι της Πορτογαλικής Άφρικής έτερα τρία, ένθ' αί Τορκικαί άρχαι άπηγόρευσαν, επί ποιήν κατασχεώσεως, εις τά έγκλεισθέντα εις Μαύρην Θάλασσαν Γερμανικά πλοία, νά προσεγγίζον εις Τουρκικούς λιμένας. Έγνωσθη έξ άλλου, ότι 31 Γερμανικά έμπορικά σκάφη, μεταξύ των οποίων και τρία ύπερωκεάνια, παραμένοντα εις Βραζιλιανούς λιμένας διετάχθησαν νά συγκεντρωθούσιν εις ένα λιμένα και νά όσιν έτοιμα προς άπόπλιν διά Γερμανίαν. Η διαταγή άφη παρέσχε λαβήν εις φήμη, καθ' ήν οι Γερμανοί σχεδιάζον την συγκρότησιν νηοπομπής, ήτις θα έπαχειρήσθ νά πλεύσθ εις Γερμανίαν υπό την προστασίαν Γερμανικόν πολεμικόν έπιφανείας και ύποβρυχίων.

**Αί άπώλεια πολεμικών**

Όσον άφορά τās άπώλειας πολεμικόν σκαφών, τά συμμαχικά Ναυαρχεία άνεκοίνωσαν τήν καταστροφήν τριών Γερμανικόν ύποβρυχίων και τήν έπίθεσιν εναντίον δύο άλλων, με άγνωστα όμως τά άποτελέσματα. Έβυθίσθησαν έξ άλλου υπό των Γερμανών τά εισδύσαντα με ειδικήν άποστολήν εις τόν κόλπον της Έλγολάνδης Άγγλικά ύποβρυχία «Seahorse» και «Starfish» 640 τόννων έκτοπίσματος έν έπιφανεία και 927 τόννων έν καταδύσει, ναυπηγηθέντα τώ 1931 τώ πρώτον και τώ 1933 τώ δευτέρω, καθώς και τώ μικρότερον ύποβρυχίον «Uindes» έκτοπίσματος 540 τόννων έν έπιφανεία και 730 έν καταδύσει, ναυπηγηθέν τώ 1938. Εις τήν Βόρειον Θάλασσαν έξ άλλου κατεβλήθησαν προσκρούσαντα εις νάρκας ή τορπιλλισθέντα, τά Άγγλικά άντιτορπιλλικά «Granville» 1560 τόννων, ναυπηγηθέν τώ 1935 και «Exmouth» 1475 τόννων, ναυπηγηθέν τώ 1934. Έκ του πληρώματος του πρώτου άπολέσθησαν 8 άξιωματικοί και 73 ναίται, ένθ' του δευτέρου άπολέσθη όλόκληρον τώ έξ 175 άνδρών πλήρωμα.

**Αί όλικαί άπώλεια πλοίων**

Από της έναρξέως των έχθροπραξιών μέχρι και της 25ης Ιανουαρίου αί άναγγελθείσαι άπώλεια πλοίων εκ παντοίων πολεμικόν κινδύνων περιέλαβον 346 σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 1.388.763 τόννων γαρύς, εκ των οποίων τά 203 πλοία, 980.274 τόννων γαρύς άνήκον εις τās έμπολέμους ναυτιλίας, τά δέ υπόλοιπα 143 σκάφη, 408.489 τόννων άνήκον εις δέκα έπίτα ουδέτερας σημαίας. Αί άπώλεια των έμπολέμων κατενέμεντο ως έξής:

Άγγλικά	149	πλοία	678.593	τ. γαρύς
Γερμανικά	37	»	209.868	»
Γαλλικά	14	»	75.511	»
Πολωνικά	1	»	14.294	»
Σοβιετικά	2	»	2.008	»
<b>Σύνολον:</b>	<b>203</b>		<b>980.274</b>	

Αί άπώλεια άρ' έτερον των ουδέτερον ναυτιλιών κατενέμεντο εις

**VINKE & CO**

Agents for Regular Lines  
Shipowners — Shipbrokers

**ROTTERDAM**  
Telegr. Address: VINKECO

**AMSTERDAM**

**ANTWERP**

τās άκολουθούς σημαίας:

Νορθηγικά	39	τ.	88.264	Έσθονικά	6	τ.	8.016
Έλληνικά	14	»	60.640	Ρομηανικά	1	»	6.394
Όλλανδικά	10	»	56.714	Νοτιοσλαβικά	1	»	6.371
Σουηδικά	28	»	56.001	Λιθουανικά	3	»	4.118
Δανικά	18	»	52.452	Κινεζικά	1	»	2.639
Ίταλικά	4	»	21.122	Λεττονικά	1	»	1.233
Φινλανδικά	8	»	16.281	Παναμά	1	»	757
Ίαπωνικά	2	»	13.660	Πορτογαλικά	1	»	329
Βελγικά	5	»	13.498				

Σύνολον: 143 » 408.489

Τώ σύνολον των μέχρι τούδε άπολεσθέντων 346 συμμαχικόν και ουδέτερον πλοίων κατενέμετο εις τās άκολουθούς κατηγορίας:

Υπερωκεάνια	25	τ. γαρύς	263.977
Σκάφη μικτά	27	»	182.551
Φορητά «τράιμς»	256	»	699.704
Δεξαμενόπλοια	31	»	237.908
Νάβια - ίστιοφόρα	7	»	4.623
<b>Σύνολον:</b>	<b>346</b>		<b>1.388.763</b>

Τά αυτά ως άνωτέρω σκάφη κατενέμεντο, ως προς τήν ηλικίαν των, ως έξής:

Ναυτ.	1940—35	πλοία	47	τ. γαρύς	307.723
»	1934—30	»	24	»	114.964
»	1929—25	»	60	»	261.215
»	1924—20	»	94	»	393.442
»	πέραν 1919	»	121	»	311.419
<b>Σύνολον:</b>			<b>346</b>		<b>1.388.763</b>

Πέραν των σκαφών αυτών άπολέσθησαν και 59 άτιμοκίνητα αλιευτικά σκάφη, συνολικής χωρητικότητας 17.305 τόννων γαρύς. Δέν νά σημειωθί άκόμη, ότι αί άπώλεια της Γερμανικής έμπορικής ναυτιλίας δέν περιορίζονται μόνον εις τās βυθίσεις 37 σκαφών, 209.868 τόννων γαρύς, δεδομένου, ότι συνελήθησαν υπό των συμμαχών και κατασχέθησαν 22 Γερμανικά πλοία, 102.535 τ. γαρύς. Αί μέχρι της 25ης Ιανουαρίου, συνελώς, άπώλεια της Γερμανικής ναυτιλίας άνήλθον εις 59 έμπορικά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 312.403 τόννων γαρύς.

**Βυθίσεις πλοίων από νάρκας**  
Κατά τώ διαρρέσαν 15θήμερον άνηγγέλθησαν αί κατωτέρω άπώλεια πλοίων εκ πολεμικόν κινδύνων:  
«DANMARK» Δανικόν δεξαμενόπλοιο, 10.517 τόννων γαρύς (του 1931): Κατεβυθισθέν εις Άγγλικήν βάσιν προς έλεγχον του φορτίου του προσέκρουσεν επί νάρκης έγγύς της άκτής και εξώκειλεν ήμβυθισθέν. Έκ του πληρώματός του διεσώθησαν 56 άνδρες, εκ των οποίων όκτώ τραυματισθέντες μεταφέρθησαν εις νοσοκομείον, δύο δέ άλλοι άπολέσθησαν. Κατά τήν Γερμανικήν έκδοχήν τώ έν λόγω σκάφος έβλήθη υπό τορπιλλής ύποβρυχίου.  
«FREDVILL» Νορθηγικόν φορητόν, 1150 τόννων γαρύς (του 1917): Προσέκρουσεν επί νάρκης εις τήν Βόρειον Θάλασσαν και έβυθίσθη. Πέντε εκ του πληρώματός του διεσώθησαν και ένδεκα εξηρανώθησαν.  
«SUMIRE MARU» Ίαπωνικόν φορητόν, 1730 τόννων γαρύς (του 1928): Προσέκρουσεν επί Κινεζικής νάρκης εις τās έκβολάς του Γιαύγ Τσε και κατεβλήθη. Οί έπιβαίνοντες αΐτου διεσώθησαν.  
«CHRISTIAN HOLM» Νορθηγικόν δεξαμενόπλοιο, 9119 τόννων γαρύς (του 1927): Κατεβυθισθέν εκ Βορείου Άμερικης εις Νορθη-

THE KOPPERS COAL CO  
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ  
Έτησία παραγωγή 13.000.000 τόννων  
Τηλεγραφική διεύθυνσις:  
“ELPINCOAL.”  
ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΙΑΝΘΡΑΚΩΝ  
εις Ν. Ύόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,  
Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιους.  
KOPPERS POCAHONTAS  
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



γίαν προσέκρουσαν επί νάρκης ανοικτά του Κίρκουελ, ύπεστη δὲ σοβαρὸν ρήγμα. Τὸ πετρέλαιον ἤρχισεν ἐκχυνόμενον εἰς τὴν θάλασσαν, τὸ δὲ πλήρωμα κατέβαλε κάθε προσπάθειαν νὰ διασώσῃ τὸ πλοῖον. Μετὰ τετρώρον διατάχθῃ ἢ ἐγκατάλειψῃ, ὀλίγον δὲ κατόπιν τὸ σκάφος ἐβυθίσθη.

«JOSEPHINE CHARLOTTE» Βελγικὸν φορτηγόν, 3422 τόννων γκρὸς (τοῦ 1929): Κατεβυθίσθη εἰς τὰς Ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῆς Ἀγγλίας προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης, τέσσαρες δ' ἐκ τοῦ πληρώματός του ἐφονεύθησαν. Οἱ ὑπόλοιποι ἀπεβιάσθησαν εἰς Ἀγγλίαν καὶ οἱ ἐξ αὐτῶν τραυματίαι εἰσῆχθησαν εἰς νοσοκομείον.

«ΑΣΤΕΡΙΑ» Ἑλληνικὸν φορτηγόν, 3313 τόννων γκρὸς (τοῦ 1904): Κατεβυθίσθη εἰς τὴν Βόρ. Θάλασσαν προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης. Ἐκ τοῦ πληρώματός του ἀπολέσθησαν 15 ἄνδρες καὶ διεσώθησαν 11, ἐξ ὧν οἱ ὀκτὼ ἦσαν τραυματίαι. Λεπτομερῆς παραθέτομεν εἰς τὴν οἰκίαν στήλην τῶν «Ἀτυχημάτων εἰς Ἑλληνικὰ φορτηγά».

«CAIRNROSS» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 5494 τόννων γκρὸς (τοῦ 1921): Ἐβυθίσθη εἰς τὰς Β. Α. ἀκτὰς τῆς Ἀγγλίας προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης, ὀλόκληρον δὲ τὸ πλοῖόν του ἐπέτυχε νὰ διασωθῇ.

«GRACIA» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 5642 τόννων γκρὸς (τοῦ 1921): Κατεβυθίσθη καὶ τὸ σκάφος αὐτό, συνεπεία προσκρούσεως ἐπὶ νάρκης εἰς τὰς Β. Α. ἀκτὰς τῆς Ἀγγλίας. Τὸ πλοῖόν του διεσώθη.

«NAUTIC» Ἑσθονικὸν φορτηγόν, 2050 τόννων γκρὸς (τοῦ 1922): Κατεβυθίσθη ἐκ Νορβηγίας εἰς Ἀγγλίαν προσέκρουσαν ἐπὶ νάρκης παρὰ τὰς νήσους Σέτλαντς καὶ ἐβυθίσθη. Τὸ πλοῖόν του διεσώθη.

«CARONI RIVER» Ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιο, 7807 τόννων γκρὸς (τοῦ 1928): Κατόπιν ἐπισκευῆς, ἐξήλθεν εἰς τὸ πέλαγος διὰ δοκιμῆς, προσέκρουσαν ὁμοῦ ἐπὶ νάρκης εἰς τὰ Ν. Α. παράλια τῆς Ἀγγλίας καὶ ἐβυθίσθη. Εἴκοσι ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρώματός του ἐτραυματίσθησαν.

«THEKLA» Δανικὸν φορτηγόν, 1468 τόννων γκρὸς (τοῦ 1920): Προσέκρουσε ἐπὶ νάρκης καὶ ἐβυθίσθη εἰς τὰ Β. Α. παράλια τῆς Ἀγγλίας, ὀλόκληρον δὲ τὸ πλοῖόν του, ἐν οἷς καὶ τινες δόκιμοι τοῦ Ε.Ν., περισευλέγησαν ἀπὸ Ἀγγλικά ἀλιευτικά.

«FLANDRIA» Σουηδικὸν φορτηγόν, 1179 τόννων γκρὸς (τοῦ 1898): Κατεβυθίσθη ἐκ Γαλιτεμπούργκ εἰς Ἀμοστερνταμ προσέκρουσαν ἀλληλοδιαδόχως ἐπὶ δύο νάρκων, περὶ τὰ 100 μίλια μακρὰν τοῦ Ἰμουίντεν καὶ ἐκόπη εἰς τρία, βυθισθὲν ἐντὸς ὀλίγων λεπτῶν τῆς ὥρας. Ἐκ τοῦ πληρώματός του ἀπολέσθησαν 17 ἄνδρες, ἐσώθησαν δὲ μόνον 4, παραληφθέντες μετὰ 48 ὥρας ἀπὸ Νορβηγικῶν πλοίων.

«FERRYHILL» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 1086 τόννων γκρὸς (τοῦ 1919): Ἀποπλεύσαν ἐξ Ἀμοστερνταμ δι' Ἀγγλίαν προσέκρουσαν ἐπὶ νάρκης εἰς τὰς Β. Α. Ἀγγλικὰς ἀκτὰς καὶ ἐβυθίσθη. Δώδεκα ἐκ τοῦ πληρώματός του ἀπολέσθησαν καὶ δύο μόνον ἐπέζησαν.

«PROTESILAUS» μικτὸν Ἀγγλικὸν σκάφος, 9577 τόννων γκρὸς (τοῦ 1910): Προσέκρουσαν εἰς τὰ Ἀγγλικά παράλια ἐπὶ νάρκης καὶ ἐβυθίσθη. Ἐκ τῶν 60 ἄνδρων τοῦ πληρώματός του, δύο ἐφονεύθησαν καὶ 13 ἐτραυματίσθησαν.

«KIRKPOOL» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 4342 τόννων γκρὸς (τοῦ 1928): Προσέκρουσαν ἐπὶ νάρκης εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀκτὰς καὶ ἐβυθίσθη. Τὸ πλοῖόν του διεσώθη.

«MEUSE» Βελγικὸν φορτηγόν, 726 τόννων γκρὸς (τοῦ 1916): Κατεβυθίσθη ἀπὸ Ζεμπρούργκ εἰς Ἀγγλίαν προσέκρουσαν ἐπὶ νάρκης καὶ ἐβυθίσθη αὐτάνδρον. Ἐκ τοῦ πληρώματός του ἀνευρέθησαν τέσσαρα πτώματα ἐπὶ μᾶς σχεδιάς καὶ ἀρκετὰ τρῶφιμα. Οἱ ἐν λόγῳ ναυαγοὶ ἀπέθανον ἐκ ψύξεως.

«BALTAGLIA» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 1523 τόννων γκρὸς (τοῦ 1921): Ἐβυθίσθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης. Τὸ πλοῖόν του διεσώθη ἀπὸ Νορβηγικῶν ἀτμόπλοιο.

«PLUTO» Νορβηγικὸν φορτηγόν, 1598 τόννων γκρὸς (τοῦ 1918): Καὶ τὸ σκάφος αὐτὸ κατεβυθίσθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν, προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης. Τὸ πλοῖόν του διεσώθη.

«SYDFOLD» Νορβηγικὸν φορτηγόν, 2434 τόννων γκρὸς (τοῦ 1918): Προσέκρουσαν ἐπὶ νάρκης εἰς τὰ παράλια τῆς Σκωτίας καὶ ἐβυθίσθη, ἐκ δὲ τοῦ πληρώματός του ἐπνίγησαν 19 ἄνδρες καὶ ἐσώθησαν πέντε.

«MIRANDA» Νορβηγικὸν φορτηγόν, 1328 τόννων γκρὸς (τοῦ 1921): Κατεβυθίσθη εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης. Ἐσώθησαν τρεῖς μόνον ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρώματός του καὶ ἐξηφανίσθησαν 14.

«BIARRITZ» Νορβηγικὸν ἐπιβατηγόν, 1752 τ., (τοῦ 1922): Μὲ πλήρωμα 35 ἀνδρῶν καὶ 25 ἐπιβάτας προσέκρουσαν ἐπὶ νάρκης ἀνοικτὰ τοῦ Ἰμουίντεν καὶ ἐβυθίσθη. Διεσώθησαν 21 ἄτομα, ἦτοι 14 ἐπιβάται καὶ 7 ἐκ τῶν πληρώματός. Τρεῖς τραυματίαι ἀπέθανον ἐντὸς τῶν λέμβων, πάντες δὲ οἱ λοιποὶ ἐξηφανίσθησαν.

«MERICIA» Ἀγγλικὸν ἀλιευτικόν, 284 τόννων γκρὸς (τοῦ 1917): Προσέκρουσαν ἐπὶ νάρκης εἰς τὰς Ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῆς Ἀγγλίας καὶ ἀνετινάχθη εἰς τὸν ἀέρα. Ἐτέρα ἀλιευτικὰ σπύσαντα ἐπὶ τόπου διεσώσαν τέσσαρας ἄνδρας ἐκ τοῦ πληρώματός. Οἱ ὑπόλοιποι δώδεκα ἀπολέσθησαν.

«MAMURA» Ὀλλανδικὸν δεξαμενόπλοιο, 8245 τόννων γκρὸς (τοῦ 1932): Κατεβυθίσθη ἐκ Ντάουν πρὸς ἔλεγχον τοῦ διὰ Ρότερνταμ προσοριζόμενον πετρελαιοφορτίου του, προσέκρουσαν ἐπὶ νάρκης καὶ ὑπέστη σοβαρὰς ζημίας τῶν ἰσθμῶν του. Τὸ σκάφος, λόγω τῶν στεγανῶν διαχωρισμάτων του ἐπέτυχε νὰ συγκρατηθῇ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν καὶ προσηράχθη ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου του εἰς τὴν πλησίον ξηρὰν. Τὸ πλοῖόν του ἀπεβιάσθη σφῶν.

«PIDO» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, 3554 τόννων γκρὸς (τοῦ 1920): Προσέκρουσαν ἐπὶ νάρκης εἰς τὰ Ἀγγλικά παράλια καὶ ἐβυθίσθη. Ἄνδρες πέντε τοῦ πληρώματός του ἀπολέσθησαν.

«NORA» μικρὸν Ὀλλανδικὸν φορτηγόν, 298 τ. γκρὸς (τοῦ 1931): Προσκρούσαν ἐπὶ νάρκης εἰς τὰς Ἀνατολικὰς ἀκτὰς τῆς Ἀγγλίας ἐξώκειεν, ἀκολούθως δὲ συνετρίβη ἀπὸ τὴν κακοκαιρίαν. Ἐξ ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρώματός του διεσώθησαν.

### Οἱ ἀναγγελθέντες τορπιλλισμοὶ

«AURA» Φινλανδικὸν φορτηγόν, 1912 τόννων γκρὸς (τοῦ 1908): Ἐτορπιλλίσθη ὑπὸ Ρωσικοῦ ὑποβρυχίου εἰς τὰ ἀνοικτὰ τοῦ Βοθηκικοῦ κόλπου καὶ ἐβυθίσθη ἐντὸς πέντε λεπτῶν. Ὁ πρῶτος καὶ δευτέρως πλοίαρχοι καὶ ὀκτὼ ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρώματός ἀπολέσθησαν.

«ARENDSKERK» Ὀλλανδικὸν μικτὸν πλοῖον, 7906 τόννων γκρὸς (τοῦ 1938): Ἀποπλεύσαν ἐξ Ἀμβέρσης μὲ γενικὸν φορτίον διὰ Νότιον Ἀφρικήν, ὑπέστη νηφίαν ὑπὸ Γερμανικοῦ ὑποβρυχίου 100 μίλια μακρὰν τοῦ Οὐξίν. Τὸ ὑποβρυχίον ἐρριψε ἀρχικῶς τρεῖς προειδοποιητικὰς βολὰς. Μετὰ τὴν ἐξέτασιν τῶν ναυτιλιακῶν ἐγγράφων διατάχθη τὸ πλοῖον νὰ ἐγκαταλείψῃ τὸ πλοῖον καὶ νὰ ἀπομακρυνθῇ. Ἡ ἐκτοξευθεῖσα τορπίλη εἴρε τὸ σκάφος εἰς τὸ μέσον, ἀπὸ δὲ τὰ ἐπιναχθέντα εἰς μεγάλην ἀκτίνα συντρίμματα ἐτραυματίσθησαν τρεῖς ναῦται ἐπὶ μᾶς λέμβου. Τὸ Ὀλλανδικὸν πλοῖόν του ἐπὶ 65 ἄνδρας διεσώθη μετὰ τινὰς ὥρας ἀπὸ τὸ Ἰταλικὸν φορτηγόν «FEDORA».

«FAGERHEIM» Νορβηγικὸν φορτηγόν, 1590 τόννων γκρὸς (τοῦ 1938): Ἐτορπιλλίσθη εἰς τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον, ἐκ δὲ τοῦ πληρώματός του ἀπολέσθησαν 14 ἄνδρες. Πέντε ναυαγοὶ, ἐν οἷς καὶ ὁ τραυματισμένος εἰς τοὺς πόδας πλοίαρχος, ἀνευρέθησαν εἰς κατάστασιν ἐξαντλήσεως μετὰ 14 ὥρας καὶ διεσώθησαν ἀπὸ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν «Ἴρις». Οἱ πέντε οὗτοι ναυαγοὶ ἔτυχον κάθε περιθάλψεως ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ἀπεβιάσθησαν εἰς τὸ Βίγκο.

«BARSAC» ἐξωπλισμένον Γαλλικὸν φορτηγόν, 1050 τόννων γκρὸς (τοῦ 1923): Ἐτορπιλλίσθη εἰς τὰ Ἰσπανικά παράλια, ἐνῶ ἐξετελεῖ ὑπηρεσίαν. Τέσσαρες ἐκ τοῦ πληρώματός του ἀπολέσθησαν.

«ENID» Νορβηγικὸν φορτηγόν, 1140 τόννων γκρὸς (τοῦ 1924): Ἐτορπιλλίσθη ὑπὸ Γερμανικοῦ ὑποβρυχίου παρὰ τὰς νήσους Σέτλαντς. Τὸ ἐκ 17 ἀνδρῶν πλοῖόν του διεσώθη.

«INVERDARGLE» Ἀγγλικὸν δεξαμενόπλοιο, 9456 τόννων γκρὸς (τοῦ 1938): Ἐμφορτον διὰ Λονδίνου, ἐτορπιλλίσθη εἰς τὰς Ν. Α. ἀκτὰς τῆς Ἀγγλίας καὶ συγχρόνως ἀνεφλέγη τὸ πετρελαιοφορτίον του. Πρὸς τὸ πλοῖόν του δὲν κατέστη δυνατὴ ἡ παροχὴ βοήθειας, οὕτω δὲ ἀπολέσθησαν 14 Ἀγγλοὶ ἀξιωματικοὶ καὶ 46 ἰθαγενεῖς τοῦ κατωτέρου πληρώματος.

«PAJALA» Σουηδικὸν φορτηγόν, 6873 τόννων γκρὸς (τοῦ 1924): Κατεβυθίσθη ἐκ Μπουένος Ἀϊρες εἰς Στοχόλμην μὲ φορτίον γεννημάτων ἐτορπιλλίσθη ἀπροειδοποιητικῶς εἰς τὰ ἀνοικτὰ τῆς Σκωτίας καὶ

## Μόλις ἐξεδόθη:

### Η ΝΟΜΙΚΗ ΘΕΣΙΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ'Σ ΕΝ ΤΩ ΑΓΓΛΙΚΩ, ΔΙΚΑΙΩ, ΚΑΙ ΠΑΡ' ΗΜΙΝ.

Υπό κ. ΣΤΕΦ. Ι. ΜΑΚΡΥΜΙΧΑΛΟΥ

Πωλεῖται παρὰ τῷ συγγραφεῖ: ἐν Ἀθήναις ὁδὸς Σανταροζα 3. ἐν Πειραιεῖ ὁδὸς Φίλωνος 39, καὶ εἰς τὰ κυριώτερα βιβλιοπωλεῖα τῶν Ἀθηνῶν.

EN LONDON: οἱ ἐπιθυμοῦντες ν' ἀποκτήσωσι τὸ βιβλίον δέον ν' ἀπευθύνονται πρὸς τὸν κ. A. E. SHEPPARD, Bevis Marks House, Bevis Marks, LONDON, E.C. 3.

«... τὸ βιβλίον τοῦ κ. Μακρυμιχάλου γραμμένον εἰς ὕφος ἑπαγωγόν, ἀρτιωτάτης δ' ἐμφανίσεως δὲν ἀπευθύνεται στενῶς εἰς τοὺς μελετητὰς τοῦ ναυτικοῦ δικαίου καὶ τοὺς λειτουργοὺς τῆς Θέμδος. Ἐνδιαφέρει οἰονδήποτε καὶ ὁποσδήποτε περὶ τὰ θάλασσα ἔργα ἀσχολούμενον, γενικῶς τερον δὲ κάθε ἐπιδιώκοντα νὰ ἐμπλουτίσῃ τὴν ἐγκυκλοπαιδικὴν αὐτοῦ μέρφωσαν...» (Τὰ «Ναυτικά Χρονικά»)

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

## A. ΣΓΟΥΡΩΦ & ΣΙΑ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΟΙΚΟΣ  
ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1914 ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ, ΣΑΝΤΑΡΟΖΑ 3.  
Τηλ. Διευθ. ΑΡΣΓΟΥΡΩΦ· Ἀθήνας Τηλ. ἀρ. 30696-30697-30698

Υποκαταστήματα: ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ, Φίλωνος 39  
ΕΝ ΘΕΣΣΟΝΙΚΗ, Ἀγ. Μηνᾶ 7  
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ: Εἰς τὰς κυριώτερας πόλεις τῆς Ἑλλάδος

### ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΥΡΟΣ, ΘΑΛΑΣΣΗΣ, ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ, ΖΩΗΣ κλπ.

Εἰδικότης εἰς ἀσφαλίσεις κατὰ κινδύνον μεταφορῶν διὰ θαλάσσης, ξηρᾶς καὶ ἀέρος.

Καλύπτονται οἱ ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ ἐπὶ ἐμπορευμάτων, ναύλων, σκαφῶν πλοίων, κλπ. ὑπὸ τοὺς εὐνοικωτέρους ὁρους.

έδωθη μετά πάροδον ήμισιας περίπου ώρας. Τò εκ 35 ανδρών πλήρωμά του διεσώθη.

«CANADIAN REEFER» Δανικών φορηγόν, 1831 τόννων γκρòς (του 1936): Έκ Χάιφας διά Γλασκώθην με φορηγόν έσπεριδωσίδων έτορηλλίσθη άνοικτά τών Ισπανικών παραλίων και έδωθίσθη. Τò εκ 26 ανδρών πλήρωμά του διεσώθη από Ισπανικών άλευτικών.

«ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΑΗΣ» Έλληνικών φορηγόν, 5329 τόννων γκρòς (του 1918): Έτορηλλίσθη εις τή παραλία τής Πορτογαλίας, με άπόλειαν 6 ανδρών εκ του πληρωμάτος του. Λεπτομερείας παραθέτομεν εις την οικειαν στήλην.

«MAURITA» Νορρηγικών φορηγόν, 1569 τόννων γκρòς (του 1925): Κατεθυνόμενον εκ Νορρηγίας εις Άγγλιαν κατεβυθίσθη εις την Βόρειον Θάλασαν υπό Γερμανικού ύποβρυχίου, άνευ προειδοποίησης. Τò σκάφος έδωθίσθη άμέσως κοπών εις δύο, χωρίς να προσφάση ό άνοματιστής του να εκπέμψη τò σήμα του κινδύνου. Έκ του πληρωμάτος διεσώθησαν δύο μόνον άνδρες περιουλεγέντες επάνω εις μίαν σχεδιαν την επομένην του τορηλλισμού.

«FOXEN» Σουηδικών φορηγόν, 1304 τόννων γκρòς (του 1920): Ανήγγειλε διά τò άσμάματόν του, ότι έβάλλετο εις την Βόρειον Θάλασαν, άνοικτά τών Νορρηγικών άκτών από ένα Γερμανικόν ύποβρυχίον και τò πλήρωμα έγκαταλείπει τò πλοίου. Έκτοτε παρήλθον άρκετά ήμέραι, παρ' όλας δέ τās έρευνας ούδαμού άνευρέθησαν οι ναυαγοί.

«ONTO» Φινλανδικών φορηγόν, 1333 τόννων γκρòς (του 1918): Έτορηλλίσθη εις την Βόρειον Θάλασαν άνευ προειδοποίησης και κατεβυθίσθη. Έκ του πληρωμάτος του διεσώθησαν δύο.

«PATRIA» Σουηδικών φορηγόν, 1185 τ. γκρòς (του 1915): Κατεβυθίσθη εις την Βόρειον Θάλασαν από Γερμανικόν ύποβρυχίον. Έκ του πληρωμάτος του διεσώθησαν 4 και έξηφανίσθησαν 16.

«GOTHIA» Σουηδικών φορηγόν, 1640 τόννων γκρòς (του 1937): Έδωθίσθη παρ' ύποβρυχίου άνοικτά τής Σκωτίας και άνευ προειδοποίησης. Έκ του πληρωμάτος του έφρονεύθησαν τρεις, έξηφανίσθησαν δέκα και διεσώθησαν ένδεκα, άπαντες σχεδόν τραυματίαι.

«EVERENE» Λεττονικών φορηγόν, 4434 τόννων γκρòς (του 1906): Κατεθυνόμενον εις Άγγλιαν έτορηλλίσθη εις την Βόρειον Θάλασαν άνευ προειδοποίησης και έδωθίσθη. Έκ του πληρωμάτος του άπολέσθη εις, οι δέ λοιποι έσώθησαν από τò έτερον Λεττονικόν φορηγόν «VEROJA». Τò δεύτερον αυτό σκάφος καθυβύνητο εις Όλλανδιαν, έξώκειλε δέ παρὰ τò Τέρσελιγγ επί βράχων και συνετριβή. Τò πλήρωμά του και οι ναυαγοί διεσώθησαν.

«TOURNAY» Γαλλικόν φορηγόν, 2769 τόννων γκρòς (του 1920): Έκ Σενεγάλης διά Βορδò με γενικόν φορηγόν, έτορηλλίσθη εις τή Ισπανικά παραλία και έδωθίσθη. Έκ του πληρωμάτος του άπολέσθησαν όκτώ άνδρες. Οι υπόλοιποι 28, εκ δὲ οι 7 τραυματίαι, διεσώθησαν από τò Ισπανικόν ά)π «CASTILLO MONFORTE» (εκ «Ναγòς») και άπεβιάσθησαν εις τò Βίγκο.

«GUDVEIG» Νορρηγικών φορηγόν, 1300 τόν. γκρòς (του 1920): Έτορηλλίσθη υπό Γερμανικόν ύποβρυχίου εις τή άνοικτά τής Σκωτίας, εκ δέ του πληρωμάτος του έσώθησαν επτά άνδρες και άπολέσθησαν δέκα.

«SONJA» Σουηδικών φορηγόν, 1828 τόννων γκρòς (του 1923): Κατεθυνόμενον εκ Νέας Υόρκης εις Ρότερνταμ ύπέστη εις την Βόρειον Θάλασαν υπό Γερμανικόν ύποβρυχίου νηυσίαν προς έλεγχον τών ναυτιλιακών του έγγράφων. Παρὰ τόν ούδέτερον χαρακτήρα του πλοίου και του φορηγού του τò σκάφος έτορηλλίσθη, τò δέ πλήρωμά του περιουλεγγέ μετὰ πέντε ήμέρας εις οικτράν κατάστασιν.

«ALSACIEN» Γαλλικόν φορηγόν, 3819 τόννων γκρòς (του 1923): Έτορηλλίσθη εις τή Ισπανικά παραλία και έδωθίσθη ταχέως. Περί τής τύχης του πληρωμάτος του δέν ύπάρχουν πληροφορία.

«SYLVIA» Σουηδικών φορηγόν, 1524 τόννων γκρòς (του 1883): Κατεθυνόμενον εκ Άγγλίας εις Γκόττεμποςργκ έτορηλλίσθη υπό Γερμανικόν ύποβρυχίου εις την Βόρειον Θάλασαν, εκ δέ του πληρωμάτος του, εις μόνον διεσώθη.

«SONIA» Άγγλικόν φορηγόν, 1188 τόννων γκρòς (του 1926): Έτορηλλίσθη εις τόν Άτλαντικόν, διεσώθη όμως όλόκληρον τò πλήρωμά του.

«FARO» Νορρηγικών φορηγόν, 844 τόννων γκρòς (του 1919): Έτορηλλίσθη εις την Βόρειον Θάλασαν και έδωθίσθη, μέλη δέ τινά του πληρωμάτος του άπολέσθησαν.

«HOSANGER» Νορρηγικών φορηγόν, 1591 τόννων γκρòς (του 1911): Κατεβυθίσθη εις την Βόρειον Θάλασαν τορηλλισθέν άπροειδο-

ποίητος από Γερμανικόν ύποβρυχίου. Έκ του πληρωμάτος του περιουλεγγέθησαν τρεις μόνον άνδρες. Οι λοιποί έξηφανίσθησαν.

«ENGLAND» Δανικόν φορηγόν, 2319 τόννων γκρòς (του 1930): Έτορηλλίσθη και τò σκάφος αυτό εις την Βόρειον Θάλασαν και έδωθίσθη εκ δέ του πληρωμάτος του έπέζησε μόνον ό δεύτερος πλοίαρχος. Ουτος παρέμεινε εις την θάλασαν επί 32 ώρας συγκρατούμενος από ξύλινα συντριμμάτια του ναυαγίου.

**Νέα έκρηξις επί Άγγλικού**

Την 30ήν Ιανουαρίου έσημειώθη εις τή Έλληνικά ύδατα και έντός του λιμένος Λίμνη τής Εύβοίας έκρηξις εις τò κύτος Νο 2 του Άγγλικού φορηγού «Tintern Abbey» 2471 τόννων γκρòς (του 1938). Τò σκάφος ειχε παραλάβει εις Βουλγαρίαν καπνά και ξηρούς καρπούς, προσήγγισε δέ εις Λίμνην προς συμπλήρωσιν του φορηγού του διά λευκολίθου. Η έκρηξις άποδίδεται εις ώρολογιακήν δόμιναν τοποθετηθείσαν προφανώς εις τόν Βουλγαρικόν λιμένα, ένθα ειχε φορηγωθί τò κύτος Νο 2. Τò σκάφος ύπέστη ρήγμα εις τή ύφαλα και ήμβυθίσθη εις τή άβαθι τής Λίμνης. Διά την άνέλκυσιν του υπέγραψαν έν συνεργασία συμβόλαιον τύπου «Λόνδ» τὰ ναυαγιοσωστικά «Μαριγò Μάτσα» και «Vikings».

**Αι βυθίσεις Γερμανικών πλοίων**

«TRANSTENFELS» Γερμανικόν φορηγόν, 6418 τόννων γκρòς (του 1921): Αύτοεβυθίσθη εις την Βόρειον Θάλασαν, πλησίον τών Νορρηγικών άκτών, παρ' όν χρόνον έπεχειρεί να διασπάση τόν άποκλεισμόν, διά να επιστρέψη εις Γερμανίαν. Τò πλήρωμά του άπεβιάσθη εις Νορρηγίαν.

«INN» Γερμανικόν φορηγόν, 2867 τόννων γκρòς (του 1929): Απέπλευσε εκ Βραζιλίας επχειρούν επάνοδον εις Γερμανίαν. Κατά τόν διάπλου του Νοτίου Άτλαντικου έγένετο αντίληπτόν από περιπολιών Γαλλικόν καταδρομικόν, όποτε και αύτοεβυθίσθη. Τò πλήρωμά του διεσώθη και άπεστάλη εις στρατόπεδον συγκεντρώσεως εν Άφρική.

«AUGUST THYSSEN» Γερμανικόν φορηγόν, 2342 τόννων γκρòς (του 1924): Προσέκρουσε επί νάρκης εις τò Σουηδικόν φράγμα ναρκών και έδωθίσθη παρὰ τόν φάρον Ούντερσεν, εις τò Νότιον τμήμα του Βοθηδικου κόλπου. Τò πλήρωμά του διεσώθη από Σουηδικόν πολεμικόν.

«ALBERT JANUS» Γερμανικόν φορηγόν, 1598 τόννων γκρòς (του 1928): Επχειρούν να επιστρέψη εις Γερμανίαν έγένετο αντίληπτόν από Γαλλικόν πολεμικόν παρὰ τò Φινιστέρον. Οι Γερμανοί κατεβυθίσθησαν τò σκάφος, ίνα μη περιέλθη εις χείρας τών Γάλλων και εισήλθον εις τās λέμβους. Αιχμαλωτισθέντες άπεστάλησαν εις στρατόπεδον συγκεντρώσεως.

**Απόλειαι εκ άλλων πολεμικών κινδύνων**

«ATLANTIC SCOUT» Άγγλικόν φορηγόν, 4575 τόννων γκρòς (του 1912): Βαλλόμενον από Γερμανικόν ύποβρυχίου έξώκειλεν επί βράχων εις την Βόρ. Γαλλίαν και έδωθίσθη. Τò πλήρωμά του άπεβιάσθη σφον εις τήν Ξηράν.

«WILLIAM IVEY» Άγγλικόν άλευτικόν, 202 τόννων γκρòς (του 1908): Κατεβυθίσθη εις τās Ανατολικάς άκτάς τής Άγγλίας βομβαρδισθέν από Γερμανικά αεροπλάνα. Τò εκ 10 ανδρών πλήρωμά του διεσώθη.

«VULLGATE» Άγγλικόν άκτοπλοικόν φορηγόν, 409 τόν. γκρòς (του 1927): Μετέχον νηοπομπής συνεκρούσθη με τò ά)π «MOYL» 1761, τ. γκρòς, άνοικτά του Βλίσιγκεν και έδωθίσθη. Τò πλήρωμά του περιουλεγγέθη.

«UPMINSTER» Άγγλικόν φορηγόν, 1013 τόννων γκρòς (του 1934): Κατά την διάρκειαν αεροπορικής έπιδρομής κατεβυθίσθη εις την Βόρειον Θάλασαν βομβαρδισθέν. Ο πλοίαρχος και δύο ναύται έφρονεύθησαν.

«PITWINES» Άγγλικόν φορηγόν, 932 τόννων γκρòς (του 1924): Κατεβυθίσθη και αυτό βομβαρδισθέν παρὰ τās νήσους Σέτλαντς από Γερμανικά αεροπλάνα. Δύο εκ του πληρωμάτος του έφρονεύθησαν.

«STAR OF SCOTLAND» Άγγλικόν άλευτικόν, 203 τόννων γκρòς (του 1914): Έβομβαρδίσθη από Γερμανικά αεροπλάνα βυθισθέν. Τò πλήρωμά του διεσώθη.

«KEYNES» Άγγλικόν φορηγόν, 1706 τόννων γκρòς (του 1917): Βομβαρδισθέν εις τās Άγγλικάς άκτάς από Γερμανικά αεροπλάνα έδωθίσθη. Τρεις εκ του πληρωμάτος του έτραυματίσθησαν.

«LUCIDA» Άγγλικόν άλευτικόν, 302 τόννων γκρòς (του 1916): Κατεβυθίσθη και αυτό εις την Βόρειον Θάλασαν κατά την διάρκειαν έναερίου Γερμανικής έπιδρομής. Τò πλήρωμά του διεσώθη.

**SEVEN SEAS MARINE TRADING COMPANY LTD.,**

**84, LEADENHALL ST., LONDON E.C. 3.**

**Directors: J. D. Rossolymos, E. B. Bevan, J. Gardner**

**Buyers and Deliverers of Vessels and Floating Craft, suppliers of all types of Machinery and Marine Equipment. Surveys conducted at all parts of the World at lowest cost.**

**Experts in Ship Construction (Steam or Diesel) and Fuel and Speed Economy Improvements.**

**Prompt and diligent attention to all enquiries. Mortgages satisfactorily arranged.**

**Telegrams: SEVEASTRAD, LONDON  
Phones: Avenue 3834. & 1507**

**Codes: Boe, Lombard, Bentley's, Scott's.**

## Ναυτικά τεχνικά ζητήματα

### Τό υλικόν κατασκευής τών έλικων

«ΤΩΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» Έλληνικόν φορτηγόν 3163 τόν. γκρός (του 1904): Βαλλόμενον από υποβρύχιον έξόκειλεν εις Σέτλαντς, ως άνεγρόμενον εις τό προηγούμενον τευχός μας. Αναγγέλλεται ήδη ή έγκατάλειψις του πλοίου ως παραγώγου όλιγής άπολείας.

«ISAFOLD» Δανικόν φορτηγόν, 817 τόνων γκρός (του 1909): Κατεστράφη εντός Σκωτικου λιμένος εκ μυστηριώδους εκρήξεως εις τας μηχανάς του, την όποιαν επηκολούθησε πυρκαϊά.

«VALDORA» Άγγλικόν άλιευτικόν, 251 τόνων γκρός (του 1916): Έκτελούν ύπηρεσιαν εις την Βόρειον Θάλασαν δέν έδωκε σημεια ζωής από τριών έβδομάδων, δι' ό και κατεγράφη υπό του Άγγλικου Ναυαρχείου εις τόν πίνακα τών αυτάνδρων άπολείων.

«PARKHILL» Άγγλικόν φορτηγόν, 500 τόν. γκρός (του 1915): Κατεβύθησθ αυτάνδρον εις την Βόρειον Θάλασαν, τορπιλλισθέν ή προσκορούσαν επί νάρκης.

«NEWHAVEN» Άγγλικόν άλιευτικόν, 284 τόνων γκρός (του 1920): Δέν επέστρεψεν από τινον έβδομάδων εις την βάση του, δι' ό και κατεγράφη από τό Ναυαρχείον εις τόν πίνακα τών αυτάνδρων άπολείων.

«DRAKE» Άγγλικόν φορτηγόν, 531 τόνων γκρός (του 1938): Μετέχον νηοπητής συνεκρούσθη προς έτερον άτιμόπλοιον και έβυθίσθη. Τό πλήρωμά του περισηνέλεγη.

«NOTUNG» Φινλανδικόν φορτηγόν, 1133 τόνων γκρός (του 1882): Έβυθίσθη πλησίον τών νήσων Ααλαντ από Σοβιετικά αεροπλάνα, άτινα έξοριψαν κατ' αυτου 15 βόμβας. Τό πλήρωμα εκ 17 άνδρων διεσώθη, μολοντι κατ' επανάληψιν έβαλον κατ' αυτου δια τών μυδραλλιοβόλων τον οί Ρώσοι αεροπόροι.

«JERSEY QUEEN» Άγγλικόν φορτηγόν, 910 τ. γκρός (του 1936): Κατεβύθησθ εις τας Άγγλικας παράλια βομβαρδισθέν από Γερμανικά αεροπλάνα. Τό πλήρωμά του διεσώθη.

«TAUTMILA» Λεττονικόν φορτηγόν, 3724 τ. γκρός (του 1915): Έβλήθη εις τας Άγγλικας ακτάς από Γερμανικά αεροπλάνα και έξόκειλε πυροπολούμενον. Έπτά άνδρες εκ του πληρώματός του έφρονεύθησαν καθ' όν χρόνον επεβιβάζοντο σωσιβίου λέμβου.

«ESTON» Άγγλικόν φορτηγόν, 1487 τ. γκρός (του 1919): Έβυθίσθη και αυτό εις την Βόρειον Θάλασαν βομβαρδισθέν από αεροπλάνα. Άνδρες τινές του πληρώματός του άπολέσθησαν.

«STANBURN» Άγγλικόν φορτηγόν, 2881 τ. γκρός (του 1924): Και τό σκάφος αυτό έβυθίσθη εις την Βόρειον Θάλασαν βομβαρδισθέν από Γερμανικά αεροπλάνα. Έκ του πληρώματός του άπαρτιζόμενον εκ 28 άνδρων, δύο μόνον διεσώθησαν.

### Αί συνολικαί άπώλειαι πλοίων

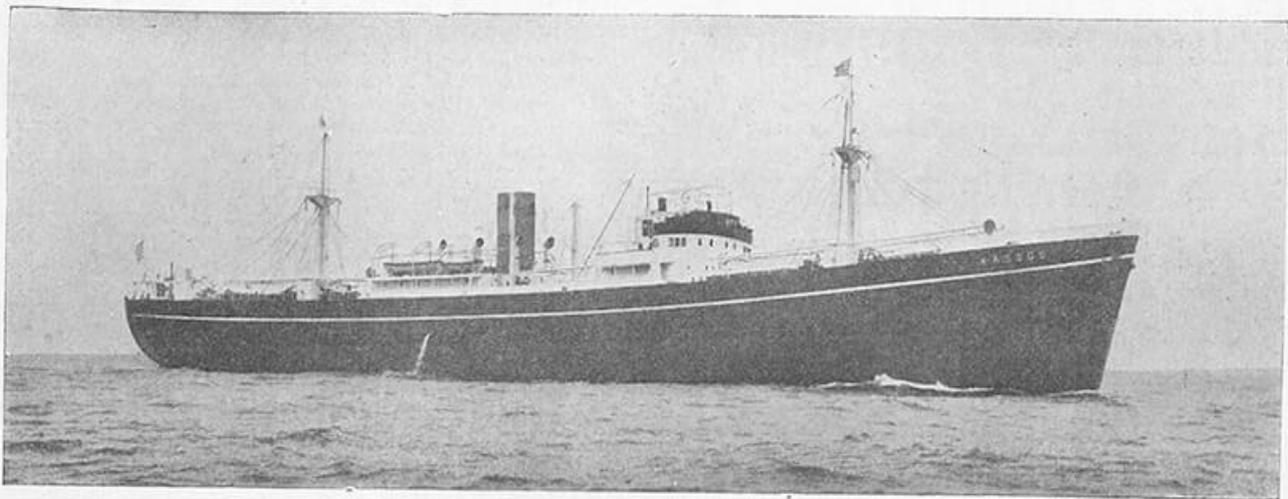
Αί εκ τών πολεμικών κινδύνων άπώλειαι πλοίων μέχρι της 30ης Ιανουαρίου ανήλθον εις 371 σκάφη, 1.451.554 τόνων γκρός. Έξ αυτών, 214 πλοια, 1.012.781 τ. γκρός ανήκον εις τας έμπολέμους ναυτιλιας, τά δε υπόλοιπα 157, χωρητικότητος 438.773 τόν. γκρός, εις τας ουδέτερας.

Τό πρόβλημα της άποδόσεως τών έλικων, εν τών θεωρητικώς άκανθωδετέρων, εφρε κατά τά τελευταία έτη πολλάς λύσεις, έλεγχομένας κυρίως επί τη βάση τών δοκιμών εις την δεξαμενήν προτύπων. Η τηρουμένη σήμερα πληρεστέρα, εν προκειμένω, μέθοδος εινε ή δοκιμή του προτύπου της έλικος εν συνδυασμώ με τό πρότυπον του σκάφους, εκ' όσον και θεωρητικώς ό χωρισμός της άποδόσεως της έλικος από την άπόδοσιν της γάστρας δέν εινε ενδεχθή. Η τοποθετούμενη έλιξ περιστρέφεται τη βοηθεία μικρού μηχανισμού ή ηλεκτροκινητήρος τοποθετούμενου εντός του προτύπου του σκάφους.

Παρά την μελέτην όμως της άποδόσεως, την όφειλομένην εις τά γεωμετρικά και μηχανικά στοιχεία της έλικος, εκ' ίσου σοβαρόν εινε τό πρόβλημα του υλικού κατασκευής της έλικος. Έν προκειμένω εινε εν χρήσει δύο υλικά. Ο χυτοσίδηρος και ό όρειχαλκος, φωσφορούχος, μαγνησιούχος ή και άλλων συνθέσεων. Και από άπόψεως μέν διαπάνης ό χυτοσίδηρος εινε τό ευθιγότερον και προχειρότερον υλικόν κατασκευής, παρουσιάζει όμως από άπόψεως άποδόσεως σοβαρά μειονεκτήματα. Όντως εινε μικροτέρα ή άντοχή και ή ελαστικότης και ίδια μεγαλύτερα ή όξειδωσις ή διάβρωσις, την όποιαν ύφίσταται εκ διαφόρων αιτίων και εκ του φαινομένου της σπληκώσεως. Αί διάβρωτοι επήφαινα δέν καθίστανται μόνον επισφαλέστερα από άπόψεως άντοχής, άλλ' αυξάνουν εις μεγάλον βαθμόν και την τριβήν τών πτερυγών, άρα και την μείωσιν της άποδόσεως της έλικος μέχρι σημείου όστε ό διαπρετής Άμερικανός ναυτηγός Taylor, ειδικώς επί έτη μακρά με τά προβλήματα της έλικος ασχολούμενος, να ύποστηρίξη, ότι εις πλείστας όσας περιπτώσεις τό χρηματικόν κέρδος εκ της χρησιμοποίησεως του χυτοσίδηρου άποβαίνει άρνητικόν, εν ύπολογισθή ή λόγω τών διαβρώσεων μείωσις της άποδόσεως και ή εκ αυτης αυξήσις της εις καύσιμα καταναλώσεως.

Η προτίμησις της όρειχαλκίνης έλικος της όποιας και ή άντοχή εις διάβρωσιν εινε μεγαλύτερα, άλλά και ή τριβή λόγω του λείου της επφανείας μικροτέρα και ή άπώλεια εκ της κρούσεως κατά την εισοδον του πτερυγιού επίσης μικροτέρα λόγω του αιχμηρού τών άκμών, επιφέρει κατά τούς γενομένους ύπολογισμούς μίαν αυξήσιν της άποδόσεως εκ 3 ο)ο κατά μέσον όρον, πράγμα τό όποιον μεταφράζεται εις 1 τόνων περίπου καυσίμου δια πλοίων 10.000 τόνων, με μέσην καταναλώσιν 25 τόνων ήμερησίως και κατά συνέπειαν εις οικονομίαν 200 περίπου τόνων έτησίως, ήτοι εις εν ποσόν, τό όποιον συμβάλλει σπουδαίως εις την εντός όλίγων ετών κάλυψιν της επί πλέον διαθεσίσης δαπάνης. Ός μειονέκτημα της έγκαταστάσεως της όρειχαλκίνης έλικος πρέπει να λογισθή ή ηλεκτρολυτική επίδρασις της και ή εκ ταύτης επαυξήσις της όξειδώσεως τών ελασμάτων της πρύμνης και τών εις την περιοχην ταύτης έξαρτημάτων της γάστρας. Έναντίον της επίδρασεως ταύτης χρησιμοποιούνται ως γνωστόν πλάκες ψευδαργύρου τοποθετούμενα εις έ-

## FIRST MOTOR CARGO SHIP FOR THE GREEK MERCANTILE MARINE



9.500 TONS

"KASSOS,"

2.900 H.P.

OWNERS—KASSOS STEAM NAVIGATION Co. Ltd. SYRA.



DOXFORD & SONS LTD

SHIPBUILDERS

SUNDERLAND

ENGINEERS

πικρα σημεία της γάστρας. Αττα προσβαλλόμενα από τὸ ἐκ τῆς ἡλεκτρολύσεως ὀξυγόνο φθείρονται καὶ ἀντικαθίστανται κατὰ τὸν δεξαμενισμόν, καὶ οὕτως ἡ φθορὰ τῶν ἐλασμάτων περιορίζεται εἰς τὸ ἐλάχιστον. Ἄντι τῆς χρήσεως ψευδαργύρου εἰς εὐρείαν χρήσιν εἶνε ἐπίσης ὁ πρῶτατεχνικός χρωματισμός τῆς γάστρας δι' εἰδικῆς συνθέσεως χρώματος, τοῦ ὁποῖου εὐρίσκονται ἐν τῷ ἐμπορίῳ πλείστοι ὅσοι τύποι ὑπὸ διάφορα ὀνόματα, ὡς τὸ Ἀρχειο, κλπ.

Παρ' ὅλα ὅμως τὰ καταφανῆ πλεονεκτήματα τοῦ ὀρειχάλκου, ἡ μικρότερα τιμὴ τοῦ χυτοσιδήρου εἶνε καὶ σήμερον ἀκόμη σοβαρὸς παράγων τῆς προτιμησεως του καὶ ὑπὸ διαφόρων κατασκευαστῶν ἐλίκων ἔχει καταβληθῆ σοβαρὰ προσπάθεια βελτιώσεως τῆς ποιότητος τοῦ ὕλικου. Ἡ προσπάθεια αὕτη βασίζεται ἐπὶ τῶν γενικωτέρων προόδων, αἵτινες ἔχουν σημειωθῆ εἰς τὴν παραγωγὴν ἐκλεκτῶν χυτοσιδηρῶν, ἀφ' ὅτου κυρίως ἠξήθησαν αἱ ἀπὸ τῶν χυτοσιδηρῶν ἀπαιτήσεις εἰς ἀντοχὴν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν μηχανῶν Διζελ καὶ οἱ κατασκευασταὶ ἠναγκάσθησαν νὰ δώσουν μεγαλυτέραν προσοχὴν εἰς τὴν σύνθεσιν καὶ τὰς φυσικὰς ιδιότητες τοῦ μετάλλου τούτου. Πρῶτον ὁ χυτοσίδηρος ἐθεωρεῖτο προηρότερον καὶ ἀσμώτερον ἀπὸ ἀπόψεως μεταλλουργικῆς ἐρευνῆς μέταλλον καὶ ἡ ὅλη προσπάθεια συνίστατο εἰς τὴν ἐπιλογὴν διαφόρων τύπων παρουσιαζόντων ὀρισμένα καὶ μόνον σημεία καταλληλότητος διὰ τὴν Α ἢ τὴν Β ἐργασίαν ἢ ἐφαρμογὴν, ἐνθὲ τὸ πρόβλημα τῆς ἀντοχῆς του παρεμένει σταθερῶς ἐντὸς τῶν ὁρίων τῶν 18 ἕως 20 χιλίων ἀνὰ τετραγωνικὸν χιλιοστὸν, ὡς φορτίον θραύσεως. Σήμερον ὅμως ἐπετεύχθη ἡ παραγωγὴ τύπων με διπλάσιαν σχεδὸν ἀντοχὴν, εἴτε διὰ χρησιμοποιοῦσε παλαιῶν σφρηγηλάτων σιδήρου ἢ γαλιβῆς ἐκ προσμίξεως καὶ τῆς ἐφαρμογῆς ἐιδικῶν μεθόδων τήξεως καὶ ἀναχίσεως εἴτε διὰ προσθήκης ξένων μετάλλων πρὸς δημιουργίαν ἀνθεκτικοῦ κράματος. Ὡς τοιαῦτα μέταλλα χρησιμοποιοῦνται κατ' ἐξοχὴν τὸ νικέλιον, τὸ χρῶμιον, τὸ τυγγόστενον κλπ. Τοιαῦτα δὲ κράματα χυτοσιδήρου ἐδοκιμάσθησαν ἤδη ἐπιτυχῶς καὶ ὑπὸ διαφόρων κατασκευαστῶν ἐλίκων με λίαν ἱκανοποιητικὰ, ὡς διαφημίζεται, ἀποτελέσματα.

Ἀξία ἰδιαίτερας μνείας, τυγχάνει τέλος καὶ ἡ διαφορὰ μεταξὺ χυτοσιδηρῶν καὶ ὀρειχαλκίνων ἐλίκων εἰς τὴν περιπτώσιν τῆς προσκοίσεως τῆς ἐλίκος καὶ τῆς μετέπειτα ἐπισκευῆς τῆς. Τὰ πτερυγία τῆς χυτοσιδηρῆς ἐλίκος θραύονται ἐνκόλως καὶ τοῦτο ἀποτελεῖ, δι' ὀρισμένους τύπους πλοίων, ἔνθα ἡ πρόσκοσις ἐπὶ στερεῶν ἀντικειμένων εἶνε συχνή, λόγω τῆς φύσεως τῆς ἐργασίας των, ὡς π.χ. εἰς τὰ ρυμουλκὰ, ἐν σχετικῶν πλεονέκτημα, ἐφ' ὅσον τοιοῦτοτρόπως προφυλάσσεται ὁ ἄξων καὶ ἡ μηχανὴ ἀπὸ οἰοῦντιόποτε εἰδους παραμόρφωσιν. Ἀντιθέτοι ἀκριβῶς εἶνε αἱ συνθήκαι εἰς τὰς ὀρειχαλκίνους ἐλίκας. Ἡ μεγάλη ἐλαστικότητα τοῦ μετάλλου ἐπιτρέπει πλήρη καὶ ὀλοσχερῆ πολλὰκις στρεβλώσιν ὅλων τῶν πτερυγίων, ὅταν ἡ ἐλιξ ἐμπλακῆ πρὸς στερεὸν σῶμα, ὃ δὲ ἀντίκτυπος ἐπὶ τῆς εὐθυγραμμίας τοῦ ἄξωνος ἢ τῶν μηχανῶν δὲν εἶνε πάντοτε ἀποκλεισμένος.

Τὰ στρεβλωθέντα ὀρειχάλκινα πτερυγία δύνανται, ἐφ' ὅσον ἡ στρεβλώσις δὲν ὑπερβαίνει ὀρισμένον ὅριον, νὰ εὐθετηθῶσιν εἰς τὸ ἐργοστάσιον ἐξαγομῆς τῆς ἐλίκος, ἀλλ' ἡ ἐπαναφορὰ αὐτῶν εἰς τὸ κανονικὸν δῆμα εἶνε τόσοσ δυσχερῆς, ὥστε, ὡς ἡ πείρα διδάσκει, οὐδέποτε σχεδὸν νὰ ἐπιτυχάνη πλήρως καὶ ἰδίᾳ ὁμοιόμορφως δι' ὅλα τὰ πτερυγία, ἐνθὲ διὰ τὸ ἐνδεῶς θραυόμενον χυτοσιδηρῶν πτερυγίων τὸ δῆμα παραμένει συνήθως ἀμετάβλητον. Ὁ ἔλεγχος πάντως τοῦ δῆματος μετὰ ἐπελθοῦσαν παραμόρφωσιν ἢ θραῦσιν τοῦ πτερυγίου εἶνε ἀπαραίτητος καὶ δι' ἐπὶ τῆς πλαζῆς τοῦ ἐργοστασίου προτιμωμένης ἀπὸ τὴν μέτρησιν εἰς τὴν δεξαμενίαν.

Διὰ τὴν ἐπισκευὴν τῶν θραυόμενων χυτοσιδηρῶν πτερυγίων ἐν χρήσει εἶνε ἀπὸ ἐτῶν ἡ μέθοδος τῆς ἀναχίσεως καὶ προσθήκης εἰς τὸ χυτήριον τοῦ ἀπολεσθέντος τμήματος, πλέον δὲ πρόχειρος ἢ προσθήκη ἐνὸς ἐλασματοῦ τεμαχίου.

Τὴν ριζικωτέραν ἐπισκευὴν διευκολύνει μεγάλως ἡ κατασκευὴ τῶν πτερυγίων ὡς προσθέτως ἐπὶ τῆς πρῆμνης χοηλομένων, ὁπότε τὸ ἐπὶ

τοῦ πλοίου, ὡς ἀμοιβῶν μεταφερόμενον πτερυγίον, ἐπιτρέπει τὴν ἐντὸς ἐλαχίστου χρόνου ἐν τῇ δεξαμενίᾳ ἐπισκευήν, ἀλλὰ καὶ εἰς περιπτώσιν μη ὑπάρξεως ἀμοιβῶν, καθιστᾷ σκοπιμωτέραν τὴν κατασκευὴν νέου με πρότυπον ἐν τῶν ἐτέρων.

ῤήγματα εἰς τὰ ἄκρα τῶν πτερυγίων δύνανται γενικῶς νὰ συγκολληθῶσιν, ἡ μέθοδος ὅμως αὕτη δὲν εἶνε γενικῶς παραδεδομένη καὶ εἰς περιπτώσιν ῤήγματος, ἐφ' ὅσον κριθῆ ὅτι τοῦτο δὲν δύνανται νὰ παραμεινῆ ἀκινδύνως ὡς ἔχει, προτιμᾶται πολλὰκις ἡ ἀποκοπὴ τοῦ διαρραγέντος ἄκρου καὶ ἡ ἐπισκευὴ αὐτοῦ ἢ καὶ ἡ πλήρης ἀντικατάστασις τοῦ πτερυγίου, ἐφ' ὅσον τοῦτο εἶνε πρόσθετον.

Τὸ σύνθεσις ἐν τούτοις φαινόμενον τῶν περισσοτέρων φορηγίων ἰδίᾳ πλοίων, τῶν εἰς τὴν δεξαμενίαν εἰσερχομένων, εἶνε τὸ νὰ ἔχουν τὸ ἐν τοῦλάχιστον τῶν πτερυγίων τεθραυσμένον κατὰ τὸ ἄκρον, χωρὶς λόγῳ τοῦ ἐσπευσμένου τοῦ δεξαμενισμοῦ νὰ δίδεται ὁ καιρὸς πρὸς ἐπισκευὴν, καὶ πολλὰκις ἐτέθη τὸ ἐρώτημα τοῦ κατὰ πόσον ὁ ἀρρωστηρισμὸς τῶν πτερυγίων ἐπιρεάζει τὴν ἀπόδοσιν. Ἡ ἀπάντησις ὡς πρὸς τὸ ποσοστὸν τῆς μειώσεως εἶνε καὶ θεωρητικῶς ἀδύνατος. Ἡ μείωσις δεβαίως ὑφίσταται καὶ δύνανται ἐν τινι μέτρῳ νὰ παραλληλοῦσθῃ πρὸς τὴν συνθήκην τῆς πλεύσεως με ἔλικα τῆς ὁποίας λόγω ἀνεπαρκείας τοῦ βυθίσματος ἐξέχουν τὰ πτερυγία.

**Πλωτὴ δεξαμενὴ με πρότυπον μηχανικὴν ἐγκατάστασιν**

Διὰ τὸν ἀφρικανικὸν λιμένα τοῦ Durban κατασκευάσθη μία πλωτὴ δεξαμενίη, εἰς ἀντικατάστασιν μιᾶς ἀπὸ τοῦ 1903 αὐτῆ ἐγκατεστημένης. Ἡ δεξαμενίη προσορίζεται διὰ τὸν δεξαμενισμόν μικρῶν κυρίως πλοίων, ὡς ἄλιετικῶν καὶ γαλιανοθηρικῶν, τὰ ὁποία χρησιμοποιοῦν τὸν ἐν λόγῳ λιμένα ὡς βάσιν, καὶ πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ἐργασιῶν τῆς αὐτῆς ἰσχυρῆς δεξαμενίης. Ἀπὸ ἀπόψεως ἐπομένως μεγέθους ἡ δεξαμενίη δὲν παρουσιάζει τί τὸ ἐξαιρετικόν. Ἐναυπηγῆθη, ὅπως καὶ ἡ παλαιότερα ἐπὶ τῇ βάσει σχεδίων τοῦ οἴκου Clark and Standfield, τοῦ διαδεθέντος τὴν μεγαλυτέραν ἐν τῷ κόσμῳ πείραν εἰς τὰ τῆς ναυπηγῆσεως δεξαμενῶν, καὶ ἔχει μῆκος 350 ποδῶν, μέγιστον πλάτος 88 καὶ ἐλεύθερον τοῦτοῦτον 64 ποδῶν. Εἶνε σχήματος V με τοὺς δύο πλευρικοὺς πύργους ἐπενδεδυμένους καθ' ὅλον τὸ μῆκος. Ἡ λεκάνη διαρείται ἐγκαρσίως εἰς τρία στεγανὰ διαμερίσματα βάθους 9 ποδῶν, ἐγκαρσίως δὲ εἰς 6 στεγὰ διαμερίσματα διὰ πέντε διαμήκων στεγανῶν διαφραγμάτων. Οἱ πύργοι ἔχουν πλάτος κάτω μεν 12 ποδῶν καὶ ἄνω, εἰς ὕψος 27 ποδῶν, τὸ πλάτος σμικρύνεται εἰς 8 πόδας.

Ἐνδιαφέρουσα ὅμως εἶνε ἡ μηχανικὴ ἐγκατάστασις, κατασκευῆς τοῦ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ διεθνῶς γνωστοῦ Οἴκου Allen, ἀπὸ ἀπόψεως ἰδίᾳ ἐνκόλιας χειρισμῶν. Τὸ μηχανοστάσιον καὶ ἡ ὅλη ἐν γένει ἐνδίαίτησις εἶνε ἐγκατεστημένη εἰς ἰδιαίτερον στεγανὸν κατάστρωμα τοῦ ἀριστεροῦ πύργου, τὸ ὁποῖον διήκει καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ πύργου. Τὰ μηχανήματα καὶ ὅλα ἐν γένει τὰ ὄργανα τῆς δεξαμενίης εἶνε ἠλεκτροκίνητα, ὃ δὲ θάλαμος τῶν χειρισμῶν, ἀρκετὰ μικρῶν διαστάσεων, εὐρίσκεται ἐπὶ τῆς ὀροφῆς τοῦ ἀριστεροῦ πύργου, ἐξ αὐτοῦ δὲ καὶ τῇ βοηθείᾳ ἐνὸς μόνου ἀνδρὸς εἶνε δυνατὴ καὶ ἀσφαλῆστατῆ ἡ ἐκτέλεσις ὅλων τῶν χειρισμῶν τῆς δεξαμενίης. Σημειωτέον δὲ ὅτι ἐπὶ τῆς δεξαμενίης εὐρίσκονται ἐν συνόλῳ 45 ἠλεκτροκίνητηρες, ἐξυπηρετοῦντες τοὺς διαφόρους σκοποὺς τῆς δεξαμενίης, οἷον τὴν ἐξάντησιν, τὴν ἐγκατάστασιν πλύσεως καὶ πυρκαϊᾶς, τὰ ἐλικτρα καὶ λοιπὰ.

Διὰ τὴν ἐξάντησιν χρησιμοποιοῦνται τέσσαρες ἀντλίας, κεντρῶφους, καθέτου τύπου, με χυτοσιδηρὰ κελύφη καὶ ὀρειχάλκινα στροφεῖα, τὸ δὲ διὰ τὴν κίνησιν ρεῦμα παρέχεται δι' ἀγωγῶν ἐκ τῆς ξηρᾶς.

Διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων, ἐξ ὧν ἡ δεξαμενίη με τὰς τρεῖς σειρὰς τῶν ὑποβάθρων τῆς δύνανται νὰ δεξαμενίσῃ μέχρι τεσσάρων συγχρόνως, ἐφ' ὅσον τὸ μέγεθος αὐτῶν κυμαίνεται περὶ τῶν 650 τόννων, προβλέπεται παραγωγὴ πεπεσμένου ἀέρος ὑπὸ ἀνεξαρτήτου ζεύγους ὡς καὶ ἐγκατάστασις δι' ἠλεκτροσυγκόλλησιν.

B. ΦΡΑΓΚΟΥΑΝΗΣ (Ναυπηγὸς B. N.)

**ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΠΕΙΡΑΙΩΣ ΚΑΙ ΝΗΣΩΝ (ΣΥΝ.Π.Ε.)**  
ΕΔΡΑ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

Ἐγκριθεὶς διὰ τῆς ὑπ' ἀριθ. 52.405 ἀποφάσεως Ὑφυπουργείου Ἐργασίας καὶ τῆς ὑπ' ἀριθ. 16560 τοῦ Ὑπουργείου Ἐθνικῆς Οἰκονομίας στηριζομένης εἰς τὴν ἀπὸ 18)2)38 ἀπόφασιν τοῦ Ὑπουργικοῦ Συμβουλίου.

- ΚΛΑΣΙΣ Α. ἈΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ**
- ΚΛΑΣΙΣ Β. ΕΥΘΥΝΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΑΠΕΝΑΝΤΙ ΑΡΧΩΝ & ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ ΤΡΙΤΩΝ**
- ΚΛΑΣΙΣ Γ. ΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ**
- ΚΛΑΣΙΣ Δ. ἈΣΘΕΝΕΙΑΙ & ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΩΝ & ΙΣΤΙΟΦΟΡΩΝ**

Διὰ πληροφορίας καὶ ἐγγραφὰς ἀπευθυντέον εἰς τοὺς Γεν. Πράκτορας:

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

Τηλ. Διεύθυνσις: «ΦΙΛΙΣΣΙΑ»

ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΜΙΑΟΥΛΗ 8, ΠΕΙΡΑΙΑ

# ARGO INSURANCE COMPANY LIMITED

## ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩΙ ΣΥΜΦΩΝΩΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΑΓΓΛΙΚΟΥΣ ΝΟΜΟΥΣ

ΤΗΝ 23<sup>ΗΝ</sup> ΙΟΥΛΙΟΥ 1938



**Ἡ ἐταιρία εἰδικεύεται εἰς ἀσφαλίσεις ἐλληνικῶν πλοίων**

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

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

ΤΗΛΗΜΑΤΑ: ASFALIA - LONDON

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



## Αργεντινή

### Πτωχή ή νέα έσοδεία

Κατά πληροφορίας εκ Μπουένος Άιρες, ή νέα έσοδεία της Αργεντινής τελεί εις λίαν έπισημολή θέσιν, λόγω της δυναμειώς καιρικης καταστάσεως και πιστεύεται ότι ο σίτος και ο λινοσπορος θ' αποδώσουν μίαν πτωχοτάτην παραγωγήν. Τό τελευταίον ανακοινωθέν του ύπουργείου Γεωργίας προβλέπει διά τόν σίτον παραγωγήν 4.000.000 τόννων και περιθώριον πρὸς εξαγωγήν 1.250.000 τόννων, δυνάμενον ν' αύξηθῆ εις 3.000.000 τόννων με τήν προσθήκην τῶν διαθεσίμων και καλής ποιότητος άποθεμάτων της παλαιάς έσοδείας. Η παραγωγή του λινοσπόρου αναβιβάζεται εις 1.250.000 τόννων και άφίνει περιθώριον 1.150.000 τόννων πρὸς εξαγωγήν. Ο άραβόσιτος έξ άλλου θα σημειώσῃ ρεκάθ έσοδείας. Πάντως, ή έσοδεία της Αργεντινής, έν τῷ συνόλω της κτηνομένη, φαίνεται ότι θα παρουσιάσῃ το 1940 μίαν πτωχήν εξαγωγήν, άν και εις τά προϊόντα της κτηνοτροφίας σημειούται μία ικανοποιητική πὼς πρόοδος.

## Γαλλία

### Αι πρὸς τήν ναυτιλίαν έπιχορηγήσεις

Ο διά τό 1940 προϋπολογισμός του Γαλλικού ύπουργείου Ναυτιλίας, όστις ένηφίσθη υπό της Βουλής και της Γερουσίας περί τά τέλη Δεκεμβρίου, περιλαμβάνει συνολικώς πιστώσεις 849.314.932 φράγκων, εκ τῶν όποίων τά 787.837.891 φράγκων προορίζονται δι' έπιχορηγήσεις πρὸς τήν ναυτιλίαν. Κατά τās διεξαχθείσας συζητήσεις έγένετο δεκτική παρ' άμφοτέρων τῶν κοινοβουλευτικῶν σωμάτων μία έξ 70 εκατομμυρίων φράγκων μείωσις του προβλεπομένου ποσού διά τās ταχυδρομικās γραμμās πρὸς τήν Απω Ανατολήν, τήν Αυστραλίαν, Νέαν Καληδονίαν, Ανατ. Αφρικὴν και Ανατ. Μεσόγειον, με τό δικαιολογητικόν ότι, βάσει του Διατάγματος της 29ης Νοεμβρίου 1939, δέν θα καταβάλλονται ασφάλιστρα κατά κινδύνων πολέμου δι' όσα πλοία αναλαμβάνει τήν κάλυψιν τὸν έν λόγω κινδύνων ή Γαλλική κυβέρνηση.

Τό συνολικόν ποσόν τῶν πρὸς τήν ναυτιλίαν έπιχορηγήσεων περιλαμβάνει τά ακόλουθα κονδύλια: Πρὸς ένθάρρυνσιν της άλιευτικης δι-ομηχανίας 10 εκατομμύρια φράγκων. Πρὸς πληρωμὴν τῶν τόκων, δυνάμει του σχεδίου, περί ναυτικῶν πιστώσεων (νόμος 1ης Αύγουστου 1928) 45 εκατομμύρια φράγκων. Δι' άρωγὴν πρὸς τήν μη έπιχορηγομένην ναυτιλίαν (νόμος 12ης Ιουλίου 1934) 40 εκατομμύρια φράγκων. Διά τās ταχυδρομικās γραμμās πρὸς τήν Ηπειρωτικὴν Εύρωπην και τήν Κορσικὴν 15 εκατομμύρια φράγκων. Διά τās γραμμās πρὸς τήν Απω Ανατολήν, Αυστραλίαν, Νέαν Καληδονίαν, Ανατολ. Αφρικὴν και Ανατολικὴν Μεσόγειον 210 εκατομμύρια φράγκων. Διά τās γραμμās της «C. G. T.» 150 εκατομ. φράγκων και διά τās γραμμās του Νοτίου Ατλαντικού 42 εκατομμύρια φράγκων.

Περιλαμβάνεται τέλος και μία πίστωσις 5 εκατομμυρίων φράγκων εις ένισχύον του «Ταμείου άντικαταστάσεως» τῶν παλαιῶν κυβερνητικῶν σκαφῶν, τῶν άπασχολομένων εις τās τακτικās γραμμās μεταξὺ Γαλλίας, Αλγερίου και Τυνίδος.

## Δανία

### Τά πολεμικα έπίδοματα

Κατά πληροφορίας εκ Κοπεγχάγης, τό πολεμικόν έπίδομα τῶν πληρωμάτων τῶν Δανικῶν πλοίων, άτινα άπασχολοῦνται εις ταξίδια πρὸς τήν Μεγάλην Βρεταννίαν, τήν Γαλλίαν, τήν Ολλανδίαν και τό Βέλγιον ηξήθη, όρισθέν εις 350 ο)ο επί του ισχύοντος μισθολογίου. Πρὸς τόν σκοπόν αὐτὸν ύπεγράφη μεταξὺ τῶν Δανῶν έφοπλιστῶν και τῶν ναυτεργατικῶν όργανώσεων μία νέα σύμβασις τεθείσα έν ισχύϊ από 1ης Ιανουαρίου και περιλαμβάνουσα τās άκολουθοῦσας διατάξεις: Έπίδομα 300 ο)ο διά τούς άξιωματικούς και 350 ο)ο διά τά πληρώματα, προκειμένου περί ταξιδίων πρὸς τήν Μεγάλην Βρεταννίαν και Ιρλανδίαν, Γαλλίαν, Ολλανδίαν και Βέλγιον, έντός ζώνης καθορισμένης υπό πλάτους 61 Β., μήκους 20 Δ., πλάτους 47 Β. και της γραμμης Skagen - Vinga. Τό έπίδομα θα καταβάλλεται δι' όσον χρόνον τό σκάφος εὐρί-

σεται εις οίονδήποτε λιμένα, κείμενον έντός της άνωτέρω ζώνης, με άνώτατον όμως όριον τεσσάρων ήμερῶν διά τόν λιμένα, ειδικῶς, του Esbjerg. Έπίσης θα καταβάλλεται μέχρι τεσσάρων ήμερῶν από της δι-ελεύσεως της γραμμης Σκάγκεν — Βίγκα, αλλά δι' εκείνα μόνον τά μέλη του πληρώματος, άτινα θα φερόμενον επί του πλοίου και κατά τό έπόμενον ταξίδιον. Η τελευταία αὐτή διάταξις περιλαμβάνει και τόν λιμένα του Esbjerg.

Διά τά πληρώματα τῶν Δανικῶν πλοίων, άτινα διέρχονται τήν άνωτέρω επικίνδυνον ζώνην, χωρίς νά κατευθύνονται εις τούς ρηθέντας λιμένας, προσεγγίζουν όμως εις βάσιν έλέγχου λαθρεμπορίου, θα καταβάλλεται τό άνω πολεμικόν έπίδομα από της στιγμης της εισόδου του πλοίου εις τήν ζώνην, μέχρι της έξόδου του έξ αὐτης. Η διά της νέας συμβάσεως καθορισθείσα ζώνη αντιπροσωπεύει σημαντικὴν επέκτασιν, δεδομένου, ότι διχαι από Sognefjord της Νορβηγίας μέχρι τῶν ήσῶν Σέττλαντε — πρὸς Βορράν — και μέχρι γραμμης — από Νότου — τερανούσης τῶν Βισκαϊκῶν κόλπον. Η ζώνη εκτείνεται από του Κάτεγκαι πρὸς Ανατολās εις άρκετὴν άπώστασιν έντός του Ατλαντικού πρὸς Δυσμās. Οί ναῦται και θερμοασταί οί άπασχολούμενοι εις ταξίδια μεταξὺ Αγγλίας και Δανίας θα λαμβάνουν, βάσει της νέας κλιμακῶς, 900 έως 1000 έν συνόλω κορώνας μηνιαίως, ένῶ διά τά αὐτά ταξίδια αί άπολαναί ένός πρώτου άξιωματικῶ θά φθάνουν γύρω τῶν 2.000 κορωνῶν και ένός δευτέρου άξιωματικῶ γύρω τῶν 1500 κορωνῶν μηνιαίως. Διά τούς πλοίαρχους θα καταβάλλεται πολεμικόν έπίδομα επί τη βάσει τῶν άνωτέρω διατάξεων διά τούς άξιωματικούς, έξαιρέσει τῶν περιπτώσεων, καθ' ής ύφίσταται ειδική σύμβασις μεταξὺ πλοίαρχων και πλοιοκτητῶν.

### Τό μικτόν εισόδημα της ναυτίας

Επί τη βάσει του ναυλοτημαριθμου και της άπασχοληθείσης χωρητικότητος, ύπελογίσθησαν κατά προσέγγισιν αί εισπράξεις της Δανικης έμπορικης ναυτίας κατά τό 1939, έν συγκρίσει πρὸς τό προηγούμενον έτος. Συμφώνως πρὸς τά ληφθέντα ύπ' όψη στοιχεία, ο ναυλοτημαριθμος ένσφάνισε τό παρελθόν έτος αύξησιν 60 ο)ο έναντι του 1938 και ή χρησιμοποίησις χωρητικότης αύξησιν 4 ο)ο. Τοιουτοτρόπως, τό εκ 277 εκατομμυρίων κορωνῶν ναυτιλιακόν εισόδημα του 1938, ύπελογίσθη τό 1939 εις 400 περίων εκατομμύρια κορωνῶν, άφού προηγουμένως έλήφθησαν δεόντως ύπ' όψην εκπτώσεις τινές, συνέπεια τῶν καθυστερήσεων και τῶν νέων συνθηκῶν που διέπουν από της εκρήξεως του πολέμου και έντεῦθεν τήν εργασίαν τῶν πλοίων. Τό ποσόν αὐτό, του μικτοῦ εισοδήματος, ανακινωθέν υπό πάσαν επαφύλαξιν διά τήν άπόλυτον ακρίβειάν του, περιλαμβάνει τό προϊόν της εργασίας τῶν εις τό έξωτερικόν άπασχοληθέντων Δανικῶν άτμοπλοίων και δηζελοπλοίων. Τά μικρά πετρελαιοκίνητα και τά Ιστιοφόρα ύπελογίσθησαν διά τās εργασίας έξωτερικῶ με εισπράξεις 2 έως 3 εκατομμυρίων κορωνῶν. Αί εκ ναύλων εισπράξεις τῶν έσωτερικῶν μεταφορῶν δέν είνε γνωσταί, εκ της ποσότητος όμως τῶν μεταφερθέντων έμπορευμάτων διαφαίνεται, ότι κατά τό 1939 έχρησιμοποίηθησαν περισσότερα μικρά σκάφη ή κατά τό 1938.

### Διά τήν ασφάλειαν τῶν πληρωμάτων

Τό ύπουργεϊόν του Έμπορίου έν τη έπιθυμία του νά μείωσῃ τās συνέπειας τῶν πολεμικῶν κινδύνων διά τά πληρώματα τῶν Δανικῶν πλοίων συνέστησεν εις τούς Δανούς έφοπλιστās νά φροντίσουν, όπως κάθε σκάφος των, διασχίζον τήν Βόρειον Θάλασσαν, ταξιδεύη μεθ' ένός, τουλάχιστον, άλλου οὐδετέρου πλοίου, εις τρόπον όποτε έν περιπτώσει άτυχήματος νά είνε άμεσος ή παροχή βοήθειας. Κατά τήν «Νάσιοναλ Τιντέντε» της Κοπεγχάγης, ή «Ένωσις» τῶν Δανῶν έφοπλιστῶν προσέβη ήδη εις τήν λήψην μέτρων πρὸς τήν κατεύθυνσιν ταύτην. Παράλληλως τό ύπουργεϊόν του Έμπορίου έξέδωκε κανονισμόν, δι' οὐ όρίζεται, ότι τά άνω τῶν 500 τόννων Δανικά πλοία, τά άπασχολούμενα εις εργασίας περί τήν Βόρειον Θάλασσαν και πρὸς τήν Αγγλίαν, όφείλουν νά είνε έφοδιασμένα με ναυαγοσωστικās σχεδιαί, επί πλέον τῶν μέχρι τοῦδε προβλεπομένων διαφόρων άλλων ναυαγοσωστικῶν μέσων. Διά τά κάτω τῶν 1000 τόννων πλοία, αί σχεδιαί πρέπει νά έπαρκοῦν διά τό ήμισον, τουλάχιστον, πλήρωμα, διά δέ τά άνω τῶν 1000 τόννων νά είνε ικαναί διά τήν μεταφοράν άπάντων τῶν έπιβαινόντων του σκάφους. Πρόσθετα ναυαγοσωστικά έξαρτήματα δέον νά ύπάρχουν εις τήν

# THE CARGO BOAT DESPATCH CO. LTD.

(Founded 1866)

COLOMBO - CEYLON

Manager Directors :

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

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

P. O. Box 178

Cables:  
DESPATCHCO.

περίπτωσης πλοίων, άτινα ταξιδεύουν εις τὰ Εὐρωπαϊκά ύδατα, τὴν Μεσόγειον, τὴν Μαύρον Θάλασσαν καὶ τὴν Ἰσπανίαν. Αἱ σχεδία καὶ αἱ σοσιβοὶ λέμβοι τῶν πλοίων αὐτῶν πρέπει νὰ φωτίζονται μὲ ἰσχυρὸν ἠλεκτρικὸν φῶς καὶ νὰ διαθέτουν ἰσχυρὰν συρίκτραν καὶ ἓνα πέλεκυν. Νὰ εἶνε ἐπίσης ἐφοδιασμένα μὲ κιβώτιον πλήρες ἀπὸ χονδρὰ ἐνδύματα, μὲ αὐτόματον φανὸν καὶ μὲ τὴν ἐθνικὴν σημαίαν. Τὰ ἐπὶ τῶν σχεδίων ἐξαρτήματα πρέπει νὰ εἶνε προετοίμα ἐξ ἐκατέρως πλευρᾶς, ἀδ σοσιβοὶ λέμβοι νὰ εἶνε στεγανοὶ καὶ νὰ συντηροῦνται εἰς ἀρίστην κατάστασιν, ἐπιθεωρούμενα πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν κατὰ συχνὰ χρονικὰ διαστήματα καὶ εἰ δυνατόν ἀνὰ 15ῆμερον.

### Μηχανοκίνητοι λέμβοι εἰς τὰ πλοία

Πέραν τῶν ἀνωτέρω ὑποδείξεων πρὸς τοὺς Δανοὺς πλοιοκτητὰς διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ἀσφαλείας τῶν πληρωμάτων τῶν σκαφῶν των, ἔναντι τῶν πολεμικῶν κινδύνων, ἐλήφθησαν τελευταίως ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως τῆς Κοπεγχάγης καὶ νέα πρὸς τὴν κατεῦθναν ταύτην μέτρα. Ὁδῶ, κατὰ διαταγὴν τοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίου, ἅπαντα τὰ Δανικὰ ἐμπορικὰ πλοία χωρητικότητος 800 τόννων γκρὸς καὶ ἄνω, πρέπει νὰ φέρουν ἐπ' αὐτῶν μηχανοκίνητον σοσιβιον λέμβον, ἐφόσον ἐκτείνουσι τοὺς πλοῦς των πέραν τῆς γραμμῆς Skaw - Ferder. Ἡ μηχανοκίνητος αὕτη λέμβος πρέπει νὰ ἔχη χωρητικότητά 2.85 τοῦλάχιστον κυβικῶν μέτρων καὶ νὰ εἶνε ἐφοδιασμένη μὲ τροφήν καὶ μὲ ἐπαρκῆ καύσιμον ὕλην διὰ πλοίων 48, ὡς ἔγγιστα, ὥρων, μὲ πλήρη ταχύτητα.

Τὸ Δανικὸν ὑπουργεῖον ἐτροποποίησεν ὡσαύτως τὰς ἀναθεωρηθείσας διατάξεις περὶ ἐπιανδρώσεως τῶν πλοίων, χωρητικότητος 500 τόννων γκρὸς καὶ ἄνω, ὅταν ταξιδεύουν εἰς τὴν Βαλτικὴν ἢ ἐξ αὐτῆς πρὸς τὴν ἐπικίνδυνον ζώνην τῆς Βορείου Θαλάσσης. Ἐπὶ πλοίων μέχρι 2000 τόννων αἰξάνεται κατὰ ἓνα ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνδρῶν καταστρώματος καὶ ἐπὶ πλοίων μεγαλύτερων τῶν 2000 προστίθεται εἰς ναύκληρον, ἐκτός ἂν ὑπηρετοῦν ἐπὶ τοῦ σκάφους τρεῖς ἀξιωματικοί. Αἱ ἑτέρας διατάξεις καθορίζεται, ὅτι ἐκάστης φυλακῆς θὰ μετέχουν τρεῖς τοῦλάχιστον μέλη ἀπὸ τὸ πλήρωμα καταστρώματος καὶ ὅτι θὰ διατηρητῆ συνεχῆς φυλακὴ ἡμέρας καὶ νυκτός.

### Ὁ ἀσύρματος καὶ αἱ νάρκαι

Διὰ διατάγματος ἐπίσης ἡ Δανικὴ κυβέρνησις ἀπηγόρευσε εἰς τὰ πλοία τῆς τὴν χρῆσιν ραδιοηλεκτρογραφικῶν μεταδόσεων πλησίον τῶν ἐπικινδύνων ζωνῶν, εἰς τὰς ὁποίας ἔχουν ἐγκατασταθῆ ἡ πεδία ναρκῶν. Πρόσφατα περιγράμματα ἀπέδειξαν, ὅτι αἱ ἐκπομπὰ τοῦ ἀσυρμάτου δύνανται νὰ προκαλέσουν κώματα, ἱκανὰ νὰ συντελέσουν εἰς τὴν ἔκρηξιν τῶν περιπλανομένων ναρκῶν.

## Ἡνωμένα Πολιτεῖαι

### Αἱ συνέπειαι τοῦ πολέμου

Εἰς μίαν προσφάτως ἀνακοινωθείσαν ἔκθεσιν τοῦ Ἀμερικανοῦ ὑπουργείου τοῦ Ἐμπορίου, ἀναφερομένην εἰς τὴν ἐπίδρασιν τῶν πολεμικῶν συνθηκῶν ἐπὶ τῆς ναυτιλίας, ὑποστηρίζεται ἡ γνώμη, καθ' ἣν ἡ προοδευτικὴ αὔξησις τῶν διεθνῶν ναυτηγήσεων καὶ ἡ ἐνδεχομένη χαλάρωσις τοῦ ὑπερποτικῶν ἔμπορίου, ἐάν παραταθῆ ὁ πόλεμος, δημιουργεῖ τὴν πιθανότητα, ὅτι τὰ προσεχῆ ἔτη θὰ ἐμφανίσουν μίαν ἐπι μεγαλύτεραν διαθέσιμον χωρητικότητα, ἔναντι τῆς ἐπαρκοῦσας πρὸ τοῦ πολέμου. Μικρὰ μόνον διαβλέπονται ἐλπίδες ἐπεκτάσεως τῶν ἐργασιῶν τῆς ἐκτός τοῦ Βορ. Ἀτλαντικῶ ἀπασχολομένης Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας. Τὸ σύνολον μᾶς δυνατῆς ἐπεκτάσεως, συμφέρουσας πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ νόμου περὶ οὐδετερότητος καὶ βάσει τῶν στατιστικῶν κινήσεως τοῦ 1938, ἀναδιβάσεται εἰς 730.000 τόννων. Τοῦτο ὅμως προϋποθέτει μίαν πλήρη ἀπομακρύνσιν τῶν ἐμπολέμων πλοίων ἀπὸ τῶν Ἀμερικανικῶν ἐμπορίων, ἐξαιρέσει τοῦ μετὰ τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Ἀφρικῆς, καὶ τὴν μὴ ἀντικατάστασιν αὐτῶν παρ' οὐδετέρων σκαφῶν.

Δεδομένον, ὅτι εἶνε ἀπίθανον, ἂν ὅλα τὰ ἐμπολέμα σκάφη ἀποσφραγίσθωσιν — τοῦλάχιστον ἀμέσως — ἀπὸ τὰς γραμμὰς τῶν Ἀμερικανικῶν χωρῶν καὶ ὅτι ἐπὶ πλέον ἡ Ἀμερικανικὴ ναυτιλία θὰ δεῖσῃ μὲ μοιρασθῆ, ὅς εἶνε ἐνόητον, μετὰ τῶν οὐδετέρων πλοίων τὴν ἐπέκτασιν ταύτην, καθίσταται προφανές, ὅτι ἡ περὶ οὐδετερότητος νομοθεσία θὰ προκαλέσῃ τὸν παροπλισμὸν μερικῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων ἐπὶ τι τοῦλάχιστον διάστημα.

Ἡ δυνατότης δρομολογήσεως Ἀμερικανικῶν πλοίων ἐπὶ τῶν λοιπῶν γραμμῶν ἐξαρτᾶται — κατὰ τὴν ἔκθεσιν — ἀπὸ τὴν ἐξ αὐτῶν ἀπομακρύνσιν τῶν ξένων πλοίων καὶ ἀπὸ τὴν ἐννοικίην συναγωνιστικὴν ἱκανότητα τῶν Ἀμερικανικῶν σκαφῶν, πράγμα πῶς δυνατόν νὰ ἐξαρτᾶται ἐκ τῶν ἐπιχορηγήσεων μᾶλλον ἢ ἀπὸ τὴν αὔξησιν τοῦ ὄγκου τῶν ἐργασιῶν. Δὲν εἶνε ἀπίθανον, ὅτι μερικὰ ἐκ τῶν ἐμπολέμων πλοίων θὰ μετατεθοῦν ἀργὰ ἢ γρήγορα ἀπὸ τοὺς διαφόρους οὐδετέρους τομεῖς εἰς τοὺς ἐμπολέμους, τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων αὐτῶν ἐξαρτωμένον, κυρίως, ἐκ συντελεστῶν οἳ εἶνε αἱ πολεμικαὶ ἀπώλειαι, ὁ πολλαπλασιασμὸς τῶν πολεμικῶν ζωνῶν καὶ αἱ αἰξήσουσι ἀνάγκαι διὰ στρατιωτικὰς μεταφορὰς.

### Ὁ συναγωνισμὸς τῶν οὐδετέρων

Ἐπὶ ἑτέρου — συνεχίζει ἡ ἔκθεσις — αἱ οὐδέτερα χωρὰ ἐνδεχομένως ν' ἀμφιταλαντεύωνται, ὡς πρὸς τὴν εἰς μεγάλην κλίμακα συνέχισιν τῶν ἐργασιῶν μετὰ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ τῶν ἐμπολέμων κρατῶν, ἰδίᾳ μάλιστα ἂν αἱ πολεμικαὶ ἀπώλειαι αὔξηθωσιν. Ἐνδέχεται τοῦτο νὰ προκαλέσῃ παραλλήλως τὸν συναγωνισμὸν τῶν οὐδετέρων πλοίων εἰς τοὺς τομεῖς τῶν μὴ ἐμπολέμων ἐμπορικῶν γραμμῶν. Ὁ συναγωνισμὸς οὗτος τῶν οὐδετέρων πλοίων δύναται νὰ θεωρηθῆ βέβαιον, ὅτι θὰ παρεμποδίσῃ τὰ Ἀμερικανικὰ σκάφη ἀπὸ τοῦ νὰ ἐπωφεληθῶν πλήρως ἐκ τῆς ἀπομακρύνσεως τῶν ἐμπολέμων ναυτιλιῶν ἀπὸ τὰς ἐμπορικὰς ὁδοὺς τῆς Ἀμερικῆς πρὸς τοὺς ἐκτός τῶν πολεμικῶν ζωνῶν προορισμούς.

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν δυνατότητα ἐπεκτάσεως τῆς ἐμπολέμου περι-

οχῆς ἐπὶ ζῆμίᾳ τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ἂν δηλαδὴ εἰς τὰς ἐπικινδύνους ζώνας περιληφθῆ ἡ Μεσόγειος καὶ ἅπαντα τὰ ὕδατα τῶν Βρετανικῶν Κτήσεων, θὰ εἶχε τοῦτο — κατὰ τὴν ἔκθεσιν — ἐπίδρασιν ἐφ' ἑτέρων 500.000 τόννων Ἀμερικανικῶν πλοίων, ἧτοι ἐπὶ συνόλου 1.100.000 τόννων. Τὸ νὰ περιληφθῶν ἡ Αὐστραλία καὶ τὰ ὕδατα τῆς Ἀπὸ Ἀνατολῆς εἰς τὴν πολεμικὴν ζώνην θὰ ἰσοδυναμῆ τοῦτο μὲ τὸ νὰ τεθῆ τὸ κέντρον Ἀμερικανικῶν ἐξαγωγικῶν ἐμπορίων μετὰ τῆς περιουχῆς εἰς ἐξαιρετικὰ ἐπισημὰ θέσιον, ὡς ἐκ τῆς ἐξαρτήσεως τῶν ἐκ τῶν ναυτιλιῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας καὶ τῶν οὐδετέρων χωρῶν. Ἀναφέρεται ἀκόμη χαρακτηριστικῶς εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι κατὰ τὸ 1938 ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία ἐκάλυψε τὰ 56 ο/ο τῆς κινήσεως εἰς τὸ Ἀμερικανικὸν ἐμπόριον μετὰ τῆς ἀνωτέρω περιοχῆς καὶ τὰ οὐδέτερα πλοία τὰ 25 ο/ο.

Σχετικῶς μὲ τὰς ἐνδεχομένας πολεμικὰς ἀπώλειαι καὶ ἀντικατάστασις, τινεῖται εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι αἱ μέχοι τοῦδε ἀπώλειαι τῶν συναγωγικῶν καὶ τῶν οὐδετέρων ναυτιλιῶν δὲν εἶνε σοβαρὰς μορφῆς. Προστίθεται ἀκόμη, ὅτι αἱ ἀπώλειαι δὲν θὰ ἠδύναντο, ἔστω καὶ ἂν ἐδιπλασιάζοντο, νὰ ἐπηρεάσουν τὰς μεταφορὰς, ἐφόσον ἐξακολουθῆσιν μὲ ρυθμὸν αἱ ναυτηγήσεις. Πάντως — καταλήγει ἡ ἔκθεσις — ἡ μέχοι τοῦδε προόδου τῶν πολεμικῶν ἐπιχειρήσεων δὲν παρέχει ἀρκετὰς ἐνδείξεις, ὅτι τὰ συναγωγικὰ καὶ τὰ οὐδέτερα σκάφη θὰ ἐργασθῶν ἐντατικῶς καὶ ἰκανοποιητικῶς καὶ εἰς τὸ μέλλον. Σπάνις τὸνὰς δὲν προβλέπεται.

### Τὰ ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν πλοία

Τὸ ἀρμόδιον τμήμα τῆς Ἐνωμένης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἀνεκοίνωσεν, ὅτι ἀπὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου καὶ ἐντείνθη 48 Ἀμερικανικὰ πλοία μετεβιβάσθησαν εἰς τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν. Ἡ μεταβίβασις ἀποδίδεται εἰς τὴν ψηφισθέντα νόμον περὶ οὐδετερότητος, συνεπεῖα τοῦ ὁποῖου ἀπηγορεύθη εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ πλοία νὰ κατευθύνωνται πρὸς τὰς ἐπικινδύνους ζώνας τῶν Εὐρωπαϊκῶν ὕδατων. Ἐκ τοῦ νόμου τούτου ἐθίγησαν ζωτικὰ συμφέροντα πολλῶν ναυτικῶν ἐταρειῶν, αἵτινες διὰ τῆς νηολογήσεως ὀρισμένων σκαφῶν των εἰς Παναμαϊκὴν ἐπιδικίουν νὰ συνεχίσουν τὰ πρὸς τὴν Εὐρώπην ταξίδια μᾶς ἐκατοντάδος ἀργούντων ἡδὴ πλοίων των. Διὰ τὸν αὐτὸν λόγον καὶ αἱ «United States Lines» ἠθέλησαν νὰ μεταφέρουν μερικὰ ἐκ τῶν σκαφῶν των εἰς τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ τὸ ἐπιτήρουν, συνεπεῖα ἀρήσεως τῆς κυβερνήσεως τῆς Βασιλευχίας, ὅπως παράσχη τὴν αἰτηθείσαν ἄδειαν. Ἀναφέρεται ὅτι, πλην τῶν ἀνωτέρω 48 Ἀμερικανικῶν πλοίων, ἐνρίζονται ὑπὸ τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν 168 ἀκόμη σκάφη, μετὰ τῶν ὁποίων περιλαμβάνεται καὶ ἀριθμὸς τις Ἀμερικανικῶν δεξαμενοπλοίων καὶ Ἑλληνικῆς πλοιοκτησίας φορτηγῶν.

### Τὰ νέα πλοία τῶν «Export Lines»

Εἰς τὸν στόλον τῶν «American Export Lines» προσετέθη ἀπὸ τινος ἑνα νέον σκάφος, τὸ «Exporters». Πρόκειται περὶ τοῦ πρώτου μᾶς σειρᾶς τεσσάρων ἀδελφῶν πλοίων, παραγγελλθέντων εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Μπέθλεμ, ἐκ τῶν ὁποίων τὰ ὑπόλοιπα τρία ὀνομάσθησαν «Explorers», «Exchangers» καὶ «Express». Ἐκαστον τῶν νέων αὐτῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων ἔχει διαστάσεις ὀλιζῶ μήκους 473.1 ποδῶν, πλάτους 66 ποδῶν καὶ κοίλου (βάθος) 42.3 ποδῶν, μὲ χωρητικότητα 6700 τόννων γκρὸς καὶ 8758 τόν. φορτίου. Χῶρον διὰ φορτίου εἰς δέματα διαθέτουν 508.000 κυβικῶν ποδῶν, καθὼς καὶ ψυγείον 28.000 κ. π. δι' εὐπαθῆ φορτία. Διὰ τὴν πρόσθιν τὸν ἐφοδιάσθησαν μὲ στροβιλοηλεκτρικὰς μηχανὰς, αἵτινες ἀναπτύσσουσι δυνάμιν 8000 ἵππων καὶ ἐξασφαλίζουν ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 16 1/2 μιλίων τὴν ὥραν. Ἐκαστον τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν διαθέτει διὰ φορτία ἐπὶ τῆς κῆτι μὲ ὀκτὼ ἐν ὄλω στόμα, ἐξυπηρετούμενα ἀπὸ ἓνα γερανὸν τῶν 35 τόννων, τεσσαρὰς τῶν 6 τόννων, δώδεκα τῶν 5 τόννων, τεσσαρὰς τῶν 3 τόννων καὶ εἰκοσι ἠλεκτροκίνητα βαροῦλα.

## Ἰαπωνία

### Διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπέκτασιν

Κατὰ τὴν τελευταίαν συνέλευσιν τῆς μεγάλης Ἰαπωνικῆς ναυτικῆς ἐταιρίας «Nippon Yusen Kaisha» ὁ πρόεδρος αὐτῆς ἐδήλωσεν, ὅτι ὁ Εὐρωπαϊκὸς πόλεμος παρέχει μίαν ἀνέλπιστον ἐυκαιρίαν εἰς τὴν Ἰαπωνίαν νὰ ἐπεκτείνῃ τὴν δραστηριότητα καὶ τὸν συγχορισμὸν τῆς ναυτιλίας τῆς. Κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς του, ὁ πόλεμος θὰ προκαλέσῃ τὴν ἀ-

## ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΠΟΛΕΜΟΥ

ΕΠΙ ΣΩΜΑΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ,  
ΝΑΥΛΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΥΠΟ ΤΟΥΣ ΚΑΛΙΤΕΡΟΥΣ ΔΥΝΑΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ

ΥΙΟΙ Κ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΟΥ

ΑΘΗΝΑΙ, ΚΟΡΑΗ 3α

ΤΗΛΕΦΩΝΑ: 30-681, 30-682, 30-683

πώλειαν σκαφών 6 έως 7 έξατομμυρίων τόννων, θά μειώση δηλαδή την παγκόσμιον χωρητικότητα κατά ποσοστόν 10 ο.ο. Εάν ή 'Ιαπωνία θελήση να έπωφεληθής της οθτώ δημοσιογρηθησομένης καταστάσεως, πρέπει να καταβληθής, με την παρέμβαση και την βοήθειαν της κυβερνήσεως, κάθε προσπάθεια διά την επαύξησιν της 'Ιαπωνικής χωρητικότητος και την κατάκτησιν, εις ώσιμόνους ύπεροπλίους τοιούς, μιας έργασίας, που άπετέλει πρό της συρράξεως μονοπόλιον των έμπολέμιον ναυτιλίον. Ο πρόεδρος της «N. Y. K.» επέμεινε επί της ανάγκης, όπως επιτευχθή συμφωνία διά την χρησιμοποίησιν υπό των 'Ιαπώνων 18 Γερμανικών πλοίων, χωρητικότητος 125.322 τόννων γρως, άτινα από της κηρύξεως του πολέμου κατέφυγον εις τα 'Ιαπωνικά ύδατα.

## Μεγ. Βρεταννία

### Αύξης τών ασφαλιστρών

Όμοφώνως οι ασφαλιστά τών «Λούδς» άπεράσιον την αύξησιν τών ασφαλιστρών διά τους συνήθεις θαλασσίους κινδύνους εις όλα τα ταξίδια προς τας βορείως του άρκωτηριον Φινιστέρον θαλάσσας. Η άποφασθεΐσα αύξησις άκολουθεί μίαν προοδευτικήν κλίμακα έξικνουμένη από κατωτάτου όριον 1) — ο)ο μέχρις άνωτάτου τοιούτου σελ. 2)6 τοΐς ο)ο. Η άπόφασις έτέθη υπό την έγκρισιν και τών θαλασσοασφαλιστικών έταιριών, προβλέπεται δέ, ότι ά διατυλώσεις διά την εφαρμογήν της θά άπατήσουν διάστημα τριάκοντα ήμερών, έν άναμονή και της λήξεως και τών υπό έκτέλεσιν συμβολαίων. Εις τό αιτιολογικόν της αύξησεως οι ασφαλιστά δηλοΐν, ότι οι κίνδυνοι της ναυσιπλοΐας έποπλακασιάσθησαν από της ενάρξεως των έχθροπραξιών, λόγω της διακοπής της λειτουργίας των φάρων και τών φανών, της παρεκκλίσεως τών πλοίων από τας συνήθεις πορείας των προς άποφυγήν των ναρκών, των υποθρημακίων επήθεσεν κλπ. Διά τούς λόγους αυτούς ένως μεγαλύτερος αριθμός πλοίων άπολέσθη κατά τούς τελευταίους μήνας έξ άφορισμόν έμμέσως προερχομένων από την πολεμικήν κατάσταση, χωρίς όμως να δύνανται ά άπόλειά των ν' άποδοθούν εις συγκεκριμένην πολεμικήν ενεργειαν.

### Τά κέρδη κατά τό παρελθόν έτος

Εις τό τελευταίον τεύχος του 'Αγγλικού περιοδικού «Fairplay» δημοσιεύονται στατιστικοί τινες πίνακες, έν τών όποίων προκύπτει, ότι 28 'Αγγλικά έταιρία τακτικών γραμμών, με καταβεβλημένα κεφάλαια 59.818.069 λιρών και άποθεματικά τοιαύτα 28.547.873 λιρών, κατέχουσαι δέ στόλιον συνολικής χωρητικότητος 5.382.538 τόννων γρως, με άναγεγραμμένη έν τοΐς βιβλίσι των άξίαν αυτού έξ 73.158.264 λιρών, έπραγματοποίησαν κατά την παρελθούσαν δωδεκάμηνον χρήσιν κέρδη έν τών ταξιδίων των 9.316.736 λιρών. Έκ του ποσού αυτού 5.687.014 λιρών εκρατήθησαν δι' άποσβέσεις, τό δέ καταβληθέν εις τούς μετόχους μέρισμα ήτο 4.20 ο)ο, περιοριζόμενον εις 2.84 ο)ο, άν τά άποθεματικά κεφάλαια θεωρηθούν ως άνήκοντα εις τούς μετόχους.

Έξ άλλου 43 έταιρία φορητών σκαφών, με καταβεβλημένα κεφάλαια 12.342.350 λιρών, άποθεματικά τοιαύτα 6.360.305 λιρών και άξίηηα, δάνεια κλπ. 2.356.095 λιρών, κατέχουσαι δέ στόλιον 297 πλοίων συνολικής χωρητικότητος 1.405.711 τόννων γρως, με άναγεγραμμένη έν τοΐς βιβλίσι των άξίαν έν 13.987.380 λιρών και με μικροχρεώστας, επενδύσεις κλπ. έξ 8.093.552 λιρών, έπραγματοποίησαν κατά τό αυτό χρονικόν διάστημα κέρδη έξ 1.805.425 λιρών. Έκ τών κερδών αυτών ποσόν 1.164.765 λιρών διεφυλάχθη δι' άποσβέσεις, ένφ τό καταβληθέν εις τούς μετόχους των μέρισμα ήτο 5.54 ο)ο, περιοριζόμενον εις 3.65 ο)ο, άν συνυπολογισθούν και τά άποθεματικά.

Από δημοσιευόμενον άφ' έτέρου διάγραμμα έμφαίνεται, ότι ή άξία ενός καινογενούς έτοιμου φορητού άτμολοΐου των 7500 τόννων d. w., άφού κατά τό πρό της 31ης Δεκεμβρίου 1938 δεκαπεντάμιμον καθήλθεν από 125.000 εις 85.000 λιρών, έκτοτε ήκολούθησε και άλλην την άνιούσαν διά να φθάση εις 121.500 λιρών, την σημερινήν τιμήν του.

### Αί διαμαρτυρία διά τας έπιτάξεις

Αί έπικρίσεις τών 'Αγγλων έφοπιστιών κατά της εφαρμοζομένης υπό της 'Αγγλικής κυβερνήσεως τακτικής τών έπιτάξεων, ως έπιβλαβούς διά τά γενικότερα συμφέροντα της ναυτιλίας, άηχούνται από τών στηλών του Βρεταννικού τύπου. Κατά την «Journal of Commerce» του Λίβερπουλ, αί τελευταία εις ευρείαν κλίμακα διενεργηθείσα έπιτάξεις «τράμπς», αίτινες περιέλαβον και τας υπό τών πλοιοκτητών άνειλημμένας ύποχρεώσεις διά φορτία έξορμήσεως, ήσαν κάθε άμφιβολίαν περί του γενικού χαρακτήρος του άποφασισθέντος μέτρου. Η σοβαρά αυτή κατάσταση — τονίζει ή 'Αγγλική έφημερίς — δέν είνε ύπερβολή να λεχθή, ότι θέτει έν κινδύνω αυτήν ταυτη την ύπόστασιν της ναυτικής βιομηχανίας. Οι 'Αγγλοι πλοιοκτΐται έδέχθησαν με προθυμίαν να συντρέξουν κάθε προσπάθειαν διά την έθνικήν άμυναν. Άνέμενον συνεπώς από την κυβερνήσιν ν' άντιληφθή, ότι ή ναυτιλία άποτελεί έπιχείρησιν κατ'

έξοχήν ιδιωτικήν και ότι ή διεύθυνσίς της έπιτυγχάνεται άποδοτικότερα και έπωφελής, όταν εφύοκεται εις χείρας τών ένδοδευγμένων, λόγω τών γνώσεων και της πείρας, φυσικών ήγετων της. 'Ελέχθη κατ' επανάληψιν από μέρους κορυφαίων παραγόντων του Βρεταννικού έφοπισμού, ότι ή καλύτερα χρησιμοποίησις του έθνικού τοννάξ δέν είνε δυνατόν να έξασφαλισθής με τό σύστημα τών έπιτάξεων. Την άποψιν αυτήν όμως και τας εκάστοτε γενομένας εισηγήσεις, τας ήγήθησε μέχρι τούδε τό ύπουργόν της Ναυτιλίας.

Όσον άφορά την καταβλητέαν διά τας έπιτάξεις άποζημίωσιν, ούδενία εισέτι έγένητο ύπεύθυνος άνακοίνωσις. Οι πλοιοκτΐται — συνεχίζει ή έφημερίς του Λίβερπουλ — άναμένουν μίαν δικαίαν και άνάλογον προς τας σημερινάς συνθήκας της ναυτιλιακής έργασίας άμοιβήν, ύπομνησκον δ' έν προκειμένω τας ύψηλάς εισπράξεις τών ουδέτερον πλοίων, άτινα χρησιμοποιεί αυτή η αυτή ή 'Αγγλική κυβερνήσις, προς συμπλήρωσιν τών έκτάκτων μεταφορικών αναγκών της. Κατάληγουσα ή «Journal of Commerce» εκφράζει την έλλίδα, ότι οι κοινοβουλευτικοί εκπρόσωποι της ναυτιλίας δέν θά λείψουν ν' άνακηνήσουν έν τη Βουλή τό σοβαροτάτον τοΐτο διά την ναυτικήν βιομηχανίαν της χώρας πρόβλημα.

### Οι ναύλοι κατ' Ιανουάριον

Εις τό τελευταίον δελτίον της «Βαλτικης και Διεθνούς Ναυτικής Διοικήσεως» άναφέρεται συνολτικώς ή μέση τιμή τών ναύλων κατά μήνα 'Ιανουάριον άνά τας διαφόρους άγοράς ως έξης: Από Πλίτ ούδτερα σκάφη (γεννήματα) δι' 'Αγγλίαν 70) —, δι' 'Αμβέρσαν 22 δολλάρια και διά Γένοβαν 16 δολλάρια. Από Σαΐγκον ούδτερα πλοία δι' 'Αγγλίαν (άραβόσιτον) σελ. 90) —. Από Κέπ Τάουν, ούδτερα, διά Ρότερνταμ (άραβόσιτον) σελ. 100) —, από Ντόρμαν διά Δουβλίον 90) —, από Μαντράς (λιναρόσπορον - φυστίγια) διά Μασσαλία 80) — και δι' 'Αμβέρσαν 140) — και από Κούβαν (ζαζάρις) δι' 'Ιρλανδίαν δολλ. 16, δι' 'Αγγλίαν (συμμαχικά πλοία) σελ. 41) — και δι' 'Αμβέρσαν (ούδτερα) δολλ. 22. Έκ Βορείου Ειρηνικού (ούδτερα) δι' 'Ιαπωνίαν (παλασιόδηρα) δολλ. 12 φίο.

Διά μεταλλεύματα έν Χονέλβας δολλ. 16 δι' 'Αμβέρσαν και σελ. 60) — δι' 'Αμστερνταμ. Έκ Σφάξ (φωσφάτα) διά Δουβλίον ή Κόρκ (ούδτερα) 40) —, έν Κόλλου (ούδτερα) διά Λονδίον 110) — φίο, επί βάσεως d. w., έν Χέροσαντ (ξυλείαν) διά Ντίστορικτ - Σαντάντερο (430 στάνταρτς) Σουηδικά κωρών 210 τό στάνταρ, έν Χάμπτον ούδς (γαϊάνθρακες) διά Ριον 'Ιανείον δολλ. 6.50. Έκ Νοτίου Ουαλλίας (γαϊάνθρακες) διά Μπουένος Άϊρες 30) —, έν Κάρδιφ δι' 'Αλεξάνδρειαν ('Αγγλικά πλοία) σελ. 25) — και έν Πάρτιργκτον ('Αγγλικά πλοία) διά Μπουένος Άϊρες 23) —. Από Beckton (2500 τ. κόκ) διά Κοπεγχάγην 75 Δανικά κωρών όχι Δανικών σκάφος και από Gambia διά Μπρίστολ Τσάννελ 125) —.

Διά ετάμια - τσάρτερ (ούδτερα πλοία) με παραλαβήν και παράδοσιν North of Hatteras (κυκλικόν ταξίδιον 'Ατλαντικού) έπληρώοντο δολλ. 6.50. Διά δωδεκάμηνον ετάμια - τσάρτερ με παραλαβήν και παράδοσιν εις Κέπ Τάουν έπληρώθησαν σελ. 17)6.

### Πολεμικά και μεταπολεμικά προβλήματα

Κατά την συγκροτηθείσαν πρό ήμερών 42αν τακτικήν γενικήν συνέλευσιν της «Houlder Line», ο πρόεδρος αυτής λόρδος Έσσεντον όμίλησε διά μακρόν επί ζητημάτων γενικωτέρου διά την Βρεταννικήν ναυτιλίαν ένδιαφερόντος, ίδια δέ επί της άκολουθουμένης υπό της 'Αγγλικής κυβερνήσεως τακτικής της εις ευρείαν κλίμακα έπιτάξεως τών 'Αγγλικών πλοίων, καθώς και επί του προβλήματος της συμπληρώσεως τών έν τού πολέμου κενών μετά τό πέρας της παρούσης συρράξεως. Αί κρατούσαι σημεριν εις την ναυτιλιακήν έργασίαν συνθήκας — έτόνισεν ο έπιφανής όμιλητής — μάς παρέχουν την άντίληψιν, ότι οι πλοιοκτΐται τών ουδέτερον χωρών συγκομιζον ικανά κέρδη, λόγω τών ύψηλών ναύλων, τούς όποιους έδημιούργησεν ή συνεχεία του πολέμου παρατηρουμένη έλλειψις έπαρκούς χωρητικότητος. Διά τούς 'Αγγλους πλοιοκτΐτας άπεκλεισθησαν τά κέρδη εις την ιδίαν κλίμακα, κατόπιν της εφαρμογής υπό της 'Αγγλικής Κυβερνήσεως αναγκαστικού ναυτολογίου, έπιβληθέντος, ως γνωστόν, έν λόγω έθνικής ανάγκης.

Από της 1ης Φεβρουαρίου — έξηκολούθησεν ο λόρδος Έσσεντον — ως άνεκινώθη ήδη υπό του ύπουργού της Ναυτιλίας, όλα τά πομπολοόοντα 'Αγγλικά σκάφη τά νηολογημένα εις τό 'Ηνωμένον Βασίλειον και τας Άποικίας, έξαιρέσει τών Κτήσεων, τών 'Ινδιών και της Burma, θά έπιταχθούν. Οι-λόγοι, οτινες έπέβαλον τό μέτρον τοΐτο δέον ν' άναζητηθούν εις την προσπάθειαν, όπως συντονισθής ή χρησιμοποίησις του χώρου τών πλοίων και έξασφαλισθής ή κατά τό δυνατόν μεγαλυτέρα μεταφορική ικανότης των. Άν και ή ναυτική βιομηχανία δέν είνε πεπεισμένη περί της ανάγκης τών έπιτάξεων, έν τούτοις όλοι οι έφοπιστάι προθύμως θά ύπακούσουν εις την ύπουργικήν έκκλησιν και θά παράσχουν την συνεργασίαν των διά την έπιτυχίαν του «σεργιδίου» τών έπιτάξεων. 'Ηδη, μελετώνται, έν συνεργασία Κράτους και έφοπιστιών, οι όροι τών έπιτάξεων και τό δι' αυτάς καταβλητέον μίσθωμα.

Είνε επάναγκες, παρετήρησεν έν συνεχείά ο λόρδος Έσσεντον, να πραγματοποιήσουν οι 'Αγγλοι έφοπιστάι αρκετά κέρδη, ώστε — παρά την προοπτικήν μάς βαρείας φορολογίας — να δυνήθουν και διατηρήσουν την θέσιν της Βρεταννικής ναυτιλίας και άνακτησουν, όταν λήξή ή σύρραξις, τό έδαφος της άπολεσθείσης έργασίας των. Οι κυβερνητικοί ναύλοι άντιπροσποικέον μίαν έλαχίστην άνάλογον επί της άξίας παντός έμπορεύματος. Λόγον χάριν, ή σημερινή τιμή λιανικής πωλήσεως ενός τεμαχίου άρτου τεσσάρων λιθρών είνε 8 1/2 πέννα, ή δέ έπιβάλλοντις έν τού ναύλου διά την μεταφοράν έν Καναδά (3000 μίλια), έν Πλίτ (6000 μίλια) και έν Αυστραλίας (12.000 μίλια) δέν ύπερβαίνε κατά μέσον όρον τό 1/4 της πέννας κατά λίθραν.

## ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΚΟΥΜΑΣ

Τροφοδοσία πλοίων-Προμήθειαι Ύλικών  
24 Stone Street-NEW YORK N.Y.

Τηλεγραφήματα: GEOGOMAS Τηλέφ. ΒΟ. 9-6569

Ειδική υπηρεσία διά την έξεύρεσιν πληρωμάτων και διά την προμήθειαν ειδών μηχανής και καταστρώματος με τιμάς άσυναγώνιστους.

ΤΟ ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙ ΚΑΤΟΠΙΝ ΤΗΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 20849 Κυβερνητικής άδείας και υπό τόν Κρατικόν έλεγχον.

Κάθε πρόσθετος ἐκ ναύλων εισπραξίς — ἐτόνισεν ἐν συνεχείᾳ ὁ λόρδος Έσσεντον — πρέπει κατὰ μέγα μέρος νὰ τίθεται εἰς ἀποθεματικὴν διὰ τὴν ἐν καιρῷ ἀντικατάστασιν, ὅχι μόνον τῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ πολέμου ἀπολειψῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν παλαιῶν ἐκείνων ἢ ἀκαταλήλων πλοίων, τῶν μὴ δυναμῶν, λόγῳ ἀνεπαρκοῦς ταχύτητος ἢ ἐτέρων μειονεκτημάτων, ἢ ἀντιμετωπίσων ἀποτελεσματικῶς τὸν μέλλοντα — ἀναπορεύτως — νὰ ἐνσχυθῇ κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περιόδον συναγωνισμὸν τῶν ξένων πλοίων. Καθῆκον τῶν ἐταιριῶν τακτικῶν γραμμῶν εἶνε νὰ κρατηθῶν εἰς τὸ ἕθος τῶν. Ἐάν, συνελθῶς, δὲν λάβουν ἀπὸ τοῦδε κάθε πρόνοιαν διὰ τὸ μέλλον, θὰ εὐρεθῶν κάποτε εἰς δύσκολον θέσιν, δεδομένου, ὅτι τὸ ναυπηγικὸν κόστος ἠρῆθη ὑπερβολικὰ καὶ κατὰ πᾶσαν πιθανότητα θὰ ἐμφανισθῇ καὶ περαιτέρω ἀύξηση.

Μετὰ τὸ πέρας τοῦ πολέμου, συνέχισεν ὁ λόρδος Έσσεντον, ἡ ναυτικὴ βιομηχανία θὰ ἐμπλακῇ, ἀναμφιβόλως, εἰς ἕνα ἄλλον εἶδος πολέμου, ὅστις θὰ διαρκῆσῃ ἐπὶ πολὺ μακροτέρω περιόδον. Θὰ χρειασθῶν τότε ὅλα αἱ οικονομικαὶ ἐφεδρεῖαι, ὅχι βέβαια πρὸς διανομὴν μεγάλων κερδῶν, ἀλλὰ διὰ νὰ μεταβιβάσῃ ἀμείωτος ἢ κληρονομία, πὺν περιήλθεν εἰς χεῖρας τῶν σημερινῶν ἐφοπλιστῶν ἀπὸ τὰς γενεὰς ἐκείνων, οἵτινες ἐξοχίσθησαν, ὅπως δημιουργήσων καὶ ἀναπτύξων τὴν ἐθνικὴν χωρητικότητα καὶ τὸ αὐτοκρατορικὸν ἐμπόριον. Εἶνε ἀληθές, ὅτι μετὰ τὸ τέρας τοῦ προηγουμένου πολέμου μερικαὶ ναυτικαὶ ἐταιρίαί, ἀντὶ νὰ προβοῦν εἰς ἀντικατάστασιν τῶν σκαφῶν τῶν, διένειμον τὰς εισπραξίας τῶν καὶ οὕτω περιήλθον εἰς δύσκολον θέσιν. Ἡ πράξις ἐκείνη ἀπετέλει ἀπόλυτον δικαίωμά των, ἀλλ' ἡ ναυτικὴ βιομηχανία θὰ ἔδρα μετ' ἐνχαριστήσεως μέτρα, τείνοντα νὰ παρεμποδίσων παρομοίαν ἐπανάληψιν.

Εἶνε δίκαιον νὰ τονισθῇ, ἐξηκολούθησεν ὁ λόρδος Έσσεντον, ὅτι ἡ ναυτιλία, ἐν τῷ συνόλῳ της, δὲν ἀπέκομσε κέρδη ἐκ τῆς ἀπολείας τῶν σκαφῶν της. Ὑπολογίζεται ἐν προκειμένῳ, ὅτι τὸ κόστος ἀντικαταστάσεως τῶν κατὰ τὸν προηγουμένον πόλεμον βυθισθέντων πλοίων ὑπερέβη τὰς ἐξ ἀσφαλειῶν εισπραχθείσας ἀποζημιώσεις κατὰ 134 ἑκατομμύρια λιρῶν. Πρὸ τινῶν μηνῶν ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἀπεφάσισε νὰ βοηθήσῃ τὴν ναυτιλίαν, ἐπιτυχῶσα πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν τὴν ἔγκρισιν πιστώσεων ἀνετὰ ὑπερέτερον τῶν 20 ἑκατομμυρίων λιρῶν, ἀλλ' ὁ ἔκτραγος πόλεμος ἀνέστειλε τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ «σχεδίου».

Τοιοῦτοτρόπως ἡ Βρετανικὴ ναυτιλία σήμερον ἀναμένει μόνον ἀπὸ τὰ κυβερνητικὰ ἐνοίκια διὰ τὰς ἐπιτάξεις νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὰς δαπάνας της, τὰς προβλέψεις ἀποσβέσεων, τοὺς τόκους τῶν ἀπασχολουμένων κεφαλαίων, ἔτι δὲ καὶ νὰ διαφυλάξῃ ἀποθεματικὸν τι διὰ τὰς ἀντικαταστάσεις τοῦ πλοίου αὐτῆς ἴλιου. Ἐάν συνελθῶς δὲν ἐπιτραπῇ εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν — κατέληξεν ὁ ὁμιλητής — ν' ἀποκομίσῃ μεγαλύτερα κέρδη, ἔναντι ἐκείνων τῆς προπολεμικῆς περιόδου καὶ ἂν δὲν παρασχεθῇ τελικῶς εἰς αὐτὴν ἡ κυβερνητικὴ ἀρωγὴ, καθίσταται προφανές, ὅτι ἡ παρακμὴ τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, τὴν ὅποιαν ἠθέλησεν ἡ Κυβέρνησις τοῦ Λονδίνου ν' ἀναχαιτίσῃ διὰ τῆς προστατευτικῆς νομοθεσίας της, θέλει μοιραίως συνεχισθῇ.

### Ἡ Ἑλβετία καὶ ἡ ἀσφάλισις τῶν πολεμικῶν κινδύνων

Ὁ κ. E. Froelich, τῆς «Ἑλβετικῆς Ἀντασφαλιστικῆς ἐταιρίας», προέβη εἰς ἀνακρινώσεις ἐπὶ μερικῶν λιαν ἐνδιαφεροσῶν λεπτομερειῶν τοῦ ἐκπονηθέντος Ἑλβετικοῦ σχεδίου πρὸς ἄρσιν τῶν δυσχερειῶν, πὺν προέκυψαν ἐκ τοῦ ἐν Εὐρώπῃ πολέμου διὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν πολεμικῶν κινδύνων. Ἡ Ἑλβετία, εἶπεν ὁ κ. Froelich, ἐξαρτομένη ἀπὸ τὰς χερσαίας συγκοινωνίας δι' ὅλας τὰς εἰσαγωγικὰς καὶ ἐξαγωγικὰς τῆς ἀνάγκας, εὐρέθῃ εἰς δύσκολον θέσιν, προκειμένου ἢ ἀντιμετωπίσῃ τοὺς ἀπὸ θαλάσσης πολεμικοὺς κινδύνους διὰ τὰς μεταφορὰς της. Ἀπὸ καιροῦ εἶχον ἐκφρασθῇ φόβος, ὅτι εἰς περιπτώσιν Εὐρωπαϊκῶν ἐχθροπραξιῶν, οἱ πολεμικοὶ κίνδυνοι θὰ καθίσταντο πολὺ μεγάλοι καὶ ἡ κάλυψις αὐτῶν θὰ ἦτο προβληματικὴ ἀπὸ τὰς ἰδιωτικὰς ἀσφαλιστικὰς ἐταιρίας τοῦ ὁμοσπύδου κράτους. Μόνη λύσις θὰ προήρχετο ἀπὸ τὴν κυβερνητικὴν παρέμβασιν, τὴν ὅποιαν ὅμως δὲν ἐθεώρουν εὐπρόσδεκτον οἱ ἀσφαλισταί, ἐκ φόβου μήπως δημιουργηθῇ κυβερνητικὸν γραφεῖον, ὅπερ θὰ ἐπέδρα νὰ παραμείνῃ ἐν λειτουργίᾳ καὶ μετὰ τὴν λήξιν τοῦ πολέμου, ἐπεκτείνων μάλιστα τὰς ἐργασίας του καὶ εἰς ἄλλους κλάδους τῆς ἀσφαλιστικῆς ἐργασίας.

Ἡ ἐξευρεθείσα ἐννοικία διὰ τοὺς Ἑλβετοὺς ἀσφαλιστὰς λύσις ἔκειτο εἰς τὴν δημιουργίαν ἐνὸς «pool», παρομοίον πρὸς τὸ ἐν Ἀγγλίᾳ λειτουργήσαν πρὸ τῆς ἐκρήξεως τοῦ πολέμου, μετὰ τὴν διαφορὰν, ὅτι ἐνθ' ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἀντησφάλιζε τὸ «pool» κατὰ τῶν πολεμικῶν κινδύνων μέχρις 100 ο.ο. ἡ Ἑλβετικὴ κυβέρνησις ἀντασφαλίζει τὸ Ἑλβετικὸν «pool» κατὰ πάντων μὲν τῶν πολεμικῶν κινδύνων, ἀφήνονσα ὅμως εἰς τοὺς ἀσφαλιστὰς ἕνα ἀκάλυπτον μικρὸν ποσοστὸν, ὡς ἐγγύησιν περὶ τῆς καλῆς διεξαγωγῆς τῆς ἐργασίας.

Οἱ κίνδυνοι ἀναλαμβάνονται ὑπὸ τῶν ἐταιριῶν, αἵτινες ἐνεργοῦν ὑπὸ τὴν ἰδιότητα πρακτόρων τῆς κυβερνήσεως καὶ διαβιβάζονται εἰς τὴν «Ἐταιρίαν Ἀντασφαλειῶν», ὡς διοκούσαν τοῦ «pool», δεδομένου, ὅτι αἱ ἐταιρίαί ἐπεθύμουν νὰ εἶχον, ὡς μεσάζοντα, ἕνα ἀμερόληπτον ὄργανισμὸν διὰ τὴν ἐκκαθάρισιν τῶν παραχωρήσεων καὶ προστασίαν τῶν

συμφερόντων των. Δύναται ν' ἀσφαλίζονται διὰ τὰ εἰσαγόμενα ἐμπορεύματα, ἅτινα εἶνε ἀπαραίτητα διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ Ἑλβετικοῦ πληθυσμοῦ, ἀπὸ δὲ τὰς ἐξαγωγὰς, μόνον τὰ Ἑλβετικὰ βιομηχανικὰ καὶ γεωργικὰ προϊόντα. Τὰ εἶδη πολυτελείας δὲν εἶνε ἀσφαλίσιμα, τὰ δὲ τιμὰλγῃ γίνονται δεκτὰ μόνον, ἐφ' ὅσον ἀφοροῦν ἐθνικὰ συμφέροντα.

Τὰ ἀσφάλιστρα ὀρίζονται παρ' ἐπιτροπῆς διορισθεῖσας ὑπὸ τῆς κυβερνήσεως καὶ ἀποτελουμένης ἐξ ἀσφαλιστῶν καὶ ἀντιπροσώπων τῆς οικονομικῆς ζωῆς τῆς χώρας. Τοῦτο εἶνε ἀρκετὰ ἐνδιαφέρον, καθόσον πρόκειται περὶ τῆς μοναδικῆς περιπτώσεως, καθ' ἣν ὁ ἡσφαλισμένος συνεργάζεται μετὰ τοῦ ἀσφαλιζόντος διὰ τὸν καθορισμὸν τοῦ ἀσφαλιστροῦ. Περιέρων τὰς ἀνακρινώσεις του ὁ κ. Froelich ἐτόνισεν, ὅτι τὸ σχῆδιον λειτουργεῖ ὁμαλῶς καὶ ὅτι τοῦτο ἦτο ἐπόμενον διὰ μίαν ἀσφαλιστικὴν ἀγορὰν, ὡς ἡ Ἑλβετικὴ, τόσον ἀρτίως ὀργανωμένη.

## Νορβηγία

### Αἱ ναυτιλιακαὶ εισπραξίαι

Εἶνε πασίγνωστον, γράφει ἡ «Οἰκονομικὴ Ἐπιθεώρησις» τοῦ Ὀσλο, ὅτι κατὰ τοὺς τελευταίους αὐτοὺς μῆνας πραγματοποιοῦνται ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν ἠψηλοὶ σχετικῶς ναῦλοι. Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τοὺς ὀκτὼ πρώτους μῆνας τοῦ 1939 οἱ ναῦλοι ἦσαν μᾶλλον χαμηλοὶ, δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς βέβαιον, ὅτι τὸ σύνολον τῶν μικτῶν ναύλων τοῦ 1939 θὰ εἶνε μεγαλύτερον ἔναντι τοῦ προηγουμένου ἔτους. Κατὰ τὸ 1938 αἱ εισπραξίαι τῶν Νορβηγικῶν πλοίων ἐκ ναύλων τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου ἀπέδρασαν ἕνα μικτὸν εἰσόδημα 670 ἑκατομμυρίων κορωνῶν, ἔναντι 750 ἑκατ. κορωνῶν τοῦ 1937, ὅπερ ἦτο ἕνα ἔτος σχετικῆς εὐημερίας διὰ τὴν ναυτιλίαν. Αἱ μικταὶ εισπραξίαι τοῦ 1939 ὑπολογίζονται ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων κύκλων εἰς 1000 ἑκατομμύρια κορωνῶν. Παρὰλλήλως ὅμως πρὸς τὰς εισπραξίας αὐτὰς ὑπενημιχθεῖται, ὅτι πρέπει νὰ ληφθῶν ὑπ' ὄψιν τὰ ὑπέρογκα ἔκτακτα ἔξοδα τῶν πλοίων, τὰ προερχόμενα ἀπὸ τὴν καύσιμον ἔλιν, τὰ μισθολόγια, τὰ πολεμικὰ ἐπιδόματα, τὰ ἀσφάλιστρα κατὰ πολεμικῶν κινδύνων καὶ τὸ μεγαλύτερον κόστος τῶν ἐπισκευῶν καὶ ἐπιθεωρήσεων, καθὼς καὶ ἀπὸ τὴν ἀνάγκην, ὅπως μεγάλα ποσὰ κρατῶνται δι' ἀποθεματικῶν κεφάλαιον. Ὑπ' ὄψιν τῶν σοβαρῶν αὐτῶν παραγόντων, εἶνε δύσκολον νὰ προσδιορισθῇ τις τὸ ἐπίπεδον τῶν καθαρῶν εισπραξέων.

### Τὰ πολεμικὰ ἐπιδόματα

Μεταξὺ τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτεργατικῶν ὀργανώσεων ἐπλήθε συμφωνία, δι' ἣς τροποποιοῦνται ὑπὲρ τῶν πληρωμάτων διατάξεις τινὲς ἀναφερόμεναι εἰς τὰ πολεμικὰ ἐπιδόματα. Ἐφεξῆς θὰ χορηγηθῇ ἐπίδομα 200 ο.ο. ἐπὶ τῶν ἐν ἰσχύϊ μισθολογίῳ διὰ τὰ ταξίδια πρὸς ὀρισμένους λιμένας τῆς Βαλτικῆς, καθὼς καὶ πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Φινλανδίας καὶ τῶν Σοβιέτ. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ τροπολογίας τὸ πολεμικὸν ἐπίδομα πρὸς τοὺς ἀνωτέρω λιμένας αὐξάνεται ἀπὸ 9 εἰς 18 κορώνας ἡμερησίως.

## Σουηδία

### Ἡ μεταβίβασις ἐμπολέμων πλοίων

Δι' ἀποφάσεως τῆς Σουηδικῆς Κυβερνήσεως καθορίζεται, ὅτι ἐφεξῆς δὲν θὰ χορηγηθῇ ἡ ἀδεία νηολογήσεως ὑπὸ τὴν Σουηδικὴν σημαίαν πλοίων μεταβιβαζόμενον ἀπὸ τὰς ἐμπολέμους σημαίας εἰς Σουηδοὺς ἐφοπλιστὰς, εἰς ἣν περίπτωσιν ἀποδεικνύεται σαφῶς, ὅτι ἡ τωιαύτη μεταβίβασις θὰ ἦτο ἄκυρος, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τῆς «Ἀηλώσεως» τοῦ Λονδίνου τοῦ 1909. Ἀπεφάσισεν ἀκόμη ἡ κυβέρνησις τῆς Στοκχόλμης, ὅπως οἱ Σουηδοὶ πρόξενοι μὴ ἔχων ἐφεξῆς τὸ δικαίωμα νὰ ἐκδίδουν προσωρινὰ ποτοποιητικὰ νηολογήσεως δι' ἐμπόλεμα πλοία, περὶερχόμενα εἰς τὴν Σουηδικὴν ἰδιοκτησίαν, χωρὶς νὰ ἐπιτυγχάνεται προηγουμένως εἰδικὴ πρὸς τοῦτο ἀδεία τοῦ Σουηδικοῦ ὑπουργείου τοῦ Ἐμπορίου.

### Αἱ καθυστερήσεις εἰς τὰς βάσεις ἐλέγχου

Τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ Σουηδικοῦ Ἀσφαλιστικοῦ ὄργανισμοῦ κατὰ κινδύνων πολέμου ἐξέδρακεν ἐγκύκλιον, ἀναφερομένην εἰς τὴν εὐθύνην τοῦ φορτίου, τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ναύλου, ὅπως συνεισφέρων εἰς τὰ δημιουργούμενα ἔξοδα, ὅταν τὰ πλοία ἀναγκάζωνται νὰ προσεγγίζων εἰς συμβατικὰς βάσεις πρὸς ἔλεγχον τοῦ φορτίου των. Τὰ ἔξοδα ταῦτα, κατὰ τὴν Σουηδικὴν νομολογίαν, δέον νὰ κατανέμονται μεταξὺ πλοίου, φορτίου καὶ ναύλου ἐπὶ τῶν ἰδίων ἀρχῶν, ὡς καὶ διὰ τὰς γενικὰς ἀβαρίας, ὅτε ὁ ἐφοπλιστὴς δέον ν' ἀπατῇ τὴν ἀναγκαιοῦσαν ἐγγύησιν ἀβαρίας πρὸ πάσης παραδόσεως τοῦ φορτίου. Διὰ φορτία, ἅτινα ἀσφαλίζονται ἐνδυνάμει κυβερνητικοῦ σχεδίου καλύψεως τῶν πολεμικῶν κινδύνων, ἡ συνεισφορὰ τοῦ φορτίου, ἔναντι τῶν ἐξόδων προσεγγίσεως εἰς λιμένα ἐλέγχου, θὰ καταβάλλονται συμφώνως πρὸς τοὺς ὅρους τῆς ἀσφαλείας. Ἡ ἀσφαλίζουσα ἐταιρία ἐξουσιοδοτεῖται νὰ ὑπογράψῃ ἐγγυήσεις διὰ τὴν ἐν καιρῷ καταβολὴν τῆς συνεισφορᾶς.

Established 1892

**D. J. PAPADIMITRIOU**

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

PORT-SAID

SUEZ

Telegr.: DIORYX

Telephone: 2174

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Steamship Agents

Brokers for Chartering

Forwarding Agents

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,”

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 27 ΤΗΛΕΦ. 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ “ΧΡΟΝΙΚΑ”

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0

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

“ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,”  
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS - GREECE

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

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

‘Από την κίνηση της Ναυτιλίας μας

‘Εκφρασις εύαρεσκείας

Δι' ήμερησίας διαταγής του Υφυπουργού των Ναυτικών κ. Παπαβασιλείου εξέφραστη ή άκρα αυτού εύαρεσκεία εις τόν έν Λονδίνο έφοπλιστικόν γραφειον των κ. κ. Ρεθύμνη και Κουλουνητή και ειδικότερον εις τόν έν τών διευθυντών του κ. Γεώργ. Κουλουκουνητή, διότι μη φεισθείς ουτός ουδένος κόπου, μετά πατριωτικού ζήλου και άνευ οιασδήποτε άμωβής, έμερίμνησε διά την υπό ευμένεις όρους επάνδρωσιν και παραλαβήν του βοηθητικού πλοίου του Β. Ν. «ΑΡΓΩ» και διότι γενικώς παρέσχε λίαν πολυτίμους και άφιλοκερδείς υπηρεσίας εις τόν Βασιλικόν Ναυτικόν.

‘Αποφάσεις και διατάγματα

Πρός τας λιμενικάς και παραλίους προξενικάς άρχάς διεβιάσθη έγκύκλιος του Υφυπουργείου Έμπορικης Ναυτιλίας, δι' ής γνωρίζεται, ότι δι' έκδιδομένου κατ' ατάς ‘Αναγκαστικού νόμου δέν υπόκεινται εις χαρτοσήμανσιν ή οιοδήποτε άλλο τέλος τά έγγραφα συμβάσεως και προσυμβάσεως ναυτολογίας, περί τών οποίων προβλέπον αι ύπογραφείσα συλλογικά συμβάσεις διά τά πολεμικά επάδματα.

Δι' αποφάσεως του ύπουργικού συμβουλίου επεκτείνονται αι κερύσεις αι προβλεπόμεναι υπό του ‘Αναγκαστικού νόμου 1980 (του 1939) ‘επει ουθμίσεως ειδικών τιμών ζητημάτων της φορηγού ναυτιλίας και επί τών εργατών θαλάσσης, οτινες εναντιολογήσαν επί φορηγών πλοίων μετά την 1ην Σεπτεμβρίου 1939

— Δι' αποφάσεως της ‘Ανωτάτης Μονίμου Διαιτητικής ‘Επιτροπής παρετάθη μέχρι της 20ης Φεβρουαρίου ή ισχύς της προγενεστεράς αποφάσεως της, δι' ής ρυθμιζοντά τά πολεμικά επάδματα, τά χορηγούμενα εις τούς άξιωματικούς και τά κατώτερα πληρώματα τά ύπηρετούντα επί του ύπερωκεανίου «Νέα ‘Ελλάς».

‘Η έκτίμησις της αξίας των πλοίων

Δι' ύπουργικής αποφάσεως συνεστήθη εις Πειραιά ειδική «Συμβουλευτική επιτροπή» διά τόν καθορισμόν της αξίας των πλοίων προς έφαρμογήν της επιβληθείσης διά του νόμου 2075 φορολογίας. Την επιτροπή ταύτην θ' αποτελούν εις οικονομικός επιθεωρητής (τουλάχιστον τριμητάρχης α') ο Δ' οικονομικός έφορος Πειραιώς, εις ανώτερος λιμενικός άξιωματικός, όριζόμενος μεθ' ένός αναπληρωτού υπό του Υφυπουργού της Ναυτιλίας και ο πρόεδρος του «Ναυτικού Έπιμελητηρίου της ‘Ελλάδος» ή μέλος αυτού, έφοπιστής, όριζόμενος μεθ' ένός αναπληρωτού υπό του κ. Υπουργού τών Οικονομικών. Διά την έπιβολήν της φορολογίας του νόμου 2075, ζητείται άπαραιτήτως ο προσδιορισμός της αξίας του πλοίου υπό της ‘Συμβουλευτικής ‘Επιτροπής, ή όποια, πρds μόρφωσιν γνώμης, λαμβάνει υπ' όψιν της την χωρητικότητα και τόν τύπον του πλοίου, την κατάστασιν τών μηχανών και του σκάφους, την κλάσιν του νηογνώμονος, τας περιδικιάς επθεωρήσεις, την άξίαν του σιδήρου, τας κρατούσας εις την διεθνή αγοράν τιμάς τών πλοίων της ατής ηλικίας και πán έτερον συναφές στοιχείον έν τών ύπαρχόντων στατιστικών δεδομένων εις τόν Υφυπουργείον Ναυτιλίας και εις τόν Ναυτικόν Έπιμελητήριον. Διναται όσαούτως ή ‘Επιτροπή να ζητή παρα τόν πλοιοκτήτην και τού άρμόδιου Οικονομικού έφόρου κάθε χρησίμωσιν διά τόν έργον της πληροφορίαν, να εξετάζη μάρτυρας και να διατάσση ή ενεργή ήπραγματογνομοσύνας ή αυτοψίας. ‘Επί τη βάση τών αποφάσεων της ‘Επιτροπής, ο άρμόδιος Οικονομικός έφορος δεκαιοώνει την ύπερτίμησιν έν της μεταβιβάσεως ή της άπωλείας του πλοίου, δικαιούμενος ν' αναγράψη και άξίαν του πλοίου κατά την 1ην Αυγούστου 1939 μικροτροσον της καθορισθείσης υπό της ‘Συμβουλευτικής επιτροπής, όποτε όμως υπέχει τó βάρος της αποδείξεως. ‘Ο Οικονομικός έφορος προβαίνει, έφόσον συντρέχει περίπτωσης, εις την δέουσαν έγγραφην εις τόν φορολογικόν κατάλογον και κοινοποιεί την έγγραφην ταύτην εις τόν ύπόχρουν πλοιοκτήτην. ‘Εν περιπτώσει άσκήσεως ένδίκων μέσων και άμφισβήτησεως διά τούτων της αξίας του πλοίου, της καθορισθείσης υπό της ‘Επιτροπής, ο προσφεύγων πλοιοκτήτης φέρει τó βάρος της αποδείξεως.

Νέα ασφαλιστική εταιρία

Υπό την επωνυμίαν ‘Τρίτων και με έδραν τόν Πειραιά, ιδρύθη νέα ανώνυμος ασφαλιστική εταιρία μεταφορών, πεντηκονταετούς διαρκείας. Σκοπός της νέας εταιρίας εινε ή άνάληψις εις τε τó έσωτερικόν

και εις την άλλοδαπην ασφαλιστικόν εργασιών του κλάδου μεταφορών και ή άντιπροσωπεία ή πρακτόρεισις ‘Ελληνικόν ή ξένων ασφαλιστικόν εταιριών ή πρακτόρων του «Λούδ'ς». Τó κεφάλαιον της εταιρίας όρίσθη εις 3.000.000 δραχμών διαιρεθέν εις 6000 πεντακοσιοδράχμιους μετοχάς, τó δέ πρώτον διοικητικόν της συμβούλιον άπρητίσθη έν τών κ.κ. Μάρκων Νομικού, ‘Ισαάκ Σισμάνογλου, Νικ. Καστάνη, Κωνστ. Μιχαλάου, ‘Ανδρ. Παπαδημητρίου, Κ. Νεύρου, Νικ. Τσεκούρα, Γ. Μαγαβελάκη, ‘Ιω. Σωτηροπούλου και Στυλ. Τεγοπούλου.

Νέα ναυτική εταιρία

Με έδραν τόν Πειραιά και δεκαετή διάρκειαν, ιδρύθη νέα ανώνυμος ναυτική, έμπορικη και βιομηχανική εταιρία, υπό την επωνυμίαν «‘Αδελφοί Γιαννουλάτου», σκοπόν έχουσα την άνάληψιν πάσης φύσεως ναυτιλιακής έν γενεί εργασίας, τó έμπόριον τών γαιανθράκων, καθώς επίσης την ένεργειαν έμπορικόν εργασιών και την ίδρυσιν και εκμετάλλευσιν παντός είδους βιομηχανιών. Τó εταιρικόν κεφάλαιον όρίσθη εις 18.000.000 δραχμών, διαιρεθέν εις δέκα χιλιάδας μετοχών τών 1800 δραχμών έκαστην, τó δέ πρώτον διοικητικόν συμβούλιον αυτής άπρητίσθη έν τών κ. κ. Νικ. Π. Γιαννουλάτου (Νέα Σμύρνη), Παύλου Π. Γιαννουλάτου, Μαρίας Ν. Γιαννουλάτου, ‘Απ. Γ. Λύζου και Κωνστ. Μ. Καφφετζιδάκη.

Τά αγορασθέντα ‘Αμερικανικά

Κατά πληροφορίας έν Νέας ‘Υόρκης ή εταιρία «MUNSON LINE, INC» εξήτησε την άδειαν πωλήσεως εις τόν έφοπιστήν κ. Νικ. Β. Ρεθύμνην τών χαλυδώνων φορηγών της «WALTER D. MUNSON» 3703 τ. γκρός (του 1917) και «MUNDIXIE» 3285 τόννων γκρός (του 1921) και την μεταφοράν των υπό την ‘Ελληνικήν σημαίαν. Εις την αίτησιν της ή ρηθείσα ‘Αμερικανική εταιρία αναφέρει, ότι άμφότερα τά πλοία εινε παλαιά δι' οικονομικήν εκμετάλλευσιν και ότι κατέστη άδύνατον να έξενερευθί δι' αυτά ‘Αμερικανός αγοραστής. Παράγεται επίσης εις την αίτησιν ή πληροφορία, ότι ο κ. Ρεθύμνης προτίθεται να διαθέση τά δύο ταύτα σκάφη εις διεθνείς μεταφοράς «τράμπς».

Οι ναυαγοί του τάνκερ «Μοτορίνα»

Τό πλήρωμα του ναυαγήσαντος την 2αν ‘Ιανουαρίου εις τας άκτάς της Χίου δεξαμενοπλοίου «MOTOPINA» μάς άπήρθενη μακροσειλή επιστολήν, διά της όποίας μάς παρακαλεί ν' άπρηήσωμεν τας θερμοτάτας εύχαριστίας του πρds τόν πλοιοαρχον του φορηγού «ΚΕ·Τ·Π ΚΟΡΣΟΣ» κ. Διαμ. Χριστοδούλου, τούς άξιωματικούς, τόν άνσηματιστήν κ. ‘Ελευθ. ‘Ορφανόν και πρds όλόκληρον γενικώς τόν πλήρωμα του έν λόγω σκάφους, διά την πολυτίμωσιν συμβολήν εις τó έργον της διασώσεώς των. Τó «Κέϊτ Κόρσο» υπό σφοδρατήν τρικυμίαν, ενθds ως έλαβε τó σήμα κινδύνου, έσπευσεν εις την θέσιν του ναυαγίου, παρέμεινε πλησίον από θαθείας νυκτός μέχρι της μεσημβρίας της επομένης και έν τέλει, όταν κατέστη άδύνατος ή διάσωσις του έξοικειωμένου πλοίου, παρέλαβεν όλόκληρον τó πλήρωμα και τó απέβιβάσαν εις τó Λαύριον. ‘Επί του «Κέϊτ Κόρσο» οι ναυαγοί της «Μοτορίνας» ένυχον κάθε δυνατής περιθάψεως. Αι υπό του «Κέϊτ Κόρσο» παρασχεθείσαι εις τούς ναυαγούς ύπηρεσίαι ένειχον έτι μεγαλυτέραν άξίαν, άν ληφθί υπ' όψιν, ότι τό εκπλεύσαν έν Πελοποννήσῳ εις βοήθειαν της «Μοτορίνας» ναυαγοστυκόν ήναγκάσθη να ποδίση, συνεπειά της σφοδρατής τρικυμίας.

Σύντομοι ναυτικοί ειδήσεις

Οι κ. κ. ‘Ανκιαρδούπολος Co, Ltd, του Λονδίνου, εκλείσαν τά εις Κέρδιφ προσωρινά αυτόν γραφεία και άνέλαβον έν νέου τας εργασίας των εις τó έν Λονδίνο γραφείον, «BALTIC EXCHANGE CHAMBER, 24, ST MARY AXE, E. C. 3.»

— Υπό την επωνυμίαν «Α. Γ. TSALVIRIS, LTD» και με κεφάλαια 2000 λιρών, συνεστήθη έν Λονδίνο ναυτική εταιρία, με σκοπόν την άνάληψιν πάσης ναυτιλιακής εργασίας. Διευθυνται της νέας εταιρίας όρίσθησαν οι κ.κ. ‘Αλέξ. Γ. Τσαλίβης και Νικ. Παπαδάτος, τά δέ γραφεία της ήγκατεστάθησαν εις: «1, CAMOMILE STREET, ST. MARY», AXE, E. C. 3.»

— Διεγράψαν έν τών νηολογιών Πειραιώς τά ναυαγήσαντα φορηγά «ΑΣΤΡΕΑ» 493 τ. γκρός και «ΓΕΩΡΓΙΟΣ» 2216 τόν. γκρός.

— ‘Επί του φορηγού «ELENH KANABARIOTHS» (ex «‘Ηρακλής») 797 τ. γκρός και επ' όνόματι του κ. Νικ. Ι. Γουλιανδρή ενεργήθη ύποθήκη διά δρχ. 1.200.000.

— Τó μικρόν έμβατηγόν ά)π «ΚΩΣΤΑΣ» 178 τόννων γκρός, έπωλήθη παρα του κ. Εύαγγ. Κ. Τόγια εις τούς κ. κ. Παν. Π. Κρασσάκπουλον 35 ο)ο, ‘Αλέξ. Π. ‘Αποστολάκην 35 ο)ο και Δημ. Ν. Δενδρινόν 30 ο)ο, άντι συνολικής τιμής 840.000 δραχμών.

— Εις προγενέστερον τεύχος τών «Ναυτικόν Χρονικόν» είχομεν αναγράψει, ότι ο κ. Έμμ. Γιαννουλάτος (της Σαγκάης) ήγόρασεν έξ μικρά άκτοπλοικά σκάφη και ποταμόπλοια. Πληροφορούμεθα συμπληρωματικώς, ότι τά έν λόγω πλοία, άποκτησαν κλάσιν «British Corporation» και τεθέντα υπό Γαλλικήν σημαίαν, εινε τά ακόλουθα:

C. K. HANSEN  
COPENHAGEN

Steamshipowner, Coalmerchant, Steamships,  
Average, Insurance, and Chartering - Agent  
Sale & Purchase

Telegr. Addr.: HANSEN

«MEKONG» 746 τόννων γκρός (του 1894) μετονομασθέν «ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΑΡΙΝΕΡ», «BATTAMBANG» 668 τόννων γκρός (του 1888) μετονομασθέν «ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΡΕΝΣ», «NAM - KY» 271 τόννων γκρός (του 1898) μετονομασθέν «ΕΛΛΕΝΙΚ ΤΕΜΠΛΕ», «BASSAC» 214 τόννων γκρός (του 1890) μετονομασθέν «ΕΛΛΕΝΙΚ ΡΙΒΕΡ», «HAINAN» 270 τόννων γκρός (του 1898) μετονομασθέν «ΕΛΛΕΝΙΚ ΜΑΙΗΝΤ». Και το πετρελακίνητον «LEON DE TINSEAU», όπερ μετονομάσθη «ΕΛΛΕΝΙΚ ΣΚΑΟΥΤ».

— Το τελούν υπό συμπλήρωσιν εις τὰ Σουηδικὰ ναυπηγεία του Γκοταβέρκεν δεξελοκίνητον δεξαμενόπλοιο «ΑΡΙΣΤΟΦΑΝΗΣ» 10.300 τ. γκρός και 15.400 φορτίου, έπωλήθη παρὰ του κ. Άριστ. Ώνάση εις Νορβηγίην έταιρίαν του Sandefjord.

— Εις το ύπ' αριθ. 13 (της 15ης Ίανουαρίου) συμπληρωματικών τεύχος του «Λόδ'ς Ρέτζιστερ» αναφέρεται, ότι διήλθον την έπιθεώρησιν των τὰ φορτηγά «Ανθίπη Ν. Μιχάλου» εις Πειραιά, «Γεώργ. Ποταμιάνος» εις Μπίρκενγιντ, «Θέτις» εις Σιενται, «Λακωνικός» εις Άμβέρσαν, «Άρμας» εις λιμένα Ενώπης, «Μαριόγκας» εις Ντουκαστλ, «Όρος Κιθαρών» εις Άμβέρσαν και «Παντιάς» εις Σιενται.

— Ένεργάση εις τὸ αὐτὸ τεύχος, τὸ φορτηγὸν «ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ» (ex «ΚΩΣΤΗΣ») 5253 τ. γκρός (του 1919) του κ. Π. Πατέρα, με λιμένα νηολογίσεως τὰς Πάτρας.

— Το φορτηγὸν «ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΡΡΑΣ» ερρουολογήθη ἐκ Δάντειαγ εις Κοπεγχάγην πρὸς έπισηνίωσιν των ζημιῶν του, ανεχώρησε δὲ πρὸς επάνδρωσίν του πληρώμα ἐκ Πειραιῶς.

— Το φορτηγὸν «ΚΑΤΗΓΚΩ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑ» περατώσαν την έπισκευήν των ἐν νάρκης ζημιῶν του επανήλθεν εις την ενεργὸν ύπηρεσίαν.

— Το αγορασθέν παρὰ των κ.κ. Βογιατζίδη και Λούζη και παραληφθὲν εις την Γένοβαν Λεττονικὸν φορτηγὸν «LETTONIA» 4206 τόν. γκρός, 7400 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1913, έτέθη υπό Παναμαϊκὴν σημαίαν και μετονομάσθη «PERITA».

— Το αγορασθέν παρὰ του κ. Α. Γ. Παπαδάκη Άμερικανικὸν φορτηγὸν «BELLFLOWER» 6085 τ. γκρός, 9808 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1919, επανεπωλήθη εις τὸν κ. Δ. Α. Νικολαΐδην, όστις τὸ παρέλαβε και τὸ μετονόμασε «ΒΙΚΤΟΡΙΑ».

— Έξ ἄλλου ὁ κ. Α. Γ. Παπαδάκης ήγόρασε τὸ υπό Παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν «POINT ESTERO», 4743 τ. γκρός, 7971 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1920.

— Εισήλθεν εις την ενεργὸν ύπηρεσίαν τὸ φορτηγὸν ἄ) π «ΔΑΡΜΑΣ» 1595 τ. γκρός (του 1883), όπερ παρεμεινεν ἐν παροπλισμῷ εις τὸ Άμπελάκι από της 26ης Δεκεμβρίου 1937.

— Υπὸ της τῶσιν εὐδοκίμως δροσῆς από ήμισοος και πλέον αἰῶνος (1866) εις τὸν λιμένα του Κολόμπο Έλληνικῆς επηρεισίσεως φορτοσεφορτώσεων και μεταφορῶν «THE CARGO BOAT DISPATCH CY, LTD», έξεδόθη ἐπ' ευκαιρία του Νέου Έτους κομψότατον πολυεπίδωτον ήμερολόγιον παρέχον με πᾶσαν λεπτομέρειαν κάθε σχετικὴν με τὸν λιμένα του Κολόμπο πληροφορίαν.

## Νέαι αγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων

Έκ πληροφοριῶν, αὐτινες εἰδημοσιεύθησαν εις τὸν Άγγλικὸν ναυτικὸν τύπον, εἰγνώσθη, ότι παρ' Ἑλλήνων εφοπλιστῶν και ἀντί διαπάνης 1.750.000 δολλαρίων ήγοράσθησαν τὰ κάτωθι 6 Άμερικανικά φορτηγά, συνολικῆς χωρητικότητος 28.832 τόννων γκρός, με δύο καταστρώματα ἕκαστον, χρησιμοποιούντα δὲ ὡς καύσιμον ἔλαιον δια την πρόωσίν των τὸ πετρέλαιον:

«POINT ARENA» 4673 τόννων γκρός, 7867 τόννων φορτίου, ναυπηγήσεως 1917, με χωρὸν 390.000 κ. π. δια γεννήματα (χῆμα) και 356.000 κ. π. δια δέματα και δύνανν μηχανῶν 485 ὄνομ. ἔπτον.

«POINT BONITA» 4782 τόννων γκρός, 7711 τόννων φορτίου, ναυπηγήσεως 1918, με χωρὸν 387.000 κ.π. δια γεννήματα (χῆμα) και 346.000 κ. π. δια δέματα και δύνανν μηχανῶν 472 ὄνομ. ἔπτον.

«POINT CALETA» 4823 τόννων γκρός, 7829 τόννων φορτίου ναυπηγήσεως 1919, με χωρὸν 379.000 κ. π. δια γεννήματα (χῆμα) και 344.000 κ.π. δια δέματα και δύνανν μηχανῶν 339 ὄνομ. ἔπτον.

«POINT CLEAR» 4839 τόννων γκρός, 7600 τόννων φορτίου, ναυπηγήσεως 1920, με χωρὸν 378.000 κ.π. δια γεννήματα (χῆμα) και 336.000 κ. π. δια δέματα και δύνανν μηχανῶν 340 ὄνομ. ἔπτον.

«POINT CHICO» 4905 τόν. γκρός 7829 τόννων φορτίου, ναυπηγήσεως 1918, με χωρὸν 379.000 κ. π. δια γεννήματα (χῆμα) και 344.000 κ. π. δια δέματα και δύνανν 339 ὄνομ. ἔπτον.

«POINT JUDITH» 4810 τόννων γκρός, 7634 τόννων φορτίου, ναυπηγήσεως 1919, με χωρὸν 374.000 κ. π. δια γεννήματα (χῆμα) και 317.000 κ.π. δια δέματα και δύνανν μηχανῶν 339 ὄνομ. ἔπτον.

## Άγοραπωλησίαι πλοίων

Η αγορά των μεταχειρισμένων πλοίων δὲν ενεργήσασε ζωηρότητα κατά τὸ παρελθὸν δεκαετησίημερον, ἐξ ἀφορμῆς των ζητουμένων ἐξαιρετικὰ ὑψηλῶν τιμῶν και διὰ σκάφη ἀκόμη παλαιᾶς ήλικίας, ἕτινα υπό ομαλᾶς περιστάσεις δὲν θά είχαν εἰμὴ την ἄξιαν παλαιοδοσίδου. Η ἀπραξία ήτο χαρακτηριστικὴ, ἂν και ὑπῆρξαν ριψοκίνδυνοί τινες εφοπλισταί, οἱ ὁποιοί με την προοπτικὴν παρατάσεως του πολέμου ἐπὶ μακρὸν χρόνον, προσέθησαν εις μερικάς αγοράς φορτηγῶν πλοίων, διαθέσαντες πρὸς τοῦτο ικανὰ κεφάλαια. Αἱ πληρωθεῖσαι τιμαὶ εξακρατηζόντο γενικῶς, ὡς υπερβολικά, ἐνῶ αἱ ήδη κυκλοφοροῦσα προσφοραί, πληρωτέαι εις δολλάρια, θεωροῦνται ὡς μὴ πραγματοποιήσιμοι, δεδομένου λ. χ., ότι δια φορτηγῶν 9500 τόννων περιτῶν και ναυπηγήσεως 1919 ζητείται ή τιμὴ των 600.000 δολλαρίων. Έν τῷ μεταξὺ αἱ Ἰνωμένα Πολιτεία αποτελοῦν την κυριώτεραν, ἂν μὴ και την μοναδικὴν πηγὴν αγοράς πλοίων, αἱ κλειόμεναι δὲ πράξεις (υπὸ την ἀρρῆσιν ἐγκρίσεως της «Άνωτ. Ναυτικῆς Έπιτροπῆς») αναφέρονται εις σκάφη ἀκατάλληλα, δια

τὰ ὁποία ὁμοσ πληρώνονται τιμαὶ γύρω των 60 ἕως 70 δολλαρίων κατά τόννον d. w. Άμερικανικά τινα πλοία ήγοράσθησαν και παρ' Ἑλλήνων εφοπλιστῶν, ἐνῶ δύο Γιουγκοσλαϊκά, τὸ «Marja Racic» 4211 τ. γκρός (του 1911) και τὸ «Izglec» 4338 τ. γκρός (του 1911) ήγοράσθησαν παρ' Ἁγγλων.

«NEPHRITE» Άγγλικὸν φορτηγὸν, με ἐν κατάστρωμα, 927 τ. γκρός, 1224 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βύθισμα 14.6½ ποδῶν και ναυπηγήσεως 1927, με σερβέυ Νο 3 του 1939, ήγοράσθη παρ' Ἁγγλων ἀντί 27.500 λιρῶν.

«NEMRAC» Έσθονικὸν φορτηγὸν, σιδηροῦν, με ἐν κατάστρωμα, 1796 τ. γκρός, 2400 τ. φορτίου, με ἔμφορτον βύθισμα 21.6 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1877, με επθεώρησιν του 1938, νέας μηχανὰς του 1896, νέον λέβητα του 1906 και νέους αὐλοῦς του 1920, ήγοράσθη παρ' Ἰταλῶν ἀντί τιμῆς 22.000 λιρῶν.

«HELGE» Σουηδικὸν, με ἐν κατάστρωμα, 1740 τ. γκρός, 2700 τόν. φορτίου και ναυπηγήσεως 1895, έπωλήθη εις ἑτέρους Σουηδοὺς εφοπλιστάς ἀντί 20.000 λιρῶν.

«CREDO» Σουηδικὸν, διπλέλιον και δεξελοκίνητον δεξαμενόπλοιο, με ἐν κατάστρωμα, 5069 τ. γκρός, 7210 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1915, έπωλήθη εις Νορβηγούς ἀντί 72.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ σκάφος εἶχεν ἄγορασθῆ τον Ίανουαριον του 1937 ἀντί 765.000 κορωνῶν.

«ASTORIA» Άμερικανικὸν, με ἐν κατάστρωμα, 2224 τόννων γκρός, ναυπηγήσεως 1918, με σερβέυ Νο 1 του 1923, ήγοράσθη παρ' Ἰαπωνῶν ἀντί 175.000 δολλαρίων.

«ESKIL» Σουηδικὸν φορτηγὸν, με ἐν κατάστρωμα, 2738 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1917, με σερβέυ Νο 2 του 1938, έπωλήθη ἀντί τιμῆς 850.000 Σουηδικῶν κορωνῶν.

## Άτυχήματα εις Ἑλληνικά πλοία

### Τὸ ναυάγιον του ἄ) π «Πεληναίον»

Την 16ην Ίανουαριον εἰγνώσθη, ότι τὸ φορτηγὸν «ΠΕΛΗΝΑΙΟΝ» (ex «Κ. Κτιστάκης») 4291 τόννων γκρός (του 1907), ἀνήκον εις τὸν κ. Γεώργ. Κτιστάκη, ἐξώκειλεν εις τὰς Βερμούδας. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος καταβύθητον ἐκ Τακοράντι εις Βαλιτιμόρη με φορτίον μεταλλευμάτων, συνήντησε δὲ εις τὸν Ἄτλαντικὸν σφοδρὰν τρικυμίαν και παρέμεινεν ἀνεβέργητον παρὰ τὰς Βερμούδας, συνεπείε βλάβης του πηδαλιου. Τὸ πλοῖον ἐξέπεμψε τὸ σήμα κινδύνου S.O.S., πῶν ὁμοσ φθάσων εις βοήθειαν ναυαγοσωστικά ή ἄλλα σκάφη, παρεσῶθη υπό τὸν κυματῶν και ἐξώκειλεν εις βραχώδη θέσιν παρὰ τὸ St. David's Head, Λόγῳ της τρικυμίας τὸ σκάφος ἐκτύπη βαρέως ἐπὶ του βυθοῦ, ὑφιστάμενον δὲ συνεπείε ζημίας και εισροᾶς ὑδάτων ήμευθίσθη. Ὀλίγας ὥρας μετὰ την προσάραξιν εἶχε καταλυθῆ τὸ μηχανοστάσιον και τινα τὸν ζυτῶν, δι' ὃ και διέταξεν ὁ πλοίαρχος κ. Ἀλέξ. Βολίκας την εγκατάλειψιν. Πράγματι, τὸ πλῆρωμα ἀπεβιάσθη εις την ξηρὰν, την δ' ἐπομένην τὸ σκάφος ἐκόπη εις δύο. Οἱ ναυαγοὶ θά μεταβῶν εις Νέαν Ὑόρρη, ὁπόθεν θά επιστρέψων εις Ἑλλάδα. Τὸ σκάφος ήτο ήσφαλισμένον ἀντί 40 χιλ. λιρῶν. Ησφαλισμένος ήτο και ὁ ναύλος.

### Έβουθισθη τὸ ἄ) π «Άστερία»

Την 17ην το. μηνὸς προσέφρουσεν ἐπὶ νάρκης εἰς τὸ Ἁγγλικὸ παρὰλία και ἐβουθίσθη τὸ φορτηγὸν «ΑΣΤΕΡΙΑ» (ex «Δέσποινα Γλύπτη») 3313 τόννων γκρός (του 1904), ἀνήκον εις τὸν κ. Ἰω. Ταχυμντζήν. Η βύθισις του πλοίου συνετελέσθη ἐντὸς ὀλίγων λεπτῶν της ὥρας, ἐκ δὲ του πληρώματός του 15 ἄνδρες ἐξηφανίσθησαν, οἱ δὲ ὑπόλοιποι 11 ἀπεβιάσθησαν εις Ἁγγλικὸν λιμένα. Έξ αὐτῶν οἱ ὀκτώ ήσαν τραυματίαι και εισήχθησαν εις νοσοκομείον. Οἱ ἀπολεσθέντες ἄνδρες ήσαν ὁ α' πλοίαρχος Γεώργ. Μισούλης, ὁ γ' πλοίαρχος Μάρκος Ἁγγελίδης, ὁ ἀστυρομιστῆς Μοζακίνης και οἱ του κατωτέρου πληρώματος Έξασάκτουλ, Μονιούδης, Χούμης, Μωύνης, Μισογιόγλου, Χατζηκρόστας, Κορδοσάκης, Ι. Πολιτάκης, Παπαζογλάκης, Μαρσέλλος, Παπαδάκης και Κ. Πολιτάκης.

### Και τὸ ἄ) π «Έκατ. Δρακούλης»

Απολίσθη επίσης και τὸ φορτηγὸν «ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ» 5329 τόννων γκρός (του 1918) της εταιρίας Γ. Ν. Δρακούλη, τορπιλισθὲν την 3.15' απογευματινὴν ὥραν της 20ης Ίανουαριου περὶ τὰ 150 μίλια μακρὰν των Πορτογαλικῶν παραλίων. Τὸ σκάφος αὐτὸ καταβύθητο ἐξ Ἁργεντινῆς εις Λονδίνον με γεννήματα, ὃ δὲ τορπιλισμὸς του, γενόμενος ἄνευ προειδοποίησεως, έστοίχισεν την ζωὴν ἐξ ἄνδρων του πληρώματός του. Η τορπιλὴ εἶρε τὸ πλοῖον κάτωθι της γερῆρας και προσκάλεσε την βύθισίν του ἐντὸς ὀλίγων λεπτῶν της ὥρας. Κατὰ την ἐκρηξιν εφορευθῆσαν οἱ ἐκ του πληρώματος Ἐμῆρης μηχανικός, Μαρούλης και Παράκουλας, επνήγησαν δὲ ἐσφομενονισθέντες ἀπὸ τὸ κατάστρωμα εις την θάλασσαν οἱ Καραβίος, Ἰμβριώτης και Κόμης. Οἱ ὑπόλοιποι 22 ἄνδρες εισήλθον εις δύο σωστικῶν λέμβους, ἀνά ἕνδεκα. Την μίαν λέμβον, κυβερνομένην ἀπὸ τὸν πλοίαρχον κ. Πάνον Φερνάντον ἀνεῖρε την προίαν της 22ας τὸ Ἰταλικὸν φορτηγὸν «NINA PADRE» την δὲ ἑτέραν κυβερνομένην ἀπὸ τὸν ὑπόπλοιαρχον κ. Ἄνδρ. Πιέρρον ἀνεῖρε την ἑσπέραν της 22ας τὸ Ἰσπανικὸν ἀλιεντικὸν «ANTONIO FONTANA». Οἱ ναυαγοὶ ήσαν ἐξηνητημένοι ἀπὸ την πολύωρον παραμονήν των εις τὰς λέμβους υπό τρικυμώδη καιρὸν, έτχον δὲ πάσης περιθάλψεως εις τὰ δύο πλοία και εις την Λισαβῶνα, ἔνθα ἀπεβιάσθησαν.

### Τὸ ἄ) π «Τῶνης Χανδρῆς»

Ὡς ἀνεγοράμαεν εις τὸ προηγούμενον τεύχος μας, τὸ φορτηγὸν «ΤΩΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» 3163 τόννων γκρός (του 1904), βαλλόμενον ἀπὸ Γερμανικὸν ὑποβρυχίον, ἐξώκειλεν εις Σάουθ Ἄτλαντ των νήσων Σέτλαντες. Όταν παρήλθεν ὁ κίνδυνος, καταβλήθη προσπάθεια γ' ἀνελευθέρη τὸ πλοῖον, ἐρρίφθη δὲ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν εις την θάλασσαν ἰκανὸν τμήμα του ἐκ μεταλλεύματος φορτίου του σκάφους. Έν τῷ μεταξὺ ή επικρατήσασα τρικυμία επεδείνωσε την θέσιν του πλοίου, ὁπτινος τὸ πλῆρωμα εγκατέλειψε τὸ σκάφος και ἀνεχώρησε δια Λονδίνον.

Ο πλοίαρχος και οι αξιωματικοί ανέμειναν τα κληθέντα ναυαγοσωστικά, ανεχώρησαν δὲ καὶ αὐτοὶ, ὅταν διεπιστώθη, ὅτι ἡ ἀνέλκυσις ἦτο ἀδύνατος. Οἱ ναυαγοσωστικὰ ἐξακατηήρισαν τὸ πλοῖον ὡς «παράγωγον ὀλιγὴν ἀπόλειαν».

**Καὶ τὸ ἀπὸ «Ἀδάμ. Ι. Πειθῆς»**

Τὴν 31ην Ἰανουαρίου μετεδόθη τηλεγραφικῶς ἐκ Λονδίνου, ὅτι τὸ φορητὸν «Ἀδαμάντιος Ι. Πειθῆς» 4277 τόννον γρηρῶς (τοῦ 1915) προσέκρουσε τὴν νύκτα τῆς 27ης πρὸς τὴν 28ην π.μ. ἐπὶ βράχον εἰς τὰς Δυτικὰς ἀκτὰς τῆς Ἀγγλίας καὶ ἡμεθευθίσθη. Ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ ἀπολώσθη ὁ μάγειρος, ἐνῶ οἱ λοιποὶ 28 ἄνδρες ἐπέβησαν σσιμβίον λέμβον καὶ ἐπέτυχον ν' ἀποβιβασθῶν ἐν τὴν ξηρὰν. Κατὰ τὰς ἐπομένους ἡμέρας ἐπεκράτησε κακοκαιρία καὶ τὸ πλοῖον ἤρχισε νὰ διαλύεται καταστὰν οὕτως ὀλιγὴ ἀπόλεια. Τὸ ἀτύχημα τῆς προσαράξεως τοῦ ἀποδίδεται εἰς τὴν σθεῖον τοῦ Ἀγγλικοῦ ναυικοῦ δικτιῶν.

\*\*\*

«ΜΟΤΟΡΙΝΑ» (προσηραγμένον ἐπὶ βράχον εἰς Χίον): Ἀνελήφθησαν ἐργασίαι διασώσεως τοῦ φορητοῦ καὶ ἀνελκύσεως τοῦ σκάφους.  
«ΚΕΧΡΕΑ»: Κατέπλευσεν εἰς Πάτρας μὲ φορητὸν βακαλάου. Κατὰ τὸν πλοῖον συνήνησε κακοκαιρίαν καὶ ὑπέστη ζημίας τινὰς εἰς τὸ κατὰστρομα.

«ΚΥΡΑ - ΠΑΝΑΓΙΑ II»: Κατὰ τὴν διάρκειαν σφοδρωτάτης τρικυμίας εἰς τὸ Ἴόνιον πέλαγος ἐπόδισεν εἰς ὑπὸνυμον ὄριον πλησίον τοῦ Κατακόλου, μὲ ἐλαφρὰς ζημίας εἰς τὸ κατὰστρομα τοῦ.

«ΠΕΤΑΛΙΟΙ»: Ἀποπλεύσαν ἐκ Λὰς Παλλίς ἐξώκειλον ἐπὶ βράχον εἰς τὴν νησιὰ Ὀλιτερόν καὶ ἐξήτησε βοήθειαν. Ναυαγοσωστικὰ σπύσαντα ἐπὶ τόπον ἐπέτυχον νὰ τὸ ἀνελεύθουν καὶ τὸ ἐρρημιούλησαν εἰς Λὰ Παλλίς πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐπισκευήν.

«ΒΙΚΤΩΡΙΑ»: Ταξιδεῖον εἰς τὰ ὕδατα τῆς Ἄνω Ἀνατολῆς ὑπέστη ὀλίγη ἐκ τῆς τρικυμίας καὶ ἐξήτησε βοήθειαν ἐκπέμψαν τὸ σῆμα κινδύνου ἐκ θέσεως μήκους 143—26 Β. καὶ πλάτους 35—04 Β. Ἰαπωνικὰ πλοῖα ἐσπευσαν νὰ παράσχουν τὰς βοήθειάς των, βραδύτερον ὁμοῦ τὸ σκάφος ἤγκρουσε τὸ σῆμα κινδύνου, μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι ἡ ζημία ἐπεσεκάσθη καὶ συνεχίζεται ὀμαλῶς τὸ ταξίδιον.

«ΑΝΑΡΕΑΣ» (6566 τ. γρηρῶς): Ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀουραίου του, ὅτι ὑπέστη ζημίας εἰς τὸν Βόρειον Ἀτλαντικὸν ἐκ τῆς τρικυμίας καὶ ὅτι σημειοῦται εἰσροὴ ὑδάτων συγκερατομένη ἀπὸ τὰς ἀντίλιας του. Εἰς νεότερον ραδιοηλεκτρωματικὸν προσετίθετο, ὅτι δὲν ὑπῆρχεν ἀνάγκη ἀμέσου παροχῆς βοήθειας.

«ΑΥΡΑ»: Ὁ σταθμὸς ἀουραίου Κερκυρας ἔλαβε τὴν πρῶαν τῆς 31ης Ἰανουαρίου τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. ἀπὸ τοῦ φορητοῦ «Αὐρας», ὅπερ ἀνέφερεν, ὅτι εἶχεν ἀνάγκην ἀμέσου βοήθειας. Περισσότεραι λεπτομέρειαι δὲν ἐγνώσθησαν.

**Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς**

Ἐνα χαρακτηριστικὸν γεγονός τοῦ δεκαπενθήμερου τῆς ναυλαγορᾶς εἶνε ἡ σημειοθεσία πτώσεως τῶν ναύλων βάμβακος ἐξ Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Αἱ τελευταῖαι ναυλώσεις ἐκτελέσθησαν εἰς τὰ 31 σέντς ἐκ Νόρδερν Ρείντς διὰ Γαλλίαν, ἡ ἐπισημαστικὴ δὲ τάσις συνεχίζεται λόγῳ τῆς ἐλευθέρας προσφοράς χωρητικότητος. Δὲν ὑπάρχει ἀμφιβολία ὅτι ἡ τοιαυτὴ ὑποχώρησις θὰ ἐξῆ ἀμέσον ἐπίδρασιν καὶ εἰς τὰ ἄλλα εἶδη φορητῶν ἐκ Βορ. Ἀμερικής.

Ἐν τῷ μεταξύ ζήτησις χωρητικότητος ζωηρὰ ἐσημειώθη διὰ μεταφοράς πρὸς τὴν Ἰαπωνίαν, λόγῳ ἰσως τῆς ἐπαπειλουμένης ἀπαγορεύσεως τῶν πρὸς τὰ ἐκεῖ ἐξαγωγῶν παρὰ τῶν Ἡνωμ. Πολιτειῶν. Ἐπληρώθησαν δολλ. 15 διὰ παλαιοσίδηρα ἀπὸ λιμένας Ἀτλαντικοῦ καὶ ἀπὸ Κόλπον 50 σέντς περισσώτερον.

Μία καλὴ ἐργασία ἐκτελέσθη καὶ ἀπὸ Βορ. Εἰρηνικόν. Ὁ ναῦλος δὲ τῶν 130 σελ. ἐπανελήφθη δι' Ἀγγλίαν, τῶν 22 δολλ. ἀπὸ Πόρτλαντ δι' Ἀμβέρσαν καὶ 12.50 διὰ Βλαδιβοστόκ. Γαιάνθρακες ἀπὸ Χάμπτον Ρόδς διὰ Νότιον Ἀμερικὴν δολλ. 6.50 καὶ δολ. 10 διὰ Δυτ. Ἰταλίαν. Αἱ τὰ σιτηρὰ προσεφέρτεο ὁ ναῦλος τῶν 62½ σέντς τὰς 100 λίβρας δι' Ἰρλανδίαν καὶ 15)6 δι' Ἀγγλίαν. Αἱ ζαχάρεις τῆς Κούβας προσεφέροντο εἰς τὰ 22 δολλ. δι' Ἀμβέρσαν. Εἰς τὸ Πλέιτ ἀραιὰ ὑπῆρχαν αἱ διαταγαὶ δι' οὐδέτερο πλοῖα. Αἱ τιμαὶ σταθεραὶ εἰς τὰ 70) — δι' Ἀγγλίαν, 76) — διὰ 3 λιμένας Ἰρλανδίας, δολλ. 16 διὰ Γένοβαν, καὶ δολλ. 21 δι' Ἀμβέρσαν. Ναυλώσεις ἐλάττωται.

Χαλαρὰ ὑπῆρχε καὶ ἡ ἐξ Ἄνω Ἀνατολῆς καὶ Ἰνδιῶν ἐργασία. Ἀπὸ τῆν Δυτ. Ἀντορλίαν προσεφέροντο 100) — δι' Ἀγγλίαν ἢ Ἰρλανδίαν, 70) — διὰ Πόρτ Σαῖδ καὶ 80) — διὰ Μασσαλίαν. Αἱ ζαχάρεις ἀπὸ τὰς Φιλιππίνas διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν εἰς τὰ 10 δολλ., ἐνῶ ἐπὶ Σαϊγκὼν ἀνεφέροντο τὰ 110) — δι' ἀραβοσίτων διὰ Δυτ. Ἀκτὴν Ἀγγλίας. Ἀπὸ τὴν παραλίαν Μαντρὰς οὐδέτερον σκάφος ἐξηγάμισε δολλ. 28 δι' Ἀμβέρσαν καὶ 80) — προσεφέροντο διὰ Μασσαλίαν. Ἀπὸ Καλκούταν τὰ 110) — τοὺς 50 κ.π. προσεφέροντο διὰ Κόντινεντ.

Ἀρκετὰ διαταγαὶ ἐκτελέσθησαν διὰ φορτὰ ἐκ Νοτίου καὶ Δυτικῆς Ἀφρικής. Ἀπὸ Τακοράντι 9.50 δολλ. προσεφέροντο διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν (δολλ. 12 πρὸς μῆκος), Μαγγανῆζα ἐκ Νοτίου Ἀφρικής εἰς τὰ 95) — φίο δι' Ἀμβέρσαν καὶ δολλ. 10 διὰ Βαλτιμόρη. Ἀπὸ Ντοάλα)Ντακόρ διὰ Κόντινεντ 70) —.

Ἀπὸ Βόρ. Ἀφρικήν ἀρκετὴ κίνησις μεταλλευμάτων. Φωσφατὰ εἰς τὰ 50) — διὰ Βέλγιον ἢ Ὀλλανδίαν. Τὰ μεταλλεύματα Μεσογείου γύρω τῶν ἐξῆς τιμῶν: Κύπρος — Νότιος Γαλλία 31) — ἔως 32½ φίο. Θεσσαλονικὴ — Ἀμβέρσα 60) — φίο. Γερμανική — Μασσαλία 29) — φίο. Ἀταλίαν — Καρόντ 32) — φίο.

Ἡ Μαύρη Θάλασσα ἐν ἀραξίᾳ. Ἀναφέρεται ἡ τιμὴ τῶν 7 δολλ. εἰς Ἀμερικανικὸν σκάφος διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Πότι δι' Ἡνωμ. Πολιτείας. Οἱ Ἀγγλικὸι γαιάνθρακες: Διὰ Νότιον Ἀμερικὴν (Ἀργεντινήν) 31) — ἔως 32) —. Διὰ Πειραιᾶ 36) — ἔως 37)6 ἀναλόγως μεγέθους καὶ ἀπὸ Μπλάιβ διὰ Πειραιᾶ 41)6.

Τὰ ἐτάμ - τσάρτερς ἐν σχετικῇ ζωηρότητι. Αἱ τιμαὶ ἐκυμαίνοντο

ἀναλόγως τοῦ τοιμῆος χρησιμοποίησεως τοῦ σκάφους καὶ τῆς διάρκειας τῆς ναυλώσεως. Δολλ. 2.90 ἐπληρώθησαν διὰ τριήμερον ἔως πεντήμερον χρονικὴν ναύλωσιν σκάφους παραδοτέου εἰς Κόλπον Μεξικοῦ καὶ ἐπαναπαραδοτέου εἰς Βόρ. Ἀμερικὴν. Δολλ. 7 ἐπληρώθησαν δι' ὑπερατλαντικὸν ταξίδιον μέχρως Ἀμβέρσας μετ' ἐπιστροφῆς. Δολλ. 3.25 διὰ ταξίδιον Ἰαπωνίας καὶ δολλ. 5.50 διὰ ταξίδιον Χιλῆς — Μεσογείου.

**Τὰ ναυλωθέντα φορητὰ μας**

— Ἐκ τοῦ Πλέιτ (διὰ γεννήματα)  
«ΦΑΝΕΡΩΜΕΝΗ» ἐκ Πλέιτ 5500 τ. δι' Εὐρώπην, Φεβρ. — Μάρτιον.

«ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ἐκ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Εὐρώπην, μὲ ὀφλὸν Μεσόγειον, Φεβρ. — Μάρτιον.

«ΛΕΩΝ. Ν. ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἐκ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' Εὐρώπην, Φεβρ.

«ΙΩΑΝΝΗΣ» ἐξ Ἀργεντινῆς 6000 τ. δι' Εὐρώπην ἢ Μεσόγειον, Φεβρ. — Μάρτ.

«ΘΕΤΙΣ Α.» ἐκ Σάν Λορέντζο 6000 τ. δι' Εὐρώπην, Φ)ριον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» ἐκ Πλέιτ 6200 τ. δι' Εὐρώπην ἢ Μεσόγειον, Φεβρ. — Μάρτιον.

«ΒΑΣ. ΔΕΣΤΟΥΝΗΣ» ἐξ Ἀργεντινῆς 5000 τ. δι' Εὐρώπην ἢ φ. «ΛΕΩΝ. Ζ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» ἐκ Πλέιτ 6000 τ. δι' Εὐρώπην, Φεβρουάριον.

— Ἐξ Ἀγγλίας-Κόντινεντ (διὰ γαιάνθρακας)

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ Τ.» ἐξ Εὐρώπης 5400 τ. διὰ Πειραιᾶ, Φεβρουάριον.

«ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐξ Εὐρώπης 6600 τ. διὰ Πειραιᾶ, 5—25 Φεβρ.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐξ Εὐρώπης 5200 τ. διὰ Πειραιᾶ, ἄ. φ.

«ΚΟΡΘΙΟΝ» ἐξ Εὐρώπης 3300 τ. διὰ Πειραιᾶ, ἄ. φ.

«ΥΠΑΝΙΣ» ἐξ Εὐρώπης 2700 τ. διὰ Πειραιᾶ, ἄ. φ.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» (Παναμ.) ἐξ Εὐρώπης 3300 τ. δι' ἕτερον λιμένα Εὐρώπης, ἄ. φ.

— Ἐκ τοῦ Δουναβέως

«ΦΡΟΣΟΥΛΑ» ἐκ Κωνσταντινῆς 110—120 βαγ. ξυλείας δι' Ἀνατ. Μεσόγειον, ἄ. φ.

«ΚΥΡΑ ΠΑΝΑΓΙΑ II» ἐκ Κωνσταντινῆς 97—103 βαγ. ξυλείας διὰ Κατάνην καὶ Βεγγάζην, φ)ρτ. 16—26 φ)ρίου.

— Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΥΔΡΟΥΣΣΑ» ἐκ Τύνιδος (φορητὸν χόρτου) δι' Εὐρώπην, Φεβρουάριον — Μάρτιον.

«ΠΟΛΕΜΗΣ» ἀπὸ ἓνα ἢ δύο λιμένας Ἀνατ. Μεσογείου (αροῦτα εἰς κιβότια) δι' Εὐρώπην, ἄ. φ.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐκ Κύπρου 2700 τ. μεταλλευμάτων δι' ἓνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, ἄ. φ.

«ΣΤΥΑΙΑΝΟΣ» ἀπὸ Ντουμπρόβνικ 900 κ. μ. ξυλείας διὰ Πειραιᾶ, ἄ. φ.

«ΔΑΡΜΑΣ» ἐξ Ἀταλάντης 2250 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἀνατ. Μεσόγειον ἄ. φ.

«ΤΑΚΗΣ» (Παναμ.) ἐκ Μόρφου Μπαίη 4200 τ. μεταλλευμάτων διὰ δύο λιμένας Δυτ. Μεσογείου, Φεβρ.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» ἀπὸ Λιζάτα 1500 τ. φείου δι' ἓνα λιμένα Μεσογείου, ἄ. φ.

«ΑΣΗΜΙΝΑ ΜΠΑ-Ι-ΚΑ» ἐκ Πόρτ Ἐμπέντοκλε 2000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἓνα λιμένα Μεσογείου, 5—20 Φεβρ.

«ΤΑΝΑ-Ι-Σ» ἐκ Γερμανικῆς 2300 τ. μεταλλευμάτων δι' ἓνα λιμένα Μεσογείου, ἄ. φ.

«ΠΟΠΗ Σ.» ἐκ Κύπρου 3000 τ. μεταλλευμάτων δι' ἓνα λιμένα Δυτ. Μεσογείου, ἄ. φ.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» ἐκ Θεσσαλονικῆς 6000 τ. μεταλλευμάτων δι' οὐδέτερον λιμένα Εὐρώπης, Φεβρουάριον.

«ΔΑΡΜΑΣ» (6' ταξίδιον) ἀπὸ Κεμὰς 2250 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δυτ. Μεσόγειον, τέλη Φεβρουαρίου.

«ΑΣΙΜΗ» ἐκ Σμύρνης 750 τ. κριθῆς διὰ Ραβένναν, 1—15 Φεβρ.

— Ἐξ Ἰνδιῶν-Ἄνω Ἀνατολῆς

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Ἰνδιῶν 7800 τ. φουσκίων—λινθοσπόρον δι' Εὐρώπην, Φ)ριον.

— Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΟΥΡΑΝΙΑ» (Παναμ.) ἀπὸ οὐδέτερον λιμένα Εὐρώπης 3000 τ. γενικά διὰ δύο λιμένας Ἀνατ. Μεσογείου, Φεβρουάριον.

«ΠΗΓΑΣΟΣ» ἐκ Βλαδιβοστόκ 7000 τ. γενικά διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν, Φεβρουάριον.

«ΠΕΤΡΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ» ἐκ Σαγγάης 8000 τ. ἐμπορευμάτων δι' Εὐρώπην, ἄ. φ.

«ΜΙΧ. Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐκ Χιλῆς 7500 τ. νιτράτων δι' Εὐρώπην ἢ Μεσόγειον, Φεβρ.

«ΝΗΡΙΤΟΣ» ἐκ Κούβας 5500 τ. ζαχάρους δι' Εὐρώπην, μὲ ὀφλὸν Μεσόγειον, Φεβρ. — Μάρτιον.

«ΑΝΝΑ» ἐκ Χιλῆς 8000 τ. νιτράτων δι' Εὐρώπην ἢ Μεσόγειον, Φεβρ.

«ΙΘΑΚΟΣ» ἐκ Κούβας 6000 τ. ζαχάρους δι' Εὐρώπην ἢ Μεσόγειον, Φεβρουάριον.

«ΜΑΡΙΑ» ἀπὸ Τακοράντι 7800 τ. μεταλλευμάτων δι' Εὐρώπην, Φεβρουάριον.

— Τάμ-τσάρτερς

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» 4000 τ., ἐτάμ - τσάρτερς διὰ ταξίδια Μεσογείου, τρεῖς μῆνας, μὲ ὀφλὸν καὶ τέτατον.

«ΘΕΟΔΩΡΑ» (δεξαμενόπλοιο) 1200 τ., ἐτάμ - τσάρτερς δι' ἔξ μῆνας, ταξίδια Μεσογείου, ἄμεσος παράδοσις.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» καὶ «ΟΡΟΣ ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΣ» εἰς χρονικὴν ναύλωσιν διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἐλβετικῆς Κυβερνήσεως μέχρως πέραιος πλοίου.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγαλλιανή	Θ. 'Επιφανιάδη	11	1656	άνεχ. ἐκ Πειραιῶς 18 'Ιαν. διὰ Δυτ. Μεσόγειον
'Αγιος Γεώργιος	νιοὶ Δ. Πανταλέοντος	11	4248	ἐν πλῶ διὰ Ν. 'Αμερικῆν
'Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ἐν πλῶ ἐκ Β. 'Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
'Αγιος Γεώργιος IV	Ζωγραφιὰ Νικολάου κλπ.	38	4847	ἐπιστρέφει ἐξ 'Ινδιῶν
'Αγία Βαρβάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	ἀναμένεται εἰς Πειραιᾶ
'Αγία Εἰρήνη	'Ηλία Πατέρα	09	4330	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αγία Θαλασσινή	Λ. Κερῶνη	11	3808	ἐξ Εὐρώπης διὰ Πλέιτ
'Αγία Μαρίνα	ἐτ. «Κάσος»	12	4151	εἰς Βόρ. 'Αμερικῆν
'Αγιοὶ Βίκτωρες	νιῶν Ν. Ι. Πατέρα	19	4344	εἰς 'Αργεντινὴν ὑπὸ φόρτωσιν
'Αγιος Βλάσιος	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	18	3061	ἐν πλῶ ἐξ Εὐρώπης διὰ Νότ. 'Αμερικῆν
'Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	εἰς λιμένα Εὐρώπης, ἀναμένει
'Αγιος Νικόλαος	Εὐαγγ. Νομοῦ	99	1106	εἰς λιμένα Μεσογείου
'Αγιος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρα	15	3687	φορτώνει εἰς Πλέιτ
'Αγιος Σπυριδῶν	Γεώργ. Δ. Χαλκιά	05	3338	εἰς λιμένα 'Αργεντινῆς
'Αγκυρα	ἐτ. «Ἑλληνική» Α.Ε.	23	2447	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αδαμάντιος	ἐτ. «Αδάμας» Α.Ε.	15	4277	εἰς ταξίδιον 'Απο 'Ανατολῆς
'Αδάμας	ἐτ. «Αδάμας» Α.Ε.	18	4144	εἰς λιμένα Β. 'Αμερικῆς
'Αδάμαστος	ἐτ. «Αδάμας»	19	7466	ἐπιστρέφει ἐξ 'Απο 'Ανατολῆς
'Αδαμ. Γεωργαντῆς	ἀδελ. Γεωργαντῆ	16	3443	ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αδαμ. Ι. Πειθῆς	ἀδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	ἐν πλῶ ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην. ΕΝΑΥΑΓΗΣΕ
'Αδελφότης	Μιχ. Καραῖ	17	5838	ἐν πλῶ ἐξ 'Ιαπωνίας δι' Εὐρώπην
'Αδελφοὶ Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	εἰς ταξίδιον 'Ιαπωνίας
'Αθηνᾶ Λιθανοῦ	«Θεοφανῶ» Α.Ε.	36	4824	ἐν πλῶ δι' Αὐστραλίαν
'Αθηνᾶ	«Ἑλληνική» Α.Ε.	10	2897	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αἶας	ἀδ. Πατέρα	15	4729	φορτώνει εἰς Κόλπον Μεξικῶ
Αἰγαί	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	ἐν πλῶ ἐξ 'Αν. Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Αἰγαῖον	'Ετ. «Αἰγαῖον» Α.Ε.	19	5285	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αἰγεῦς	ἀδ. Πατέρα	20	4538	εἰς λιμένα 'Απο 'Ανατολῆς
Αἰκατερίνη	ἀδ. Γεωργαντῆ	13	4929	ἐν πλῶ ἐκ Νέας Ζηλανδίας διὰ Πόρτ Σάϊδ
Αἰκατερίνη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	ἐν πλῶ ἐξ Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον
Αἰκατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Κουμαντάρου	17	7777	εἰς λιμένα Εὐρώπης
Αἶνος	ἐτ. «Ζέφυρος» Α.Ε.	10	3554	ἐν πλῶ ἐκ Καλκούτας διὰ Μεσόγειον
'Αἶς Γιώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αλεξάνδρα	Κ. Καραῖ καὶ νιοῦ	13	4355	ἐν πλῶ ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
'Αλέξανδρος	Μ. Α. Ταχμιντζῆ	06	4343	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αλιάκμων	«Θεοφανῶ» Α.Ε.	13	4521	ἐν πλῶ δι' Εὐρώπην
'Αλίκη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	εἰς λιμένας 'Ιαπωνίας
'Αλφειὸς	«Θεοφανῶ» Α.Ε.	20	5116	ἐν πλῶ δι' 'Ιαπωνίαν
'Αναστασία	Π. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἐν πλῶ ἐξ 'Αφρικῆς δι' 'Ολλανδίαν
'Ανδρέας	«Ἰόνιον» Α.Ε.	19	6566	ἐν πλῶ ἐκ Β. 'Αμερικῆς δι' Εὐρώπην
'Αννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	ἐν πλῶ διὰ Χίλην
'Αννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἐκ Πλέιτ δι' Εὐρώπην
'Αννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἐν πλῶ διὰ Χίλην
'Αννα Μαζαράκη	ἀδ. Μαζαράκη	13	5411	εἰς λιμένα 'Αργεντινῆς
'Αννα Σταθάτου	ἐτ. Σταθάτου	18	5685	εἰς 'Απο 'Ανατολῆν
'Αννα Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	06	2728	ἐν πλῶ ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
'Ανθίπη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἐν πλῶ ἐξ Εὐρώπης διὰ Πειραιᾶ
'Αντίσα	'Ιω. Λιθανοῦ	18	4324	ἐν πλῶ ἐξ 'Αφρικῆς δι' Εὐρώπην
'Αντίκλεια	Παν. Τζανετάτου	92	951	εἰς πλόας ἐν 'Ελλάδι
'Αντώνης	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ	15	3729	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αντώνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἀργεί Πειραιᾶ ἀπὸ dietias
'Αντώνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	ἐκφορτώνει εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αντώνιος Χανδρῆς	Βιομ. — 'Εφ. «Χανδρῆς»	18	5866	ἐν πλῶ διὰ Βόρ. 'Αμερικῆν
'Ανω Βαθῦ	Ι. Δ. Τσοῦνια	82	1524	εἰς λιμένα Εὐρώπης
'Αξιὸς	«Θεοφανῶ» Α.Ε.	19	5289	ἐν πλῶ διὰ Μεσόγειον
'Αργολικός	Μαρῆ 'Εμπειρικού	21	4786	εἰς ταξίδιον 'Ινδιῶν
'Αργῶ	Εὐγ. Εὐγενίδη	20	1995	εἰς λιμένα Μεσογείου
'Αρκαδία	«Ατλαντις» Α.Ε.	66—21	853	εἰς ταξίδια Κωνσταντίνης — 'Ελλάδος
'Αρμάθια	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	εἰς ταξίδιον 'Απο 'Ανατολῆς
'Αρτεμις Πήττα	ἀδ. Πήττα	06	1433	ἐφθ. Πειραιᾶ 31 'Ιαν.
'Αρχάγγελος	«Θεοφανῶ» Α.Ε.	17	5692	ἐν πλῶ ἐκ Χίλης δι' 'Ανατ. Μεσόγειον
'Αρχῶν	Ρωμ. Γιαδικαροῦλου	22	1364	άνεχ. ἐκ Πειραιῶς 18 'Ιαν.
'Ασημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	ἐφθ. Πειραιᾶ 16 'Ιαν.
'Ασίμη	'Ασ. 'Ε. Καραβία	05	722	ἐκφορτώνει εἰς Καλάμας
'Ασπασία	Ι. Γαλάκη	14	4211	εἰς Βόρειον 'Αμερικῆν
'Ασπασία Νομοῦ	«Θηραϊκή» Α.Ε.	38	4857	φορτώνει εἰς Νέαν 'Ορλεάνην
'Αστερία	Ι. Α. Ταχμιντζῆ	04	3313	ΕΒΥΘΙΣΘΗ προσκοῦσαν ἐπὶ νόρκης
'Αστήρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1350	εἰς Δυτ. Μεσόγειον
'Ατλαντικός	ἐτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	εἰς Μεσόγειον
'Ατλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	φορτώνει εἰς Περσικὸν κόλπον
Αὔρα	Ι. Χαδοῦλη — Μ. Στινᾶ	12	4652	ἐν πλῶ ἐκ Δουνάβεως δι' Εὐρώπην
'Αφρόδεσσα	ἀδ. Κιρτάτα	05	2529	εἰς Λισσαβῶνα
Βαθῦ τῆς Σάμου	νιῶν Δ. 'Υγγλέση	12	1556	άνεχ. ἐκ Πειραιῶς 18 'Ιαν. δι' Εὐρώπην
Βαλεντίνη	'Ιω. Σκαρλατιδῆ	09	4713	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Βαρβάρα	'Αθ. Ζωϊτοπούλου	10	1354	ἐν πλῶ ἐξ Εὐρώπης διὰ Μεσόγειον

Βασ. Δεστούνης	Παν. καί Βασ. Πανά	12	3299	εις λιμένα 'Αργεντινής
Βασ. Α. Πολέμης	Ίω. Γκούμα	07	3429	έξ Πλέιτ δι' Εύρώπην
Βέλγιον	«Ελληνική Α. Ε.»	19	2844	εις λιμένα Εύρώπης
Βικτωρία	Ν. 'Απόδιακου—Χ. Πατέρα	14	4202	εις "Απο 'Ανατολήν
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	19	3598	εις λιμένα 'Αργεντινής
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	εις λιμένα 'Ανατ. Μεσογείου
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	εις ταξίδιον Μεσογείου
Βόρις	«Εμπορ. 'Εφοπιστική» Α.Ε.	17	5166	έφθ. Πειραιά 22 'Ιαν.
Γ. Σ. Λιβανός	«Λιβανός» Α.Ε.	37	4835	έν πλώ δια Μεσόγειον
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α.Ε.	18	4398	έν πλώ δι' Εύρώπην
Γεράσιμος Βεργωτής	Ρ. καί Π. Βεργωτή	20	6343	εις "Απο 'Ανατολήν
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	έν πλώ έξ Εύρώπης δια Νότ. 'Αμερικην
Γεώργιος Π.	Θ. 'Επιφανειάδη	03	4052	εις λιμένα Εύρώπης
Γεώργ. Ι. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	13	4345	εις ούδέτερον λιμένα Εύρώπης
Γεώργιος Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	φορτώνει εις Πλέιτ
Γεώργ. Μ. Λιβανός	«Λιβανός» Α. Ε.	38	5482	διήλθε Πόρτ Σαϊδ δι' 'Ιαπωνίαν
Γεώργ. Μ. 'Εμπειρικός	Σ. Γ. 'Εμπειρικού	21	5728	έκφορτώνει εις Νέαν Ζηλανδίαν
Γεώργιος Ποταμιάνος	«'Ηπειρωτική» Α.Ε.»	13	4044	προς την Βόρειον 'Αμερικην
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου κλπ.	05	4391	έκφορτώνει εις Βαλτιμόρην
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	έν Δουνάβεως δια Μεσόγειον
Γρανικός	«Γρανικός» Α. Ε.	16	3689	εις "Απο 'Ανατολήν
Γρηγόριος Κ. ΙΙ	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	εις λιμένας 'Ελλάδος, φορτώνει
Δαμασκηνή	Παν. 'Αγγελάτου	03	1196	εις ταξίδιον Μεσογείου
Δάναπρις	άδελφ. Συνοδινού	14	2113	έκ Πειραιώς 15 'Ιαν. δι' 'Ανατ. Μεσόγειον
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	έφθ. Πειραιά 26 'Ιαν.
Δελφίν	Λω καί 'Ανδρεάδη	06	3816	έν πλώ έξ Εύρώπης δια Μεσόγειον
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινού	06	3016	εις λιμένα Δυτ. Μεσογείου
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	έν Δουνάβεως δι' 'Αγγλίαν
Δημ. 'Ιγγλέσης	υιών Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	έν πλώ έξ "Απο 'Ανατολής δια Βαγκοΰβεργ
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικού	03	1171	εις πλώς έν 'Ελλάδι
Δημ. Χανδρή	Ίω. Χανδρή	10	4643	εις λιμένας 'Ιαπωνίας
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	19	5438	φορτώνει εις Βόρ. 'Αμερικην
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	εις "Απο 'Ανατολήν
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	εις λιμένα Εύρώπης
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4181	έν πλώ έξ 'Αργεντινής δι' Εύρώπην
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	έν πλώ έν Πλέιτ δι' Εύρώπην
"Εβη Λιβανού	Ν. Λιβανού	37	4839	έν πλώ έξ Αυστραλίας δια Μεσόγειον
"Εβρος	Ίω. Γ. Λιβανού	18	5283	εις λιμένας Βορ. Ειρηνικού
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	έν πλώ έξ 'Αργεντινής δι' Εύρώπην
Ειρήνη Σ. 'Εμπειρικού	Στ. 'Εμπειρικού	27	4164	φορτώνει εις Καράτσι
"Εκατόνταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	ΕΤΟΡ ΠΙΛΛΙΣΘΗ ανοικτά Πορτογαλίας
"Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	εις λιμένας 'Ιαπωνίας
"Ελένη Κουλουκουντή	άδελφ. Κουλουκουντή	38	5548	εις λιμένα Μεσογείου
"Ελένη Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5625	έν πλώ έξ Εύρώπης δια Βόρ. 'Αμερικην
"Ελίς	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	εις Δυτ. Μεσόγειον
"Ελισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έν πλώ δια Β. 'Αμερικην
"Ελληνικ Σίτυ	'Εμμ. Γιαννουλάτου	17	2486	εις πλώς έν Κίνα
"Ελληνικ Τρέιντερ	'Εμμ. Γιαννουλάτου	07	2052	εις πλώς έν Κίνα
"Ελλάς	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	εις λιμένα Εύρώπης
"Ελλη	άδ. Γιαννουλάτου	90	1198	έν πλώ έν Μεσογείου δι' Εύρώπην
"Ελλην	έτ. «Σ. Γ. 'Εμπειρικός»	38	4974	εις ούδέτερον λιμένα Εύρώπης
"Ελληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	εις λιμένα Δυτ. Μεσογείου
"Ελπς	Ι. Ν. Γουλανδρή	12	3651	έν Πλέιτ δι' Εύρώπην
"Ελπς	Α. Προίντση	19	1492	εις λιμένα Μεσογείου (δια Πειραιά)
"Εμμυ	'Ανδρ. Βεργωτή	14	3895	έφθ. λιμένα Εύρώπης
"Εμπειρικός Νικόλαος	Γ. Ν. 'Εμπειρικού	18	3798	εις λιμένα Δυτ. Μεσογείου
"Επαμ. Κ. 'Εμπειρικός	υιών 'Επ. 'Εμπειρικού	27	4385	έν πλώ δι' Εύρώπην
"Ερατώ	Ι. Σκαρλατίδη	18	5904	εις πλώς έν Κίνα
Ευανθία	Ίω. Π. Γουλανδρή	15	3551	φορτώνει εις Χιλην
Εύβοϊκός	Μαρή 'Εμπειρικού	22	4792	εις ταξίδιον 'Ινδιών
Εύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. 'Εμπειρικού	98	3470	εις λιμένα Εύρώπης
Εύγ. Σ. 'Εμπειρικού	Στ. 'Εμπειρικού	20	4882	έν πλώ δια Βόρ. 'Αμερικην
Εύγενία Λιβανού	«Θεοφανώ» Α.Ε.	36	4839	φορτώνει εις Αυστραλίαν
Εύγενία Χανδρή	Ίω. Χανδρή	20	5317	έν πλώ δι' Εύρώπην
Εύδοξία	'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	έν πλώ έξ 'Ανατ. Μεσογείου δι' Εύρώπην
Εύηνος	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5627	έν πλώ δι' 'Ινδίας
Εύθαλία	άδ. Γουλανδρή	18	3553	έξ 'Αργεντινής δι' Εύρώπην
Εύθαλία Μαρή	Ν. Μαρή	19	4196	έφθ. εις λιμένα 'Ανατ. Μεσογείου
Εύπλοια	Γιώργη Λαιμού	11	3862	εις λιμένα Εύρώπης
Ζάννες Γούναρης	άδελφοί Γούναρη	07	4407	εις Δυτ. Μεσόγειον
Ζαννής Α. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	20	5317	έν πλώ δια Βόρ. 'Αμερικην
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	εις Βόρ. 'Αμερικην
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	έν Ντάρμπαν δι' Εύρώπην
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	εις λιμένα Δυτ. Μεσογείου
"Ηλ Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	εις πλώς Ειρηνικού
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφός	06	1516	έκ Πειραιώς 24 'Ιαν.
Θάλεια	'Ηλία Ξυλά	17	5875	εις ταξίδιον "Απο 'Ανατολής
Θάσος	Θ. Α. Τεργιάζου	19	1565	έν πλώ δι' Εύρώπην
Θεδύλ 2	Θωμά Ν. 'Επιφανειάδη	10	657	άργει από 20μήνου
Θεμώνη	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	38	5717	εις πλώς Ειρηνικού
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπās καί Σία	17	1054	έν πλώς Ειρηνικού
Θεόδωρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	5709	έν πλώ έξ 'Αργεντινής δι' Εύρώπην
Θεόδωρος Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	12	3409	εις λιμένα Εύρώπης
Θεομήτωρ	υιών Σπύρου Πολέμη	10	4427	έν πλώ έξ 'Αργεντινής δι' Εύρώπην
Θεοσκεπάστη	Β. Μαύρου — Σ. Μενδρινού	11	3726	έν πλώς Ειρηνικού
Θεοφανώ Λιβανού	«Θεοφανώ» Α. Ε.	37	4815	έκ Πλέιτ δι' Εύρώπην
Θερματικός	Μαρή 'Εμπειρικού	23	4518	έν πλώ δια Βόρ. 'Αμερικην
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	εις ταξίδιον έξ 'Ινδιών
Θέτις Α.	Γ. 'Ανδρεάδου	10	4111	έν πλώ έξ 'Αργεντινής δι' Εύρώπην
Θηρασία Νομικού	Εύαγγ. Νομικού	88	1356	εις λιμένα Μεσογείου

Θράκη	Θ. Α. Τεργιάζου	17	982	εις 'Ανατ. Μεσόγειον
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	έν πλώ δι' Εύρώπην
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	έκ Μεσογείου δι' Εύρώπην
'Ιγθρ	Α. 'Αναστασίου	07	2693	φορτώνει εις Τακοράντι
'Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	έν πλώ διά Κούβαν
'Ικάριον	«Αιγαίον» Α.Ε.	12	4013	έφθ. Πειραιά 23 'Ιαν.
'Ιλισσός	«Θεοφανώ» Α.Ε.	15	4724	έν πλώ δι' Εύρώπην
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	εις λιμένα Εύρώπης
'Ιρις	'Ιω. Παλαιοκρασσά	11	1781	έν πλώ έξ Εύρώπης διά Μεσόγειον
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	άνεχ. έκ Πειραιώς 19 'Ιαν.
'Ιωάννης	Δ. Δάμταση	09	3667	έν πλώ έξ Εύρώπης δι' 'Αργεντινήν
'Ιω. Καρράς	Παν. Καρρά	17	3527	έπισκευάζεται εις Κοπεγχάγην
'Ιω. Μ. 'Εμπειρικός	Στ. 'Εμπειρικού	24	3734	εις Ρίβερ Πλέιτ
'Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	640	εις πλώς έν 'Ελλάδι
'Ιω. Π. Γουλιανδρή	άδ. Γουλιανδρή	10	3750	έκ Πλέιτ δι' Εύρώπην
'Ιω. Φαφαλιός	Α. Φαφαλιού	19	5670	εις λιμένα Εύρώπης
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	έν πλώ έκ Θεσσαλονίκης δι' Εύρώπην
'Ιω. Χανδρής	'Ιω. Α. Χανδρή	20	6094	έν πλώ έκ Βαγκούμπερ δι' Εύρώπην
Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	εις Δυτ. Μεσόγειον, έκφορτώνει
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	έν πλώ δι' 'Ελλάδα
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	έν πλώ δι' Εύρώπην
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	έξ 'Αργεντινής δι' Εύρώπην
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου και Σία	18	5152	έν πλώ διά Β. 'Αμερικην
Καλυψώ Βεργωτή	«Επτάνησο» Α. Ε.	18	5686	έν πλώ διά Καναδάν
Καπετάν Στρατής	Ξένος — Κομπής και Σία	06	3574	φορτώνει εις 'Ελλάδα δι' Εύρώπην
Καραβάδος	Γ. Σταματελάτου	13	2325	εις πλώς έν Κίνα
Καρράς	Κ. Καρρά και Υιού	18	5234	έκ Βορ. 'Αμερικης δι' Εύρώπην
Κασσάνδρα Λουλούδη	άδ. Γουλιανδρή	19	5106	έκφορτώνει εις 'Ιαπωνίαν
Κάσος	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	39	5235	εις λιμένα Μεσογείου
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	εις ταξίδιον 'Από 'Ανατολής
Κάτε	Ν. Λυκαριδοπούλου	18	5197	έν πλώ έκ Χιλής διά Μεσόγειον
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ» Α. Ε.	87	2495	άνεχ. Πειραιά 24 'Ιαν. διά Λούναβιν
Κατίνα Π.	Γ. Παπαγιαννάκη	00	1206	εις πλώς έν 'Ελλάδι
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιών Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	εις λιμένα Εύρώπης
Κέιπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	έκ Μεσογείου δι' Εύρώπην
Κεραμιές	«Κεφαλληνιακή» Α.Ε.	17	5085	εις λιμένα Εύρώπης
Κεχρεά	Θ. 'Επιφανειάδη	12	1968	έφθ. Πειραιά 28 'Ιαν.
Κλεάνθης	«Πίνδος» Α.Ε.	11	4153	έν πλώ έξ Εύρώπης διά Μεσόγειον
Κολχίς	άδ. Συνοδινού	09	2219	έφθασεν εις λιμένα Εύρώπης
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	έν πλώ έκ Θεσσαλονίκης δι' Εύρώπην
Κονίστρα	Θωμά 'Επιφανειάδη	07	3530	εις λιμένα Μεσογείου
Κορινθιακός	Μαρή 'Εμπειρικού	10	3562	έπιστρέφει έξ 'Ινδιών
Κόρθιον	άδ. Σίμπορα	09	2116	έν πλώ δι' Εύρώπην
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα—Κυρ. Ξένου	15	4914	έν πλώ δι' 'Ιαπωνίαν
Κουμουνδουρος	Υιοί 'Επ. 'Εμπειρικού	25	3598	έν πλώ έξ 'Ιαπωνίας δι' Εύρώπην
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατόκη	02	1070	εις λιμένα 'Ανατ. Μεσογείου
Κύμα	Ι. Χαδούλη — Μ. Στινά	12	3994	έν πλώ έξ 'Αργεντινής διά Βόρ. 'Αμερικην
Κύμα	'Απ. Πεζά	11	3959	έν πλώ διά Νόρφολκ
Κυρά - Παναγιά ΙΙ	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	εις Πειραιά, έκφορτώνει
Κυριακούλα	Α. και Δ. Λαμού	18	4340	υπό έκφόρτωσιν εις Βόρ. 'Αμερικην
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. και 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	έφθ. Πειραιά 23 'Ιαν.
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλιανδρή	22	4697	έν πλώ δι' 'Αργεντινήν
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρικού	14	3803	έπιστρέφει έκ ταξιδίου 'Ινδιών
Λειβαθώ	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1765	εις πλώς έν Κίνα
Λένα	'Ιω. Μυλωνά	14	1735	άργει Βαγκελόνην από έτους
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Α. Τεργιάζου	11	4479	εις λιμένα Μεσογείου
Λέρος	Δ. Μοσχονά — Ι. Φασόλη	99	846	εις πλώς 'Ελλάδος — Ρουμανίας
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	έν πλώ έκ Β. 'Αμερικης (διαταγής)
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	εις λιμένα Εύρώπης
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κλήρον. Α. Καμπάνη	17	4274	εις Νότιον 'Αμερικην
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμά	14	2080	έφθ. Πειραιά 21 'Ιαν. και άνεχ. 29
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιών Α. Κονδύλη	12	3923	φορτώνει εις 'Αργεντινήν
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	εις λιμένας 'Ιαπωνίας
Λύρας	Π. και Μ. Λύρα	18	5685	έν πλώ δι' Εύρώπην
Μαϊάνδρος	'Ιω. Γ. Λιβανού	19	4581	εις λιμένα Εύρώπης
Μαϊήντ όφ Σάμος	νιοί Π. Α. Γουλιανδρή	01	1190	εις Δυτ. Μεσόγειον
Μαϊρή Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	έν πλώ έκ Μεσογείου δι' Εύρώπην
Μαϊρή Λιβανού	έτ. αδελφών Λιβανού	38	4771	εις ταξίδιον 'Ιαπωνίας
Μαϊώτις	Α. Συνοδινού	88	1709	έκφορτώνει εις Δυτ. Μεσόγειον
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	έν πλώ έκ Μεσογείου διά Καζαμπλάγκαν
Μαλιακός	Μαρή 'Εμπειρικού	12	3903	εις λιμένα Εύρώπης (διά Β. 'Αμερικην)
Μανουύλα	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	1965	έφθ. Πειραιά 27 'Ιαν.
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλο	17	6694	έν πλώ έξ Εύρώπης διά Πλέιτ
Μαραθών	Α. Λούζη κλπ.	19	7926	άνεχ. Κόλπον Μεξικού (διαταγής)
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανού	89	2187	εις πλώς Μεσογείου
Μαργαρίτα Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	5401	έν πλώ δι' Εύρώπην
Μαρή Χανδρή	Βιομ. — 'Εφ. «Χανδρής»	18	5840	έν πλώ δι' Εύρώπην
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμού	12	4707	εις λιμένα Εύρώπης
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	εις πλώς έν 'Ελλάδι
Μαρία Σταθάτου	Γ. Ν. Σταθάτου	22	6303	έν πλώ έκ Βορ. Ειρηνικού δι' Εύρώπην
Μαριέτ Νομικού	'Εμμ. Καραβία	19	5241	κρατείται εις 'Αμφοδρον
Μαρίκα Πρωτοπαπά	Π. Πρωτοπαπά	15	4447	εις ταξίδιον 'Από 'Ανατολής
Μαριόγκα	'Ιω. Νικηφόρου	12	4236	έν πλώ έξ 'Αργεντινής δι' Εύρώπην
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφών Κιτάτα	04	4784	εις Νέαν 'Υόρκην
Μάριος	Μιχ. Καραγεώργη	06	602	εις πλώς έν 'Ελλάδι
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	εις λιμένα Εύρώπης
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδελ. Γουλιανδρή	13	4669	έν πλώ διά Χιλην
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθίου	19	5476	εις Νότιον 'Αμερικην
Μάρω Υ.	άδ. Γιαννουλάτου	24	3836	εις 'Από 'Ανατολήν
Μάστερ 'Ηλ. Κουλουκουνητής	άδ. Κουλουκουνητή	38	5548	πρός Νότιον 'Αμερικην

Ματρώνια	N. Βογιατζίδη	02	2846	εις λιμένα Εύρώπης
Μεμάς	Άνδρο. Βεργωτή	00	4359	υπό φόρτωσιν εν Εύρώπη
Μεμάς	Μαρ. Κουρούκλη	12	1735	εις Δυτ. Μεσόγειον, εκφορτώνει
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	εις λιμένα Εύρώπης
Μερόπη	Άνδρο. Πατά	11	4181	εν πλώ από Ταζοράντι δια Βόρ. Αμερικην
Μεσσαριά Νομικού	έτ. «Π. Νομικός» Α. Ε.	95	985	εις λιμένα Δυτ. Μεσογείου
Μιμόζα	«Εμπορ. Εφοπλιστική» Α.Ε.	05	3071	εις λιμένα Εύρώπης
Μίνα Α. Καμπάνη	κ/ηρον. Α. Καμπάνη	20	5227	εκ Νοτ. Αμερικης δι' Εύρώπην
Μιχαήλ Λιβανός	«Θεοφανός» Α.Ε.	38	4774	εν πλώ δι' Αυστραλίαν
Μιχαήλ Α. Έμπειρικός	Στ. Έμπειρικού	18	5202	εν πλώ εκ Χιλης δια Παναμάν
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρή	κ/ηρον. Μ. Γουλανδρη	21	6669	εν πλώ εκ Βαγκούβεργ δι' Ιαπωνίαν
Μιχάλης	Α. Φατοση	19	4680	εκ Ντώραμπαν δι' Εύρώπην
Μιχαλίδος	αδ. Ξυλά	08	3742	εις Απω Ανατολήν
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	εν πλώ εκ Εύρώπης δια Πλέιτ
Μόσχα Α. Γουλανδρη	αδ. Γουλανδρη	18	5199	φορτώνει εις Νεαν Υόρκην
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2239	προσηραγμένον εις Χίον
Ναντιν	«Εμπορ. Εφοπλιστική» Α.Ε.	04	3582	εις Πειραιά
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρη	04	3531	εκ Ιταλίας δια Μεσόγειον
Νέα Έλλάς	αδ. Γουλανδρη	22	16991	εις Νεαν Υόρκην
Νέλλυ	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	13	4826	εις ταξίδιον Ιαπωνίας
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτος	19	5101	φορτώνει εις Βόρ. Αμερικην
Νέστος	«Θεοφανός» Α. Ε.	19	5764	εις λιμένας Ιαπωνίας
Νήιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	εν πλώ εκ Εύρώπης δια Βόρ. Αμερικην
Νηρέυς	Ηλ. Χατζηλιά	37	5205	εν πλώ δι' Εύρώπην
Νηριτός	Γ. Δρακούλη	07	3854	εν πλώ δια Κούβαν
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραίτη	21	3576	εν πλώ εκ Ρουμανίας δι' Εύρώπην
Νίκος Τ.	Έλευθ. Τρικόγλου	19	5175	φορτώνει εις Πλέιτ
Νικ. Γ. Κουλουκουνης	έτ. Ατλαντικός	17	3201	εις λιμένα Ινδιών
Νικόλαος Δ. Α.	Ν. Λυκιαρδοπούλου	39	5486	εν πλώ δια Χιλην
Νικόλαος Μιχάλης	Κ. Μιχάλου	13	4342	εις Βόρ. Αμερικην
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικού	99	625	εις πλώ εν Έλλάδι
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	εν πλώ δι' Αργεντινήν
Νικόλαος Φιλίνης	Μικε Φιλίνη	04	3111	φορτώνει εις Τακοράντι (δι' Εύρώπην)
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσσολύμου	10	4540	εκ Βορ. Αμερικης δι' Εύρώπην
Νικόλας Άγγελος	Ίω. Άγγέλου	12	4351	εις λιμένας Απω Ανατολής
Νικόλαος Πατέρας	Ηλ. και Κ. Πατέρας	10	4362	εις λιμένα Εύρώπης
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	εις Βόρ. Ειρηνικόν
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	εν πλώ εκ Ινδιών δι' Εύρώπην
Νικολάου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13	7156	φορτώνει εις Βόρ. Αμερικην
Νικολάου Μαρία (τάνκερ)	Γ. Νικολάου	27	5525	εις Κόλπον Μεξικου
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	εις ταξίδιον Ιαπωνίας
Νίτσα	αδ. Γιανναγά	15	4732	εις λιμένα Απω Ανατολής
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	εν πλώ δια Νότ. Αμερικην
Όδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	εν πλώ Ινδικόν Ωκεανόν
Όλγα Έπ. Έμπειρικού	υιών Έπ. Έμπειρικού	22	4677	εν πλώ δια Χιλην
Όλλανδία	«Έλληνική, Α. Ε.»	11	1759	εις Ανατ. Μεσόγειον
Όλυμπος	Κουλούθρου — Έμπειρικού	18	5249	εν πλώ εκ Βελγίου δια Βόρ. Αμερικην
Όμόνοια	Ξενοῦ — Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	κρατείται εις Γερμανίαν
Όρος Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	13	3578	εις Νότιον Αμερικην
Όρος Αίτνα	έτ. «Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4230	εις λιμένα Βορ. Αμερικης
Όρος Έλικών	«Τράμπ, Κο»	18	5525	εν πλώ δι' Εύρώπην
Όρος Ίθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	14	4191	εις λιμένα Εύρώπης
Όρος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	18	7914	πρός Βόρ. Αμερικην
Όρος Κιθαιρών	«Τράμπ, Κο»	12	3876	εν πλώ δια Νότ. Αμερικην
Όρος Λυκαθητός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	εν πλώ δια Νότιον Αμερικην
Όρος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλη και Σία	07	3556	εις Ινδίας υπό επικοπήν
Όρος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουνη	19	5403	εις Βόρ. Αμερικην
Όρος Όλυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	20	6692	εις Βόρ. Αμερικην
Όρος Πάρνης	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	εις Νότιον Αμερικην
Όρος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουνη	18	5208	εις Βόρ. Αμερικην
Όρος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	5655	εν πλώ εις Εύρώπην
Όρος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	20	5729	εφθασε Νότιον Αμερικην
Όρος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	10	3986	εις λιμένα Δυτ. Αφρικης
Όρος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	εις Βραζιλίαν
Όρος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	εις λιμένα Ανατολής
Όρος Ύμητος	Ρεθύμνη — Κουλουκουνη	21	6388	εις λιμένα Ανατολής
Όρος Χελμός	«Ατλαντικός» Α.Ε.	23	6481	εν πλώ δια Βόρ. Αμερικην
Π. Μαργαρόνης	Δημ. Μαργαρόνη	13	4979	εν πλώ δια Νότ. Αμερικην
Παγασητικός	Μαρη Έμπειρικού	14	3942	εις ταξίδιον εκ Αμερικης
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός	20	2171	εφθ. Πειραιά 26 Ίαν.
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	εις λιμένα Εύρώπης
Παναγής	Ι. Α. Τσουνία	94	2744	εις πλώ εν Κίνα
Παναγιώτης	Ευαγγ. Νομικού	01	3575	εις λιμένα Μεσογείου
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	Ίω. Βασιλείου και Σία	12	5839	εις λιμένα Εύρώπης
Πανάχραντος	Β. και Ι. Κουτσούκου	15	4661	εις ούδέτερον λιμένα Εύρώπης
Παντελής	Κ. Λαιμού και Ι. Ποντικού	11	3845	εκ Αφρικης δι' Εύρώπην
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	εν πλώ εκ Αργεντινης δι' Εύρώπην
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλη	10	3748	εν πλώ εκ Αργεντινης δι' Εύρώπην
Παρθενών	αδ. Πειθη	08	3189	εις λιμένα Εύρώπης
Πάτρα	έτ. «Έλληνική» Α.Ε.	09	1977	εν πλώ δι' Εύρώπην
Πεληναίον	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ΕΝΑΥΑΓΗΣΕΝ εις τας Βερμούδας
Περράκης Α. Καμπάνης	κ/ηρ. Α. Καμπάνη	10	3584	φορτώνει εις λιμένα Εύρώπης
Περσεύς	Α. Ανδρεάτου	18	5172	εις λιμένα Εύρώπης
Πεταλιό	Μαρη Έμπειρικού	17	6565	περατώνει ταξίδιον εκ Ινδιών
Πετρόιλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	03	4634	εις ταξίδιον Δυτ. Μεσογείου
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. και Ε. Νομικού	14	7020	εν πλώ δι' Ιάβαν
Πέτρος Ι. Γουλανδρή	αδ. Γουλανδρη	23	4693	εν πλώ εκ Σαγκάης δια Μεσόγειον
Πήγασος	Γ. Ν. Δουλούδη	20	4399	φορτώνει εις Βλαδιβοστόκ
Πηλεύς	Ε. Χατζηλιά	28	4695	εις ταξίδιον Ιαπωνίας
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α. Ε.	08	4360	φορτώνει εις Ν. Αφρικην

Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου	04	2709	εις πλώας εν Κίνα
Πλειάδες	άδελφ. Πρωτόν	18	4620	ἐκ Β. Ἀμερικῆς δι' Εὐρώπην
Πολέμης	Γ. Δ. Παλαιοκρασσά	09	1457	φορτώνει εις Ἀνατ. Μεσόγειον
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	εις Βόρ. Ἀμερικὴν
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	ἐξ Εὐρώπης διὰ Δυτ. Μεσόγειον
Πόπη Σ.	Υιοί Γ. Σιγάλα	03	2083	εις λιμένα Μεσογείου
Ποσειδών	ἀδ. Πήττα	09	3840	εις λιμένα Εὐρώπης
Ρήνος	Μιχ. Α. Ἐμπειρικού	19	4649	ἐπιστρέφει ἐκ Νοτ. Ἀφρικῆς
Ρόκος	«Ἴόνιον» Α. Ε.	18	6429	φορτώνει εις Βόρ. Ἀμερικὴν
Ρόκος Βεργωτῆς	«Ἐπτάνησος» Α. Ε.	19	5637	ἐν πλῶ εις Ἀτλαντικόν (διαταγὰς)
Ροῦλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	εις Ἀνατ. Μεσόγειον
Σαλαμινία	Κ. Πετρούτση — Γ. Τάνες	01	3634	ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Ἰαν. καὶ Κων)τζαν 29
Σαντορίνη	Α. Γ. Χάλαρη	84	708	ἀνεχ. ἐκ Πειραιῶς 19 Ἰαν.
Σαρωνικός	Μαοῦ Ἐμπειρικού	12	3548	εις Ἰνδίας
Σίφου	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	ἐν πλῶ διὰ Κωνσταντῖναν
Σοῦζο	Μποδ. Ἀθανασιάδη	07	950	ἀργεὶ εις Ἀρζεβ
Σουλιώτης	«Ναυτίλος» Α. Ε.	17	4300	ἐν πλῶ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Σουσάνα	Ν. Παπαδάτου-Α. Τσαβλίρη	04	932	ἀνεχ. ἐκ Πειραιῶς 19 Ἰαν.
Σπάρτη	Γ. Σταματελάτου	22	1202	εις πλώας εν Κίνα
Σπύρος	«Αἰγαίον» Α. Ε.	18	6629	εις λιμένα Β. Ἀμερικῆς
Σταμ. Γ. Ἐμπειρικός	ἐτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρικού»	36	3931	ἐκ Παναμᾶ δι' Εὐρώπην
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	εις λιμένα Εὐρώπης
Σταυρός	«Κάσος» Α. Ε.	25	4853	εις Πιλέτ
Σταυρός Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	εις ταξίδιον Ἄπω Ἀνατολῆς
Στρυμών	«Λιβανός» Α. Ε.	19	5250	ἐν πλῶ δι' Ἰαπωνίαν
Στυλιανή	ἀδ. Πήττα — Κ. Σκριβάνου	96	3256	εις λιμένα Εὐρώπης (δι' Ἑλλάδα)
Στυλιανός Χανδρῆς	Ἰω. Δ. Χανδρῆ	19	6059	ἐν πλῶ δι' Εὐρώπην
Τάναϊς	άδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	ἔφθ. Πειραιᾶ 31 Ἰαν.
Ταξιδάρχης	άδελφ. Λαμποῦ	13	4221	ἐπισκευάζεται εις λιμένα Εὐρώπης
Τασία	Καδ. Σιγάλα	04	3034	ἀνεχ. Πειραιᾶ 21 Ἰαν. διὰ Μεσόγειον
Τάσις	«Μυρτῶνος» Α. Ε.	13	4706	ἐν πλῶ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Ταΰγετος	Κουλούθρου — Ἐμπειρικού	18	5687	ἐν πλῶ διὰ Νοτ. Ἀμερικὴν
Τέτη	Υιοί Γ. Σιγάλα	03	2747	ἐν πλῶ ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Τέτη Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	02	1882	ἐν πλῶ δι' Ἑλλάδα
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3658	εις λιμένα Εὐρώπης
Τουρκία	ἐτ. «Ἑλληνική», Α. Ε.	09	1911	εις λιμένα Εὐρώπης
Τῶνης Χανδρῆς	Γ. Δ. Χανδρῆ	04	3163	ΕΠΙΚΑΤΕΛΕΙΦΘΗ προσηραγμένον εις Σέτλαντς
Υδραῖος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	ἀναμένεται εις λιμένα Εὐρώπης
Υδροῦσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	φορτώνει εις Θῆραν
Υπανις	ἀδ. Συνοδινοῦ	09	1459	εις λιμένα Εὐρώπης
Φανερωμένη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	08	3404	ἐν πλῶ ἐξ Εὐρώπης διὰ Πιλέτ
Φλώρα	ἐτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	εις λιμένα Εὐρώπης
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	1783	ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	6701	ἐν πλῶ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Φρέδ	Κ. Δ. Καραφέτη	07	4043	ἀναμένεται Δ. Μεσόγειον ἐκ Κούβας
Χαδιώτης	ἐτ. «Κάσος» Α. Ε.	29	4386	ἐν πλῶ διὰ Νοτ. Ἀμερικὴν
Χέλατρος	ἐτ. «Κάσος» Α. Ε.	14	3489	εις Βόρ. Ἀμερικὴν
Χίος	«Λιβανός» Α. Ε.	39	5650	ἐν πλῶ ἐκ Μεσογείου δι' Αὐστραλίαν
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	28	4641	ἐν πλῶ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Χρῆστος Μαρκέτος	«Μαρκέτος» Α. Ε.	19	5209	εις ταξίδιον Ἄπω Ἀνατολῆς
Ὁκεανία	Μ. Καριβαλή	07	4843	φορτώνει εις λιμένα Εὐρώπης
Ὁρίον	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	εις λιμένα Εὐρώπης, ἐπισκευή
Ὁρωπός	Μαοῦ Ἐμπειρικού	13	4474	εις ταξίδιον Ἰνδιάν
Ἄλκυον (Παναμ.)	Ἰω. Π. Γουλανδρῆ	17	3530	εις λιμένα Εὐρώπης
Ἄλμπα (Παναμ.)	ἐτ. «Ἄλμπα»	08	3444	ἐν πλῶ δι' Ἀργεντινὴν
Ἄμαρυλλίς (Παναμ.)	«Ἄμαρυλλίς» Α. Ε.	18	4328	φορτώνει εις Εὐρώπην
Ἄνδρέας (Παναμ.)	Γ. Α. Κοομά	17	5317	εις λιμένα Πιλέτ
Ἄννα Μάρκου (Παναμ.)	Ε. Βιντιάδη κλπ.	19	2486	εις λιμένα Εὐρώπης
Ἄουρόρα (Παναμ.)	ἐτ. «Πέρου»	13	4584	ἐξ Εἰρηαικού δι' Εὐρώπην
Βάρκο (Παναμ.)	Αὐγερινού — Ἀπέργη	96	1437	εις Δυτ. Μεσόγειον
Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	ἐτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ.	13	4680	ἐκφορτώνει εις Δυτ. Μεσόγειον
Δώρα (Παναμ.)	Κ. Ἀτυχίδη	98	584	εις λιμένα Εὐρώπης
Ἰλλενάο (Παναμ.)	ἐτ. «Κολόν»	19	5291	ἐν πλῶ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Κάρμαρ (Παναμ.)	Α. Ε. «Κάρμαρ»	19	5226	εις ταξίδιον Ἄπω Ἀνατολῆς
Κλαίρη (Παναμ.) Τ.	ἐτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ.	16	5845	εις Ἅγιον Φραγκίσκον
Κουλέμπρα (Παναμ.)	ἐτ. «Πορτομπέλλο»	19	5260	ἐν πλῶ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Λόβιντα (Παναμ.) Τ.	ἐτ. «Ἀτλάντικα»	16	5505	εις ταξίδιον Β. Ἀμερικῆς
Μαρία (Παναμ.)	ἐτ. «Πριμέρα» Παναμᾶ	28	4919	ἐν πλῶ διὰ Ταχοράντι
Μαρτῆς (Ἀγγλ.)	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	εις ταξίδιον Μεσογείου
Μπόνα (Γαλλ.)	Σ. Φαροκὸν	98	3462	εις λιμένα Εὐρώπης
Μυριάμ (Παναμ.) Τ.	«Ἰσθμῖνα» Α. Ε.	21	7012	εις ταξίδια Βορ. Ἀμερικῆς
Νόρος (Παν.)	Α. Π. Ἀναστασάτου	06	1781	ἐν πλῶ ἐκ Μεσογείου δι' Εὐρώπην
Ὁρος Ὄθρυς (Παναμ.)	Μ. Μάρκου	19	4817	ἐν πλῶ διὰ Βόρ. Ἀμερικὴν
Ὀυρανία (Παναμ.)	ἐτ. «Ἀτλάντικα»	02	1953	εις λιμένα Εὐρώπης
Πάναμ (Παν.—τάνκερ)	«Ἰσθμῖνα» Α. Ε.	25	7277	εις ταξίδια Βορ. Ἀμερικῆς
Περίτα (Παναμ.)	Α. Λούζη κλπ.	13	4206	παρελήφθη εις Γένοβαν
Πηνελόπη (Παναμ.)	ἐτ. «Πόλαρ»	19	4799	εις Ἄπω Ἀνατολῆν
Ρίο Γκράντε (Παναμ.)	ἐτ. «Παναμέζα»	19	5696	εις λιμένας Ἑλλάδος
Σαντιάγο (Παναμ.)	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	εις λιμένα Μεσογείου
Σίγκνετ (Παναμ.)	Ἰω. Π. Γουλανδρῆ	17	3531	εις λιμένα Εὐρώπης
Τάκης (Παναμ.)	ἐτ. «Ἀτλάντικα»	03	2759	ἐν πλῶ διὰ Δυτ. Μεσόγειον
Τουίρα (Παναμ.)	ἐτ. «Τουίρα»	12	4393	ἐν πλῶ ἐξ Ἀργεντινῆς δι' Εὐρώπην
Φαίαξ (Παναμ.)	ἐτ. «Πόλαρ»	15	7188	εις Βόρ. Ἀμερικὴν
Φροσοῦλα (Παναμ.)	Ἰω. Ε. Βαρδαβά	03	1282	φορτώνει εις Κωνσταντῖναν
Χάιφα Τρέντερ (Παλαιστ.)	Βασ. Ι. Σαποθάρου	03	3075	εις λιμένα Εὐρώπης
Ὠνάση Πηνελόπη (Παναμ.)	Ἄριστ. Ὠνάση	19	5731	εις Εὐρώπην, μετονομάσθη «MIRAMARE»
Ὠνάση Σωκράτης (Παναμ.)	Ἄριστ. Ὠνάση	19	5764	εις Εὐρώπην, μετονομάσθη «MIRAFLORES»