

NAYTIKA XRONIKA



15η Φεβρουαρίου 1938

Αρ. Φύλλου 172

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Η'. ΑΡΙΘ. 172

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΥ 1938

'Από τοῦ ἀνταγωνισμοῦ εἰς τὴν ἀλληλεγγύην

Τοῦ κ. Γ. ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

Τὴν 25ην Ἰανουαρίου, ἡ «Ἐνώσις τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν», ἐν Γενικῇ Συνελεύσει τῶν μελῶν τῆς, ἔλαβε μίαν σοβαρωτάτην καὶ ταύτοχρόνως ὠφελιμώτάτην ἀπόφασιν. Διὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης ἐκηρύχθη ἀνεπιφύλακτως, ὑπὲρ τῆς ἔξακολουθίσσεως τῆς ἀπὸ τοῦ ἑτού 1935 ἀρξαντένης συνεργασίας, μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν χωρῶν. Διὰ τῆς ἴδιας ἀποφάσεως ἐγένετο δεκτόν εἰς τὰς θασικάς του γραμμάς, τὸ συνομολογηθὲν σύμφωνον συνεργασίας μεταξὺ τῶν Ἀγγελών πλοιοκτητῶν, διὰ τοῦ ὅποιουν πρὸς τὸ παρὸν ἐπιδιώκεται ἡ τήρησις τῶν ἔκαστοτε θεσπιζομένων κατωτάτων δρίων ναύλων, με τούρσεις οἰκονομικῆς φύσεως, κατά τῶν ἀθετούντων τάς ἐκ τοῦ συμφώνου ὑποχρεώσεις τῶν.

Μετά τὴν ὑπὸ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ληφθεῖσαν ἀπόφασιν, ἡ μεγάλη πλειονότης τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν, ἵσως ἡ δόλτης αὐτῶν, προέβη εἰς μονομερεῖς δηλώσεις πρὸς τὴν «Ἐνώσιν», δι' ὃν ἔκαστος πλοιοκτήτης, ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν νά συμμορφώται πρὸς τὰς ἀποφάσεις τῆς διοικούσης τὴν Διεθνῆ Ναυτιλιακὴν Συνεργασίαν Ἐπιτροπῆς.

Ἡ ἵδεα λοιπὸν τῆς διάτηνοῦς συνεργασίας ἐπὶ τοῦ ἐμποροναυτικοῦ πεδίου, εὑρε διάπλατα ἀνοικτὴν τὴν θύρων τοῦ Ἐλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Νομίζω δῆμως, ὅτι δὲν πρέπει νὰ παραμείνῃ ἀσχολίαστος ἢ παρατηρηθεῖσα σύμπτυνοι καὶ δύμογνωμία τοῦ ναυτικοῦ μας κόσμου, ἐπὶ τοῦ σπουδαίου καὶ κεφαλαιώδους, τούτου ζητήματος.

Ὑπάρχουν οἱ κατά θεωρίαν δυσπιστοῦντες πρὸς τὴν ὁφελιμότητα τῆς Διεθνοῦς Συνεργασίας. «Ὑπάρχουν οἱ μετά πεποιθήσεως ὑποστηρίζοντες τὸ ἐπιθλαβές αὐτῆς δι' ἡμᾶς, λόγω τῶν εἰδικῶν συνθηκῶν ἡλικίας καὶ ποιότητος τῶν πλοίων μας. «Ὑπάρχουν, οἱ μετά δυσφορίας βλέποντες τὴν χείρα τῆς συνεργαζομένης δόλτης, νά ἀλλοιώνῃ κατά τι τὸ ἐδεσματολόγιον τῆς ἐλευθέρων, τῶν ἐκλογῆς. Καὶ ὑπάρχουν ἄκομη οἱ θελόντες τὴν συνεργασίαν, ὑποχρεωτικὴν διὰ τοὺς ἔνοντας καὶ προαιρετικὴν δι' ἡμᾶς. Ἀλλὰ παραλλήλως μὲ δλας αὐτάς τὰς ἀποχρώσεις γνωμῶν καὶ ἀντιλήψεων, ὑπῆρχε καὶ τὸ πνεῦμα τῆς Ἐλλάδος. Ναί, ἔχομεν ἀλαττώματα οἱ «Ἐλληνες, ὅπως καὶ κάθε ἄλλος λαός. «Ἐνα ἔξ αὐτῶν, ιως τὸ θασικὸν καὶ θεμελιώδες, εἰνε, ὅτι προσδίδομεν καλοπίστως εἰς τὴν καλύθην τοῦ Ἐγώ μας διαστασίες Βατικανού, καὶ βλέπομεν ἐντὸς αὐτοῦ τὰς ἴδεας μας ἐνδεδυμένας μὲ τὰ ἄμφια τοῦ Πατικοῦ ἀλαθήτου. Πολλαὶ δύσκολοι στροφαὶ τοῦ ἴδιωτικοῦ μας βίου, πολλοὶ ἀκανθοθριθεῖς ἀνήφοροι δυσκολιῶν, πολλὰ θαρρωδῷ χάσματα ἀντιθέσων εἰς τὰς ἴδιωτικάς καὶ κοινωνικάς δοσσοληψίας, ἔνηγονται καὶ προκαλοῦνται ἀπὸ τὴν νοσηράν διαστολὴν τοῦ Ἐγώ μας. Ἀλλ' ἀπὸ τὴν ἐλεφαντίαν αὐτὴν θεραπεύομεθα, ὅταν ἡ ἰδεολογικὴ προσολή ἐνός ζητήματος, ἀφυπνίσθη ἐντός μας τὸ συναίσθημα τῆς στενῆς συγγενείας καὶ τῆς δργανικῆς συνδέσεως πρὸς τοὺς κινδύνους καὶ τὰς ἐλπίδας γοήτρου καὶ ὑπάρχεως ἐνός θνατοῦ συνόλου. Εἰς τὰς περιπτώσεις αὐτάς, ὁ θαρρὸς ἀτομισμός μας διασκορπίζεται ὡς καπινός ἀπὸ τὴν πνοὴν τῆς μιᾶς ψυχῆς, ποὺ κινεῖ καὶ θερμαίνει τὸ σύνολον.

Τότε τὸ πνεῦμα τῆς θυσίας γίνεται ἡ πυξίς ρυθμίσεως προρίας τῶν ἐπὶ μέρει σκέψεων. Ἀπὸ τιμαλφῆ, συντονισμένου πρὸς τὴν ψυχὴν τῆς δόλτης ἐνθυσιασμοῦ, εἰνε γεμάτη ἡ ἔθνική μας ζωή. Πρόσφατος τούτου ἐκδήλωσις, ἐν τῇ Ἐλληνικῇ Ναυτιλίᾳ Οἰκογενείᾳ ὑπῆρξεν ἡ ἔνιασια στάσις αὐτῆς εἰς τὸ δέξιον τεθὲν ζήτημα τῶν ἐπασφαλίστρων, παρὰ τὸ ὅτι υφίστατο εὔλογος διαφορισμός γνωμῶν.

Κάτι τὸν ἀνάλογον συνέβη καὶ μὲ τὴν διεθνή συνεργασίαν. «Ἐκαστος τοῦ πλοιοκτήτης εἰδεν αὐτὴν ὑπὸ τὴν ἰδεολογικὴν σημαῖαν μιᾶς ἔθνικῆς ναυτιλιακῆς ἀνάγκης, καὶ ἀμέσως οἱ δισταγμοὶ καὶ αἱ ἐπιφυλάξεις παρεμερισθήσαν.

Λέγεται δῆμως, ὅτι ἔνα μικρὸν ποσοστὸν χωρητικότητος, ἀ-

νῆκον εἰς ἐφοπλιστικούς Οἰκους εύρειας δράσεως, παραμένει μέχρι τῆς στιγμῆς, ἔξω τῆς συνεργασίας. Ἔναν δεχθῶμεν, ὅτι οἱ μὴ εἰσέτι προσχωρήσαντες, εἰνε ὄριστικῶς ἀποφασισμένοι νά ἀπόσχουν, παρὰ τὴν ἐναντίαν ἀπόφασιν τῆς δόλτητος σχεδὸν τῶν συναδέλφων των, δὲν ἀρέται ἡ δικαιολογία τῆς ἔξαρσεως τῆς ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου καταδειχθείσης ἀξιεπαίνου δύμογνωμίας. Ὁ λέων παραμένει λέων καὶ ὅταν μικρὸν μέρος τῆς χαϊτης του ἀποκοπῆ. Τὸ σύνολον ωμίλησεν ἥδη καὶ ἀπεφάσισεν. Ἡ φωνὴ δὲ τῶν πολλῶν καὶ ἔτι μᾶλλον ἡ φωνὴ τῆς δόλτητος είνε Νόμος. Καὶ ἐν προκειμένῳ δὲ καθιερωθεῖσιν ὑπὸ τῆς θελήσεως τῶν πολλῶν νόμος, δὲν εἶνε μὲν νόμος πολιτειακός, εἰνε δῆμως κατὶ παραπλήσιον, τολμῶ νά εἴπω, κατὶ ἀνώτερον αὐτοῦ. Διότι τὸ κύρος του ἐδραιούσαι ἐπὶ κανόνων ἡθικῆς τάξεως. Ἀναμφισθήτως δέ, δρθοῦται τεράστιον ἡθικὸν πρόβλημα, ἐνώπιον τοῦ ἀρνουμένου ἀποδοχῆν ἀποφάσεως, τάς ὅποιας ὑπηγόρευεν, ὑψηλοτέρα περὶ συναδελφικῆς ἀλληλεγγύης ἀντίληψις. Μία ώλική ζημία εύκλωλας ἀποσθέννει. Ἡ ἡθική δῆμως ζημία θαίνει καὶ πέραν τοῦ τάφου μας καὶ μένει εἰς τὸν αἰώνα.

Εἰς τὴν συγκεκριμένην δέ περίπτωσιν, ἡ ἔκτασις τῆς ἡθικῆς ταύτης ζημίας είνε ἀνάλογος πρὸς τὴν θαρρύτητα τῶν ἐπαπελουμένων κινδύνων. Διότι ἔναν ἡ ἀποχὴ ἐνός ποσοστοῦ τῆς Ἐλληνικῆς χωρητικότητος, ἐπέφερε κατάρρευσιν τῆς συνεργασίας, ἡ Ναυτιλία μας ἔχει νά ἀντιπαλαίσῃ κατὰ κινδύνων κολοσσιαίας ἀντάσεως.

Θά εὑρεθῶμεν τότε μέσα εἰς ἔνα τυφώνα συναγωνισμοῦ κατ' ἀντίπλου ἀποφασισμένου νά δωση μάχην μὲ πεῖσμα ἄγριον καὶ μὲ δλα τὰ μέσα τῆς ἀνεξαντλήτου ώλικῆς του ισχύος. Ἀπατώμεθα οἰκτρῶς δσοι νομίζομεν, ὅτι οἱ «Ἀγγελοι θά κατέλθουν εἰς τὸν στίθιον τοῦ συναγωνισμοῦ μὲ τὸ ράσον τῶν ἀρχῶν τοῦ ἐλευθέρου ἐμπορίου. Μὲ τὴν ἀργυρᾶν λόγχην ἀπροσπελάστων διὰ πᾶσαν ἀλλην Ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσουν, καὶ μὲ Κρομβέλλειον Κρατικὸν προστατευτισμὸν, θά ἀναμετρηθοῦν πρὸς τοὺς ἀνταγωνιστάς των τὴν φοράν αὐτὴν οἱ «Ἀγγελοι πλοιοκτήται. Πρὸ τοιαύτης ἐπιθέσεως ποιοὶ καὶ πόσοι ἔξ ἡμῶν δύνανται νά ἀντιστοῦν; Καὶ διὰ πόσον χρόνον;

Ὑπάρχουν, λοιπόν, μεταξὺ δημῶν τῶν Ἐλλήνων πλοιοκτητῶν ὅμοι τόσον στιθαροῖς καὶ πλατεῖς διὰ νά ἀποδεχθοῦν τὴν τεραστίαν εὐθύνην τῆς ἔξαπολύσεως ἐνός μοιραίου κυκλῶνος κατὰ τοῦ πολυπλεύρως μειονεκτικοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου; Κανέναν ἀλεξιπτωτὸν δὲν ἀσφαλίζει τὸ πηδῶντα εἰς τὸ κενόν ἀπὸ τὸ ἰλιγγιώδες υφος τοῦς τρομακτικῆς εὐθύνης.

Οἱ ἀπέχοντες τῆς συνεργασίας καὶ οἱ προσχωρήσαντες εἰς αὐτήν, ἔχουν θαρρεῖσας ὑποχρεωσίες πρὸς τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτιλίαν. Οἱ μὲν πρῶτοι ὅντες δλαγοί, δφείλουν νά ταύτισουν τὰς τύχας των μὲ τοὺς πολλούς. Οἱ δὲ δεύτεροι νά τηρήσουν πιστῶς τὰς ἔκ τῆς ὑπογραφῆς των ὑποχρεώσεως. «Ἐάν πρόκειται νά πέσῃ ἡ ὥραία καὶ σωτηρίος ἴδεα τῆς συνεργασίας, ἀς πέσῃ ἔξ ὑπατιούτης ἀλλῶν καὶ δχ ἡμῶν τῶν Ἐλλήνων.

«Ἐπίλιξομεν δημῶν, δτι ἡ συνεργασία θά λειτουργήση ἐν ἀσφαλείᾳ καὶ θά διαπλατυνθῇ ὁ κύκλος της. Καὶ τὸ ἐπιλίξομεν διότι κατά τεκμήριον οἱ συγκροτούντες αὐτήν, ἔχουν τὸ πρακτικῶς σκέπτεσθαι καὶ δύνανται νά τισουν τὰς τύχας των μὲ τούς πολλούς. Οἱ δὲ δεύτεροι νά τηρήσουν πιστῶς τὰς ἔκ τῆς ὑπογραφῆς των ὑποχρεώσεως. «Ἐάν πρόκειται νά πέσῃ ἡ ὥραία καὶ σωτηρίος ἴδεα τῆς συνεργασίας, ἀς πέσῃ ἔξ ὑπατιούτης ἀλλῶν τῶν Ἐλλήνων.

Μὲ τοιαύτας ἐπιδιώξεις, δύναται τις ἐν δόματι τῆς λογικῆς νά ἀντιτίθεται πρὸς τὴν συνεργασίαν; Βεβαίως δχ. Λέγουν ὅμως τινὲς — αὐτὸ εἰπαν οἱ Δανοί ἐφοπλισταὶ κατὰ τὴν Διάσκεψιν τῆς 17ης Ἰανουαρίου ἐν Λονδίνω — ὅτι αἱ συμφωνίαι περὶ κατωτάτων ὀρίων ναύλων, δὲν εἶνε ἐφαρμόσιμοι ὑπὸ καθεστώς πιπτούσης ναυλαγορᾶς Ἀλλ' ἀκριθῶς τότε γεννᾶται ἡ ἀνάγκη τῆς ἀμύνης διὰ τὸν μεταφορέα καὶ ἀλλην ὄμινων πλέον τελεσφόρον δέν ημποροῦσε νά ἐπινοήσῃ ούτος, ἐκτὸς ἀπὸ τὸν συνα-

σπισμὸν τῆς συνεργασίας. Διότι ὅταν ἡ ἀγορὰ εἰνε τεταμένη καὶ ὑπάρχει ζήτησις μεταφορικῶν μέσων, ίσως περιττεύουν αἱ συμφωνίαι διὰ τὰ κατώτατα δρια τῶν ναύλων, ὅπως περιττεύει ὁ λύχνος τὴν μεσημβρίαν. Ἀντιθέτως δὲ ὅταν ἀπλωθῇ τὸ σκότος τῆς ἀργυρίσας, διὰ νὰ μὴ πηγαίνωμεν ὡς τυφλοί, ἔχομεν ἀνάγκην ἐνὸς φωτιστικοῦ μέσου, τὸ ὄποιον θέθαια δὲν ἔχει τὴν λάμψιν τοῦ ἥλιου, ἔχει δῆμας τὴν ιδιότητα νὰ εἰνε φῶς.... «Φάσιν ἐν τῇ σκοτίᾳ». Ἡ σημερινὴ εἰκὼν τῆς ἀγορᾶς τοῦ River Plate, μᾶς ἐδίδαξε τὴν ἀξίαν τῆς συνεργασίας. Ἀνευ αὐτῆς, ἀνευ τοῦ περιορισμοῦ τῶν Ballusters, οἱ ναῦλοι ἐπιτροφῶν θὰ ἥσαν σήμερον δέκα σελλίνια. Διότι θὰ συνεκεντροῦτο εἰς τοὺς Ἀργεντινοὺς λιμένας πολὺ μεγαλύτερον ποσοστὸν χωρητικότητος καὶ συνεπῶς ἡ ὑπὸ δρους συναγωνισμὸν ἀθρόα προσφορά πλοίων ἐν συνδυασμῷ μὲ τὴν ἔλλειψιν διαταγῶν, θὰ ἐπέφερε τὸ μοιραῖον ἀποτέλεσμα τοῦ ἔξετελισμοῦ τῶν ναύλων μέχρι τοῦ κατωτάτου δυνατοῦ ὄριου. Τὸ χειρότερον δὲ εἰνε, ὅτι τὸν ναῦλον αὐτὸν θὰ ἐδεχομεθα μετὰ παροπλισμὸν δύο ή καὶ τριῶν μηνῶν. Στοιχειώδη ἀριθμητικὴν γνωρίζομεν δύοι. Ἡμποροῦμεν δύθεν νὰ λογαριάσωμεν εἰς ποια οἰκονομικά ἀποτελέσματα μᾶς φέρει ἔνας τοιοῦτος ναῦλος ἐπιτροφῆς. Καὶ ἐπειδὴ μερικοὶ ίδιοι μας, ἀδισταντίως διατηνοῦν τὴν γνώμην, ὅτι τὰ «schemes» εὐνόν τα καλύτερα πλοῖα, ἡτο τὰ νέα κατὰ τὴν ἥλικαν, τὰ διαθέτοντα μεγάλον κυθισμὸν κλπ., θέλομεν νὰ ἔρωτήσωμεν, ποια πλοῖα εὐνοεῖ ὁ ἔλευθερος συναγωνισμός; Δέν εἰνε εύκολότερον καὶ φυσικότερον, ὑπὸ τὰς συνθῆκας αὐτὰς νὰ γίνῃ ἡ ἐπιλογὴ τοῦ καλυτέρου πλοίου; Ναι, ἀπαντοῦν, ἀλλὰ τότε τὸ μειονεκτικὸν σκάφος πέρνει μίαν διαταγὴν καὶ φεύγει. Συμφωνοῦμεν ἀπόλυτως. Ὅποιο πούσης δρους θὰ πάρῃ αὐτὴν τὴν διαταγὴν; Διότι τὸ ίδιο μπορεῖ νὰ κάμῃ καὶ τὸ «πλεονεκτοῦν» σκάφος καὶ μάλιστα μὲ μεγαλύτερα πιθανότητας ἐπιτυχίας, δεδομένου, ὅτι λόγω τῆς εύρυτέρας του ἐκμεταλλευσιμότητος, δύναται νὰ προσφερθῇ μὲ χαμηλότερον ναῦλον, καὶ μὲ περιθώριον ζημίας μικρότερον. Διό νὰ πραγματοποιήσῃ λοιπὸν τὸ «μειονεκτικὸν πλοίον» τὸ δῆθεν ἀγάθον τῆς ἔλευθερίας ναυλώσεως του, ὑπὸ τὸ κράτος τῆς ἀκωλύτου προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, θὰ καταθάλῃ ἔξοντωτικὰ λύτρα. Τὸ συμφέρει λοιπὸν νὰ παροπλισθῇ καὶ νὰ ίδῃ προτιμώμενον τὸ καλύτερον πλοῖον, διότι τελικῶς θὰ φύγῃ μὲ ζημίας ἀλλαφορτέρας. «Ἀλλάς τε, ὑφισταμένης τῆς συνεργασίας, τὸ ἐν παροπλισμῷ «μειονεκτικὸν πλοίον» φαίνεται εἰς τὰ δῆματα αὐτῆς, ὡς τρόπον τινὰ ἔνα πτωχὸν μέλος τῆς Οἰκογενείας, διὰ τὸ δόποιον δέον νὰ γίνῃ μία διευκόλυνσις. Τοιαύτας ἔκδηλωσεις εἰδομεν μέχρι τοῦδε ἀρκετάς. Καὶ ἔνα ἄλλο ἀκόμη. Τὸ δῆθεν ἀδικούμενον ἔκ τῆς συνεργασίας «μειονεκτικὸν πλοίον» ἀνήκει κατὰ τεκμήριον, εἰς την πτωχὴν ίδιοκτησίαν. Ἐντιστρόφως δὲ πάλιν τὸ «πλεονεκτοῦν». Γεννάται δύθεν τὸ ἔρωταμα: Πότε ἔξυπηρτεοῦμεν τὸν ἀδύνατον εἰς τὰς σχέσεις του μὲ τὸν ισχυρὸν; «Οταν τοὺς ὑποχρέωσαμεν νὰ λύσουν διὰ τῆς πυγμῆς των της ζητήματα των ἢ δύταν ἔξυφάνωμεν πέριξ αὐτῶν τὸν ίστον μᾶς ἀλληλεγγύης καὶ κοινοπραξίας; «Ἐξυπηρετεῖται λοιπὸν ὁ κ. Λαμπός, ὅταν τὸν φέρωμεν ἐν καταστάσει συναγωνισμῷ μὲ τὸν κ. Κυπείμαν, τοῦ δόποιον τὸ πλοῖον, τὸ θαλάντιον. καὶ ὁ Κρατικὸς Προϋπολογισμὸς, ἔχουν ἀναλογίαν δυνάμεως, οἵσαν αἱ μηχαναὶ τοῦ ὑπερωκεανοῦ «Queen Mary» πρὸς τὰς κώπας τοῦ ἀλιτικοῦ πλοιαρίου;

Προτοῦ ἀρχίσῃ ἡ συνεργασία, εἶχα προτείνει ἀπὸ τῶν στηλῶν τούτων, τὴν πρωτοδουλία τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων Εφοπλιστῶν», σύγκλησιν ἐν Ἀθήναις Διεθνούς Ναυτικῆς Συνδιασκέψεως, μὲ θέμα τὴν κατάστρωσιν ἐνὸς συστήματος συνεργασίας ἐν τῇ Ναυτικῇ Βιομηχανίᾳ. Σήμερον ἀκούων ἐπιφυλάξεις, ἐκ μέρους Ἑλλήνων περὶ τῆς προσφερόμενης συνεργασίας, ἀπορῶ καὶ ἔξισταμαι. Εἰνε δηλαδὴ ὥσαν νὰ δίδεται εἰς ίστιοφόρον ἀκινητοῦν ἐν τηνεμίᾳ κάθος ρυμουλκήσεως παρὰ ταχύπλου ὑπερωκεανοῦ καὶ ὁ πλοιάρχος τοῦ ίστιοφόρου διστάζει καὶ σκέπτεται ἔνη συμφέρον νὰ ἐπωφεληθῇ.

Δὲν ἔχω μεγαλὰ ἐποπλιστικὰ συμφέροντα. Είμαι ἔνας μικρᾶς δράσεως πλοιοκτήτης. Βλέπων ὅμως τὴν Ναυτιλίαν μας ὡς «Ἑλλην., θέλεων αὐτὴν ὡς ἔαν νὰ μοῦ ἀνήκειν δόλκηρος ἐσχημάτισα τὴν πεποίθησιν, ὅτι ἡ Διεθνῆς Ναυτιλίακη Συνεργασία δι' δλους τοὺς συμπράττοντας καὶ κατ' ἐξοχήν δι' ἡμᾶς τοὺς «Ἑλλήνας, εἰνε τὸ ἀσφαλέστερον ἀσφαλος διὰ τὴν θεμελίωσιν ἐνὸς μονίμου καθεστώτος ναυτιλιακῆς εὐημερίας.

Τὰ «minimūm rates» δὲν εἰνε τὸ Α καὶ τὸ Ω τῆς συνεργασίας. Εἰνε ἀπλῶς ἡ πρώτη καὶ εύκολωτέρα φάσις αὐτῆς. Εἰνε ἔξωθυρα τῆς κυρίας οἰκοδομῆς. «Ἀπὸ αὐτὴν θὰ προχωρήσωμεν εἰς τὴν δόλκηρισσαν τῆς. Τὸ ταμεῖον πρὸς ἀποζημιώσιν τῶν ἐκάστοτε παροπλιζομένων. «Ο ἀναλογισμὸς τοῦ ναύλου, ὥστε ἔκαστον φορτίον, ἀπὸ ἀπόψεως μεταφορικοῦ κόστους νὰ ἐπιτελεύταιται ίσομερῶς ἐκ τοῦ τόπου ἔξαγωγῆς μέχρι τοῦ τόπου τῆς κατανάλωσεως. «Ἡ ρύθμισις τῶν ναυτηρίσεων κατ' ἀναλογίαν τῶν διαλύσεων. «Ἡ θελτίωσις τῶν ισχυρῶν τύπων ναυλοσυμφώνων. «Ἡ παρακολούθησις τῶν λιμενικῶν δικαιωμάτων καὶ τελῶν. «Ἡ

GREEK SHIPPING AGENCY
(Grieksche Scheepvaart-Agentuur)
SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON
Telephones: 48722-46225

4, Raadhuisstraat
AMSTERDAM C.

ύπαγωγὴ δλων τῶν ναυλαγορῶν ὑπὸ τὴν ἐποπτείαν τῆς Συνεργασίας.

Πάντα ταῦτα καὶ ὅσα ἄλλα ἐν τῇ ἐφαρμογῇ τοῦ θεσμοῦ τῆς Συνεργασίας θέλουν ἀνακύψει, θά εὖρουν σειράν νὰ μελετηθοῦν, νὰ ἐπιδιωχθοῦν, νὰ πραγματοποιηθοῦν, ἀπὸ τὸν διμαδικόν ἐγκέφαλον τῶν συνεργαζομένων συμφερόντων.

Διὰ τοῦτο ἀς δώσαμεν εἰς τὴν συνεργασίαν τὸν ἐνθουσιασμόν μας καὶ τὴν πίστιν μας. Ἀντὶ νὰ τὴν μαραίνωμεν μὲ τοὺς φόδους μας, ἀς τὴν τονώσωμεν μὲ τὰς ἐπιτίθεταις μας.

Μὲ τὴν συνεργασίαν θὰ σύμμερος μεν. Διότι μᾶς ἀπομακρύνει ἀπὸ τοὺς κινδύνους τοῦ ἀνταγωνισμοῦ καὶ ἔξασφαλίζει ὑπὲρ δλων τὰ ἀγαθὰ τῆς ἀλληλεγγύης.

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

Tὸ δεκαενδήμερον

Ἡ διεθνής συνεργασία

Ἡ προσχώρησις τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας μας εἰς τὸ σχέδιον διεθνοῦς συνετελέσθη σχεδὸν ἐξ δολκήρου. Πιστεύεται, ὅτι θὰ ἔσπασθαι συνολικῆς δυνάμεως τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος, ἀνερχομένης διὰ τὰ ἄνω τῶν 2,500 τόνων γκρός σκάφη, εἰς 1,490.000 τόνων. Τὸ σχετικὸν συνυποσχετικὸν ὑπέγραψαν μέχρι τῆς στιγμῆς πλοιοκτῆται ἐκπροσωπούντες χωρητικότητα τόνων 975.755, ἐδήλωσαν δὲ ἄλλου πλεγραφικῶν τὴν προσχώρησιν τῶν πλοιοκτητῶν 95.273 τόνων καὶ ἀπομένουν οἱ εἰς τὸ ἔξετερικὸν διαμένοντες ἐφοπλισταὶ κατέχοντες σκάφη 268.121 τόνων, οἵτινες κατὰ μεγίστην πλειονότητα τέλους προσθῇ εἰς τὴν δήλωσιν τῆς προσχωρήσεως διὰ τῶν Γραφείων τοῦ Λονδίνου, παρ' ὃν καὶ ἐκπροσωπούνται.

Ἐξαίρεσιν, μοναδικὴν ίσως, μεταξὺ τῶν σημαντικωτέρων ἐφοπλιστῶν τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας ἀπετέλεσεν ὁ Οἰκος Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ. Παρὰ τὴν κατ' ἀρχὴν ἀποδοχὴν τοῦ σχεδίου σπὸ μέρους τοῦ κ. Β. Γουλανδρῆ, κατά τὴν πρὸ εἰκοσαπέμπτου συγκροτηθεῖσαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἑλλήνων Εφοπλιστῶν», ἔμμονον ἀνέταξαν ἄρνησιν οἱ ἐν λόγῳ ἐφοπλισταὶ εἰς τὴν ὑπογραφὴν τῆς σχετικῆς δηλώσεως προσχωρήσεως.

Ἡ Διοίκησις τῆς «Ἐνώσεως Εφοπλιστῶν» εἰς ἐπανειλημένη προέριση διαθήματα καὶ κατέθαλε πάσαν δυνατήν προσπάθειαν, ἵνα ἐπιτευχθῇ η συμμετοχὴ τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ εἰς τὸ σχέδιον. Ἐκριθή ἐπιθεβλημένη ἡ προσχώρησις αὕτη καὶ διὰ λόγους εὐπρεποῦς ἔφαντες τῆς Ναυτιλίας μας ἔναντι τῶν ἔνων ἐφοπλιστῶν, ἀλλὰ καὶ διὰ λόγους οὐσιαστικωτέρους. Διεγράφετο διὸ κίνδυνος τῆς μὴ συγκεντρώσεως τοῦ δρίου τῶν 90% τῆς δῆλης δυνάμεως τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητός μας, ἵνα δέσει τοῦ δρίου τούτου προσχωρήσῃ ὡς σύνολον ή Ναυτίλια μας εἰς τὴν διεθνῆ συνεργασίαν, ἐν τῇ περιπτώσει, καθ' ἥν ὁ Οἰκος Γουλανδρῆ, δοτὶς σημαντικὴν διαχειρίζεται χωρητικότητα, δὲν ἐδέχετο τελικῶς νὰ συμποράψῃ τὴν συμμετοχήν τοῦ εἰς τὸ σχέδιον.

Μερικὸν ἀτυχῶς ὑπῆρξε τὸ ἀποτέλεσμα τῶν ἐνεργειῶν ποὺ κατεβλήθησαν. Οἱ κ.κ. Ἀδελφοὶ Γουλανδρῆ ὑπέγραψαν τὸ συνωνυμητικὸν προσχωρήσεως διὰ σκάφη 33.673 τόνων γκρός, ἔξηρεσαν δὲ τὴν συνεργασίαν τὴν ὑπόλοιπον χωρητικότητά των, τὴν πρὸ τοῦ 1920 ναυπηγεῖσαν, ἀλλὰ καὶ δύο σκάφη κατασκευῆς τοῦ 1921 καὶ 1923.

Οὔτως ἀν τελικῶς οἱ κ.κ. Ἀδελφοὶ Γουλανδρῆ δὲν ἄρουν τὰς ἐπιφυλάξεις των διὰ τὴν ἔξ δολκήρου προσχώρησιν των καὶ ἔξ ἄλλου ὁ κ. Μαρῆς Ἐμπειρίκος δὲν ἦθελε καὶ αὐτὸς δηλώσει συμμετοχὴν διὰ τῶν ἐν Λονδίνων ἐκπροσώπων τοῦ εἰς τὴν διεθνῆ συνεργασίαν, η Ναυτιλία μας, μόνη ίσως αὐτὴ ἔξ, δλων τῶν συνεργαζομένων ναυτιλιῶν, θὰ ἐμφανισθῇ συμμετέχουσα εἰς τὸ σχέδιον μὲ ποσοστὸν μικρότερον κατά τι τοῦ προκαθωρισμένου 90% τῆς δυνάμεως τῆς.

Αἱ ἀπόφεις τῶν σητῶν αὐτῶν διὰ τὴν διεθνῆ συνεργασίαν εἰνε ἀρκετά γνωσταί. Εἰς τὸ προηγούμενόν μας τεύχος ἐξέθεσεν τὰ ἔκ της συμμετοχῆς τῆς Ναυτιλίας μας ἀπορρέοντα δι' αὐτὴν μειονεκτήματα, ἐτονίσαμεν δῆμας ἐκ παραλλήλου τῆς ἀνάγκην τῆς συνεργασίας μὲ τὰς ναυτιλίας, ἀνάγκην ἀδήριτον διὰ τὸ μειωμένην ἔχον τὸν μαχητικότητα φορτηγὸν μας πλοίον. «Οταν οἱ Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ προσεχώρουν εἰς τὴν συνεργασίαν σχεῖ μόνον πλήρη εἰχον τὴν ἐπίγνωσιν τῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας, ἀλλὰ καὶ θασίμους ἐστήριζαν τὰς ἐπιτίθεταις μας πλοιοκτημάτων διὰ τὴν ισχυρότηταν τῶν συστήματος της Ταμείου ἀποζημιώσεως τῶν παροπλιζομένων θὰ ὠργανύσουν τὸ τοιούτον τρόπον ἡ καθόλου φορτηγὸς ναυτιλία, ὥστε καὶ τὰ ἔκ της συνεργασίας ίδια μας μειονεκτήματα νὰ ἡμβλύνοντο καὶ θετικά πλέον ὠφελήματα νὰ ἀπεκόμιζεν ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἔξ αὐτῆς. Αἱ προθλέψεις τῶν ἐφοπλιστῶν μας δὲν φαίνονται νὰ διαφεύδωνται ἐκ τῶν πραγμάτων. «Ἡ συγκροτηθεῖσα εἰς Λονδίνον τὴν 10ην Φεβρουαρίου Διάοκεψι τῶν συνεργαζομένων ναυτιλιῶν ἀπεφάσισε κατ' ἀρχὴν καὶ τὴν ἐπέκτασιν τῶν σχεδίων εἰς δλους, τοὺς κυριωτέρους, τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τὴν ἐκπόνησιν παρὰ συσταθείσης ἐπιτροπῆς τοῦ δργανισμοῦ τοῦ Ταμείου παροπλισμοῦ.

Τὶ τὸ καλύτερον θὰ ἡδύνατο νὰ ἐπιδιώξῃ ἡ Ναυτιλία μας, κατὰ τὴν κρίσιμον μάλιστα αὐτὴν περίοδον τῆς ἐργασίας της; Πόδες

ἄλλως θά δηδύνατο νά ἀντιμετωπίσῃ αὐτό το πρόβλημα τῆς υποστάσεως της; Έάν δέν προσεχώρει εἰς τὸ σχέδιον συνεργασίας, θά ἀπεδύνετο εἰς ἔνα ἀνταγωνισμόν, κατά τὸν ὅποιον πρώτη αὐτή θά ὑπέκυπτεν. Οἱ "Αγγελοί" ἐφοπλισταὶ καὶ κεφάλαια διέθεταν διάνα ἀναλάβουν τὸ ἀγόνα καὶ σκάψη ποιοτικῶς ὑπέρτερα καὶ ἡ Κυθέρησίς των θά ἦτο ἰκανή, ὥπως τὸ ἀπέδειξε, νά τους προστατεύσῃ. Διατί νά μη ἐπανέφερεν ἐν ισχύτι η Μεγάλη Βρετανία καὶ τους νόμους του Κρόμιθελ, προκειμένου νά προστατεύσῃ τὴν Ναυτιλίαν της, ὅργανον ἄμεσον τῆς Ἐθνικῆς της Ἀμύνης καὶ τῆς Οἰκονομίας της;

Εύτυχημα μεγάλο, ἀνυπολόγιστον διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας εἶνε, διὰ τὴν φιλέλευθέρα Ἀγγλία, μόνη σχεδὸν αὐτή διατηροῦσσα ἀκόμη τὰ δόγματα τῆς ἐλευθερίας τῶν θαλασσῶν καὶ ἀποφέύγουσα κάθε διάκρισιν σημαίας εἰς τὸ ἐνδοσυντοκαραποτίκην τῆς ἐμπόριον — διότι ζεβαίως αὐτὸ ὑπαγορεύεται καὶ ἀπὸ τὰ ζωτικώτερα οἰκονομικά καὶ ναυτιλιακά της συμφέροντα — ἐπιτρέπει καὶ εἰς τὰς ναυτιλίας, τὰς μὴ κεκτημένας ιδίαν ἔθνικήν μεταφορικήν κίνησιν, νά κινοῦνται ἐλευθέρως καὶ νά ἀναπτύσσονται.

Ἡ συμμετοχὴ τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν συνεργασίαν μὲ τοὺς "Αγγλούς ἐφοπλιστὰς ἀτόμακρουν ἀκριθῶν τὸν κίνδυνον τοῦ προστατευτισμοῦ τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, θέτει ἐν ίσοτιμίᾳ δῆλας τάξ σημάτων εἰς τὸ ύπερθαλάσσιον ἐμπόριον καὶ διευκολύνει τὴν θέσιν τῆς πτωχῆς, ἀνοργανώτου, τῆς ἐλαχίστην δύναμιν ἀντιστάσεως διαθετούσης Ιθικῆς μας φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Αύτά είχον υπ' ὄψιν των οἱ ἐφοπλισταὶ μας ὅταν ἀθρώπως προσεχώντων εἰς τὴν συνεργασίαν, ἵνα καὶ ἀναγνωρισθῇ, ὅπως εὐτύχως ἀνεγνωρίσθη ἡ καλή των πίστις. Λυπούμεθα εἰλικρινῶς διὰ τὴν ἐπιδειχθεῖσαν υπὸ τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ ἀκατανόητον δι' ημᾶς ἔμμονήν εἰς ἀντιλήψεις ἐλάχιστα προσαρμοζούμενας εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πραγματικότητα. Λυπούμεθα δ' ἔτι περισσότερον, διότι ή ἄρνησις τῆς προσωριήσεως εἰς τὸ σχέδιον προῆλθεν ἀπὸ Ἑλληνας ἐφοπλιστάς διακεκριμένους, σταδιοδρομήσαντας ἐπιτυχέστατα καὶ δικαιουμένους νά ἐμφανίζωται ὡς leaders μεταξὺ τῆς ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογενείας.

Νά πιστεύωμεν, δτί ἐπιδιώκουν οι κ.κ. Ἀδ. Γουλανδρή νά καρπωθοῦν τό ἀναμφισθήτητα ἐκ τῆς συνεργασίας ὅλων τῶν ἄλλων ἀφέλημάτα, χωρὶς και νά ἀναδεχθοῦν τας ὑποχρεώσεις; Νά πιστεύωμεν, δτί ή μερική συμμετοχή των εἰς τό σχέδιον ὑποδηλοῖ τὴν τάσιν τῆς καταστρατηγίσεως αὐτοῦ διά τῶν ἔκτος τοῦ ἐλέγχου τῆς συνεργασίας οκαφών των; Ἡμεῖς τούλαχιστον δέν τολμῶμεν ν' ἀποδώσωμεν εἰς τὴν ἀρνησιν τῆς προσχωρήσεως, τοιαύτας προθέσεις. Τὸ παρελθόν και ἡ πανθομολογούμενή εὐθύτης τοῦ Οίκου Γουλανδρή δὲν μᾶς ἐπιτέπουν τοιαύτας οκέψεις. Ἄλλη ἐρωτάμεν: Οι ξένοι ἐφοπλισταί, οἵτινες και αὐτοί διά τῆς συνεργασίας των θά συμβάλλουν εἰς τὴν σταθεροποίησν τῆς ἔργασίας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, θ' ἀποδώσουν τὴν μὴ συμμετοχὴν εἰς τό σχέδιον μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μας και μάλιστα διακεκριμένων, εἰς ἔλατηρια ἀγαθά και ἀνεξάρτητα πάσης πρὸς καταστρατήγησιν τῶν συμπεφωνημένων ἐπιδιώξεως; "Ἡ θά διαθλέψουν κακὴν ἀπό μέρους μας θέλησιν και ὑστερούσιάν; Πολὺ φοβούμεθα μὴ τυχόν ἀναπτυχθῆ η δυσπιστία πρὸς τὸν Ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν παράγοντα, ἀφοῦ και τάρα ώρισμένας ἀδίκους προκαταλήψεις ἔχουν οι ξένοι ἔναντι αὐτοῦ.

Θά διασκεδασθή θεοβαίως αὕτη, ἀφοῦ θά συμμεθέξωμεν ἔστω καὶ κατά τὰ 85% τῆς χωρητικότητός μας, πάντως ὅμως ἀνείς τὸ μέλλον καὶ κατά τὴν ἐφαρμογὴν τῶν διατάξεων τοῦ σχεδίου, ἔμφανισθούν σκάφη τῶν μὴ συμμετεχόντων Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, μὴ συμμορφούμενα πρὸς τὰ ἔκαστα λαμβανόμενα μέτρα, δύσκολος θά είνει ἡ θέσις τῆς Ναυτιλίας μας ἔναντι τῶν Ἑγίων, οἵτινες μὲ εὐθύτητα καὶ καλήν πίστιν συνεργάζονται ὑπὲρ τοῦ γενικοῦ συμφέροντος τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας.

"Ισως και πάλιν αι σκέψεις μας αύται να τύχουν δυσμενούς από μέρους ένιων κριτικής." Ισως πικρά να είνε ή άληθεια μετά παρροήσας διατυπουμένη. "Αντιπαρέχομε δύομάς τάξ επικρίσεις καὶ ἀγνοοῦμεν τάξ ἐπὶ μέρους ἐπιδιώξεις, διὸ τὸ γενικώτερον συμφέρον τῆς Ναυτιλίας μας ἐπιτάσσει νὰ ύποδεικνύωνται τὰ δλισθήματα, ποὺ πιθανὸν να παραβλάψουν τὴν καλὴν της πίστιν. Αύτό ἀλλως είνε καὶ τὸ καθῆκον τῶν στηλῶν αὐτῶν.

* * *

‘Η «“Ενωσις τῶν Ἑλλήνων ‘Εφοπλιστῶν» ἀπηύθυνεν ύπό σημειωνήν ήμερομηνίαν πρὸς τὰ μέλη της τὴν κάτωθι ἔξαιρετικῶς ἐνδιαφέρουσαν ἔγκυκλιον, σχετικήν μὲ τὴν προσχώρησιν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν διεθνῆ συγενείασιν:

λιας μας είς την διεθνή συνεργασίαν:
«Έχομεν τὴν τιμὴν υἱὸν ανακοινώσωμεν ὑμῖν, ὅτι κχές συνῆλθεν ἐν Λονδίνῳ ὡς «Διεθνῆς Ναυτική Διάσοσψις» καὶ συνεζήτησεν ἐπὶ τοῦ «σοχεδίου» τῆς διεθνοῦς συνεργασίας. Ἐν τῇ διασοψέψῃ ταῦτῃ, ἡ ἡμέτερα φορτηγός ναυτιλία, ἡ ἱπαγομένη εἰς τὸ «σοχεδίον» (ἥτοι τὰ φορτηγὰ ἔτραμται τῶν 2500 τ. γκρες καὶ ἀνών έκστον) συναλικῆς χωρητικότητος 1,490.000 τόνων, ἀντεποστολεῦθη δι' 1.300.000 τόνων περίπου, παρὰ Γένους κ. π. Περι-Κ. Δρακούνη, Σταρ. Σοφίων, Δημ. Α. Σταύρου καὶ Γεωργ. Σ. Εμπειρίουν. «Ηδη ἐλάβομεν παρὰ τὸν ἐν Λονδίνῳ τμήματος τῆς «Ἐνώσεως Εφοριατιστῶν» τὸ ἀξόλογον τηλεγράφημα:

«Η συνέδριαστης Διασκεψεών διεξήχθη επιτυχώς. Η Συμβούλευτής Επιτροπή έσχηματισθή, συμφωνηθήτως απεριορίστον αριθμού αντιπροσώπων έξαστου έθνους, με έλλαστον δριμόν ένα αντιπρόσωπον των στρατιών και ένα των «λάϊνερος». Ή μελέτη διὰ τὸ «προόλ» ἀνέτεθή εἰς ιπποτροπήν και θὰ συζητηθῇ λεπτομερῶς ἐντὸς τομήνου».

"Οπως ἐμφαίνεται σαφῶς ἐξ τοῦ ἀντέρου τηλεγραφήματος, τὸ σχέδιον τοῦ 1938, δὲν ἀποσκοπεῖ μόνον τὴν ἔξασφάλισιν κατωτάτου

όριον ναῦλων, εἰς ὡρισμένας ναυτιλαγοδάς, ώς ἐγένετο κατὰ τὸ παρελθόν, ἀλλ᾽ ἀποτελεῖ τὴν ἀπαρχὴν μᾶς ἀναδιοργανώσεως τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, ηὗταις ἀτυχῶς—περιῆλθε καὶ πάλιν εἰς δεξιάτην φάσιν.

Είνε ανάμφιοισθητόν, διὰ τὰ προηγούμενα «εὐχέδια ήσαν ἐν πολλοῖς ἀτελῆ, διότι τείνοντα —καὶ ἄρχοντα— εἰς τὴν σταθεροποίην τῶν ναυάλων φύσισμένων τομέων, δὲν ἔλαβον ἐπ' ὅψιν, διὰ διὰ τῆς αὐθαρέου τοῦ ἐπιβολῆς ἐνὸς ἴνφρομένων ναῦλον ἐπὶ φρεσίον, ἀτινα παρήγοντο καὶ εἰς ἄλλας μὴ συμπειρηθείσας εἰς τὸ «εὐχέδιον» ἀγοράς ή περιληφθείσας μὲν, ἀλλὰ μὲν διοῖν ναῦλων οὐχὶ ἐπιστημονικῶς καθορισθέν, προεκάλουν κενά, τῶν ὅποιον ἔεδηλον παράδειγμα είνε η σημερινὴ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς.

Ἐπειδὴ δὲ ἀσκόμη είνε ἀναμφισθήτητον, διὶ μὲν ἀφορμὴ τῆς κρίσεως δέοντος ἐν ἀνάζητητῇ εἰς τὴν δυσαναλογίαν μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωριτζότητος, τὰ «σχέδια», μὴ λαβόντα προβλεψιν ἀποζημιώσεως τῶν ἀναγκαστικῶν μελλόντων νὰ ἀργήσουν σκαφῶν, δὲν ἀπετέλουν εἰμι ἡμι-μετρον, τοῦ δόπιου τῆς ἀδυναμίας εἰχομεν πλειστάκις τὴν εὐκαιρίαν νὰ διαπιστώσουμεν.

"Ηδη, δώμενος ως προκύπτει ασφός ἐξ τοῦ κοινοποιουμένου ὑμῶν τηλεγραφίματος, καθὼς καὶ ἐκ συγκεκριμένων πληροφοριῶν μας, τὰ νέα ταῦτα πρόσκειται νά συμπληρωθοῦν, ἀφ' ἐνὸς μὲν διὰ τῆς ἐπεκτάσεως τῶν «σοζεδίων» κατωτάτων ὁρίων ναύλων εἰς ὅλους τὸν τομεῖς καὶ τοῦ ἐπιστημονικότερον καθορισμοῦ τῶν κατωτάτων τούτων ὄρισμον, αἳ ἔτέρουν δὲ διὰ τῆς δημιουργίας ἐνὸς «ροος» ἀποζημώσεως τῶν αγούνιον πλοίων, ὅπερ πρόσκειται νά λειτουργήσῃ κατὰ τὸ πρότυπον τοῦ ἀπὸ πενταετίας καθιερωθέντος καὶ τόσον εὐδόκιμως λειτουργούντος «ροος» τῶν δεξιαινοπλοίων. Ταῦτα, δημόνος ἐσώθησαν ἐκ βεβαίας καταστροφῆς, ἀλλ' ἐσχημάτισαν καὶ ἀποθεματικὸν τοιούτον, ὃστε νὰ μὴ παρισταται ἀνάγκη νά συνεισφέρουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι εἰς τὸ κοινὸν Ταμεῖον, εἰμὶ μόνον τὸ 114 ο) τῶν πραγματοποιουμένων ναύλων.

Από έντινης καθαρός πλευράς τό «σχέδιον» παρουσίαζε σοβαρότατα μειονεύτημα, πλειστάκις τον τονισθέντα παρά πολλών συναδέλφων. «Οντως ή Ναυτιλία μας, υπαρχόμενη κατά τό πλείστον έξι άπορχωμα μένων σκαφών, δύ απίστετο μοιραίως έπι λοισις δρος ναύλων, ίδιας κατά τας περιόδους γαλαρότητος της νεανικαγούμης, εἰς λιαν μειονεύτημα μοιραν, έναντι τῶν ἄλλων Ναυτιλιῶν καὶ δύ εκινδύνευνο πολλά σκάφη της νά ἀναμένουν, έπι μαρζόν ἀναύλωτα, μίαν ἐργασίαν. Διὰ τού προβλεπομένης ήδη νά νά ίδονθη Ταιείον ἀποζημιώσεως τῶν ἀργούντων σκαφῶν (pool), τό μειονέκτημα τούτο έξουδετερωνται έμ μέρει. 'Άλλ' έστο καὶ ἀν τό τοιοῦτον δὲν φάνεται ἐπάρκεις εἰς τιας τῶν συναδέλφων ἐπιτιμούμεννν νά τονισωμενν νά τονισθα διτι παρά δια τά προσκετεθέντα μειονεύτημα τῶν «οχεδίων», ή λέσις αὕτη είνε ή μόνη λογική διέξοδος διά τήν Ναυτιλίαν μας. Έχουμεν ἄλλων τε πληρωφορίας, διτι εἰς περίπτωσιν ἀποτυχίας τής τοιάτης συνεργασίας, οι 'Αγγλοι ἐφοπλισται, ενέρισούμενοι ποδ διλημματος, δέν δύ έδισταζον καὶ ασφαλῶς δύ επετύχανον ἀπό τήν κυβερνήσιοι των, μέτρα σωτηρίας, ἀτίνα μοιραῖς θά συνεπήγοντο λιαν δυσαρέστους συνεπείας διά τήν ήμετέοντα Ναυτιλίαν,

> Επιθυμούμεν επόπτης νά υποδείξωμεν, ότι μετά τὴν ἐπιτυχίαν τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως», τῆς 10ης Φεβρουαρίου, ήτις συνεκνήτωσεν, ἀναμφισβητήτως, τὸ μέγιστον ποσοστὸν τῆς παγοσύμιον φορτηγοῦ χωρητικότητος, οὐ μὴ προσχωρήσαντες ἀκρών εἰς τὰ «σχέδια ἐφοπλισταὶ θάλασσην» ποδὶ λίαν δυναστείστον ἀκτήζεων. Διότι είναι φυσικόν, η πλειοψηφία, ήτις καὶ θὰ υποβλῆθῇ εἰς ὁρισμένας θυσίας πρὸς οὐρανήν ἐπύλυσιν τοῦ ναυτιλιακοῦ προβλήματος, νά μὴ ἀνέκθῃ ποτὲ τὴν ἔπαρξην χωρητικότητος «ἐκτὸς σχεδίου», η ὥποια θὰ καρπούσται ἀφ' ἑνὸς τῶν εὑρεγετικῶν ἀποτελεσμάτων τῆς διεθνοῦς συνεργασίας, δὲν θὰ ὑποτείχεται δ' ἀφ' ἑτέρου εἰς οὐδέμιαν θυσίαν καὶ εἴτε πλέον, εἰς περιπτώσεις δυστραγίας, θὰ είχε τὴν τεχέρευσιν, δι' ἐλαφρᾶς ἐπτάσεως τοῦ ναυλῶν, ν' ἀποκομῆῃ σκόδη. Κατ' ἀκόλουθιν τῶν ἀνωτέρων, ποιούμενα ἔχκλησιν εἰς τὴν ἐπαγγελματικὴν ὑμῶν συνείδησιν καὶ συνιστῶμεν τὴν ταχυτέρων προσχωρησιν εἰς τὸ «σχέδιον» τῆς διεθνοῦς συνεργασίας.

· Ή ἐξέλιξις τῆς διενέξεως τῶν ἐπασφαλίστρων

Βαθεῖαν προεκάλεσεν αἱ θιβησὶν καὶ θέμα ποικίλων συζητήσεων ἀπετέλεσε μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων τῆς Ἀγγλικῆς Μητροπόλεως ἡ παραίτησις τῶν κ. κ. Ἀ. Λουζή καὶ Β. Μαυρολέοντος ἀπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ σχεδίου τοῦ Πλέιτ, κατόπιν τῆς δύντεως, εἰς ἣν εἶχε περιέλθει τὸ ζήτημα τῶν ἑπασφαλιστρῶν διὰ τάς ἔξ 'Αργεντινῆς φορτώσεις. Ὁ Ἀγγλικός τύπος εὐρύτατά σχόλια ἀφίέρωσε, πρός στιγμὴν δὲ ἡ παραίτησις τῶν ἑκπρώπων τῆς Ναυτιλίας μας παρά τῇ Διοικούσῃ Ἐπιτροπῇ τοῦ σχεδίου ἡρμηνεύθη καὶ ως ἀποχώρησις τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἐκ της διεθνοῦς συνεργασίας. Ἡ ἐμφάνισις ἔξ ἄλλου εἰς τὸ Baltic σημαίνοντος ἐφοπλιστοῦ μας, προσφέροντος χωρητικότητα εἰς τοὺς φορτωτάς τοῦ Πλέιτ μὲ ναῦλον κάτω τοῦ σχεδίου ἐπέτεινε τὰς διαδόσεις.

Τά πράγματα εύτυχώς άποκατεστάθησαν μετά τὴν συνέδριασιν τῆς 2ης Ἰανουαρίου τῆς ἐν Λονδίνῳ Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Ναυτιλίας μας. Ἀμοιβαῖαι ἔξηγήσεις παρεσχέθησαν μεταξὺ τῶν ἐν τῇ Ἐπιτροπῇ τοῦ σχεδίου Ἀγγλών ἑφοπλιστῶν καὶ τῶν Ἑλλήνων συναδέλφων των, ἀνακοινώσεις δὲ ἐγένοντο εἰς τὸν Ναυτικὸν τύπον, περὶ τῆς προσομόσωσεως τῆς Ναυτιλίας μας τοῖς τὸ πνεῦμα τῆς διεθνοῦς συνεργασίας, τῆς δοπίας ὅλως τε οἱ Ἑλληνες ἑφοπλισταὶ ὑπῆρχον καὶ οἱ πατέρες ἡμῶν.

Κατά τὴν συνεδρίασιν τῆς 26ης Ἰανουαρίου τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς Ναυτιλίας μας, ἀφοῦ συνεζητήθη ἐπὶ μακρὸν ἡ δημιουργηθεῖσα ἔκρυθμος κατάστασις, ἐλήφθησαν αἱ εἰς τὸ κατωτέρω πρακτικὸν διατυπούμεναι ἀπόφασεις:

Ἡ συνεδρίασις αὕτη ἐπαναλαμβάνει τὴν ὄμφωνον διαμαρτυρίαν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας κατὰ τὴν ἐπιβολῆς παρὰ τῶν νωνικῶν τοῦ

ἀπαραδέκτον τὸν ἀσφαλιστικὸν ὅφον περὶ τῶν ἐπασφαλίστων. Ἀναγνοῖς ουσα, ὅτι ἡ παροῦσα κατάστασις τῆς ἀγορᾶς ἐπιβάλλει προσωρινὴν ἄποχώρησιν εἰς τὴν ἐπιδίωξιν τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἐπιτρέπει νὰ πλαισιωθῆται ὁ ἀσφαλιστικὸς ὅφος εἰς ὅσας περιπτώσεις ήθελε τοῦθι ἀναγκαῖον παρ' ἐπιτροπῆς ἐκ τῶν πορὸς τοῦτο ἐκλεγέντων κ.α. Π. Γ. Δρακούλη καὶ Π. Ν. Λιγκαρδοπούλου. Αἱ αἵτησις διὰ τὴν παροχὴν σχετικῆς ἀδείας θὰ ἴπνοβάλλονται εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν ταύτην. Η Συνεδρίασις σημειοῖ, ὅτι ἀπαντα τὰ ἐν Λονδίνῳ Ἑλληνικά Γραφεία συνεφόνησαν νῦ ἀντιταχθεῖν, ός πορὸς ἡ τημη τιμῆς διὰ κοινῆς ἐνεργείας κατὰ τῆς ἐπιβολῆς τοῦ ὅφου τῶν ἐπασφαλίστων, διεργόντα τὴν ἀντίδρασιν ταῦτην ὡς ἐν ἐκ τῶν ἐπιβεβλημένων μετόφων διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν διεθνῆ γανάγοφάν.

Η συνέδριασις σημειού τὴν ἐπείγουσαν ἀνάγκην τῆς λήψεως ἐπίσης παντὸς ἄλλου δυνατοῦ μέτρου, ἀποσοπούντος νὰ ἔξυψώσῃ τὸ γόνητρον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ ἀναθέτει τὴν μελέτην τῶν ἐνδεικνυομένων μέτρων, καθὼς καὶ τὴν ἐφαρμογὴν των εἰς τὴν ἐκ τῶν κάτωθι συσταθεῖσαν ἐπιτροπὴν: x. z. Λ. Αοιχῆ, Μ. Κοιλουσοντῆ, Λ. Αυκαρδοπούλους καὶ Γ. Σ. Ἐμπειρίου. Η συνέδριασις τέλος ἔξῆρε τὴν ὄμιλοφονον αὐτῆς ἐπιθυμίαν νὰ συνεχίσῃ διλογίων τὴν συνεργασίαν τῶν Ἑλλήνων ἐργοπλιστῶν μετὰ τῶν "Αγγλῶν καὶ λοιπῶν συναδέλφων των".

Αἱ κρίσεις τοῦ Ἀγγλικοῦ τύπου

Δημοσιεύομεν κατωτέρω τινά ἐκ τῶν ἀφιερωθέντων ύπό του Ἀγγελικοῦ τύπου σχολίων διά τὴν ἐκ τοῦ ζητήματος τῶν ἑπασφαλίστρων δημιουργηθεῖσαν κατάστασιν εἰς τὰ τῆς συνεργασίας μας μὲν τὰς ἔννοιας ναυτιλίας. Καταδεικνύεται ἐξ αὐτῶν ἡ προκληθείσα ἐπύποιας ἐκ τῆς παρατήσεως τῶν ἑκπροσώπων τῆς Ναυτιλίας μας ἀπό τὴν Ἐπιτροπὴν τοῦ Σχεδίου τοῦ Πλέειτ.

Ούτως οι «Τάιμς» τῆς 27ης Ιαν. ἀνέγραψαν σχετικῶς τὰ ἔξης:

«Τὸ ξῆτημα τῆς ἀσφαλίσεως φορτίων σιτηρῶν, μεταφερομένων ἐκ τοῦ Πλέετ δι' Ἑλληνικῶν φορτίων, ἡπειρός ποδὸς στιγμῇ νὰ ἐπεκταθῇ καὶ εἰς συμφέρουσα ἑμέσως ἐξ αὐτοῦ ἀπορρέοντα. Υπῆρχεν ἀπὸ μαρού χρόνους η σηνήθεια, διότι ξητούντα ὑπὸ τῶν ἀσφαλίστων πρόσθετα ἀσφάλιστρα ἐπὶ τῶν φορτίων τούτων, διότι η πεῖρα, ως πρὸς τὰς ἀπατήσεις ζημιῶν, ἔδικται λόγει διαφορικά τιμάς, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἀσφαλίστρα τῶν δι' Ἀγγλικῶν ή ἄλλων ξένων πλοίων μεταφερομένων γεννημάτων. Οὐδέμια ἀλλή ἀσφόρει ὑπῆρχε διὰ τὴν εἰς βάρος τῶν Ἑλληνικῶν ἐφοπλιστῶν τοιαύτην διάφορων. Αἱ στατιστικαὶ διλογίων ἀπώλειῶν μόνον δὲν ἀποτελοῦν ισχανὴν ἔνδειξιν τῶν καταβαλλομένων ἀποζημιώσεων, οἱ ἀσφαλίσται δικαιούονται τὸ γεγονός, διτὶ ἐπὶ σειράν ἐτῶν τὸ ποσσότον τῆς διλιήτης ἀπολείας Ἑλληνικῶν πλοίων ὑπῆρχε μεγαλύτερον τοῦ ἀντιστοίχου ποσσότον διὰ τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν καὶ ἀνώτερον τοῦ μέσου δροῦ πασῶν τῶν λοιπῶν χωραρίων, συμφώνως πρὸς τοὺς σχετικοὺς στατιστικοὺς πίνακας τῶν «Αόδūς». Οὕτω, τὸ 1936 (τὸ πέμπτον πρόσφατον ἔτος), διὰ τὸ ὅποιον ὑπάρχουν πλήρεις στατιστικαὶ) ἀπώλεισθησαν 41 Ἀγγλικά πλοία 41.000 τόνων γυρός, ἀντιπροσωπεύοντα ποσσότον 0,24 ο/ο ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς Ἀγγλικῆς χωρικότητος καὶ 14 Ἑλληνικά σκάφη 41.000 τ. γυρός, ὅποια 2,26 ο/ο, τοῖς πολὺν μικροτέρας Ἑλληνικῆς χωρικότητος.

»Ἐνα πρόσφατον συμπέθασμα, εἰς ὃ ηγήθησαν οἱ ἀσφαλισταί, κατόπιν ἐφεύνης τῶν λογαριασμῶν των, διὰ τὴν αὐξησην τῆς τιμῆς τῶν ἀσφαλιστῶν ἐπὶ φορτίων μεταφερομένων δι'. Ἐλληνισμὸν φορτηγῶν, ὡδῆγησης τοὺς Ἐλλήνας ἐφοπλιστὰς νὰ προτείνουν, ὅπως τὸ ἐπασφαλιστῶν καταβάλληται ἄντο τοῦ φορτωτοῦ. Ὁ χορός, τὸν ὅποιον ἔχειεζαν οἱ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ πρὸς ἑποβόλην τῆς προτάσεως των δὲν ἦτο ἰδιαίτερος εἰνοικός, λόγῳ τῆς ἀπορίας τῆς Ἀργεντινῆς σιταγορᾶς καὶ τῆς πληθωρικῆς προσφορᾶς χωρητικότητος. Ἐν πάσῃ περιπτώσει οἱ ναυλεῖται, ἀδυνατούντες νὰ ἐπιτύχουν συμφερούτας τιμᾶς διὰ φορτία σιτηρῶν Ἐλληνισμὸν μᾶλλον πλούτον, παρὰ Ἀγγλικὸν, ἔθεβορησαν, διὰ τοῦ ἡτούριον νὰ πληρώσουν περισσότερα μεταφορικά εἰς τὰ Ἐλληνικὰ πλοῖα, ὡς θὰ συνέβαινεν, ἐὰν ἀνέλαμβανον οὕτω τὴν διατάνην τῶν προσθέτουν ἀσφαλιστῶν. Η «Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ» τῆς ναυτιλίας τῶν «τράπατς», αναγνωρίζουσα τὴν μειονεκτικὴν θέσιν τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, συνεψώνειν δότω, ἀπὸ τὰ ισχύοντα κατοικata ὄφια ναύλων διὰ τὸν τομέα σιτηρῶν των Πλεΐτη, ἐπιτρέπεται εἰς ἀρτόν τὸν προσθέψειν εἰς τοὺς φορτοπλοιούς τι, ὡς ἀποζημιώσιον, πρὸς κατὰ νύν ίκανον τιμήματος τῆς προσθέτου ἀντὸν διατάνης ἐξ τῆς καταβολῆς ἐπασφαλιστῶν φορτίου.

» Παρά τὴν παραχωροῦσιν ταύτην διεφάνη, πρὸς στιγμήν, ὅτι ἡ ἐνί-
α μὲν μέρους τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἑποτῆριξις τοῦ «σχεδίου» εὑ-
ρίσκετο ἐν κανδύῳ, ἀν καὶ, κατ' ἀρχήν, ὁ ἔμπορος δὲν θὰ ἥσαν διαπολο-
γημένοι νὰ δεχθοῦν ἀκόμη καὶ καύτερον δρους, ἐφόσον τοῖς ἔχετεν
να καλύψουν τὰ ἐπασφάλιστρα. Κάθε τοιαύτη ἀπειλή τῆς μὴ ἑποτῆριξ-
ιος τοῦ «σχεδίου κατωτάτων δρών» ἐπὸ τῶν Ἑλλήνων, ἀπεισθῆμη χθές,
ὅποτε ὅλα τὰ μέλη ἐνὸς δογματοῦ, γνωστοῦ ἐπὸ τὸ ὄνομα «Ἐπιτροπὴ
Ἑλλήνικης συνεργασίας», ἐδέχθησαν νὰ συνεχίσουν τὴν ἑποτῆριξιν τοῦ
«σχεδίου» κατὰ τὸν πληρόστεφον τόπον. Ἀπετέλει τοῦτο μίαν καταφα-
νῆς ὁδίην ἀπάσιν, ἐφόσον καθέ ἔλλειψης ἑποτῆριξις θὰ δύναντο
τὸν ἀποβῆτα βλαβερού καὶ διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν ἄλλων χωρῶν.

Τὸ «Fairplay» ἀναφερόμενον εἰς τὰ παράπονα τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἐπὶ τοῦ ἀδίκου διακανονισμοῦ τῶν ἐπασφαλιστῶν διὰ τὰ ἐξ Πλέιτ φορτία σιτηρῶν, τὰ μεταφερόμενα παρ' Ἑλληνικῶν πλοιών, τούτην, ὅτι, ἂν οἱ «Ἑλλήνες πλοιοκτήται» ἔβλεπον τὸ ζῆτημα πάλι τῆς ἀσφαλιστικῆς πλευρᾶς, θὰ ἔπειθοντο, ὅτι η αὐξήσις ήτο τελείως δικαιολογημένη. Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, αἱ μεταφοραὶ γεννημάτων ἐκ τοῦ Πλέιτ ἐφαγματοιούντο εἰς μεγάλη ἀναλογίαν δι'. Ἑλληνικῶν σκαφῶν καὶ οἱ ἀσφαλισταὶ εἶχον ἀποτίσει σημαντικὴν πειραματικήν αποτελεσμάτων. «Ἄλλως τε τὶ ομιλιανὲ τὸ ἔκτακτον αὐτὸν ἀσφαλιστῶν διὰ τὸν Φοροπλιστήν;» Εναὶ πρόσθετον 1/3 τοῖς 0) ἐπὶ φορτίου ἀξίας 50.000 λιρῶν (μείον τὸν ἔπειταν 10 ο) αὐτοτοκεῖ περίπου εἰς 28 λίρας. Οἱ «Ἑλληνικοὶ ἐφοπλισταὶ» θὰ ὑδάναντο νῦν ἐπιτύχαντες, αφ' εἰτείν, ναῦλον 25) — ἐπὶ

σκάφους 5000 τόννων, με όλικον προϊόν 6250 λιρών. Το έπασφαλίστρον, συνεπώς, είναι άσημαντον και δεν πρέπει να συζητήται το ένδεχόμενον παραπλεύσιον "Ελληνικών φροτηγών είς το Πλέετ ἐξ αὐτῆς και μόνης τῆς αἵτιας, καθ' ἣν μάλιστα στιγμὴν καὶ τὰ Ἀγγελικὰ πλοῖα, ὅσα ἔξ αὐτῶν δὲν πληροῦν τοὺς ὄρους τῆς ταξινομίσεως, υπόσειται εἰς τὴν καταβολὴν τοῦ ορθόθεντος ἔπασφαλίστρου.

«Δέον νά έπομην ουδή — γράφει εἰς ἄλλην σελίδα του τό Λονδίνεον περιοδικόν — δια πόρ τινον ἔτον μερικοὶ ἐκ τῶν μεγαλύτερον Ἐλλήνων ἑφοποιιστῶν συνεφόνον δύος — εἰς περίττωσιν αὐξήσεως τῶν ἑπασφαλίστων διὰ τὰς φορτώσεις γεννημάτων. Αργεντινῆς ἐπὶ Ἐλληνικῶν σκαφῶν — ἑφορημέστερο ή αὔξησις ἐφ' ὅλων ἀδιαχρότων καὶ μὲν περιωριζέτο αὕτη εἰς τοὺς μικροὺς μόνον πλοιοκτήτας, οἵτινες οὐτοι ὡς συνήντων ἐμπόδια εἰς τὴν ἐξαπειλλευσιν τῶν φορτηγῶν των. Υπάρχουν, ἀναμφιθέλλως, πολλαὶ περιπτώσεις, καθ' ἡς Ἐλληνικά πλοῖα μετέφερον φορτία οι τηροῦν ἴσανοπικωτάτα διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς, ἀλλ' ἕπαρχον καὶ περιπτώσεις, κατὰ τὰς δύοις οἱ ἀσφαλισταὶ ὑπέστησαν οσθαράς ζημίας. Εἰς, λόγους ζάρων, ἀσφαλιστῆς κατέβαλεν ἀποζημίωσεις ἀνερχομένας εἰς 140 οἱ ἐπὶ τῶν παρ' αὐτοῦ εἰσπραχθέντων ἀσφαλιστών ἐπὶ φορτίον γεννημάτων, μεταφερθέντων τὸ 1936 δι' Ἐλληνικῶν πλοίων.

» Υποστηρίζεται έπιμόνως παρά των 'Ελλήνων έφοπλιστών— συνεχίζει το «Fairplay» — ή απόψη, καθ' ίην λίαν διωγκωμένη ανέξιος τών έπαρσατιστών διά την 'Ελληνικήν σημαίαν είναι παράλογος και διτή τό ζήτημα όταν ξέρειε ν' αποτελέσῃ άντικείμενον προσεκτικής μελέτης, ώστε νά ξέπεσθη μία δικαία λέσις δι' αμφότεροι τά μέρη. Πάντως, δεν διαφαίνεται ούδ' η παραμιχοτέρα περιπτώσις διασπάσεως τοῦ σχεδίου κατωτάτων ορίων ναύλων έπο τῶν 'Ελλήνων έφοπλιστών, ένῳ ξέ αλλοι, έαν παραπαθούν αἱ έφισταμενα συνθῆκαι ἀπραξίας εἰς τὸ Πλέετ, τά έπει έγριστομένο 'Ελληνικά φορτηγά θά δεήση νά παροπλισθούν, διατηρούντα πλήρη σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων των. Τό γεγονός τοῦτο συνεπάγεται μεγάλας ζημίας, τὰς διποίας μερικοὶ έφοπλισταὶ δὲν θά ήδυναντο ίσως ν' ἀντιμετωπίσουν. Έαν — ἀντιθέτως — ή νανλαγοφά εὑρίσκετο εἰς οἷαν ζωηρότητα ἐτέλει κατά τὸ μέσον τοῦ παρελθόντος ἔτους, αἱ δυσχέρειαι αὕτα δὲν θά προέκυπτον. Πρέπει νά ομολογηθῇ, διτὶ οι ναυλωταὶ δέν θά ήδυναντο τότε νά καλύψουν τὰς ἀνάγκας των ἄνευ τῆς συνεργασίας τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, τὸ διποῖον σήμερον τὸ ἀπορρούντον, ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον, ἵνα μὴ καταβάλλουν τὰ ηὔξημένα ἀσφάλιστοιο.

Τὸ «Syren» ἔγραψε τὰ ἔξης:

«Τὸ δὲ οἰσθημα ποὺ ἡπεῖνησε πρὸς στυγμὴν τὸ σχέδιον κατωτάτων ὄριον τῶν ναῦλων εἰς τὸν τομέα τοῦ Πλέιτ, φαίνεται ὅτι ἀπεσθήθη. Παρὰ τὸ γεγονός τούτο ὄμως, δὲν πρέπει νὰ λησμονῆται, ὅτι πρὸ δύο μόλις ἐδόμαδῶν "Ελλήνες" ἐφοπλισταὶ ἐκ τῶν κυριωτέρων προσεργόθησαν, πράγματι, νὰ δεχθοῦν ναῦλους κατωτέρους τῆς βάσεως τοῦ σχέδιον, ἐφόσον οἱ ναῦλωται ἥθελον παρωτηθῆ κάθε ἀπατήσεως ἐπασφαλίστησον διὰ τὰς ἐπὶ τῶν πλοιών των φροτώσεις γεννημάτων. Τὸ ἀσφαλιστικὸν αὐτὸ ζήτημα παρομοίαν είχε προκαλέσει διένεξιν καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ 1936 — ἀρχὰς τοῦ 1937, ἀλλ᾽ ἔπειτα ἔξειληθησαν τότε τὰ γρηγορά, ἀπέδειχθη, ὅτι οἱ "Ελλήνες" ἐφοπλισταὶ είχον ἐπικαίων ἐλλέξει τὴν ἐποχὴν πρὸς ὑπεράσπισιν τῶν ἀπόγεων των. Οἱ "Αγγλοί" ἐφοπλισταὶ είχον δεχθῆ τότε εἰς ἐνθεῖαν κλίμακα μελλοντικὴν ἐργασίαν φροτώσεων ἐπὶ τὸν Πλέιτ μὲ τοὺς ναῦλους τοῦ σχέδιον καὶ διὰν οἱ "Ελλήνες" ἴναγκάζουσθαν ν' ἀναγνωρίσουσιν τὴν ἡττάν των ἐπὶ τῆς δοθείσεως ἀσφαλιστικῆς λέσεως, ἀπέτυγμαν νὰ ναῦλωσον τὰ σκάφη των μὲ σημαντικά ἐψηλοτέρους ναῦλους, ἐπιφελληθέντες τῆς ἀνατιμητικῆς πορείας τῆς ἀγορᾶς.

»Εφέτος, αι συνήχησα τῶν ναῦλων εἶνε πολὺ διαφορετικά, εἰς τρόπον ὥστε νὰ μὴ ἴπαρχῃ συντελεστῆς ἀντισταθμίσεως, δι' ὃ καὶ ἐδημονγήνθη περὶ τὸ ζῆτημα τῶν ἐπασφάλιστων τόπου ὅξιτης. Κατά τὰ τελευταῖς ἔτη τὸ «Centro de Cereales», δόπερ περιλαμβάνει ὅλους τοὺς κυριώτερους ναῦλωντας τοῦ Πλέιτ, ἐπέμενεν, ὅπος οἱ ἐφοπλισταὶ καταβάλλοντα τὰ προκύπτοντα ἐπασφάλιστρα ἐκ τῆς ἡπ' αὐτὸν (τῶν ναῦλωντον) χρησιμοποίησεως πλοίον ἐπὸ Ελληνικὴν σημαίαν. Οἱ ἐφοπλισταὶ δημοσιοῦ, οἵτινες ἐδέησε νὰ πληρώσουν τὰ ἐπασφάλιστρα, βαρέως φέρουν τὸ ζῆτημα, ισχυριζόμενοι, ὅτι πρόκειται οὐσιαστικῶς περὶ συστήματος παρεχοντος εἰς τὰ Ἀγγλικὰ καὶ λοιπῶν σημαδῶν φροντηγὰ πλοία, ὅρος προτιμήσεως ἐν τῇ κρίσιμᾳ τῶν Ἀργεντινῶν γεννημάτων. Τὸ τοιοῦτον εἶναι ἀλλιθέας τὸ ζῆτημα μὲ κάποιαν εὐόπιτη καὶ η βασικὴ ἀλήθεια τοῦ ισχυρισμοῦ ἀποτελεῖ ίσως τὸν λόγον, διὰ τὸν δοπον μερικαὶ ἐξ τῶν «θυμάτων» ἔφθασαν μέχρι τοῦ σημείουν νὰ ἴποστημένον, ὅτι τὸ ὅλον ζῆτημα ἐνέχει τὸν χαρακτῆρα εἰδους τινος συννομοσίας μεταξὺ τῶν ἑγετῶν τοῦ Βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ καὶ τῶν ἀσφαλιστικῶν παραγόντων.

Αναμιθούσες, η περιβαλλοντα την οινεύεν ταυτή αποσφάγμα σε βελτιότατα έκ της διασφεσείας τῶν ζένων, σχετικῶς μὲ τὴν ἀποκλειστικότητα τῶν "Αγγλῶν εἰς τὴν ὑγείαν καὶ τὴν διεύθυνσιν τοῦ σχεδίου" κατοτάτων ὄριον ναῦλον. Συγχένεις ὑπεστηρίζουμεν καὶ ἔξαρσολούμεν νὰ ποτεύουμεν, ὅτι ή προσπάθεια ἰδρύσεως ἐνὸς μονίμου «σχεδίου» συνεργασίας τῶν «τραφιτρών» ἐπὶ τόσον στενῶν βάσεων, ἀποτελεῖ μέγα σφάλμα. Τὸ πρῶτον σχέδιον «κατωτάτουν ὄριους ὥρειλετο εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τῶν ζένων, ἀνεψ τῆς συνεργασίας τῶν ὄποιων δὲν θὰ ἡγεντα νὰ διατηρηθῶνται κατά τὸ παρελθόν τὰ «κατωτάτα ὄρια». Ἀλλ' ὑπὲ καὶ δύνανται ηδη νὰ διατηρηθῶνται καὶ εἰς τὸ μέλλον, ἀνεψ τῆς συνεργασίας τῶν ζένων ἐφοπλιστῶν. Οἱ "Αγγλοι" θὰ ἡσθάνοντο ἔαυτοὺς θιγομένους, ἐναὶ οἱ ζένοι ἀντιπαλοὶ τῶν προέβαντων εἰς τὴν οὐσίαν διεύθυντος τίνος ὀργανώσεως ή ἐφήμοιζαν ἕνα πρόγραμμα, ποὺ θὰ ἐπέτρεπε τὴν συμμετοχήν τῶν "Αγγλῶν, χωρὶς δύως καὶ νὰ γίνουν οὗτοι δεσμοὶ εἰς τὴν διάρκειαν.

» Παρ' ὅλα ταῦτα, τὸ ὑφιστάμενον σχέδιον συνεργασίας ἐπιχειρεῖται ἐκαμόδιη ἐπὶ τῶν στενῶν αὐτῶν γραμμῶν, περιορίζουμένης τῆς ἀν-
ταποστολής τῶν ξένων εἰς μίαν ὑπεριτοστὴν, καθ' ὃν στιγμὴν γο-

ομοιούεται ή υποστήριξης των, ώς «οιόρω», διά την άνωτέασιν ένος Αγγλικού χαρταετού. Έτσι μή ανταποτίμεθα. Ή καταρράγουν τών έξημενών πνευμάτων καὶ τῶν μικρών διενέξεων, δὲν ἐπανορθώνει τὴν προσοβολήν καὶ τὸν πνεύματος τῆς δικαιοσύνης. Εἶμεντος εἰς διοικήσιμους υπέρ τῆς ἀντιλήψεως, διότι οἱ Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ διερέουν νὰ χειρίζονται τὰς ὑπόθεσεις των μὲν ἐλαχίστην, εἰς δυνατόν, ἀνάμενην τρίτων, η προσπάθεια δικαιού τοῦ νὰ ἐπαγορεύοντος δύοντας εἰς τὸν ὑπόλοιπον κόσμον, φαίνεται ν' ἀποτελῇ κακήν τακτικήν εἰς χαλεποὺς καιρούς καὶ ὑλικὸν ἐπιδενώσεως τῶν ἀνωμαλῶν, διὰν δὲ διρίζων τῆς ναυλαγορᾶς ζοφοῦται.

«Δὲν ὑπάρχει αὐτόρησης μεταξὺ τῶν ἔνοντος ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἡγεμονίαν τῶν Ἀγγλῶν η διὰ τὸν πλειοψηματικὸν τῶν εἰς οἰναδήποτε διεθνῆ ἐφοπλιστικὴν ὁργάνωσιν, ὑπάρχει δικαιού τὸν καὶ σταθερὸν γεῦμα μηνισκακίας, διότι τὸ μεγαλύτερον τιμῆμα τῆς παγκοσμίου πλοιοποτησίας τῶν «τράμπτες» ἀναμένεται νὰ μείνῃ ἐνχαριστημένον ἀπό μίαν κατάστασιν, εἰς τὴν διοίσην δὲν ἔχει οὐδὲ ἔναν ἐλάχιστον ἐκαστοτὸν ψῆφον διὰ τὴν διεύθυνσιν τῶν ιδίων των τεχνῶν. «Υπάρχουν, ἀναμφιβόλως ἀρκετοὶ συνδασοὶ καὶ ισχυροὶ λόγοι, διὰ τὸν διοίσην η ἀλλαγὴ εἰς τὴν διεθνῆ κατεύθυνσιν θὰ ἀπέβαινεν ὀφέλιμος.

«Ἐνοίσκομενα εἰς τὸ στάδιον, κατὰ τὸ διοίσην πρέπει ν' ἀποφασίσωμεν, ἐνν η διεθνῆς συνεργασίας θὰ προσλάβῃ τὴν εὐρύτητα εἰς τὰ τῆς διοικήσεως τῆς η ἀπώλεια θὰ είναι μέσον ἀποφορῆς τῶν χαλαρῶν ναῦλων εἰς τὴν τομεῖς φροτίσεως οιτηδῶν. «Υπάρχουν ἐφοπλισταὶ τῶν «τράμπτες», τῶν Ἐγγλικού, διότι καὶ εἰς τὸ ἔξωτερον, οἵτινες ἀπενίσουν εἰς τὸ ἐνδεχόμενον ἐνν οἰναδήποτε μέλλοντος διὰ τὴν διοικήσαντα τῆς πορτογού ναυτιλίας. «Ἀποβλέπουν εἰς ἔνα διεθνὲς σχέδιον, διότι θὰ ἀπεδέχοντο καὶ τὸ διοίσην τὰ σχέδια κατωτάτων διοίσων ναῦλων, ἐνῷ διὰ τὸ παροπλισμὸν θὰ προησπίζοντο, ἐν διδούμενη στηριγμῇ, τὰ ἐφοπλιστικὰ συμφέροντα εἰς ἐποχῆς δυσπραγίας τῆς ἀγορᾶς τῶν ναῦλων.

«Μία εὐνότερα ἀνάπτυξης τῆς διεθνῆς συνεργασίας, θὰ ἐσήμαινε μείζονα ἐνότητα τῶν συνθηκῶν ἐργασίας. Τοιαύτη περίπτωσις θὰ ἔχει νὰ τύχῃ τῆς κοινῆς ὑποστηρίξεως, θὰ ἡτο κατὶ ποὺ θὰ καθίσταται τὴν ἐργασίαν τῶν «τράμπτες» περισσότερον business καὶ διλγόντερον κερδοσκοπικὸν ἐγγείφορα. Θὰ ἐδίδειν ἀκόμη μίαν σταθερότητα εἰς τὸν ναῦλον, οἵτινες καὶ θὰ καθισταντο λίαν ἐπωφελεῖς διὰ τὴν διοικήσαντα τῆς πορτογού ναῦλων ἐν γένει. Καὶ πάλιν οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν «τράμπτες», ἔκεινοι ποὺ ἔχαρακτηρίσαν τὴν πολυθρόνητον «συνεργασίαν τῶν λάινερς» διότι ἀπίθανον συνδολήν εἰς περιόδον χαλεπῶν καῷδων, ἔχουν τὴν γνώμην, διότι μία διεθνῆς ὁργάνωσις τῶν «τράμπτες» θὰ ἡτο ίσανη νὰ ἀπατῇ δικαιίους δρούς ἀπὸ τῶν ιδιοκτήτων τῶν «λάινερς», ἀντὶ νὰ εἰνίσκεται ἀνὰ πᾶσαν περίπτωσιν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν.

«Δὲν δυνάμεθα νὰ εἴμεθα εὐχαριστημένοι, διότι η πρόσφατος Ελληνικὴ ἀπειλὴ ἔναντιον τῶν «σχεδίων κατωτάτων διοίσων τῶν ναῦλων» εἰς τὸν τομεῖς τὸ Πλέιτ, διεσκεδάσθη — τίποτε τὸ χειρότερον — μὲ δύο παρατίσεις καὶ μίαν προσωρινήν ἔξανταν τῶν πνευμάτων. Δὲν ὑπάρχει κανένς χωρὶς φυτιά.

«Τὸ μόνον ὄρθιον, θὰ είναι ν' ἀντιμετωποῦθῇ τὸ κακὸν μετὰ παροησίας καὶ νὰ κατανοηθῇ, διότι, ἀν ὑπῆρχεν ἐργασία ἐπιστροφῆς ἐπὶ τὸ Πλέιτ πρὸ μιᾶς η δύο ἔβδομάδων, οἱ Ἐλληνες θὰ ἐδέχοντο τιμᾶς κάτω τοῦ σχεδίου. Αἱ προβλέψεις διότι δύον τὸ ἔτος εἰς τὸν τομεῖς τῆς Ἀργεντίνης δὲν είναι καθόλου αἰσιόδοξοι καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντιλαμβάνονται καθ' ίμέραν, διότι «πατινάρουν» ἐπάνω εἰς ἔνα λεπτότατον στρῶμα πάγου».

Τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόβλημα

Μετά τὰ τόσον ραγδαίως ἔξειλιχθέντα γεγονότα τοῦ Λονδίνου, τὸ δήτημα καὶ πάλιν τῶν ἐπασφαλιστρῶν τοῦ Πλέιτ παραμένει ἀλιτον. Αἱ δύσκολοι περιστάσεις τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ἐπέτρεψαν εἰς τοὺς ἐφοπλισταὶς μας τὴν ἐνάσκησην τῆς τακτικῆς, ήτις ἐκρίθη παρ' αὐτῶν η προσφορωτέρα διὰ τὴν ἐξάλειψιν τούλαχιστον τοῦ ήθικον στίγματος τοῦ ἐπασφαλιστρου, ὅπερ ἐπεβλήθη εἰς τὴν σημαίαν μας. Η πίεσις πρὸς τοὺς φορτωτάς οὐδὲν ἀποτέλεσμα ἐπέφερεν, ἐφόσον λόγω τῆς ἀσητησίας τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ δὲν είχον οὖτοι ἀνάγκην τοῦ Ἐλληνικοῦ τοννάζ.

«Ἄν δημος ἀπέτυχαν αἱ ἐπιστοθεῖσαι εἰς μόνον τὸ ζήτημα τῶν ἐπασφαλιστρῶν τοῦ Πλέιτ προσπάθεια τῶν ἐφοπλιστῶν μας, δὲν κατεβλήθησαν, δύμως, δῆπος ἐλπίζουμεν καὶ ἐπὶ ματαίῳ. Η συγκίνησις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου ἀπὸ τὴν συναίσθησιν τῶν ἀμέσων κινδύνων ποὺ ἐπαπειλοῦν αὐτήν τὴν ὑπόστασιν τοῦ Ἐλληνικοῦ ποιοῦ, η δέκτης, εἰς ἣν περιήλθε τὸ Ελληνικὸν ἀσφαλιστικὸν ζήτημα καὶ αἱ διεκσχετίσαις ἐπὶ αὐτοῦ συζητησεῖς εἰς τὸν ξένον τύπον, πιστεύομεν, διότι θὰ ἐπέφεραν τὴν σώτεραν ἀντίδρασιν, ήτις προώρισται νὰ ὑποχρεώσῃ πλέον τοὺς ἐφοπλισταὶς μας νὰ ἀντιμετωπίσουν τὴν ἀσφαλιστικὴν θέσιν τῆς Ναυτιλίας μας δηλὶ μόνον ἀποφασιστικῶς, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὸν λυσιτελέστερον τρόπον.

Δύο εἰνε, ἐκ παραλλήλου θαίνουσαι πρὸς τὸν αὐτὸν ὄμβος σκοπὸν τείνουσαι, αἱ κατευθύνουσι. Θὰ τὰς ἀκόλουθησουν ἔκοντες ἄκοντες οἱ ἐφοπλισταὶ, ἀν δὲν ἐπιθυμοῦν νὰ ίδουν τὴν Ναυτιλίαν μας ἐκτοπιζούμενην ἀπὸ τὰς θαλάσσας. Η πρώτη ἀναφέρεται εἰς τὴν σύμπτην Ἐλληνικοῦ θαλασσοσφαλιστικοῦ ὄργανον, διότις ἔδρευν ἐν Λονδίνῳ θὰ ἐπιδώῃ τὴν ἀνάληψην μέρους, μικροῦ έστω, τῶν κινδύνων τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰ σκάφη καὶ προϊόντος τοῦ χρόνου καὶ εἰς τὰ φορτία ωρισμένων τομέων. Η δευτέρα θὰ τείνῃ εἰς τὴν ἀνύψωσιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ἐπιπέδου τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τὸ περιορισμὸν τῶν ζημιῶν, διὰ τῆς διακρίσεως τῶν κακῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἀνικάνων πλοιάρχων, ἀπὸ τὴν πλειονότητα τοῦ οἰνού των εἰς τὴν Ναυτιλίας μας. Τὸ πιστεύομεν καὶ τὸ διακηρύγγιον, ἔστω καὶ

ἄν θὰ είνε τοῦτο δυσάρεστον διὰ τινας τῶν ἐφοπλιστῶν, διότι η ἔξυγίασις θὰ ἐπέλθῃ δηλὶ μόνον ἀπὸ τὴν καλοπροσάρετον διάθεσιν τοῦ Α η τοῦ Β πλοιοκτήτου, οὔτε ἀπὸ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ ἀσφαλιστικοῦ ζήτηματος εἰς ἔνα μόνον τομέα τῆς δράσεως τῆς Ναυτιλίας μας. 'Εκεὶ δηλὶ ἐφθασαν τὰ πράγματα θὰ πειθαναγκασθοῦν δλοι νὰ συναισθανθοῦν τὰς ὑποχρεώσεις τῶν ἔναντι τῆς σημαίας, ἔναντι τοῦ καλοῦ ὄνόματος τῆς Ναυτιλίας μας. Θὰ πειθαναγκασθοῦν νὰ ἐγκαταλείψουν τὰς μεθόδους τοῦ παρελθόντος, διότι διαθέτοντες ἀφοναταὶ τὰ μέσα διὰ τὴν καλὴν στοιχείωσιν τῶν φορτίων, διὰ τὸν ἀσφαλισμὸν τῶν ἀερισμῶν, διά τὴν ἀσφαλισμὸν τῶν μεταφορῶν, διότι περιποιούμενοι καὶ συντηροῦντες τὰ ἔστω καὶ παλαιὰ σκάφη τῶν, τὰ ἰδιὰ αὐτῶν συμφέροντα ἔξυπητον. "Αν τινές συνεχίσουν τὴν τακτικήν, ποὺ ἔφερε τὴν Ναυτιλίαν μας εἰς τὴν σημερινήν της ἔκπτωσιν, αὐτοὶ θὰ τεθοῦν ἔκποδών. Θὰ χωρισθοῦν ἀπὸ τοὺς λοιποὺς ἐφοπλιστάς μας καὶ θὰ ὑποχρεωθοῦν μόνοι αὐτοὶ νὰ πληρώνουν τὰς συνεπείας τῶν πράξεων τῶν.

'Αφ' ης οιτιγμής συμπηχθῇ δ ἀσφαλιστικὸς ὄργανος — καὶ αἱ πληροφορίαι μας εἰνε, διότι θὰ συσταθῇ οὗτος καὶ λίαν συντόμως — θὰ δύναται πλέον η Ναυτιλία μας νὰ ἐλέγχῃ τοὺς ἔξ αὐτῆς κινδύνους. Θὰ παρακολουθοῦνται ἐπὸ τοῦ σύνεγγυς αἱ πράξεις ἐνός ἔκαστου καὶ θαρρύνουσαν γνῶμην θὰ ἔχῃ η διοίκησις τῆς Ἐλληνικῆς θαλασσοσφαλείας εἰς τὴν ἐκτιμησιν τῶν κινδύνων ἐνός ἔκαστου ἐφοπλιστοῦ. Στατιστικαὶ ἀπτηρικοῦμεναι θὰ καταπριθοῦν καὶ δὲν θὰ δύναται πλέον οἱ ἀσφαλισταὶ ἀδικαιολογήτως καὶ ἔξ αὐτῆς προκαταλήψεως νὰ προθαίνουν ἔρημην τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν σημερινήν της ἔκπτωσιν τῶν σφαλιστρῶν τῶν σκαφῶν, μέχρι τοῦ σημείου, ποὺ νὰ καθίσταται ἀδύνατος η ἔκμετάλλευσις πλοίου ποὺ τὴν Ἐλληνικήν σημαίαν.

"Πολογίζομεν καὶ θάσει δεδομένων μὴ ἀφισταμένων οὐδ' ἐπ' ἐλάχιστον τῆς πραγματικότητος, διότι η Ἐλληνικὴ Ναυτιλία καταβάλλει «φόρον κεφαλικόν» εἰς τοὺς ένεοντας ἀσφαλισταὶ διὰ τῆς μεθόδου τῶν ἐπασφαλιστρῶν φορτίων καὶ τοῦ καθορισμοῦ ὑψηλῆς κλίμακος ἀσφαλιστρῶν διὰ τὰ σκάφη 600 χιλιάδας λίρων ἐπησίως, πέραν τῶν ἀσφαλιστρῶν ποὺ θὰ κατέβαλλε λ. χ. η Γιουγκοσλαβίκη σημαία, ἀν κατεύχει τὴν ιδικήν μας χωρητικότητα, η η Ἐλληνικὴ Ναυτιλία, ἀν ητο ισότιμος πρὸς τὰς ένεοντας ἀσφαλιστικῶς. Αὐτός καὶ μόνον ὁ ἀριθμός, δὲ μὴ ὑπολογισθεῖσι αὐθαιρέτως, δὲν είνε ἀρκετοὶ νὰ πείσῃ τοὺς ἐφοπλιστάς μας, περὶ τῆς οἰκτρᾶς ἀσφαλιστικῆς μας θέσεως, χωρὶς νὰ ληφθῇ ύπ' δψιν η ηθική πλευρῶν πρὸς τὸν Ελληνικὸν πλοίον;

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ὑπέρμετρος ὑπῆρξεν η διόγκωσις τῆς Ἐλληνικῆς χωρητικότητος. Συνεσωρεύθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς χρήσιμα, ἀλλὰ καὶ ἀρχοταὶ πολλά. Ή ἐφοπλιστική μας οἰκογένεια είδε τὰς τάξεις τῆς εύρυνομένας καὶ τὸ ἔμψυχον ύλικὸν τῆς Ναυτιλίας μας ἐστρατολογήθη προχειρώς εἰς ίκανῶν καὶ ἀνικάνων.

"Η κατεσταρμένη πλοιοκτήσια καὶ τὸ ποικιλόνυμον αὐτῆς καθιστᾶ δύσκολον τὸ ἔργον τῶν κοινῶν, τῶν συντονισμένων κατεύθυνσεων. Δὲν θλέπουν δλοι ὑπὸ τὸ αὐτὸν πρίσμα τὴν θέσιν ἐκάστου γενικωτέρου τῆς Ναυτιλίας μας η ζήτηματος οὔτε καὶ τὰς αὐτάς επιδιώκεις ἔχουν. Τὸ νὰ πειριμένη τὶς ἀπὸ τὰς ἀγαθάς διαθέσεις ἐνός ἔκαστου ἐφοπλιστοῦ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἔξυγίασιν ματαίᾳ θὰ είναι η προσπάθεια. Μόνον διὰ τῆς η υποχρεωτικῆς συμμετοχῆς εἰς τὰς κατευθύνσεις τοῦ δι' Ελληνικῶν πλοίων μεταφερομένων φορτίων, δοσον καὶ διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἐπὶ σκαφῶν κινδύνων, δημοσιεύομεν κατωτέρω τὴν ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστρῶν τοῦ Λονδίνου κα-

CASPI ASSIMACOPOULO & Co.

HAIFA, PALESTINE P.O.B.27 **Teleg. "Praktel,"
Teleph. 26.272**

Agents of: The Hellenic Coast Lines Co. Ltd.

**Import, Export, Commission, Shipping,
Bonded Warehousing.**

ΚΑΣΠΗ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

ΧΑΪΦΑ, ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗ Τ.Κ. 27 **Τηλ."ΠΡΑΚΤΕΛ,"
Τηλέφ. 26.272**

Πράκτορες τῆς "Ακτοπλοϊας τῆς Ελλάδος,"

**Εισαγωγή, Εξαγωγή, Προμήθεια, Ναυλώσεις.
Γενικαὶ ἀποθήκαι ἐντὸς τοῦ Τελωνείου.**

Θορισθείσαν νέαν 'Ελληνικήν κλίμακα ασφαλίστρων (New Greek Scale) διά τὴν ἀσφαλίσιν τῶν φορτηγῶν μας.

Προβλέπεται δι' αὐτῆς αὐξήσις 100% τῶν ασφαλίστρων διά τὴν κάλυψιν ὅλων τῶν κινδύνων (all risks) περιλαμβανομένης καὶ τῆς μερικῆς ἀναρίας καὶ ἔξαιρουμενῆς τῆς δλικῆς στωλεῖας, διὰ τὴν ὅποιαν τὸ ἀσφαλίστρον κυμαίνεται γύρω τῶν σελ. 32)6 τὰς ἐκατόν λίρας τῆς ἡσφαλισμένης ἀξίας τοῦ σκάφους.

'Η κλίμακα ἀναφέρεται εἰς δύο τρόπους ἀσφαλίσεως. Διὰ τοῦ πρώτου — ἐν τῷ πίνακι κατονομάζεται διά τοῦ στοιχείου A — καλύπτοντα δύοις οἱ κίνδυνοι, ἔξαιρέσει πάντοτε τῆς δλικῆς ἀπωλείας. Διὰ τοῦ δευτέρου — ἐν τῷ πίνακι ύπὸ στοιχείου B — ἀσφαλίζονται δύοι οἱ κίνδυνοι, μὲ ποσὸν 1000 λιρῶν ἀνασφαλίστον, ως ἀπαλλαγὴν (franchise) δι' ἐκάστην περίπτωσιν ἀτυχήματος. 'Ἐπι πλέον τῶν οὕτω καθοριζομένων ἀσφαλίστρων προστίθενται διὰ τὴν πλήρη τοῦ σκάφους ἀσφαλίσιν καὶ τὰ δι' δλικῆς ἀπωλεῖαν ἀσφαλίστρα πρὸς 32)6 τοῖς % ἐπὶ ἡσφαλισμένης ἀξίας (Value-

ation) σημαντικῶς καὶ ταύτης ηὑδημένης ἔναντι τῶν ἀξιῶν τοῦ 1936.

Διὰ τὰ 'Ἀγγλικά σκάφη ηὑδημένας ἐπίσης τὰ ἀσφαλίστρα. 'Αλλὰ ἡ δι' αὐτὰ ηὑδημένη κλίμακα μόλις ἀνέρχεται εἰς 15% τῶν πρὸ τοῦ 'Ιουλίου 1937 ισχύντων ασφαλίστρων. Προκειμένου περὶ 'Ἀγγλικῶν σκαφῶν ἔαν δεν γίνη αὔξησις τῆς ἡσφαλισμένης ἀξίας, τὸ ἀσφαλίστρον αὐξάνεται κατὰ 15% μόνον, ἔαν δὲ τὰ ἀποτελέσματα τοῦ παρελθόντος ἔτους δὲν κατέλιπαν ἐνεργητικὸν ύπόλοιπον 40% ἐπὶ τῶν εἰσπραχθέντων ἀκαθαρίστων ἀσφαλίστρων, τότε ή νέα κλίμακα αὐξάνεται κατὰ 10% ἀκόμη καὶ ἀναλόγως τοῦ κινδύνου ἐκάστου τῶν ἐφοπλιστῶν. Διπλασιασμὸς δηλαδὴ διὰ τὴν 'Ελληνικήν σημαίαν καὶ μόλις 15% διὰ τὴν 'Ἀγγλικήν. 'Η σύγκρισις αὐτὴ δὲν είναι ἀρκετή νὰ καταδείξῃ τὴν διάκρισιν; Λεπτομερέστερον δὲ πίνακας διὰ τὴν 'Ελληνικήν κλίμακα ἔχει ως κάτωθι κατὰ χωρητικότητα καὶ ήλικιαν σκαφῶν διὰ τὴν A καὶ B περίπτωσιν ἀσφαλίσεως:

ΚΑΤΩΤΑΤΑ ΟΡΙΑ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ ΔΙ' ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΣΚΑΦΗ —

'Ολική Χωρητικότ.'

	'Ηλικία μέχρι 5 ἑτῶν		6—10 ἑτῶν		11—15 ἑτῶν		16—20 ἑτῶν		21—25 ἑτῶν	
1500—2000	A £ 1,845	B » 1,110	A £ 1,940	B » 1,160	A £ 2,085	B » 1,255	A £ 2,240	B » 1,345	A £ 2,450	B » 1,470
2001—2500	A £ 1,875	B » 1,220	A £ 1,965	B » 1,280	A £ 2,120	B » 1,375	A £ 2,255	B » 1,475	A £ 2,480	B » 1,615
2501—3000	A £ 1,905	B » 1,331	A £ 2,000	B » 1,400	A £ 2,145	B » 1,505	A £ 2,300	B » 1,615	A £ 2,510	B » 1,755
3001—3500	A £ 1,940	B » 1,455	A £ 2,025	B » 1,520	A £ 2,180	B » 1,635	A £ 2,330	B » 1,745	A £ 2,540	B » 1,905
3501—4000	A £ 1,970	B » 1,475	A £ 2,060	B » 1,540	A £ 2,205	B » 1,660	A £ 2,360	B » 1,770	A £ 2,570	B » 1,930
4001—4500	A £ 2,000	B » 1,500	A £ 2,085	B » 1,570	A £ 2,240	B » 1,680	A £ 2,400	B » 1,800	A £ 2,600	B » 1,955
4501—5000	A £ 2,060	B » 1,540	A £ 2,150	B » 1,615	A £ 2,300	B » 1,725	A £ 2,450	B » 1,840	A £ 2,660	B » 2,000
5001—5500	A £ 2,120	B » 1,590	A £ 2,240	B » 1,680	A £ 2,390	B » 1,795	A £ 2,545	B » 1,905	A £ 2,750	B » 2,065
5501—6000	A £ 2,180	B » 1,635	A £ 2,300	B » 1,725	A £ 2,450	B » 1,840	A £ 2,605	B » 1,955	A £ 2,845	B » 2,135
6001—7000	A £ 2,270	B » 1,700	A £ 2,390	B » 1,795	A £ 2,545	B » 1,905	A £ 2,725	B » 2,045	A £ 2,965	B » 2,225

Βάσει τοῦ ἀνωτέρω πίνακος τὸ Ναυτικόν 'Επιμελητήριον προέβη εἰς τὸν κατά προσέγγισιν ύπολογισμὸν τῶν ασφαλίστρων ποὺ θὰ καταθάλῃ 'Ελληνική Ναυτιλία διὰ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν σκαφῶν τῆς κατὰ τὸ τρέχον ἔτος. Οὕτως ἐπὶ 253 φορτηγῶν τόννων γκρός 1.164.794, λαμβανομένης όπ' ὅψιν τῆς μέχρι 25 ἑτῶν ἡλικίας, θὰ πληρωθοῦν διὰ μὲν τὴν κάλυψιν τοῦ κινδύνου δλικῆς ἀπωλείας πρὸς σελ. 32)6 % ἐπὶ μέσης ἡσφαλισμένης ἀξίας 8 λιρῶν κατὰ τόννον γκρός Λίραι 'Αγγλίας 151.422, διὰ δὲ τὴν ἀσφαλίσιν κατὰ τὸν A τρόπον τῆς κλίμακος Λίραι 'Αγγλίας 635.960 καὶ κατὰ τὸν B τὸν καὶ ἐπικρατέστερον τρόπον Λίραι 'Αγγλίας 471.715.

Παρασμένουν ἀκόμη 626.041 τόννων γκρός, ἡλικίας ἀνω τῶν 26 ἑτῶν, διὰ τὰ δόποια ή κλίμακα δὲν καθορίζει ἀσφαλίστρα. Δι' αὐτὰ προβλέπεται ίδιαιτέρα συμφωνία, μὲ όψηλότερα πάντως «πρέμια» λόγῳ τῆς παλαιότητός των. Πάντως προκειμένου περὶ τῆς ἀσφαλίσεως δλικῆς ἀπωλείας, ἀν-

καὶ ταῦτα ύπολογισθοῦν ἐπὶ valuation 8 λιρῶν —ή δηλ. ἀσφαλίστρική ἀξία τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητός μας ύπολογίζεται εἰς 14.326.680 Λιρῶν 'Αγγλίας — ἔχομεν δὲ τὸ ποσὸν ποσὸν διὰ μόνην τὴν περίπτωσιν τῆς total loss £ 232.807, διὰ τὴν κάλυψιν ὄλων τῶν ἄλλων κινδύνων Λιρ. 471.715, ἐφ' δόσον θὰ μείνῃ ἀκάλυπτον ποσὸν 1000 λιρῶν ως franchise καὶ προκειμένου μόνον διὰ ἡλικίας μέχρις 25 ἑτῶν σκάφη. Σύνολον δηλαδὴ καταθλητέων ἀσφαλίστρων μὲ πᾶσαν δυνατήν προσέγγισιν £ 704.522 ή £ 868.767 κατὰ τὸν Α τρόπον τοῦ πίνακος, πλὴν τῶν ἀκαθορίστων ἀσφαλίστρων διὰ τὰς ἄλλας, ἐκτὸς total loss, περιπτώσεις τῶν ἀνω τῶν 25 ἑτῶν πλοίων. Τὰ ποσὰ αὐτὰ πρόκειται νὰ πληρώσῃ 'Ελληνική Ναυτιλία εἰς τὴν ἀσφαλιστικήν ἀγοράν διὰ τὴν ἐτήσιαν ἀσφαλίσιν τῶν κινδύνων τῆς. "Αν πρὸς στιγμὴν παραδεχθῶμεν, διὰ δόγκος τῆς χωρητικότητός μας ώς ἔχει σήμερον ἀπό ἀπόψεως ἡλικίας, ἔξισούτο ἀσφαλιστικῶς πρὸς τὴν 'Αγγλικήν σημαίαν δὲν θὰ κατεβάλλοντο ἀσφαλίστρα πέραν τῶν 400 χιλιάδων λιρῶν.

Tel. addr.: Uglelexport MOSCOW

Address: Kaljaevsky Str. MOSCOW 6!

SOJUSUGLEEXPORT

EXPORTS :

DONETZ STEAM AND GAS COALS, AND ANTHRACITE AND BRIQUETTES

BUNKERING AT SOVIET PORTS

(Odessa, Nicolaev, Theodosia, Mariupol, Novorossiisk, Poti & Leningrad)

Large stocks of best quality Donetz Bunker coal «F» brand available.

QUICK DESPATCH

Νά προληφθή ό συναγωνισμός

Μία και μοναδική είναι η τακτική φορτηγός γραμμή της Ναυτιλίας μας, ή έκ της «Ανατολικής Μεσογείου πρός την Βόρειον Εύρωπην γραμμή της «Ελληνικής» Α.Ε. Ίδρυθη υπό τάς πλέον άπαισιοδόξους τών προσθέψεων, δεινόν επάλαισεν άγωνα έπικρατησες και μόνον χάρις εἰς την πίστιν και την πρωτόβουλον τών ίδρυτων της προσπάθειαν έπευχε νά έδρασιση την θέσιν της, νά έπαυση τὸν στόλον της, νά αποκτήσῃ την έμπιστοσύνην τού έμπορου και νά πλήρωση μίαν ούσιαστικήν ανάγκην της Οίκονομίας τού τόπου. Τὸ ἔργον της τακτικής μας ταύτης γραμμῆς δχι μόνον μετά συμπαθείσεων θείλομεν δοιον νά παρακολουθῶμεν, άλλα και πᾶσαν διευκόλυνσιν νά παρέχωμεν διά νά δυνηθῇ νά έπεκτείνη τὴν δράσιν της, διά νά αποδώσῃ θετικότερα άκομη διά την Οίκονομίαν μας τὰ ώφελήματα.

Και τώρα, πού ή δύσκολος περίδος της άντιδρασεως παρηγήθε, τώρα πού ή δργάνωσις της γραμμῆς συνειτέλεσθη μετά τόσα έτη προσπάθειών, τώρα πού άντιμετωπίζεται ή πρόσκτησης νεωτέρων, καλυτέρων ίσως και νεοναυπηγήτων πλοίων γραμμῆς, ίδού διέ έμφανίζονται, όπως συνήθως συμβαίνει εἰς δλας τάς έκδηλωσεις της παρ' ήμην έπικειμενατικήτος και άλλοι ζηλωταί της έπιτυχούς σταδιοδρόμιας της «Ελληνικής». Φιλοδοξούν και αὐτοί άκολουθούντες τὸ παραδίγμα της νά συστήσουν και δευτέρων τακτική γραμμήν, δι' «Ελληνικῶν σκαφῶν.

Άξια παντὸς έπαινου θά ήτο ή έπιδωξίς των, ή τόσον συντελεστική της στροφής της ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος πρός την συγχρονισμένην δργανωσιν τακτικῶν γραμμῶν, ύπο μίαν δημοσιή προϋπόθεσιν. «Οτι ή δευτέρα αὐτή γραμμή δὲν θά έχῃ άφετηριαν, προσεγγίσεις και προορισμούν τούς αὐτούς λιμένας τούς δροίους έξυπηρετούν τὰ σκάφη της «Ελληνικῆς». «Οτι μοναδική έπιδωξίς τῶν ίδρυτων της δὲν θά είνε ό συναγωνισμός πρός την «Ελληνικήν» μέ άποτέλεσμα την καταστροφήν της προσπάθειας και τῶν μὲν και τῶν δέ. «Οτι οι φιλοδοξήσαντες την σύστασιν της δευτέρας γραμμῆς πρός άλλον μεταφορικὸν τομέα θά στρέψουν τὴν δραστηριότητά των. Και ύπαρχουν εύτυχως έξ αὐτῆς της Μεσογείου και άλλα δρομολόγια τακτικῶν γραμμῶν, εἰς τὰ δρόποια δύναται και ή Ναυτιλία μας νά συμμετάσχῃ, άρκει τὰ διατιθέμενα σκάφη νά είνε κατάλληλα και ή δλη δργάνωσις της γραμμῆς νά έμπτεύση τὴν έμπιστοσύνην.

«Αν δημος πρόκειται ν' ἀναπτυχθῇ ό γνωστος φθοροποιός συναγωνισμός μεταξύ «Ελληνικῶν σκαφῶν, έπ' ωφελεια πάντως τῶν ξένων, άν ώς άποτέλεσμα της δημιουργίας και άλλης γραμμῆς θά είνε ή καταστροφή άμφοτέρων, προτιμότερον νά μᾶς λείψῃ τόσον καθυστερημένη φιλοδοξία τῶν ούτως εἰπεῖν «παρεσάκτων». Έχρεισθησαν χρόνος πολὺς και άγωνες ίκανοι διά ν' άποκτησωμεν μίαν τακτικήν γραμμήν και άν έπευχες κερδοφόρα άποτέλεσματα πρέπει νά μᾶς ευχαριστῇ τοῦτο ίδιαιτέρως. Χάρις εἰς αὐτά θά δργανωθῇ καλύτερον, θ' άποκτησῃ καταλλότερα πλοῖα, θά περιάλθῃ εἰς τὰ δρομολόγια της και άλλους Μεσογειακούς λιμένας, τὴν Αίγυπτον ίσως και τὴν Παλαιστίνην. Είνε λογικὸν και δίκαιον νά άναστειλῶμεν τὴν άναπτυξιν της «Ελληνικῆς», νά καταστήσωμεν προθληματικό τὸ μέλλον της, διότι ή έπιτυχία της έπεισε ζηλόφθονον τὴν προσοχήν άλλων «Ελλήνων έφοροις; Δὲν πιστεύουμεν νά έπιπταρη τοῦτο. Ή καταστροφήκη μανία τὸ συναγωνισμοῦ, άς μῆ έκταθή και εἰς προσπάθειας, πού άξιζουν κάθε ύποστηριξις διά νά εύδοκιμησουν. Ή έν προκειμένῳ Κρατική παρέμβασις δικαιολογεῖται πλήρως. Μέτρα άμεσα, άπαγορευτικά τὸ συναγωνισμοῦ έπιβάλλονται, τὰ ίδια άκριδῶς, πού δλα σχεδόν τὰ Κράτη έλασθαν διά νά προστατεύουμεν τὴν ναυτιλιακήν των άναπτυξιν, διά νά προλάθουν κάθε συναγωνισμὸν μεταξύ τῶν έθνικῶν των πλοίων.

Έξ οίκειών τὰ θέλη;

Μᾶς άπεστάλη έκ Λονδίνου κατάλογος «Αγγλικού Οίκου ναυλώσεων, έκ τῶν συνήθως κυκλοφορούντων εἰς τὴν έκει ναυλαγοράν. Μεταξύ άλλων διαταγῶν άναφέρεται και προσφορά φορτων 5.600 τόνων «Ελληνικού θωξίτου μὲ φόρτωσιν έξ, Ιτέας διά Κρατωνεκ, πλησίον τοῦ Στέτετιν. Ζητεῖται διά αὐτήν φορτηγὸν σκάφος, άναλογου χωρητικήτος, άποκλεισμένης δημος πρώτως ρητῶς άναγράφεται — τῆς «Ελληνικῆς σημαίας.

Όμολογούμεν, άτι κατάπληξιν μᾶς προεκάλεσεν διά τοιούτον κατηγορηματικὸν και άμφισσαν έμπαργμα τῆς Ναυτιλίας μας άπο φόρτωσιν «Ελληνικού θωξίτου μεταλλεύματος. «Ετι δέ έλιθεράν έπιτύπωσιν μᾶς άνεποίσησον τὸ γεγονός, δεδομένου, άτι ή έπιχειρησος τοῦ θωξίτου Παρνασσοῦ εύρισκεται εἰς «Ελληνικάς χείρας και παρ' «Ελλήνων έπομένως έδόθη ή έτοιλή πρός τὸν Αγγλικού Οίκου ναυλώσεων περὶ τῆς έξαιρεσεως τῆς «Ελληνικῆς σημαίας.

Δέν μᾶς ένδιαφέρει ούτε και έπεδιώχθη ποτέ ή άποκλειστική ύπερ τῆς Ναυτιλίας μας διαφύλαξις τῶν έθνικῶν μεταφορῶν. Γό γενικότερον μάλιστα συμφέρον αὐτῆς έξυπηρετεῖται διά τῆς συμμετοχῆς και τῶν ξένων σημαιῶν εἰς τὴν έξ, Ελλάδος μεταρροπικὴν κινησιν. Καταδεικνύεται ούτως ή προσήλωσις τῆς Χώρας μας εἰς τὰς ύγειες φιλελευθέρας άρχας περὶ τῆς ισοτιμίας ήλων τῶν σημαιῶν και διευκολύνεται ή έργασία τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὸ διεθνές μεταφορικὸν έμποριον. Από τοῦ σημείου δημος ή άποφυγής πάσης διακρίσεως, μέχρι τοῦ νά άποκλείεται ρητῶς ή «Ελληνική σημαία από φόρτωσιν έξ, έθνικου λιμένος, ή διαφορά πιστεύουμεν νά είνε καταπληκτική.

Εἰς τούς ξένους ναυτιλιακούς κύκλους, δπου έύρυτατα θά έκκυκλοφόρησεν διά κατάλογος διαταγῶν τοῦ «Αγγλικού Οίκου ποιαν δρά γε έντυπωσιν θά προεκάλεσεν αι φάσεις «Greek flag excluded»; «Οχι θεοίων άγαθήν, ούδε έποικοδομητικήν διά τό γόητρον τῆς σημαίας μας. Τί πρέπει νά σκεφθῇ ή ξένος έφοπλιστής, άσφαλιστής ή έμπορος διά τὴν «Ελληνικήν Ναυτιλίαν, άταν και αὐτοί οι «Ελληνες φορτωταί τὴν άποφεύγουν και ρητῶς τὴν άποκλείουν διά τάς μεταφοράς τῶν.

Και άν μὲν έπρόκειτο περὶ έπιθεσίν τινος φορτίου — καπινῶν λ. χ. σταφίδος ή και σύκων — δικαιολογημένη θά ήτο ή έπιφύλαξις, άφού διά διαθέτομεν κατάλληλα σκάφη, χωρὶς και τότε άκομη νά έχρειαζετο ή διαγράφη τόσον έμφανώς τοῦ δρου τοῦ άποκλεισμοῦ τῆς σημαίας μας. Προκειμένου δημος περὶ μεταφορᾶς μεταλλεύματος, τῆς θασικῆς αὐτῆς έργασίας τῶν «τράμπας», μόνον άπροκάλυπτος έχθρότης και προκατάληψις άνεξήγητος θά ήδύνατο νά δικαιολογήσουν τὴν πρωτοφανή έξαιρεσιν τοῦ «Ελληνικού φορτίου φορτηγοῦ».

Κάποιος θά έπρεπε νά ζητήσῃ έν προκειμένω έξηγήσεις άπο τούς φορτωτάς τοῦ θωξίτου. Κάποιος άκομη θά έπρεπε νά ύποδειξη εἰς τούς κυρίους αὐτούς, άτι κανέν δικαιώματα δέν έχουν νά δυσφημούν κατά τοιούτον τρόπον τῆς σημαίαν μας. «Ισως τὸ «Υφουποιργείον τῆς Ναυτιλίας και τὸ Ναυτικὸν «Επιμελητήριον νά έπρεπε νά προθούν εἰς σχετικάς ένεργειας. «Έξ οίκειών τὰ θέλη;

Ημεῖς και οι γείτονες

Έπεισκέφθημεν πρό ήμερων εἰς τὸν λιμένα Πειραιώς τὸ νεότευκτον δηζελοκίνητον Σοβιετικὸν έπιθετηγόν «Svanetia» τῆς γραμμῆς Μαύρης Θαλάσσης — Πειραιῶς — Συρίας — Παλαιστίνης — Πόρτ Σαΐδ. Δέν μᾶς έξεπληξαν θεοίων ούτε τὸ άνετον τῶν διά τούς επιθάτας α', β' και γ' διαιμερισμάτων του, ούτε ή πολυτελής έπιπλωσίας των, ούτε αι εύρεια κοινόχρηστοι αὐτού αιθουσαι, τοποθετημέναι έπι τοῦ πρώτου και τοῦ άνωτάτου καταστρώματος, ούτε και τὸ σύνολον τῆς άριστοτεχνικῆς κατασκευῆς του, διφορεύμενης άλλως τε εἰς ναυπηγούς έξαιρετικῆς τεχνῆς πείρας και φήμης διά έπιθετηγά σκάφη, τούς Wain τοῦ «Elosivon τῆς Δανίας.

Τὴν ίδιαιτέραν ήμῶν προσοχήν προεκάλεσαν αι μηχανικαί έγκαταστάσεις τοῦ πλοίου, τὰ διαιμερίσματα τοῦ πληρώματος και διάριμός τῆς συνθέσεως αὐτοῦ. Τὸ «Svanetia» μόδις πρό μηνὸς παραλόθεν έκ τῶν ναυπηγείων έστοιχος λίρας Αγγλίας 200 χιλιάδας περίπου, πλὴν τῶν έφοδων αὐτοῦ. Είνε τόνων γκράς 4.000 και προωθεῖται άπό δύο μηχανάς Ντζελ, δυνάμεως 2.500 άτρακτοπόνων έκάστης, αἵτινες προσδίδουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα ύπηρεσιακήν 16 μιλίων, μέ κατανάλωσιν 800 κιλογρ. πετράλαιον καθ' ώραν, συμπειριλαμβανομένου και τοῦ δι' ένα πετρελαιολέθη καυσίμου. Ο' λέθης ούτος παρέχει άτμον διά τὴν κεντρικήν θέρμανσιν και τὰ λοιπά άτμοκίνητα τοῦ πλοίου έξαρτηματα, άν και τὰ πλείστα τούτων κινοῦνται δι' ήλεκτρισμοῦ. Δι' ένα σκάφος τῶν διαστάσεων, τῆς χωρητικότητος και τῆς ταχύτητος τοῦ «Svanetia» ή κατανάλωσις 20 περίπου τόνων πετρελαίου τὸ 24ωρον είνε έξαιρετικῶς χαμηλή. «Οσον και άν συνυπολογισθῇ ή κατανάλωσις τῶν δρυκτελάσιων, άρκετά σηματική διά τὰς μηχανάς Ντζελ δέν ήμπορει παρά νά είνε τὸ «Svanetia» κατά πολὺ οίκονομικότερον οίουδήποτε άλλου άτμοκινήτου σκάφους τοῦ αὐτού άγκου και τῆς ίδιας ταχύτητος.

Τὰ διαιμερίσματα τοῦ πληρώματος, χωριστά διά τούς άξιωματικούς και χωριστά διά το κατώτερον πλήρωμα τῆς μηχανῆς και καταστρώματος, τοποθετημένα έπι τοῦ δευτέρου και τρίτου καταστρώματος τοῦ σκάφους άποτελούν πράγματι ύποδείγματα άνεσεως, καθαριότητος και εύρυχωρίας. Κάθε θαλαμίσκος διά τὸ κατώτερον πλήρωμα έχει δύο κλίνας και ένα άνακλιντρον, δύο έρμαρια εύμεγέθη, μίαν μικράν τράπεζαν, κεντρικήν θέρμανσιν, άνεμιστήρα και τρία ήλεκτρικά φώτα. Υπάρχει ίδιαιτέρον λουτρόν διά τὸ πλήρωμα τῆς μηχανῆς, ίδιαιτερον διά τὸ τοῦ καταστρώματος και δύο λουτρά διά τούς άξιωματικούς. Η άρκετα εύρεια αιθουσα έστιατορίου διά τὸ κατώτερον πλήρωμα διαθέτει παραπλεύρως και άναγνωστηρίουν μετά ραδιοφώνου, παρά δέ τάς γνωστάς περὶ ισοτιμίας κομμωτικάς θεωρίας, χαρακτηριστική είνε ή ιεραρχική διάκρισης άξιωματικῶν και κατώτερου πληρώματος, τόσον εἰς τὰ διαιμερίσματά των, δύον και εἰς τὴν καθόλου έπι τοῦ πλοίου ένδιατησιν ένδος έκάστου.

Τὸ 8ωρον τῆς έργασίας είνε θεοίων καθιερωμένον και έν τού-

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo — of All Kinds —

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

τοις δέ ἀριθμός τοῦ πληρώματος τοῦ σκάφους, συμπεριλαμβανομένου τοῦ ἀρθροῦ προσωπικοῦ τῶν διά τούς ἐπιβάτας διαμερισμάτων καὶ τῶν ἰδιαιτέρων γυναικῶν - Θαλαμηπόλεων ποὺ διατίθενται καὶ διὰ τὸ κατώτερον ἀκόμη πλήρωμα εἶνε σχετικῶς περιωρισμένος. Ἀνέρχεται εἰς 88 ἀνθρώπων τῶν φύλων. (*)

Αύταί είναι ουντομία είνε αἱ παραπτήσεις, ποὺ ἀπεκομίσαμεν ἀπό τὴν ἐπὶ τοῦ «Svanetia» ἐπίσκεψίν μας. Δέν θά περιορισθῶμεν δύμως εἰς αὐτάς. Θά μᾶς ἐπιτραπῇ ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς εἰσόδου εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ νέου τούτου Σοθιετικοῦ σκάφους νὰ ἔξαρωμεν καὶ πάλιν τὴν ἀδιάλειπτον προστάθειν δὲν τῶν χωρῶν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου διὰ τὴν ναυτιλιακήν των ἀνάπτυξιν, ἐν ἀπονίσιᾳ θεοῖς ήμῶν. Ἡ Ρωσία πλὴν τοῦ ηματικοῦ δύκου φορτηγοῦ χωρητικότητος, τὸν ὅποιον διαθέτει εἰς τὸν τομέα τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἔνισχύει τὴν πρόσ τὴν Συρίαν — Παλαιστίνην καὶ Αἴγυπτον γραμμήν διὰ τοῦ «Svanetia» καὶ ἔτερου ἀκόμη νεοτεύκτου σκάφους, μελετᾶ δὲ καὶ δευτέρων γραμμήν πρὸς τὴν Δυτικήν Μεσόγειον. Ἡ Ρουμανία παραλαμβάνει καὶ δρομολογεῖ ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους τὰ δύο νεότευκτα ἐπιβατηγά της σκάφη διὰ τὴν γραμμήν Αἴγυπτου, ἡ Τουρκία ναυπηγεῖ 15 ἀκτοπλοϊκά καὶ ἔξωτερικών γραμμῶν πλοῖα καὶ ἡ Ἰταλία νέον ναυπηγικὸν πρόγραμμα ἔξεπόνησε, δέκα δὲ νεοναυπηγήτοι μονάδες προβλέπεται νὰ διατεθοῦν ἐντὸς διετίας εἰς τὰς γραμμὰς τῆς Ἐγγύς Ἀνατολῆς.

"Οταν μετ' δλίγον χρόνον δλα αύτά τά σκάφη θα αύλακωνουν τά χωρικά μας υδατα και θα φιλοξενοῦνται είς τούς λιμένας μας, θα είμεσθα δρά γε εἰς θέσιν, ήμεις οι Εκ παραδόσεως θαλασσοπόροι νά έπιδειξων και δύο έστω αξιόλογα έξωτερικά γραμμῶν σκάφη; Θα ήμπορεσώμεν νά κρατήσωμεν κάποιαν μικράν έστω συμμετοχήν είς τό πυκνό δίκτυον τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν δλων τῶν ἄλλων γειτονικῶν μας χωρῶν, καθδ δικαίωμα, ἄλλας και καθῆκον ξαντι τῆς ναυτικῆς μας ιστορίας έχομεν; Διατί νά τό ἀποκρύψωμεν; Ζηλεύομεν τὸν σημειούμενον γυρω μας ἐμπορανατικὸν ὄργασμον και κάθε πρόσδον πού ἐπιτελούν οι γείτονες ήμων ασθημα λύπης μάς προκαλεῖ. Κατά τι διερωτάμεθα, ὑστεροῦμεν αὐτῶν διά νά μη δυνάμεθα νά τούς ἀκολουθήσωμεν έστω και μακρόθεν;

Οι άνθρακευτικοί σταθμοί

Αθηναϊκάι τινες έφημερίδες σχολιάζουσαι τὴν ἐκ Κωνσταντινουπόλεως πληροφορίαν περὶ τῆς ἔκει ιδρύσεως μεγάλου ἀνθρακευτικοῦ σταθμοῦ. ὑπέδειξαν τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἀκολουθοῦντες καὶ ἡμεῖς τὸ παρδειγματικής φιλίας Τουρκίας, συστήσωμε εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σίγυρι, ὃς τὸν καταλληλότερον ἐν προκειμένῳ, συγχρονισμένον κέντρον ἀνεφοδιασμοῦ τῶν πλοίων εἰς γαι-ἀνθρακας.

Δέν έχομεν θεοβαίως τὴν ἀξίωσιν νὰ είνε πάντοτε περὶ ὅλων τῶν ζητημάτων καλῶς πληροφορημέναι αἱ ἐφημερίδες καὶ ως ἐκ τούτου ἀξίζει νὰ γνωρίσουν οἱ τυχὸν ἀνησυχοῦντες διὰ τὴν μὴ ἐπάρκειαν τῶν λιμένων μας εἰς ἀνθρακευτικὸύ σταθμοῦ, τὸ ἔξις: Πρῶτον, ὅτι δὲ λιμῆν τοῦ Σίγυρι δὲν ἔχει δύσθισμα ἀρκετοῦ μεγάλα σκάφη καὶ ὅτι είνε εὐπρόσθιλητος εἰς τὰς οφοδράς τρικυμίας τοῦ Βορείου Αιγαίου, μέχρι τοῦ σημείου νὰ είνε καὶ ἀπροσπέλαστος ὑπὸ ὡρισμένας καιρικάς συνθήκας καὶ δεύτερον ὅτι, πλὴν τοῦ Πειραιῶς καὶ ἐν τινι μέτρῳ τῆς Σύρου, διαθέτομεν ἄριτον ἀπὸ πάσης πλευρᾶς ἀνθρακευτικὸν σταθμὸν εἰς τὴν Κέαν, Ικανόν, χωρὶς τὴν ἐλαχιστὴν παρέκκλισιν τῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης κατερχομένων πλοίων, νὰ ἔχει πρετήσῃ τὰς ἀνάγκας των εἰς γαιάνθρακας.

Τό νά έπειδήξωμεν τήν ἔδρασιν σταθμού είς δρμον μὴ παρέχοντα τάς προϋποθέσεις τῆς ἀσφαλείας. Θά ητο μάταιον ἐγχείρημα, πρωδισμένον ἐκ των προτέρων νά ἀποτύχη. Τά πλοιά ανευρίσκουν πάντοτε τά δρμητήριά των, ἐκεὶ μόνον διό ποιον αἰ ἀνάγκαι των δύνανται νά θεραπευθοῦν κατά τὸν πλέον ἀνετον και διλιγώτερον δαπανηρὸν τρόπον. Εἰς αὐτὰ ἀκριθῶς τά δρμητήρια, τά πληροῦντα τάς προϋποθέσεις ἀσφαλείας και ταχείας διενεργείας τῶν εἰς γαϊνθρακας ἀνθροδισμάν, ὑπαγορεύεται ὡς ἀνάγκη και ή ἔδρασις ἀνθρακευτικῶν σταθμῶν. Ή 'Ἐλλάς εὔτυχῶς εἰς τά πλέον ἐπίκαια σημεῖα τῆς κινήσεως τῆς ναυσιπλοΐας ἔχει ἔγκατεστημένους σταθμοὺς ἀνθρακεύσεως, οἵτινες ἐπαρκῶς δύνανται νά ἔχουν πρητήρησουν τήν ναυτιλίαν. Σχετικῶς μὲ τό ἀνωτέρω ζήτημα ἐλάθομεν και τήν κάτωθι ἐπιστολήν, τήν δποίαν και εὐναρσίστας δημιουργίεσμεν.'

Κύριε Λεηθυντά

Κύριε Διευθύντα,
'Ανέγγοντα τὰ γραφέντα εἰς τὰς ἐφημερίδας σχετικῶς μὲ τὴν ἴδρυσιν συγχρονισμένον ἀνθρακεντυποῦ σταθμοῦ ὧνό τῆς Τονοζικῆς κυβερνήσωσε, ἐν Κωνσταντινούπολει, καθὼς καὶ τὰς ἐπὶ τοῦ αὐτοῦ θέματος ἀποδεῖξες διὰ τὸν λιμένα τοῦ Σινοῦ.

Ως ἀμέσως ἐνδιαφερόμενος καὶ κατέζων τὸ Σύντημα, ἔχω τὴν τιμὴν
νὰ σᾶς πληρωφορήσω τὰ ξέξι, τὰ δοπιά φάνταστα, ὅτι ἀγνοεῖ ὁ ὑποδει-
κνών τὴν ίδρουν ἀνθρακετικοῦ σταθμοῦ εἰς Σίγρι τῆς Λέσβου.

Η νίσος Κέδρωντες 15 μίλια απέχουσα της άπτης της Αττικῆς και πεμφύν έπι της άπολυτών τατ' ενθείαν γραμμής τῶν ἐν της Δυτικῆς Μεσογείου διά Μαρίνη Θάλασσαν καὶ τάναταλιν πλεόντων ἀτμοπλοίων, είνε προκιδιμένη διὰ τοῦ γνωστοῦ λιμένος τοῦ Ἀγίου Νικολάου, ἀρκετά μεγάλον, διναμένουν νά πειλάβη μέγαν ἀδιθύδη σκαφῶν, ἵνα τῶν ὅλι-

γων ἀσφαλῶν λιμένων τῆς Μεσογείου.

Εις τὸν λιμένα αὐτὸν, πρὸ 35ετίας περίπου είχεν ιδρυθῆ πρωτόγονος γαλανθακετικὸς σταθμὸς ἵνα τῆς ἐν Κονσταντινουπόλει ἀδρενούσης Ἐταιρίας «Αγέλαστος», Σφέτιον καὶ Σίαν. Μετὰ τὴν περὶ τὸ 1909 διάλυσιν τῆς Ἐταιρίας ταῦτης, οἱ ίδιοι ταῖς Ἐταιρίᾳς «ΜΙΧΑΛΙΝΟΣ» Αἰδελφοὶ Μακαρίνον, προέβησαν εἰς τὴν ἄγομάν τοῦ γαλανθακετικῶν σταθμῶν καὶ ἀπὸ τοῦ 1910 ὁ σταθμὸς οὗτος ηρχεται δελτιούμενος καὶ συγχρονίζεται.

Από τον 1912 καὶ ἐντεῦθεν, ὁ ἐν Κέα ἀνθρακεντικὸς σταθμὸς ἀπέκτησε πλείστας δύος βελτιώσεις. Η Ἐταιρία Μιχαλίνου μὴ φεισθεῖσα δαπανῶν διὰ τὸ συγχρονισμὸν των διήνοιξε πλατείας, κατεσκεύασε κηφητόδρυματα καὶ προσκαίας διὰ τὴν φροτοεφόρτων σταθμὸν καὶ ἐναποθήκευσεν τῶν γωναθάκων, ἥγόσασεν ισχυρὰ ωμονύλια διακόπια πλασμάνωντα ἔκει, ἐναπήγησε μεγάλον ἀριθμὸν σκαφῶν καταλλήλων διὰ τὴν φροτοεφόρτων καὶ προσέθη εἰς τὴν ἀνέγερσιν ἑργατικῶν κατοικιῶν, Γηλεγμαρίου, οἰκίας διὰ γραφεία καὶ διενθυντήριον καὶ ἐκκλησίας διὰ τοὺς ἑργάτας. Διωρετεῦθη τέλος πργάδων ὕδωρ διὰ τὴν ὕδρευσιν τῶν ἀποτοπίων καὶ ἐγένετο ἡ ἐγκατάσταση διενθυνῆ σηματογραφικοῦ σταθμοῦ, ἀνεγνωρισμένου ἐπὸ τὸν Ἀγγίλου Λόιδ. Δέγα παρέλειψεν ἐν ἐνὶ λόγῳ ἡ Ἐταιρία Μιχαλίνου νὰ προβῇ εἰς πᾶσαν ἐγκατάστασιν σχετικὴν μὲ τὴν λειτουργίαν ἐνὸς συγχρονισμένου σταθμοῦ ἀνθρακενέσεων.

Πρόγαμε ό σταθμός αὐτὸς λειτουργῶν ἀπό ἑτοί ηδη παρέχει ἀριστην καὶ τελείαν διευκόλυνσιν εἰς τὰ ἀναγκαστικῶς ἔξιθεν τῆς Κέας θεούχομένα καὶ ἀπό τοῦ Ἐλληνοπόντου πρὸς τὴν Μεσόγειον κατερχόμενε τέλος ἐξ αὐτῆς πρὸς τὴν Μανθήν Θάλασσαν ἀνερχόμενα ἀτμόπλοια, καθόπου οὐδεμίαν ἀπόλύτως ἀπώλειαν χρόνον ὑφίστανται τάσσα διὰ νὰ εἰσέλθουν πρὸς ἀνθράκευσιν η ὑδρευσαν εἰς αὐτόν, ἐπὶ πλέον δὲ λόγῳ τῆς φυσισταμένης ὁργανώσεως καὶ τῆς ἀπλοποίησεως τῶν σχετικῶν διατυπώσεων αἱ ἀνθρακεύσεις συντελοῦνται ταχύτατα, μὴ ὑστεροῦσαι τῶν μεγαλύτερων ἀνθρακευτικῶν σταθμῶν τῆς Μεσογείου, ὅπως είνε τὸ Ἀλγένον, τὸ ὄρα πλλ.

Ἐξ ἀλλού ὁ σταθμὸς Κέας πλεονεκτεῖ οὐσιωδῶς ἀπὸ τὸν κόλπον τοῦ Σίγρου ἀφ' ἑνὸς μὲν λόγῳ τῆς εὐκολοτέρας καὶ ἀσφαλεστέρας ποσιδόνος του καὶ ἀφ' ἔτερου, λόγῳ τῆς μεγαλυτέρας ἀποτάσσεως ἐκ τῶν μεμνόντων φροτήσεως Μαρώνης Θαλάσσης καὶ Διονύσεως, συνεπείᾳ τῆς ποιας τὰ ἀτμόπλοια διδόντων νάυ παραλαμβάνοντο φροτίον μεγαλύτερον ἔχειν, τὸ διόποιον θὰ παρελέμβανον, ἐὰν ήσαν ὑποχρεωμένα νὰ ἴνθισαντεύονται εἰς Σίγρο.

Πλὴν τῶν ἀνωτέρῳ εἰς τὸ σταθμὸν Κέας ὑπάρχει πρόσφειρον καὶ ἰδικευμένον ἔργατικὸν προσωπικὸν δυνάμενον ἀνὰ πᾶσαν στυγμήν, νυτὸς καὶ ἡμέρας, νὰ ἐκτελέσῃ ἀνθρακεντικής ἔργασίας, πρᾶγμα δύσκολον διὰ τὸ λιμένα τὸν Σίγηρο, ἵτι δὲ τρίσιοσκαντα πάντοτε ἀποθέματα τροφίμων καὶ λοιπῶν ἐφοδίουν. Διὰ νὰ μῆ ἀφιστάμεθα τῆς πραγματικότητος ἀρκεῖ νὰ σημειώσωμεν, ὅτι μόνον κατὰ τὰ τρία τελευταῖα ἔτη 1935, 1936 καὶ 1937 εἰσήχθησαν εἰς τὸν σταθμὸν Κέας 65.000 τόννων γωνα-θράψων, τὸ δὲ ἐκ τῆς εἰσαγωγῆς καὶ ἐμπορικῆς κινήσεως τούτων εἰσα-θέντων συνάλλαγμα ἀνήλθεν εἰς ἔξηκοντα καὶ πλέον χιλιάδας Ἀγγικῶν αἰρῶν.

Κατά συνέπειαν, νομίζω ότι περιπτένει και δὲν έχει καν λόγον συνηθίσεως ή σκέψις περὶ ἐγκαταστάσεως νέου ἀνθρακευτικοῦ σταθμοῦ ἢ Σίγφι, τούπον μᾶλλον, καθ' ὃσον ἀπὸ ἑτοῖς ἦδη. Ἀγγλική Ἐταιρεία ἐγκαταστάσασα σταθμὸν ἔκει ἡναγκάσθη νὰ τὸν ἐγκαταλείψῃ λόγῳ ἡς ἀνεπαρκούς κινήσεως. Δὲν πρότειν νὰ μᾶς διαφεύγῃ τὸ γεγονός, ὅτι κινήσις τῶν γαιανθρακευτικῶν σταθμῶν τόσον τῆς Κωνσταντινούπολεως ὄσσον καὶ τῶν Ἑλληνικῶν τοιούτων (Κέας — Σίγφι — Σύρου) ἐμφατάται ἐκ τῆς κινήσεως τῶν ναύλων τῆς Μαύρης Θαλάσσης καὶ τοῦ σιλιμοῦ ἀτμοπλοίων, τὰ δρόπισα προσεγγίζουν εἰς τοὺς ἔκει Ρωσικοὺς ἢ ἄλλους λιμένας πρὸς φόρτωσιν.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ Ν. ΠΑΤΕΡΑΣ
Πλοίαρχος Ποντοπλοΐας και Πλοιοκτήτης

三

'Αλλ' ἀν οἱ λιμένες μας, τούλάχιστον ἔκεινοι ποὺ ἡ κίνησίς
ων τὸ ἐπιτρέπει, διαθέτουν ἑπαρκή τὰ μέσα διὰ τὰς ἀνθρακεύ-
μεις τῶν πλοιών, δὲν ἔχουν δῆμας καὶ τὰς στοιχειώδεις ἐγκα-
στάσεις διό τοι εἰς τὰς καύσιμα ἔλαια τανφοδιασμούς. Οὔτε αὐ-
τὸς ὁ σηματικότερος, διεθνῶς πλέον σημασίας καὶ κινήσεως,
οικὴν τοῦ Πειραιῶν δύναται εὐχερῶς νά προμηθεύσῃ «μπάνκερς»
επερελαίων εἰς τὰ πλοῖα.

Αἱ ἔταιρια τῶν πετρελαίων ἐλάχιστα διαθέτουν κατάλληλα πλωτά μέσα εἰς τὸν λιμένα οὔτε καὶ σωλήνα διοχετεύσεως ἔχουν ἐγκαταστήσει εἰς ὑπήνεμόν τινα δρμὸν τῆς Πειραιϊκῆς ἀ-

VINKE & CO.

SHIP OWNERS - SHIP BROKERS
AGENTS FOR REGULAR LINES

ROTTERDAM

AMSTERDAM

ANTWERP

(*) Τὸ ιδικὸν μας «Ιωνία» μῷ συγχρονόμενον τὸ παφάπαν εἰς ὅγ-
ζον καὶ δύναμιν μηχανῆς μὲ τὸ «Svanetia» ἔχει πλήρωμα 72 ἀνδοῦν.



Άργεντινή

Τό 12μηνον τοῦ Πλέιτ

Οι κατάπλοιοι αποτελούνται και μόδορσις εἰς τοὺς λιμένας τῆς Αργεντινῆς κατὰ τὸ 1937 πεφίλαδον 3245 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 11.408.981 τόννων νέτη, μὲ αὐξησιν ἐναντὶ τοῦ 1936 κατὰ 479 πλοῖα καὶ 1.361.628 τόννων. Η Αγγλικὴ σημαία μετέσχεν τοῖς τὴν ἀνοτέρῳ ναυτιλιακὴν κίνησιν μὲ 1064 πλοῖα 4.214.163 τόννων νέτη καὶ μὲ αὐξησιν, ἐναντὶ τοῦ προηγούμενον ἔτους, κατὰ 130 σκάφη καὶ 425.899 τόννων.

Η Ελληνικὴ σημαία — δευτέρα κατὰ σειράν — ἔφθασε τὸ 1937 εἰς τὸ ἀνάτατον σημειοθέν παγ' ἀπότομον, μὲ 519 πλοῖα, 1.425.602 τόννων νέτη καὶ μὲ αὐξησιν, ἐναντὶ τοῦ 1936, κατὰ 125 ὅλα σκάφη καὶ 350.539 τόννων. Η Ελληνικὴ σημιετοχὴ εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Πλέιτ ἐκάλυψε τὸ παρελθόν ἔτος τὰ 12.50 οὐρανούς τοῦ συνόλου, ἐναντὶ 10.70 οὐρανού διὰ τὸ 1936 καὶ ἐναντὶ ποσοστοῦ οὐρανού ἀντοτέρου τῶν 2.62 οὐρανού διὰ τὸ 1930. Τοίτη ἡδης η Γερμανικὴ σημαία μὲ 196 πλοῖα 868.946 τ. νέτη, ἀνὴρ σηματικῆς μεταβολῆς ἐναντὶ τοῦ 1936 καὶ τετάρτη ή Ιταλικὴ σημαία μὲ 123 πλοῖα, 722.677 τ. νέτη καὶ αὐξησιν κατὰ 24 πλοῖα καὶ 76.769 τ. Τὴν πέμπτην θέσιν κατέλαβεν η Νορβηγικὴ σημαία (ἐναντὶ τῆς ὁδός) μὲ 186 πλοῖα, 585.849 τ. νέτη καὶ μὲ αὐξησιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1936 κατὰ 61 σκάφη καὶ 195.398 τόννων νέτη.

Γαλλία

Η θέσης τῆς Ναυτιλίας τῆς

Κατὰ τὴν ἐνώπιον τῆς Γαλλικῆς Βουλῆς συζήτησην ἐπὶ τοῦ προπολογισμοῦ τοῦ ἐπονεγγίου τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὁ εἰσηγητὴς ἀπὸ τοῦ βουλευτής ζ. Μ. Hachette ἀνενόησεν, ὅτι αἱ δατάνων τῆς «C.G.T.» κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 1920 εἰς 1020 ἐκαπονμόνια φράγκων καὶ αἱ εἰσπράξεις αὐτῆς εἰς 878 ἐκαπονμόνια, εἰς τὰ δόπια ἔδει νὰ προστεθοῦν 135 ἐκαπονμόνια ἐξ ἐπιχορηγήσεων καὶ 19 ἐκαπονμόνια φράγκων ἀπὸ ἀμοιβάς, βάσει τοῦ Νόμου τῆς 26ης Αὔγουστου 1936. Ἐπειδὴ οὕτως, η ισοστάσις τῶν λογαριασμῶν τῆς ἑταῖρας καὶ ἀπέμενεν ἓνα πλεόνασμα ἐξ 3 ἐκαπονμόνιων φράγκων. Αἱ διὰ τὸ 1938 δατάνων προϋπολογίσθησαν εἰς 1100 ἐκαπονμόνια φράγκων, χωρὶς δέδων νὰ είναι ἐφικτή ἀπὸ τοῦδε οἰαδήποτε θετική πρόβλεψης διὰ τὸ κονδύλιον τῶν εἰσπράξεων, διότι ἔξαρτά ται τοῦτο ἀπὸ τὰς διακυμάνσεις τῆς ἐργασίας. Ἐτοίσθι τοπειάριον ὑπὸ τοῦ εἰσηγητοῦ, ὅτι αἱ δατάνων τῆς ἑταῖρας κατὰ τὰ ἔτη 1933, 1934 καὶ 1935 ἥσαν ἀφετά κανονικαὶ καὶ ἐν τὸ 1937 δὲν ἦσαν νότον ταῦτα τριακόσια ὅλα ἐκαπονμόνια φράγκων, θὰ ἐπῆρχον ἀσφαλῶς καὶ κέρδη, ἐπιτρέποντα δῆλον ἀποσθέσεις, ἄλλα καὶ τὴν δημιουργίαν ἀποθεματικῶν διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλοῦ τῆς ἑταῖρας.

Αἱ ἀνησυχίαι διὰ τὸ 1938

Συνεζίζουν ὁ κ. Hachette τὴν εἰσήγησίν του δὲν ἀπέκριψεν, ὅτι τὸ 1938 ἐμφανίζει ἀνησυχίας διὰ τὴν θέσιν τῆς Γαλλικῆς Ναυτιλίας. Κατὰ τὸ τρέχον ἔτος — εἰπε — λήγει η ἴσχυς τοῦ πενταετοῦς χρονοστασίου, χωρὶς καὶ ν' ἀναμένωνται ἄλλα βοήθεια ἀπὸ τὸν Νόμον τῆς 26ης Αὔγουστου 1936. Θὰ ἐπρεπε, ὅθεν, η Γαλλικὴ Βουλὴ ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸ ἐνδέχομενον αἴξησθες τῶν ἐπιχορηγήσεων, τόσον πρὸς τὴν «C.G.T.», τῆς δόπιας εὐθὺς εἰνε τὸ δίκτυον τῶν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὸ ἐξωτερικόν, ὃσον καὶ πρὸς τὰς ἑταῖρας «Μεσσαζέρη», «Φρασινέ» καὶ «Νοτίου Ατλαντικοῦ». Ἐθέξει ἐπίσης καὶ τὸ ζήτημα τῶν ἀπαρατήτων ἀντικαταστάσεων τῶν παλαιῶν σκαφῶν. Εάν δὲν θέλωμεν — εἰπε — νὰ ἰδωμεν καταρρέουσαν κυριολεκτικῶς τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν, θὰ ἐπρεπε νὰ θέωμεν ὑπὸ ἐφαρμογῆς πρόγραμμα νέων κατασκευῶν, καθόσον η Γαλλικὴ χωρητικότης παρουσιάζει τὴν μεγάλυτέραν ἀναλ-

γίαν εἰς πλοῖα ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἔτων. Καθ' ἣν σπιγμὴν ἐπιβάλλεται, διὰ τὴν ἀνανέωσιν, η κατασκευὴ πλοίων 150.000 τόννων ἐτησίως, οὔτε ἐν σκάφος δὲν παρηγέλλει τὸ 1937 εἰς τὰ 14 Γαλλικὰ ναυπηγεῖα. Αἱ ναυτικαὶ κατασκευαὶ εἰς τὴν Γαλλίαν, προσέθηκεν, εἶναι δαπανηραὶ, ἔναντι τοῦ κόστους εἰς τὸ ἐξωτερικὸν καὶ προχωροῦν λίαν βραδέως.

Κρίσιμος ἡ κατάστασις

Εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο τῆς εἰσηγήσεως του ὁ κ. Hachette ἐξήτησεν ἀπὸ τὸν ἐπουργὸν τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας νὰ ἐκθέσῃ πρὸς τὴν Βουλὴν τί ἐσόπουνε νὰ πράξῃ διὰ τὴν δελτίσσων τῆς κρασίου ταύτης καταστάσεως, ἐάν, δηλαδὴ, ἐμελέτη τῆς αὐξησιν τοῦ παρεχομένου πρὸς τὴν «Ναυτικὴ Πίστιν» συνδυάσιον, διὰ νὰ καλύψῃ, ἐν ταῖς μέτωφ, τὴν ὑποσταμένην διαφορὰν εἰς τὸ ναυπηγικὸν κόστος μεταξὺ Γαλλίας καὶ ἐξωτερικοῦ η ἐὰν δὲν νιοθετεῖ τὴν τόσον ἐπιτυχῶς ἐφαρμοσθείσαν κατὰ τὸ παρελθόν τακτικὴν τῶν ἀμοιβῶν διὰ τὰς νέας ναυπηγήσεις.

Ἀπαντῶν δὲν ἐπουργὸς τῆς Ναυτιλίας ο. Tasso, ἀφοῦ ἐδήλωσεν, ὅτι πρὸς τὴν «Ναυτικὴ Πίστιν» παροχὴ θὰ παρέμενεν η αὐτὴ καὶ κατὰ τὸ 1938, οἷα καὶ κατὰ τὸ 1937, προσέθηκε — σχετικῶς μὲ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου — ὅτι, παρὰ τὴν αὐξησιν τῶν ναυλῶν, ητο ἀδύνατον διὰ τὰς περισσοτέρας τῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν νὰ συγκεντώσουν τὰ ἀπατούμενα διὰ τὰς ἀντικαταστάσεις τῶν πλοίων τον κεφάλαια, λόγῳ — ίδιᾳ — τοῦ ὑψηλοῦ ναυπηγικοῦ κόστους.

Πρὸς τὸ πάρον — εἰπε — θὰ ἐπρεπεν η Βουλὴ νὰ ἐξετάσῃ τὸ ζήτημα τῆς Ναυτιλίας ἐν τῷ συνόλῳ του, συνδυαζομένης τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ τῶν νέων ναυπηγήσεων, δι' αὐτὸν δ' ἀκριβῶς τὸν σορόν προέβη οὗτος τὴν 23η Δεκεμβρίου π. ἐ. εἰς τὸν καταρτισμὸν μεγάλης ἐπιτροπῆς ἐφεύνης, ἐπιφροτισθείσης μὲ τὴν μελέτην τοῦ ναυτιλιακοῦ ἐν γένει προσβλήματος τῆς χώρας.

Πρόγραμμα ἀναδιοργανώσεως

Λογικὸν ἦτο — ἐξεκριβώλυθεν ὁ Γάλλος ἐπουργὸς — νὰ ἐπιχειρηθῇ πρὸς πάσης ἄλλης ἐνεργείας η δυνατότης ἐναρμονίσεως τῶν τομέων δράσεων τῶν διαφόρων ναυτικῶν ἐταιριῶν. Ή ἐπειδεικένεται συνεργασία καὶ η πρακτικωτέρα κατανομὴ τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας καὶ τοῦ τονιάτη τῶν κεριτερέων ἐταιριῶν, πλειστα δοσ θὰ ἀπέφερεν ὀφέλη εἰς αὐτόν, εἴτε ἐπέβανον ἀ' εὐθείας ἐνσύχουσε ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ, εἴτε ἀν ἐπέγγανον τῆς ἐπὸν Νόμου τοῦ Ιουλίου 1934 προβλεπόμενης ἀρωγῆς. Μία τοιάτη ἔρευνα θὰ καθιδρίζειν ἐπίσης τὰ κατάλληλα πλοία καὶ τὴν ἀνάλογην ταξίνητα δι' ἐκάστην γραμμήν.

Η «Ναυτικὴ Πίστις» — κατέληξεν ὁ κ. Tasso — ητο δέδων, διὰ δὲν ἔτη ἐπήξει διὰ τὴν ἀναυσηρότηταν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Γαλλικῆς Ναυτιλίας, δι' οὐ καὶ ἀπότολτος παρίστατο η ἀνάγκη ἐνὸς σχεδίου ἀναδιοργανώσεως, διατενεόμενον ἀπὸ τὴν συσχέτισιν δὲλων τῶν ναυτιλιακῶν καὶ τὴν ἐξηπερήτησίν των κατὰ τὸ δυνατόν πρακτικωτέρον τρόπον. Έὰν η Βουλὴ παράσχῃ, ἐν καιφῷ, τὰς ἀπατουμένας διὰ τὸν ἀντέρειον σκοπών ποτώσεις, η Γαλλικὴ ναυτιλία θὰ ἐπετύγχανεν ὑ' ἀναλάβῃ σὺν τῷ χρόνῳ τὴν θέσιν της εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφορᾶς καὶ συγκονιωνίας.

Γερμανία

Τὰ ναυλολόγια τῶν «Κόνφερανς»

Πολλάκις κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος οἱ Γερμανοὶ ἐξαγωγεῖς διεμαρτυρήθησαν κατὰ τῶν ἀνατητών τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὸν ζήτημα τῆς Ναυτιλίας της Επικράτειας, δι' οὐ καὶ ἀπότολτος παρίστατο η ἀνάγκη ἐνὸς σχεδίου ἀναδιοργανώσεως, διατενεόμενον ἀπὸ τὴν συσχέτισιν δὲλων τῶν ναυτιλιακῶν καὶ τὴν ἐξηπερήτησίν των κατὰ τὸ δυνατόν πρακτικωτέρον τρόπον. Έὰν η Βουλὴ παράσχῃ, ἐν καιφῷ, τὰς ἀπατουμένας διὰ τὸν ἀντέρειον σκοπών ποτώσεις, η Γαλλικὴ ναυτιλία θὰ ἐπετύγχανεν ὑ' ἀναλάβῃ σὺν τῷ χρόνῳ τὴν θέσιν της εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφορᾶς καὶ συγκονιωνίας.

C.K.HANSEN

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

COPENHAGEN

Telegr. Adr.: HANSEN

"MIDGARD,, EMDEN

Zweigniederlassung der
"Midgard,, Deutsche
Seeverkehrs-Aktiengesellschaft



SHIP BROKERS & AGENTS

Telephones: 264748 Telegrams: MIDGARD
The Boe Code—Scotts Code 10th Ed.

γιακού έμποριον. Πλήγη τῶν ἀνιστέφω παραπόνων καὶ ἐπικρίσεον, ἐσημειώθησαν κατὰ τὸ 1937 καὶ ἀρχετά περιπτώσεις πολεμικῆς τῶν ἔξαγωγέων ἐναντίον τῶν «Κόνγρεσαν». Ήδη, εἰς τὴν τελευταῖαν ἔκθεσιν τοῦ Ἐμπορικοῦ Ἀπαικελθτηρίου τοῦ Ἀμβούργου παρέχεται ἡ ἀπάντησις, ὅτι τούσαν αἱ ξέναι, δοσον καὶ αἱ Γερμανικαὶ ἑταῖραι τακτικῶν γραμμῶν, δὲν θὰ ἡδύναντο νὰ ἴνταξον χωρὶς τὰς «Κόνγρεσαν», ἐνῷ ἀντιθέτως οἱ εἰσαγωγεῖς καὶ οἱ ἔξαγωγεῖς ἔξαρτονταν ἀπὸ τὰς τακτικὰς καὶ ταζείας γραμμὰς τῶν «Δάινερ». Αἱ «Κόνγρεσαν», σινεπὼς, εἶνε ἀπαραίτητοι, η δὲ μόνη σύντασις, ἢτις ἄλλως τε ἐνδιαφέρει ἐξ ίσου τοὺς ἐμπόρους καὶ τοὺς ἐποιητάς, ἔχεται εἰς τὴν ἔχωνα, κατὰ τὸ δυνατόν, καὶ πολὺ πότε τῆς ἐφαρμογῆς τον, δημιουρίεν τῶν ἔκστοτε λαμβανομένων ἀποφάσεων καὶ ιδίᾳ τῶν σχετικῶν μὲ τὰς αἰδίσησις τῶν νανολγίων.

'Ιαπωνία

Μονοπώλιον εἰς τὰς μεταφορὰς;

‘Υπὸ τῶν Ἰαπώνων ἐφοπλιστῶν καταβάλλεται ἀπό τίνος προσπάθεια, ὅπως διασφαλίσῃ ἡπέρ τοῦ ἔθνους πλοίον κάθε μεταφορὰ ἐκπορευμάτων ἐκ τοῦ ἔξιτερον πρὸς τοὺς Ἰαπωνίοις λιμένας. Πρὸς τὴν κυβερνήσην τοῦ Τόκιο ἴντεβλῆμη ἡδη σχετική αἴτησις ἀπό μέρους τοῦ Προέδρου τῆς «Ἐνδεᾶς τῶν Ἰαπώνων ἐφοπλιστῶν». Προφεύεται δὲ αὐτῆς ἡ ἐμφανισθήσασθαι στιγματος ἀδειῶν εἰσιτηρογράφης τῶν δι’ Ἰαπωνίαν φορτιών, ἀποκλειομένων τῶν ξένων σωμάτων καὶ τονίζεται, ὅτι τὰ Ἰαπωνικά ἐμποροναντικά συμφέροντα μά θά φερεῖνθούν σημαντικῶς ἐκ τοῦ μέτρου τούτουν. Κατό τινας μάλιστας ἐπολογισμούς τὸ δέ της ναυτιλίας έδομημα θά πηγάνετο ἀπό 200 εἰς 350 ἑκατομμύρια γιὲν ἔτησίως. Η Ἰαπωνικὴ κυβερνήσης μελετᾷ εὔμενός, ώς λέγεται, τὴν ἐποβληθείσαν ἐφοπλιστικὴν αἴτησιν.

'Ιταλία

Τὸ ἀρόγαραμμα νέων ναυπηγήσεων

Είχομεν άναγκάφει εἰς προηγουμένων τεῦχός μας, τὰ τοῦ νέον ἀνακαινιστικοῦ προγράμματος τῆς Ἰταλίκης ναυτιλίας, όπερ ηδὴ ἐνεργίθη ὑπὸ τοῦ κ. Μονσεβούλη. Κατόπιν συμπλήρωματικάς πληροφορίας, τὸ ἀνώτερο πρόγραμμα νέων κατασκευῶν, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς τεχνικῆς διαρροήμάσεως καὶ βελτισσώσεως τῶν ἔτεροσειάνιον *Roma* καὶ *Augustus*, θὰ ὀλοκληρωθῇ ἐντὸς μᾶς τετραετίας. Προβλέπει τὴν ναυπήγησιν 44 σκαφῶν 250.000 τόννων γκρός καὶ ὅ ἀπατήσῃ δαπάνην 11.5 δισεκατομμύριον λιρετῶν. Τὰ 44 σκάψη κατανέμονται ὡς ἔξις: 9 τ. γκρός 86.000 διὰ τὴν «Ιτάλια», 13 τ. γκρός 82.000 διὰ τὸ «Λόνδιν Τριεστίνο», 17 τ. γκρός 43.000 διὰ τὴν «Τριφενία» καὶ 5 τ. γκρός 39.000 διὰ τὴν «Αδριατικα».

Συγκεκριμένως, προβλέπεται ή νωριήγησης ένος έπιβατηγού «μότορ» στη 16.500 τ. γραφός διά την γραμμήν «Από Ανατολής, της όποιας ή ένισχυσις κατέστη άπαραίτητος, λόγω τού δυνάμεων έντεινομένων εξ μέρους της ζένων σηματών ανταγωνισμού, άλλα και συνεπέι της αιχανομένης δύναντος Ιταλικής πόρος τη οποίη πολιτικής και οικονομικής έπιφροντισθανότητας. Θα νωριήγησθούν έπιστροψές 15.500 τ. γραφός ξεσπούν, κυτταναλίσοντα πετρέλαιον και προσφιλέσμενα διά την γραμμήν Κεντρώας «Αιμερικής και Νοτίου Ειρηνικού, δύο «μότοροσιπς» των 10.000 τόνων διά την γραμμήν Νοτίου «Ατλαντικού με αφετηρίαν τούς λιμένας της Τριφυλίας θαλάσσης, ένα «μότορο» 4000 τ. γραφός διά την ταχείαν γραμμήν Πειραιώς—Κονσταντινούπολεως, 11 μικτώ σκάφη των 2800 τ. γραφός διά τας γραμμάς Έγγρης Ανατολής, 11 δημερόπλοια των 2750 τ. γραφός διά τας τακτικας ιπποδροσίας Μεσογείου—Βαρεσίου Εύρωπης 6 «μότοροσιπς» των 1600 τ. γραφός διά τας γραμμάς Αδριατικής—Τυροπονικής θαλάσσης—Σικελίας 8 σκάφη συνολικής ζωριατότητος 38.000 τ. γραφός διά την έπιπεσιανη Νοτίου Αιγαίου, 4 «μότοροσιπς» των

6.000 τ. γραφός έτσιστον διά την φροτηγὸν γραμμὴν Νοτίου Ἀμερικῆς καὶ 3 δηξελοκίνητα ἐπίσης σχάρῃ τῶν 4000 τ. γραφός διά τὰς ἐν τῆς Ἀδριατικῆς γραμμὰς πόδες τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ τὸν Δούναβιν.

Τὰ ἀνωτέρῳ ἀναφέρονται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τοῦ στόλου τῶν Ἰταλικῶν ἑταφῶν τακτικῶν γραμμῶν. Παραλλήλως διως ἔχαιρετι καὶ λαμβάνεται μέριμνα καὶ διὰ τὴν «εὐάρτη» ναυτιλίαν. Τονίζεται σχετικῶς καὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀντιταστασίας τὸν παλαιοτέρας ἡλικίας Ἰταλικῶν φορτηγῶν καὶ τῆς αὐξήσεως τοῦ ὄγκου τῆς φορτηγής κωποτικότητος, ὁ γόλος τῆς δροιᾶς εἰς τὴν Οἰζουναίαν τῆς Χώρας ἔξαιρεται ιδιαίτερως. Ἡ λαμβανομένη εἰς τὸ εὖρον ναυπηγικὸν πρόγραμμα κυβερνητικὴ πρόνοια ὑπὲρ τῆς κατηγορίας τῶν φορτηγῶν σταφῶν ἐπιδιώκει νὰ τερματίσῃ τὰς ἀγορὰς μεταχειρισμένουν πλοίους εἰς τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ νὰ στέψῃ τοὺς Ἰταλούς ἔφοιτοστάς εἰς τὰ ἑθνικὰ ναυτηγεία ταῦτα πατακοενήν κανονισμῶν μονάδων, μὲ κόπτος οὐδόλως ἀμφιστάμενον ἀπὸ τὸ ισχέν τοῦ τάξις λοιπὸς ναυτηρικᾶς χώρας. Πρὸς τὸν σχοπὸν ἀντὸν καθιερώθησαν αὔξιλοιγοι τελωνειακοὶ ἀπαλλαγαὶ διὰ τὴν εἰσαγωγὴν ἔλικῶν εἰς τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ εἰδικαὶ ἀμιβαὶ καλύψεως τοῦ διαφορικοῦ κόστους τῶν ἔγχωριῶν προελεύθερων ὑλίκων τῶν ναυτηριγίων, ἐνῷ καὶ οἱ ἔφοιτοισταὶ διὰ τυγχάνεντον ἐφεξῆς φορολογικῶν διευκολύνσεων καὶ ἔλικης κρατικῆς ἀφογῆς, ζάριν τῆς ἀποσθέσεως τῶν παρ' ἀρτὸν διατίθεμένον κεφαλαιον διὰ τὴν κατακοενήν φορτηγῶν, ἐχόντων ταχύτητα οὐχὶ μικροτέραν τῶν 10 μιλίων. Ἡ κυβερνητικὴ ἀφογὴ θὰ είναι ἀνάλογος πρὸς τὴν κινητικότητα καὶ τὴν ταχύτητα ἐκάστου φορτηγοῦ καὶ εὐνόητον ἀποβαίνει, διὰ τὰ ταχύτερα πλοῖα θὰ συγχεντρώνουν καὶ τὸ μεγαλύτερον ποσοστόν ἐνισχύσεως. Αἱ ἀνωτέρω παραχωρήσεις ἔχετείνονται διὰ μίαν περιόδου δέκα έτῶν, μὲ πόρριπτην ναυτηρήσεως 200.000 τόννων ἐτήσιοις, οὕτως ὅστε τὸ 1947 ἡ Ἰταλικὴ ναυτιλία νὰ διαστῇ κανονισμὴ «εὐάρτη» συνολικῆς κινητικότητος 2.000.000 τόννων γρούς.

Μεγ. Βρεταννία

Τροποποιήσεις εἰς τὸ σχέδιον τοῦ Πλεῖτ

‘Η Διοικητική Έπιτροπή τῶν τράμπες, ἡ ἐπιφροτισμένη μὲ τὴν ἑρμηνείαν τῶν σχεδίων επαναπάτων ὅριών τῶν ναῦλων, ἐπιδιώκουσα νῦ ἄρι τὰ διαφορεμένα τῶν ὅρων, βάσει τῶν δότων εἰς ἐφοριαστής δύναται νῦ παραβαῖ τὴν ἔγγενην καταμετρήσεως κατὰ τὸν τόνον, προκειμένου τὸ σύνορο του νῦ φροντίδα. Λογεντινὴ γεννήματα ἀλλοὶ τοὺς ἄνω λιμένας τοῦ Πλέτη μόνον ἦ ἐτοῦ λιμένας μόνον τῆς Νεζοτού, προ-
ῆλθεν εἰς τὰς κατωτέρους ἀποφάσεις, αἵτινες καὶ ἐδημοποιήθησαν δι’ ἀ-
ναγνωσθέντος τοῦ Ναυτικοῦ Έπιμελητηρίου τοῦ Αονδίνου.

α') Η παράγωγος 2, τοῦ δρου 2 (μεγέθη) τοῦ ἐντίτου «οχεδίου» αινεγμασίας (τῆς 14ης Ὁστιοβριών π. ἔ.) διὰ τὰ ἐξ Πλέκτη ταξίδια ἐπιστροφῆς, ἡ πραγματευόμενή τάς φροτώσις ἀπὸ τοὺς ἄνω λιμένας τοῦ Ποταμοῦ, τροποποιεῖται ἑρεζῆς, ὡς ἀκολούθως: «Διὰ φροτώσιν ἀπὸ ἄνω λιμένας τοῦ Ποταμοῦ μόνον, δύναται πλοΐον τι νὰ περιοδισθῇ χωρητικότητά του εἰς τόσουν βαθμόν, διστα, γέρον ἐπ' ἀπότομόνερος κατὰ τὸν ἀπότολον τοῦ, νὰ δύναται νὰ δεχθῇ τόσουν φροτίον, δοσον εἶναι εἰς θέσιν νὰ μεταφέρῃ μὲ τὸ ἐπίσημων ἐπιτρεπόμενον βύθισμα. Κατὰ τὸν ζόρον τῆς ναυσιθεώσεως του, ἐπιτρέπεται νὰ δεχθῇ δρον τυπικῆς καταψηφίσεως (measurement), κατὰ τόννον δ. w., ἀντιστοιχοῦντα ποὺς τὴν ἀνωτέρω τροποδίησην.

6') Εἰς τὸν ὅρον 2, τὸν ἀναερόπουνον εἰς τὰς φορτώσεις ἀπὸ τὸν ἡμένα Νεκτούεια, προσετέθησαν αἱ ἀπόλοινθοι παράγωγοι: «Διὰ φόρτουσιν μόνον ἀπὸ Νεκτούεια, δίνεται πλούτον τι νὰ περιοδιήσῃ τόσον τὴν χωρητικότητά του, ὥστε κατὰ τὸν ἀπόλοντον του, μὲ εμπιπλεῖς» ἐπ᾽ αὐτοῦ, νὰ φέρῃ ὅσουν δίνεται νὰ μεταφέρῃ φορτίον, μὲ μέσου βύθισμα 23.6 ποδῶν, εἰς θαλάσσια ὑδάτα. Κατὰ τὸν χρόνον τῆς ναυλώσεως του ἐπιτρέπεται νὰ δεχθῇ ὅρον περιεκτικότητας κατὰ τόννον d. w. ἀντιστοιχούντα ποὺς τὴν ομβίδιαν τοποποιούνται.

RED HAND

ANTIFOULING COMPOSITIONS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS

The RED HAND COMPOSITIONS Co.
4, CARLTON GARDENS,
LONDON, S.W.1

**CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY**

AGENTS for GREECE:

The SHIPPING CHARTERING
AND FORWARDING CO. S.A.
OMIROU 16
PIRAEUS



έπιστροφήν εἰς τοὺς καταστερικούς ἀριθμούς τῆς μειωμένης «ἀγοραστικῆς ζητούτης» τῶν πρώτων μετά τὸ 1930 ἔτῶν, διὰ τὰς πέραν τοῦ 'Οκεανοῦ παραγωγικὰς χώρας.

‘Η γαυπηγική δραστηριότης κατά τό 1937

Αἱ δημοσιευθεῖσα πρὸ ἡμέρων εἰς τὸν Ἀγγλικὸν ναυτικὸν τύπον ἐτήσια στατιστικὰ τοῦ «Δόρυ Ρέτζιστερ» περὶ τῶν παγκοσμίων καθελκύσεων κατὰ τὸ π. ἔ., σημειώνουν, ὃς ἄλλως τε ἀνεμένετο, μίαν περισσέων αὔξησιν τῆς ναυτιγκῆς παραγωγῆς, τόσον ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ όσουν καὶ εἰς τὰς λοιπὰς ὅμινοι χώρας. Ανήγθεν αἴτα, προσευμένου διὰ πλοία 100 τ. γκρός καὶ ἀνά (ἔχωστε τὸν Σοβιετικὸν καὶ Ἰσλανικὸν καθελκύσεων, περὶ τῶν δοτούν δὲν ὑπάρχουν συγκεκριμένα πληροφορίαι ἐξ αὐθεντικῶν πηγῶν) εἰς 1.101 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 2.690.580 τ. γκρός, μὲ αὔξησιν ἔναντι τοῦ 1936 κατά 572.656 τ. γκρός, ἤτοι κατά ποσοστὸν 27 ο). Εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν καθελκύσθησαν σκάφη 920.822 τόννων, εἰς δὲ τὰς λοιπὰς χώρας σκάφη 1.769.758 τόννων γκρός. Η παραγωγὴ τῶν κυριοτέρων ἐξ τῶν λοιπῶν χωρῶν, ἔχει ὡς ἔξει:

'Ιαπωνία	451.121 τ.	'Ολλανδία	183.509 τ.
Γερμανία	435.606 »	Σουηδία	161.008 »
'Ην. Πολιτείαι	239.445 »	Δανία	131.411 »

Η έξ 572.656 τ. γιρός αείχσις τῶν παγκοσμίων καθελκύσεων τοῦ π. ἔ., ἔναντι τοῦ 1936, κατανέμεται εἰς 64.565 τ. γιρός διὰ τὴν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ ἔργαισιν καὶ εἰς 508.091 τ. γιρός διὰ τὴν παραγούγην τῶν λοιπῶν χωρῶν. Ἐκ τῶν καθελκύσεων είς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Ἰρλανδίαν, μία χωρικότης 124.342 τ. γιρός, επιτίσσωσεπένουσα πλοστὸν 13.5 ῳ, προωρίζετο δι' ἀλλοδαποὺς ἐφοπλιστάς, συμπεριέλαμβανομένων καὶ 44 σκαφῶν 79.123 τόννων, ἄτινα πρωωφίζοντο νὰ νησολογηθῶν εἰς τὰς ἵπεροντινὰς Βρεταννικὰς Κτήσεις. Η ἀντίστοιχος χωρικότης, ἡτις κατεσκευάζετο εἰς τὰς χωριστέρας τῶν λοιπῶν χωρῶν καὶ πρωωφίζετο δι' ἀλλοδαποὺς πλοιοκτῆτας, ἐμφανίζεται εἰς τὸν ἀζόλουνθον πίνακα:

Εἰς τὴν Γερμανίαν	36	πλοιά	228.708	τ. γχρόος
» » Δανίαν	17	»	113.878	»
» » Σουηδίαν	13	»	90.927	»
» » Ὑλλανδίαν	42	»	44.449	»
» » Ιαπωνίαν	16	»	14.746	»

"Οσον άφορε τά μεγέθη, ή παγκοσμίως καθελκυσθείσα χωρητικότης περιελάμβανεν 154 πλούτον 6000 τ. γκρός και ἄνω ἔκαστον, ἐπειδή τῶν ὅποιων 18 ἦσαν μεταξὺ 10.000 ἕως 15.000 τόννων και 11 ἦσαν ἄνω τῶν 15.000 τ. γκρός ἔκαστον. Τὰ σπουδαιότερα εἰς ἄλλου τῶν καθελκυσθέντων πλοίον ἦσαν: Τὸ διπλέλικον καὶ ἑψωδιασμένον μὲ στροβίλους Ὀλλανδίκων λάινεον «Nieuw Amsterdam» 36.000 τ. γκρός. Τὸ νωντηγήνθεν εἰς Τσιλανδίαν διπλέλικον Ἀγγλικὸν μότοροις «Capetown Castle» 26.850 τ. γκρός· τὸ διπλέλικον Γερμανικὸν μότοροις «Wilhelm Gustloff» 24.000 τ. γκρός, κατασκευασθέν ἐν Γερμανίᾳ· τὸ διπλέλικον καὶ ἑψωδιασμένα μὲ ἀτμοστροβίλους Ἀγγλικά ὑπερφορεάνια «Stratheden» 23.722 τ. γκρός καὶ «Strathallan» 23.400 τ. γκρός· τὸ Γερμανικῆς κατασκευῆς, διπλέλικον καὶ ἑψωδιασμένον διὰ τὴν πόρωσιν τοῦ μὲ πλανδρομικάς μηχανᾶς καὶ μὲ στροβίλους, πλωτὸν ἐργοστάσιον ἐλάσιον φαλαίνης «Unitas» 21.846 τ. γκρός· τὸ διπλέλικον καὶ ἑψωδιασμένον μὲ πλανδρομικάς μηχανᾶς Ἰαπωνικὸν φαλαντοθηριόν «Tōpan Maru No 2» 18.000 τ. γκρός· τὸ ίδιο προορισμόν, ἀλλὰ διεζελούντον καὶ μὲ μίαν ἔλια «Nishim Maru No 2» 16.760 τ. γκρός· τὸ Γερμανικῆς κατασκευῆς διπλέλικον Νοθρηγικὸν μότοροις «Oslofjord» 16.000 τ. γκρός· τὸ Γαλλικῆς κατασκευῆς διπλέλικον

Γαλλικὸν μότορ - τάνκερ «Emile Migeot» 15.436 τόννων γκόδις και τὸ Όλλανδικῆς ναυπηγήσεως τριπλέλικον μότορον «Ruys» 15.000 τόννων γκόδις.

Ός πρός τὰ συστήματα πρόσωσεως, ή παγκοσμίως καθελκυσθεῖσα χρηματικότης περιελάμβανε ἀποδόλους 1.130.959 τ. γραφός, ἐκ τῶν δύοιν σχάρη 527.187 τόννων (46.6 ο)ο) καθειλκύσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ καὶ ἔτερα 603.772 τ. γραφός (53.4 ο)ο) εἰς τὰς λοιπὰς χώρας, ἐνῷ ἡ συνολικὴ χωρητικότης τῶν ἀπότοποις ἀνέφερε εἰς πλοΐα 1.511.789 τ. γραφός, ἐξ τῶν δύοιν 25.7 ο)ο, ἤτοι σχάρη 388.281 τόννων καθειλκύσθησαν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ, τὸ δὲ ὑπόλοιπα 74.3 ο)ο, ἤτοι σχάρη 1.128.508 τόννων γραφός, εἰς τὰς λοιπὰς χώρας. Διαφοροῦντος τοῦ ὑπὸ ἀνάποδησης ἔτους, καθειλκύσθησαν 53 πλοΐα, χωρητικότης 385.980 τ. γραφός, ἐπὶ τῶν δύοιν πρόσεται νῦν τοποθετηθεὶς ἀποστροφίλοι, ἐν συνδυασμῷ μὲν ὁδοντώσεις ἀναγωγῆς (reduction gearing). Οὐ συνδυασμῷ οὖτος, μόνον εἰς ἓν σάφως ἐξ τῶν 53 δὲν πρόσεται νῦν ἐφαρμοσθῆ. Καθειλκύσθησαν ἐξ ἄλλου εἰς τὰς Ἡνωμένας Πόλιτείας δύο σχάρη 21.100 τόννων, ἀτινα ἐφωδιάσθησαν διὰ τὴν πρόσον τοὺς μὲ μηχανᾶς στροβιλούλεκτρικάς. Ἔτερα 83 πλοΐα 234.768 τόνων γραφός, ἐφωδιάσθησαν μὲ συνδυασμὸν παλινδρομικῆς μηχανῆς μετὰ στροβιλῶν χαμηλῆς πέσεως, ἐνῷ ἀπὸ τὰ ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ καθειλκυσθέντα σχάρη, 11 χωρητικότης 113.304 τόννων εἶνε στροβιλοφόρα καὶ 24 πλοΐα 118.684 τόννων ἐφωδιάσθησαν μὲ τὸν συνδυασμὸν παλινδρομικῆς μηχανῆς καὶ στροβιλῶν χαμηλῆς πέσεως.

Τα καθελκυσθέντα δεξαμενόπλοια (1000 τόννων γραδός και άνω έξαστον) άνηλθον είς 96, συνολικής χωρητικότητος 769.744 τόννων γραδός, έκ των δύοις 68 τ. γραδός 559.276 ήσαν δημελοκίνητα και τέλος δύοις 28 τ. γραδός 210.468 άπροινητα. Είτε την 'Αγγλίαν και 'Ιρλανδίαν καθελκυσθέντα μόνον 19 τάνκες 144.556 τόννων γραδός. "Οσον άφορα την χρησιμοποιουμένην καύσιμων πλην, σκάφη 465.000 τ. γραδός (έκ της καθελκυσθείσης άτμηρος χωρητικότητος 1.130.959 τόννων) πρωτοβουτό νά καταναλίσουν αύσαρθον πετρέλαιον είς λέβητας, ούτος οώτε τά 25 ο) μόνον της παγκοσμίου παραγωγῆς πλοίων θὰ έχοσιμοποιούν, διά την πούσιν των άπολειτικώς και μόνον τὸν γαινίθιασα.

‘Η πορεία τῶν παγκοσμίων ναυπριγήσεων

‘Από τάς τριμηνιαίς ἀφ’ ἔτερον στατιστικάς τοῦ «Λόνδ Ρέτζιστερ» προσωπίτει, ὅτι εἰς τάς ἀρχὰς τοῦ 1947 ἡ καθ’ ἄπαντα τὸν Κόσμον τελούσα ἐπὸ κατασκευήν νέα ψωφητικότης περιελάμβανε οκάφη 2.251.221 τ. γνώσης, μὲ περιστερόν αἴξησιν κατὰ 201.000 τ. περίπου εἰς τὸ τέλος Μαρτίου, κατὰ 431.000 τ. εἰς τὸ τέλος Ιουνίου (ἔναντι τοῦ α' τριμήνου) καὶ 19.000 τ. εἰσέτι εἰς τὸ τέλος Σεπτεμβρίου (ἔναντι τοῦ δ' τριμήνου). Εἰς τὸ τέλος τοῦ Δεκεμβρίου π. ἔ. τὸ παγκόσμιον σύνολον ἀνήρχετο εἰς 2.900.184 τ. γνώσης καὶ ἦτο ἀνότερον κατὰ 648.663 τ. ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου δ’ τριμήνου τοῦ 1936. ‘Η ἀναρρεομένη ἀνῆσης εἰς τὴν ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰρλανδίᾳ ναυπηγικὴν ἐγγασίαν περιελάμβανε, διὰ τὸ δ’ βαρηνόν, σκάφη 161.784 τ. γνώσης (ἥτοι 16.8 οἱ ἐπὶ πλέον). Πάντως, ὡς ἐλάττωσις τῶν παραγγελιῶν κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας τοῦ 1937, προεθύνοσθε ἀπὸ πολλᾶς διμερεῖς συνθήκας, κυρίως δὲ ἀπὸ τὴν αἰσθητὴν αἴξησιν τοῦ κόστους τῶν νέων κατασκευῶν, θεωρεῖται πιθανόν ὅτι ὁ ἀντικατοπτρισθῆ εἰς τὰς στατιστικάς τῶν προσεχῶν μηνῶν, εἰς τὰς ὁποίας θὰ ἐμφανισθῇ μειωμένη ἡ ἔναρξης νέας ἐγγασίας.

Εις τὰς ἀρχὰς τοῦ 1938, ἐπὶ δύτῳ χωρῶν, ἐξάστη τὸν ὄποιον είχεν ἐπὸ κατασκευὴν χωρητικότητα μεῖζουν τὸν 100.000 τόνων γυρρός, ἡ Μεγάλη Βοειανία καὶ Ἰολανδίς ἥρχοντο πρώτη μὲ 1.125.426 τ. γυρρός, ὑπερβάλλουσα κατὰ πολὺ τὸ συνολὸν τῶν τριῶν ἐπομένων χωρῶν, ἣν τῆς Γερμανίας (369.354 τ.) τῆς Ἱαπωνίας (305.460 τ.) καὶ τῆς "Οἰ-

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΟΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

**ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTSTRAPPING,
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ**

BEVNING & ENAMELS
ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΒUNKERS. TANKS. BILGES καπ.

ΠΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ
ΑΝΤΙΤΥΠΩΣΙΑΛ ΓΙΕ, ΠΑΓΩΝ ΤΟΝ 100 ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

АПОЛАНЫТЕ ЕІС ТОҮЕ КК

BITULAC LIMITED

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. «ΒΙΤΥΛΑΣ»

COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE
215 DASHWOOD HOUSE
DON E.C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

7. BURY COURT, LONDON E.C. 3
TELEPHONE: AVENUE 37.33

λανδίας (288.938 τ. γραφός). Λίγη Ηνωμένη Πολιτεία εσημειούντο εἰς τάς στατιστικάς μὲ 204.134 τ. γραφός, ή Σουηδία μὲ 128.980 τ., ή Ιταλία μὲ 106.850 τ., ή Δανία μὲ 100.156 τ. καὶ ή Γαλλία μὲ 69.330 τ. γραφός.

Ἐν συμπεράσματι τῆς ὅλης διδομένης ἐπὸ τῶν στατιστικῶν εἰκόνων, τονίζεται, διτὶ η ναυπηγική διοικησια, γενικῶς, θὰ διατηρήσῃ καὶ κατὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον τὴν σημερινήν της ζωηρότητα, δεδομένου, διτὶ η ἀξιούμενή κατὰ τὸ 1937 νέα ἔργασία ὑπερέβη κατὰ 372.000 τ. γραφός τῶν καθελκυσθείσων χωρητικότητα καὶ διότι αἱ διαβιβασθεῖσα σημαντικαὶ παραγγελίαι θ' ἀρχίσουν σὺν τῷ χρόνῳ ἐπεκλούμεναι.

ΟΙ "ΑΓΓΛΟΙ ΝΑΥΠΗΓΟΙ ΔΙΑΤὰ Τὰς Νέας ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣ"

Ο σημειούμενος ἀπὸ τίνων μηνῶν ναυπηγικὸς δργασμὸς εἰς τὰς κυριωτέρας ναυτικὰς χώρας καὶ η ἀποτελεσματικὴ προσπάθεια τῶν περισσοτέρων ἔθνων ναυτιλῶν, ὥστε ἀνανεώσουν εἰς εὐρεῖαν κλίμακα τὸ πλοτὸν ὑλικὸν τῶν, ἀπετέλεσε τὸ θέμα ἐνδιαφέροντος ἀρθροῦ τοῦ κ. Wilfrid Ayre, πρόεδρον τῶν "Αγγλικῶν ναυπηγείων τοῦ Burttisland". Ο ἀρθρογράφος ἀποδίδει, διτὶ δὲν πρέπει ν' ἀφεθῇ η Βρεταννικὴ ναυτιλία νὰ κατέληψη πέραν τῆς σημερινῆς της θέσεως, ἔναντι τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ ἐποιηθεῖται τὴν γνώμην, διτὶ ἐπιβάλλεται η συνέλισις τῆς κατασκευῆς συγχρονισμένων σκαφῶν πρὸς καλύπτων τῆς φυσικῆς φθορᾶς τῶν πλαιστέων καὶ ἐνίσχυσιν τῆς μεταφορικῆς ἴκανότητος τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Μεγάλης Βρεταννίας. Πλαισιούμενον κατωτέρῳ τὰ κυριωτέρα σημεία τοῦ οηθέντος ἀρθροῦ, εἰς τὰ δόποια ὁ κ. Ayre θίγει καὶ ὡρισμένας λεπτομερείας, γενικωτέρας σημασίας, περὶ τοῦ κόπτοντος τῶν νέων πλοίων, τοῦ χρόνου παραδόσεως αὐτῶν καὶ τῆς τηρούμενης ἐπὸ τῶν "Αγγλῶν καὶ ξένων ἐφοπλιστῶν τακτικῆς εἰς τὸ ζῆτημα τῶν νέων ναυπηγήσεων.

«Υπάρχει ηδη μία ἀναμφισβίτης ἀπόδειξις γράφει ὁ κ. Ayre— διτὶ ἐσημειώθη ἐσχάτως κάποια ἀνεξήγητος διστακτικής ἀπὸ μέρους τῶν "Αγγλῶν ἐφοπλιστῶν διά τὴν παραγγέλλουσαν νέων πλοίων. Πρόσφατοι ἀνακοινώσεις διαφέρουν "Αγγλικῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυπηγούς διημερίσιαν τὴν κατωστάσιν καὶ περιέγραφαν τὰς ἀμφοτέρους κρατούσας ἀπόψεις. Πρόσκειται δημοσίᾳ περὶ θέματος τοσαύτης ζωτικῆς σημασίας, ὅστε νὰ μὴ θεωρήσται περιττή κάθε περιπτώση ἐπανάληψης καὶ ἔξοντος μιᾶς καταστάσεως, ποὺ ἀν' ἀφεθῇ εἰς τὴν σημερινήν της πορείαν, ἐνδέχεται νὰ προκαλέσῃ καταστρεπτικὴ διὰ τὴν ἔθνικήν ναυτιλίαν ἀποτελεσματα.

«Η παρατηρησία κατὰ τοὺς πρόστους μῆνας τοῦ παρελθόντος ἔτος ἀνατίμησις τῶν ναύλων, ἐδήμιουργήσεν, ὡς γνωστόν, ποιάν τινα ἐμπιστοσύνην, ἀπὸ μακροῦ χρόνου ἀναμενούμενην, ἐπὶ τὴν ναυτικὴν διοικησιαν καὶ ἀφετεῖ παραγγελίαν διεβιβάσθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα διτὶ τὴν κατωστήν καινουργῶν πλοίων, πολλὰ τῶν διοτοῦν ἀπετέλους ἀπαρατήτους ἀντικαταστάσεις. Αζολούθως δημοσίᾳ, συνεπείᾳ ὀφισμένων συνθήκων, ἀνεξαρτήτων τῆς θελήσεως τῶν ναυπηγῶν — συνθήκων, αἵτινες θὰ παρέλθῃ καρός πρὸς η μεταβληθεῖν — η τιμὴ τῶν νέων πλοίων ηρξήθη εἰς ἐπίπεδα, τὰ ὅποια παρέστησαν καρακτηρίζονται ὡς ἔλαχιστα ἐνημορισμένα μὲ τὴν παρόδουν ἀποχώρησιν τῶν ναύλων καὶ τὴν ἐξ αὐτῆς μειώσιν τῆς εἰσπράξεως τῶν φορτηγῶν σκαφῶν.

«Δύναται ν' ἀποδειχθῇ ἐν τούτοις, διτὶ η ἀνατίμησις τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους εἶναι κατὰ πολὺ μικρότερα τῆς ἀνάπτουσαν ἐφώσεως τῶν ναύλων, ἐν συγκρίσει — ἐννοεῖται — διτὶ ἀμφοτέρους τὰς περιπτώσεις πρὸς τὰς τιμὰς ποὺ ἐπερχότουν εἰς τὸ τέλος τῆς κρίσεως. "Αν καὶ, πάν διτὶ σημαίνει εἰς μιὰν ναυτικὴν χώραν, δὲν δύναται ἀγαγαστικῶν νὰ ληφθῇ, ὡς δεδομένου, τοῦ τί δύναται νὰ συμβῇ εἰς ἔτερον, ἐν τούτοις μία ἐνδιαφέρουσα ἀπόψη τῆς κατωστάσεως προσέρχεται ἀπὸ τὴν ἐν προσεκτικῷ ἀκολουθούμενην τακτικὴν παρ' ὄφισμένων ξένων ἐφοπλιστῶν. Εἰς τὰς Σκανδινανίκας, φέρ' εἰπεῖν, χώρας καὶ εἰς τὴν Ταϊτινίαν, καθὼς

καὶ εἰς ὅλας σχεδὸν τὰς ἐπιχορηγούμενας ναυτιλίας, εἰνε καταφανῶς δρατὰ τὰ νέα προγράμματα ναυπηγήσεων, ποὺ ἐφαρμόζονται κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα τὰν προσεχεῖς.

»Ἀπόλοιν βλέπωμα εἰς τὸν ναυπηγικὸν δργασμὸν πλείστων χωρῶν, ἄγει εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ ἀποβλέποντες εἰς πολὺ ἀπότερον μέλλον καὶ διτὶ οἱ ναυτηγήσεις τῶν προσωρινῶν πολὺ πέραν ἀπὸ τὰς ἀπαρατήτους ἀντικαταστάσεις. Απόδειξιν τούτου τὸ πότελει καὶ τὸ γεγονός, διτὶ ηεριά ἐπὸ τὸν παραγγελθέντων φορτηγῶν δὲν πρόσειται νὰ παραδοθοῦν πρὸς τὸν 1940. Αἱ προβλέψεις διὰ τὰς ἀμέσως προσεχεῖς ἔξεισις τῆς ναυλαγορᾶς δὲν φάνεται νὰ ἐμποδίζουν τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς Ήπειροτικῆς Εὐρώπης καὶ ἄλλων χωρῶν ἀπὸ τὸν νὰ ναυπηγήσων τελειότατα οἰκονομικά σκάφη. Κατασκευάζονται πλοῖα διὰ τὰς παγκοσμίους μεταφορᾶς τῆς προσεχοῦς δεκατίας, διτὶ δὲ τοιάτη προοπτική τῶν δὲν δύναται νὰ ἐλεγχθῇ παρ' οὐδενός, ὡς λανθασμένη.

»Ορθὸν είναι συνεπῶς ἐξακολουθεῖ ὁ ἀρθρογράφος — διτὶ μόνον νὰ προσπαθήσῃ καὶ η Βρεταννικὴ ναυτιλία, ὥστε διατηρήσῃ τὴν παρούσαν θέσιν της εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα καὶ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς της εἰς τὰς ὑπερεποντίους μεταφορᾶς, ἀλλὰ καὶ νὰ ἀγωνισθῇ διὰ τὴν ἀνάκτησιν τοῦ μεχρι τοῦδε παρ' αὐτῆς ἀπολεθρέντος ἐδάφους. Ενδεικνύεται, διτὶ, η ἐφαρμογὴ εὐρυτέρων ναυπηγικῶν προγραμμάτων, μὴ περιοριζόμενον εἰς τὴν παλῆν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιότεράς ἡλικίας σκαφῶν, ἀλλ' εἰς τὴν περιστέρα τοῦ ἔθνους τοννάς ἐνίσχυσιν. Καὶ διτὶ ἐπρεπεν ἀκόμη νὰ γίνη ἀντιληπτὸν ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστικὴν δόλτητα, διτὶ τόσον ταξεῖδι είναι η τεχνικὴ πρόσθια τοῦ πότελον νὰ δέκα μόλις ἐτῶν νὰ θεωρήται σήμερον, ὥστε σκάφος ναυπηγήσεων πρὸς δέκα μόλις ἐτῶν νὰ διατηρήται καὶ διτὶ δημοσιεύσην μεταφορῶν.

»Υπὲρ πάντα ἄλλον—καταλήγει εἰς τὸ ἀρθρον τοῦ δι. Αγρε—οἱ ναυτηγοί γνωρίζουν ἀφίστα τὰ ζητήματα ταῦτα καὶ δύναται μετὰ βεβαϊότητος νὰ λεζθῇ, διτὶ αἱ ἐν προκειμένῳ γνῶμαι τῶν, ἀπηχούν τὰς ἔθνικὰς ἀπόψεις, παραλλήλως καὶ πόρος η ἰδιωτικά συμφέροντα. Τὸ 1938, ἀλλ' ἐλπίσωμεν, διτὶ δικαίωσις διὰ τὸν ἀποδείξεων τὴν ὑφισταμένην ἐμπιστοσύνην ἐπὶ τὸ μέλλον τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ὥστε νὰ διατηρηθῇ καὶ η δημοσιεύση τῶν Βρεταννικῶν ναυπηγείων».

"Η καθέλκυσις τοῦ δευτέρου "σούπερ-λάΐνερ,,

«Τὴν 27ην τοῦ προσεχοῦ Σεπτεμβρίου, η Α. Μ. η Βασιλικός Μεγάλης Βρεταννίας θὰ παραστῇ, ὡς ἀνάδοχος τοῦ κατασκευαζόμενον εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Clyde «σούπερ-λάΐνερ» τῆς «Κιοννα-Οὐνέτ Στάρ», ἀδελφὸν τοῦ «Queen Mary», ὅπερ καὶ θὰ ονομασθῇ «Queen Elisabeth». Η ἀνακοίνωσις αὕτη ἐδόθη πρὸς ημέραν εἰς τὸν "Αγγλικὸν τόπον ἀπὸ τὰ ἀνάτολα τοῦ Βούναγαμ. Η τελετὴ τῆς καθέλκυσεως τοῦ νέου πλοιού κολοσσοῦ ἀναμένεται μετὰ μεγίστους ἐνδιαφέροντος ἀπὸ μέρους τοῦ "Αγγλικοῦ κοινοῦ, ἀλλὰ καὶ ὑπὸ τῶν τεχνικῶν κύρων, ἀν καὶ οἰστασιώς πρόσκειται περὶ ἐπαναλήψεως τῆς τακτικῆς, ποὺ ἡρκούνθη κατὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ «Queen Mary». Τὸ νέον ὑπεροκεάνιον προβλέπεται νὰ τεθῇ ἐν ἑπταρείδι τὸ 1940, ὅποτε, ὡς γνωστόν, η «Κιοννα» θὰ έρθῃ την ἐσαστοῦν ἀπὸ τῆς ιδρύσεως της ἐπέτειον. Τὸ «Queen Elisabeth» θὰ είναι τὸ μεγαλύτερον καὶ ταχύτερον πλοίον τοῦ κόσμου. Κατὰ τὰς ἐπανοχάδιες ἀπεστήμονες ζετιμήσεις, η χωρητικότητας τοῦ θὰ φέσῃ εἰς 86.000 τ. γραφός, ἔναντι 83.423 τόνων τῆς «Νορμανδίας» καὶ 81.235 τ. γραφός τοῦ «Queen Mary».

Η ξένημένον κόστος, ἀλλ' ἀνώτερα πλοια

Τὰ σημεριγάν πλοῖα — γράφει εἰς ἀρθρον τοῦ δι. Αγγλος ναυπηγὸς κ. R. Thompson — είνε, ἀναπτυρητώς, πολὺ ἀνότερα, ἔναντι τῶν προσεκτικῶν προβλέψεων νὰ τεθῇ ἐν ἑπταρείδι τὸ 1940, ὅποτε, ὡς γνωστόν, η «Κιοννα» θὰ έρθῃ την ἐσαστοῦν ἀπὸ τῆς ιδρύσεως της ἐπέτειον. Τὸ «Queen Elisabeth» θὰ είναι τὸ μεγαλύτερον καὶ ταχύτερον πλοίον τοῦ κόσμου. Κατὰ τὰς ἐπανοχάδιες ἀπεστήμονες ζετιμήσεις, η χωρητικότητας τοῦ θὰ φέσῃ εἰς 86.000 τ. γραφός, ἔναντι 83.423 τόνων τῆς «Νορμανδίας» καὶ 81.235 τ. γραφός τοῦ «Queen Mary».

Δοκιμάσατε τὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,,

Διὰ τὰ πλοῖα σας
ΔΙΟΤΙ

Καίτοι οικονομικώτερα, είνε άνωτερα τῶν ἄλλων κατασκευαστῶν

Χρώματα & Βερνίκια παντὸς εἴδους

Ἐπίσης: Ίδιαιτέρα εἰδικότης χρωμάτων πρὸς διατήρησιν τῶν Tanks & Bilges

Αποθήκαι χρωμάτων ἐν τῷ ἔωτερικῷ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Δ. Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST, CARDIFF

Τηλματα: "CAMREX,, - Cardiff & Sunderland

ΕΛΛΗΝΙΚΑ NAYTIKA ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAM

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

Telegrams: «DIOSKUROI»
Telephones: 56615-2 lines
Residence: 11185

Greek Shipping Agency
(Grieksche Scheepvaart Agentuur)
Shipbrokers Agents

Telegrams: «ERGON»
Telephones: 11442-2 lines
Residence 1118

Ned. Expedite en Controlebeleid
Expediteurs en Controleurs

Telegrams: «ERGON»
Telephones: 11442-2 lines
Residence 11185

σιάζουν, τόσον άπό της άπόφειως έφοδιασμοῦ καὶ έξοπλισμοῦ, όσον καὶ άπό της πλευρᾶς τῶν οίκονομικῶν μηχανῶν προώσεως. Έγένοντο έποισης δεκτά μερικά πολὺ ώρατερα, ὡς πρὸς τὸ σχῆμα, πρότυπα σκαφῶν, σημαίνει ὅμως τοῦτο μίαν ἀφετὰ μεγάλην θυσίαν διὰ τὴν εἰς φρούτον χρονικότητα. Ως παράδειγμα φέρει ὁ κ. Thompson ἐν πλοίον τόννων d. w., κατασκεψής 1930-35, ἐν συγχρόνει πρὸς ἣν οἵμοιον τοῦ 1938. Τὸ τελευταῖον τοῦτο, μολονότι ἔχον τάς ιδίας διαστάσεις, δὲν δύναται ἐν τούτοις, λόγῳ τοῦ ὀρατότερον αὐτοῦ σχήματος, νὰ παραλλῆλη περισσότερον τῶν 9000 τόννων φρούτου, ὅπερ καὶ σημαίνει ἐπιβάνων τοῦ κόστους τοῦ κατά 15) — τῶν τόννων d.w.

Μερικαὶ ἄλλαι νεοτέραι προσθήκαι εἰς τὰ χαρακτηριστικὰ τῶν νεοτεύκτων πλοίων, ἀναφέρομεναι εἰς βελτιώσεις τῶν μηχανῶν προώσεως, τοῦ πληρεστέρου ἔξοπλισμοῦ καὶ τῆς μεγαλυτέρας ἀνέσεως τῶν διαμερισμάτων τοῦ πληρώματος, συντελοῦν, παραλλήλως πρὸς τὴν ἐφαρμογὴν καὶ τοῦ ὀρατότερον σχήματος τοῦ σκαφῶν, εἰς μίαν προσθετοῦν δαπάνην 30) — κατά τὸν τόννον d. w. Οἱ ναυτηγοὶ — τονίζει ὁ κ. Thompson — ἐλπίζουν, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ θὰ ἐπιτέχουν, διὰ τῆς συνεργασίας των, νὰ διατηρήσουν τοὺς ναύλους εἰς ἐπίπεδα ἐπιτέφεντα τὴν πληρωμὴν ἐνδὲ ὑψηλοτέρουν κόστους διὰ τὸ σύγχρονον πλοίον, μὲ λογικὸν τι καὶ διὰ τοὺς ναυτηγοὺς κέρδος, εἰς τρόπον ὥστε καὶ ἡ ναυτικὴ βιομηχανία νὰ διατηρήσῃ τὴν ἀκμήν της καὶ οἱ τεχνικοὶ τῶν ναυτηγίων νὰ ἐπιδοθοῦν μετὰ ζῆλου εἰς περιστέρων βελτιώσεις.

Νοτιοσλαβία

Διὰ τὴν ναυτιλιακήν αὐτοτέλειαν

Σημειοῦνται ἀπό τίνος εἰς τὴν Νοτιοσλαβίαν μία συστηματικὴ προσπάθεια διὰ τὴν ἀπαλλαγὴν τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας ἀπὸ κάθε ἔξαρτησίν της ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ ιδίᾳ ἀπὸ τῆς Ἰταλικῆς οίκονομικῆς ἐποροθῆς. Πρὸς τὸν σούπον αὐτὸν πολλά μετοχά τοῦ «Νοτιοσλαβανοῦ Λόδδο» τοῦ Σπαλάτου καὶ τῆς «Γιαντράνοκα Πλόβιντμπα τοῦ Σουσάκ, αἵτινες εὐρίσκονται εἰς Ἰταλικάς ζειράς εἴησαν ἔχηγορδάσθησαν ἐπὸ Νοτιοσλαβίων ὑπηρέσιον.

Διαμετακομιστικαὶ διευκολύνσεις

Βάσει τῶν θαλασσίων τιμολογίων, ἄπινα ἔχονταν συμφωνηθῆναι μεταξὺ Νοτιοσλαβίας καὶ Τσεχοσλοβακίας, καθώρισθαν ἀπὸ τίνος σοβαραὶ ἐπιτάσεις ναύλων διὰ τὴν μέσφ τοῦ Σουσάκ, διαμετακόμισται ἐμπορεύμάτων. Παρόμοια ἐπιτάσεις ισχύουν ἀπὸ καρδοῦ καὶ διὰ τοῦ Ἰταλικοῦ λιμένας τῆς Τεργέστης καὶ τοῦ Φιούνη, αἱαφέροντα δὲ εἰς εἰσαγωγάς καὶ ἔξαγωγάς, διὰ τὰς ὄποιας ἐνδιαφέρονται οἱ σημαντικότεροι Τσεχοσλοβακοί Οἶκοι.

Όλλανδία

Τὸ ναυτιλιακὸν τῆς εἰσόδημα

Ἐν συνεχείᾳ τῶν ἐποίημον Όλλανδικῶν στατιστικῶν ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς συμβολῆς εἰς τὸ ισόζηνον τῶν πληρωμῶν τῆς Όλλανδίας, ἐ-

δημοσιεύμησαν καὶ λεπτομερεῖς πίνακες περὶ τῶν ἐκ ἔξωτεροικοῦ ἐσόδων καὶ πλεονασμάτων τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας. Εἰς τὰς στατιστικὰς περιελήφθησαν αἱ εἰσπράξεις τῶν 99 οἱ τῆς Όλλανδικῆς χωρητικότητος ἐκ ναύλων ἐμπορεύμάτων, εἰσιτηρίον ἐπιβατῶν πλ., ἀπὸ δὲ τὸ συνολικὸν ἀκαθάριστον ἐσόδων ἀφηρέθησαν πάντα τὰ ἐσόδη κινήσεως καὶ διαχειρίσεως τῶν πλοίων. Λίγας τινὰς ἑταῖρας, τῶν ὅποιων αἱ ἀπαντήσεις δέν ἐλήφθησαν, τὸ γραφεῖον Στατιστικῆς ὑπελόγισε τὰς εἰσπράξεις καὶ τὰς εἰς τὸ ἔξωτεροικὸν δαπάνας των κατὰ ἔπιτιμησιν, ἀλλὰ μὲ ἀστηρῶν ἀναλογίαν. Τὰ οὖτον προεβλέποντα διὰ τὸ 1936 τελικά δεδομένα καὶ αἱ συγχρόνεις αὐτῶν μὲ τὰ προηγούμενα ἔτη ἔχοντας ὡς ἔχει:

Τὸ 1927, τὰ καθαρὰ ἐσόδα τῆς Όλλανδικῆς ναυτιλίας ἀνήλθον εἰς 212 εἰκατομμύρια φιορινίων, τὸ 1929 εἰς 196, τὸ 1933 καὶ 1934 εἰς 72, τὸ 1935 εἰς 76 καὶ τὸ 1936 εἰς 93 εἰκατομμύρια φιορινίων. Τὸ 1936 παροντάζει μίαν αὔξησην, οὐχί δεσμώτως σοβαράν, φθάνοντας ὅμως τὰ 17 εἴκατα. Ἐναντὶ τοῦ 1935 καὶ 23 εἰκατομμύρια, Ἐναντὶ τοῦ 1934 καὶ τοῦ 1933, ὅτε τὸ ἐκ τῆς ναυτιλίας εἰσόδημα, λόγῳ τῆς παγκοσμίου κρίσεως, είλεται περιφέσει εἰς τὰ κατόπιντα σημειωθέντα ἐπίπεδα.

Ἡ ιδία στατιστικὴ περιέχει καὶ πληροφορίας περὶ τῶν κεφδῶν τῆς Όλλανδίας ἐκ τῆς διαμετακομιστικῆς κινήσεως τῶν ἔθνων τῆς λιμένων, ἐκ τῶν καταβαλλομένων λιμενικῶν τελῶν ἀπὸ τὰ ξένα πλοῖα καὶ ἐκ τῶν ἐπισκευῶν ξένων σκαφῶν εἰς τὰ Όλλανδικά ναυτηγεῖς καὶ ἐργοστάσια. Τὰ κέρδη ταῦτα ἀνήλθον τὸ 1936 εἰς 48 εἰκατομμύρια φιορινίων, Ἐναντὶ 40 τοῦ 1935, εἰς τρόπον ὥστε τὸ σύνολον τῶν καθαρῶν ἐκ τοῦ ἔξωτεροικοῦ ἐσόδων τῆς Όλλανδίας ἐκ ναυτιλιακῶν ἐν γένει καὶ λιμενικῶν ἐργασιῶν, ἀπίνα διετέθησαν εἰς ἔνισχουν τοῦ ισόζηνον τῶν πληρωμῶν τῆς Χώρας, ἀνήλθον τὸ 1936 εἰς 141 ἔκατ. φιορινίων, Ἐναντὶ 116 τοῦ 1935, σημειώσαντα αὔξησην 21.5 οἱ.

Σουηδία

Ἡ ἀντίδρασις κατὰ τοῦ 8ώρου

Εἰς τὸν λόγον τοῦ Θρόνου, ἐπὶ τῇ ἐνάρξει τῆς νέας συνόδου τῆς Σουηδικῆς Βούλης, ἐτονίσθη μεταξὺ ἄλλων, ὅτι θὰ ἐκαλείτο τὸ Κοινοβούλιον νὰ καθιερώσῃ νομοθεσίαν, σχετικὴν μὲ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὄχταώρου εἰς τὰ πλοῖα. Κατὰ τὴν ἐπακολούθησαν συζητήσιν ὁ βουλευτὴς καὶ διευθύνων σύμβουλος τῆς «Ἐνώσεως τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν» κ. Nordborg ἀνέφερεν, ὅτι, κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ ὑπογόνου τοῦ Εμπορίου, ἡ ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ὄχταώρου εἰς τὰ πλοῖα πρόσθετος ἐπιτομή ἐπιβάρυνοις τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας εἰς μισθῶν καὶ τροφοδοσίων θὰ ὑπερέβανε τὸ ποσόν τοῦ 1.800.000 κορωνῶν. Τὸ «Board of Trade» καὶ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Κοινωνικῆς Προνοίας είλον ὑποστηρίξει τὴν γνώμην, ὅτι ἡ ναυτικὴ βιομηχανία θὰ ἡδύνατο νὰ ὑποστῇ τὴν διατάραν τῆς προτεινόμενής νομοθεσίας. Τοῦτο ἐτόνισεν ὁ Σουηδός ἐπόπλοτής, θὰ ἡτο ἀλλαγές, ἐφόσον θὰ παρετείνετο ἡ ἀναβίωσης τῆς ναυτιλίας. «Ἐὰν ὅμως οἱ ναύλοι ὑπεχώρουν, ἡ Ναυτιλία θὰ συνήντα μεγάλας δυσχερείας ἐν τῇ ἐμπεταλεῖσει τῶν πλοίων τῆς καὶ συγχρόνως θὰ ἡδύναται νὰ προθῇ εἰς τὰς ἀναγκαῖς ἀντιπαταστάσεις τῆς πεπαλαιωμέ-



THE BELDAM PACKING & RUBBER C° L^{TD}

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1876

ΜΟΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΙ

ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ BELDAM

ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΒΑΛΒΙΔΩΝ
ΠΕΡΜΑΝΙΤΟΥ Κ. Λ. Π.

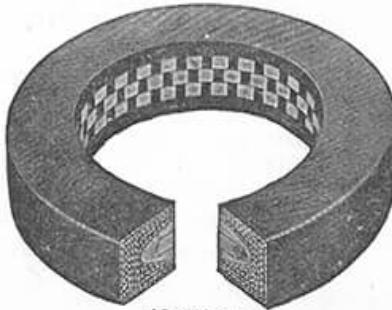
“V” PILOT
ATMOS

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΙΩΑΝΝΗΣ Σ. ΛΑΖΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΜΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΙΔΩΝ

Πλ. Καραϊσκάκη (Μέγαρον Γιαννουλάτου) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ



ΔΙ' ΥΔΩΡ

Τηλεγρ. Διεύθ. "ΛΑΖΟΛ," Τηλ. Πειραιεὺς 40.625

νης χωρητικότητος. Διά τούς λόγους αύτούς είχε πρωταρή, δημος ή όποιας Σοιουδίας κέρδισες της συμβάσεως περὶ δικτύων, έξηρτα άλλο τήν αντίστοιχην ένεργειαν τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν, ίδια δὲ τῆς Δανίας, Νορβηγίας, Φινλανδίας, Σοβιετικής Ρωσίας καὶ Μεγάλης Βρετανίας.

Η κυβέρνησης τῆς Στοκχόλμης — εἶπεν ὁ κ. Nordborg — παριδόνει τὰς ἀνωτέρω συντάσεις, ἐποικεῖται νά εἰσαγάγῃ τὴν ορθεῖσαν νομοθεσίαν, μὲ πρόσφατη ἑφαδομογῆς τῆς ἀπὸ 1ης Φεβρουαρίου 1939, ἀνεξαρτήτως πρὸς τὴν ἐν προχειμένη στάσιν τῶν λοιπῶν ναυτικῶν χωρῶν καὶ παρὰ τὴν ὑπέστασιν τοῦ πλανήτη, διτὶ αὐταὶ θ' ἀποφύγουν τελειώτερον τὴν κύρωσιν τῆς περὶ δικτύων διεθνοῦς συμβάσεως τῆς Γενεύης. Εἰς περιπτώσιν ψηφίσεως τοῦ νομοθεσίου, θά ἡτοι εἰντατονάν νὰ παρασεθοῦν καὶ ἀνάλογος ἐπιχωρηγήσεις, η καταβολὴ τῶν ὅποιων θά έξηρτα άπο τὰς ἔκαστες συνήκας ἐργασίας τῶν πλοίων. Οἱ Σουηδοὶ ἐφοπλισταὶ — ἐπόνειν ὁ ὄμηλητης — θά ηθάνοντο βαθυτάτην λόπην, έαν ή προτεινούμενη ἐπιχωρηγήσης καθίστατο ἀναγκαῖα. Ανέφερεν ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Nordborg, διτὶ οἱ Νορβηγοὶ πλοιοκτήται εἶνεις καλύτερων μοίραν, δύον ἀφορᾶ τὰς φορολογικὰς διατάξεις, διὰ τὴν περιπτώσιν τῶν ἀποσέσων καὶ ἀπικαταστάσεων, διτὶ οἱ Δανοὶ ἐφοπλισταὶ ἀπολλάσσοντο κάθε φορολογίας τοῦ εἰσοδήματος τῶν τοῦ προερχομένου ἀπὸ ἐργασίαν μεταξὺ ξένων λιμένων καὶ διτὶ εἰς τὴν Φινλανδίαν καὶ τὰς Βαλτικὰς χώρας τα ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως ήσαν πολὺ κατότερα, ἐναντὶ τῶν Σουηδικῶν σκαφῶν.

Πλὴν τῶν λεγθέντων ἐν τῇ Βονέη, ἐπιχωριώθησε καὶ διάθημα πρὸς τὸν πρόεδρον τῆς Κυβερνήσεως ἐν μέρον τοῦ προεδρού τῆς «Ἐνώσεως τῶν Σουηδῶν ἐφοπλιστῶν». Εἰς τὸν Σουηδὸν πρωθυπουργὸν ἀνεπύθημον αἱ σοβαραὶ συνέπεια ἐξ τῆς ψηφίσεως τοῦ περὶ 800ρων νομοσχεδίου, χωρὶς νὰ νίσθετη τῇ παρούσῃ μέρον καὶ ἀπὸ τὰς ἄλλας ναυτικὰς χώρας καὶ τὸν ὑπερέγκυθρο, διτὶ ἀσύρμη καὶ σήμερον οἱ Σουηδοὶ ἐφοπλισταὶ ἐκμεταλλεύντων τὰ σχάρη τῶν ἵπτων διὸν δυσμενεστάτους θύρων, ἐναντὶ τῶν ξενινούντων τοῦ. Τὸ δικτύων θά συντελέσῃ εἰς τὴν ἀποδεξάσιν τοῦ ἔθνικο ἐμπορικοῦ στόλου, διτὶ ἄλλως τε καὶ ἡδη ἡρχίσει νὰ ἐκδηλώνεται. Ετοιμιθή ἀσύρμη, διτὶ η προεπολογίζομένη ἐπιβάρυνσις 1.825.000 πορφωνῶν δὲν ἀντικατοπτρίζει τὴν πραγματικότητα, διότι εἰς τὸν ὑπολογισμὸν δὲν συμπειειλήθη η διατάνη τροφοδοσίας ἀποζημιώσεων καὶ παλιννοτήσεων τῶν προσθέτων μελῶν τοῦ πληροφάτητος. Υπεδείχθη ἀσύρμη πρὸς τὴν Κυβέρνησιν, διτὶ η περίοδος τῶν καλῶν ἐργασιῶν τῆς ναυτιλίας παρῆλθεν ἡδη καὶ διτὶ τὰ κρατικὰ ὅργανα δὲν πρέπει νὰ ἀνταποτίνωνται ἀπὸ μίαν πρόσωπων ἀναβίωσιν τῶν ναυλῶν, διὰ νὰ ἐπιβάλλουν τοιάντας ἐπιβαρύνσεις εἰς τὰ ἔθνικὰ πλοῖα.

Τουρκία

Ἡ καθέλκυσις τοῦ "Τράκ,"

λοῦν ἐπὸ κατασκεψήν δύο ἀκόμη ἄλλα Τουρκικὰ σκάφη τοῦ ιδίου προσφιού καὶ τέτοια.

Φινλανδία

Τὸ ναυτιλιακόν της εἰσόδημα

Λι μικταὶ ἐξ ναυλῶν εἰσπράξεις τῆς Φινλανδίζης ναυτίλιας κατὰ τὸ 1937, ἐπῆρξαν μεγαλύτερα, ἐναντὶ οἰονδήποτε προηγούμενον ἔτους. Η αὔξησις ἀφορᾶ διτὶ σχεδὸν τὰς κατηγορίας τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, ἵητοι ναυλῶν ἐξ ἐμπορευμάτων, ταχινόρομειον, ρυμουλκήσεων, «τάμι-τσάφτερεζ» καὶ ἐξ εἰσιτηρίων ἐπιβατῶν. Τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τοῦ εἰσοδήματος προέρχεται ἀπὸ ναυλῶν φορτίων, ἀεὶ ἐπὸ ὅποιων εἰσπράξεις πρᾶξηθεῖσαν κατὰ 56.1 ἔκατ., φθάσασα εἰς 680 ἔκατ. μάρκων, ἐνῷ η κίνησις ἐπιβατῶν ἀπέρεγεν 47.3 ἔκατομμάρια (μὲ αὔξησιν 4.1 ἔκατ. ἐναντὶ τοῦ 1936) καὶ τὰ «τάμι-τσάφτερεζ» 83.3 ἔκατομμάρια (μὲ αὔξησιν 32.5 ἔκατοι, μάρκων ἐναντὶ τοῦ 1936).

Ἡ μεταξὺ Φινλανδίας καὶ ξένων λιμένων μεταφορικὴ ἐργασία ἀπέδοκεν εἰς τὴν Φινλανδίζην ναυτίλιαν τὰς περισσοτέρας εἰσπράξεις. Τὸ ἔσοδον τοῦτο ἀνήλθε τὸ 1937 εἰς 524.8 ἔκατ. μάρκων, μὲ αὔξησιν 47.5 ἔκατομμάριων ἐναντὶ τοῦ 1936. Η ἐργασία μεταξὺ ξένων λιμένων ἀπέδοκεν 193.5 ἔκατ. μάρκων, μὲ αὔξησιν 31.8 καὶ ἡ ἀποτοποίηση ἐργασία 106.2 ἔκατοι, μάρκων, μὲ αὔξησιν 7 ἔκατομμάριων, ἐναντὶ τοῦ προηγούμενον ἔτους.

«Αναφέρεται ἐπὸ εὐναιρίᾳ, διτὶ ἡ ἀξία τοῦ Φινλανδίζου ἐμπορικοῦ στόλου πρᾶξηθεῖ τὸ παρελθόν ἐτοῖς κατὰ 99.7 ἔκατοι, φθάσασα εἰς τὰ 905.5 ἔκατομμάρια μάρκων. Η αὔξησις αὕτη ἀναφέρεται μόνον εἰς τὰ ἀποτόπια καὶ «μότοφατζ», τῶν ὅποιων ἡ ἀξία ἀνήλθεν εἰς 812.1 ἔκατομμαρια μάρκων, ἐνῷ ἀντόποιον ἡ ἀξία τῶν ιστοφόρων κατέπερεν εἰς τὰ 21.5 ἔκατ. μάρκων, μὲ μείωσιν 6.5 ἔκατομμάριων ἐναντὶ τοῦ 1936. Κατὰ τὰς ἐπισήμων στατιστικάς, η Φινλανδίκη χωρητικότης περιελάμβανεν εἰς τὸ τέλος τοῦ λίξαντος ἔτους σκάφη 571.000 τ. γκρός.

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ HEMPEL'S-MARINE-PAINTS Καὶ χρησιμοποιήσατε τα ΚΑΤΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ HEMPEL

Θέλετε ἔξασφαλίσῃ οἰκονομικωτάτην
συντήρησιν τῶν πλοίων σας καὶ
ώραιοτάτην ἐμφάνισιν αὐτῶν.

ΕΔΡΑ: J. C. Hempel's Skibsfarve-Fabrik
Copenhagen, Denmark.

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

Usines George Levis S.A. Vilvorde (near
Antwerp) Belgium.

Wood Hempel Ltd, London, England.
Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

- 1) Captain N. B. Metaxas, 61, St Mary Axe,
London, England.
- 2) "Intercontinentale, Πειραιεὺς, Αθῆναι, Θ)νίκη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

ΑΠΟΘΗΚΑΙ χρωμάτων Hempel εἰς 57
διαφόρους λιμένας, συμπεριλαμβα-
νούμενου καὶ τοῦ Πειραιῶς.

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον καὶ χρῆμα
χρησιμοποιούντες
HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

TRADE

MARK



ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ
ΤΗΛΕΦ. } ΑΘΗΝΑΙ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ ΠΑΤΡΑΙ
30-151 & 30-152 44-348 & 41-614 8-57

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ
HAMBURG - AMERIKA LINE
NORDDEUTSCHER LLOYD
HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE D. G.
WOERMAN LINE, DEUTSCHE OST-AFRIKA LINE

Κατ'εύθειαν φορτωτικαὶ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικαὶ κατ'εύθειαν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ.— —

“ΕΛΛΑΣ,”
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ—Τηλ.30-153 — 30-154
ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

Ναυτικαὶ Δίκαι

-Διένεξις ἐπὶ ναυλοσυμφώνου

Τὰ Ἀγγλικὰ δικαιοστήρια ἀπέτησαν τελευταῖς μὲν μίαν ἐνδιαφέρουσαν ὑπόθεσιν, ἀφορῶσαν ἀπάτησιν τῆς ἑταφίας «Dreyfus & Co» (τῆς Βούβαντζ καὶ τοῦ Λονδίνου) κατὰ τοῦ Ἰταλικοῦ ἔφορολιστικοῦ Οίκου Lauro (τῆς Νεαπόλεως) διὰ τὴν ναυλώσιν σκάφους τῶν ἐναγομένων, ὅπερ δὲν ἐπλήρωσαν τοὺς ὄρους ἐνὸς ἀπὸ τῆς 29ῆς Ιουνίου 1936 συνανθέντος μεταξὺ τῶν διαδίκων ναυλοσυμφώνουν. Κατὰ τὴν προηγηθεῖσαν διατητικὴν ἀπόφασιν, οἱ ἐνάγοντες ἐναὐλώσαν αἱρίστως «ἕνα πλοῖον τῶν ἐναγομένων πρὸς μεταφορὰν φορτίου φυσικῶν ἀπὸ τὴν παραλίαν Μαντράς εἰς τὴν Εὐρώπην. Οἱ ἐναγόμενοι διέθεσαν διὰ τὴν μεταφορὰν ἀπὸ τὸ ἀποτύπωμα τοῦ πλοίου τούτου δὲν ἐπλήρωσαν τοὺς ὄρους τοῦ ναυλοσυμφώνουν. Οἱ ἐπιληφθεῖς τῆς ὑπόθεσεως διατητῆς ἀπεφάνθη, ὅτι οἱ ἐνάγοντες ἐδικαστοῦν νὰ ἀπορρίψουν τὸ διατέθεν φορτηγόν, ἐπειδὴ δὲ οἱ ἐνάγομενοι δὲν ἡμισηνήσαν τὴν ἀπόφασιν, τὸ περιτέρῳ ζήτημα νὰ καταβλῆται πρὸς τοὺς ἐνάγοντας ποσὸν ἀποζημιώσεως.

Οἱ ἐνάγοντες προέβησαν εἰς τὴν ναυλώσιν ἑτέρου σκάφους, τοῦ φορτηγοῦ «Βενμαδλί», ἐπειδὴ ὅμως οἱ δροὶ διὰ τὸ πλοῖον τοῦτο ἤσαν ὀλιγάτερον εὐνοῦκοι ἀπὸ τὸ ναυλοσυμφώνον τοῦ ἀπορριφθέντος ἀπὸ τοῦ «Ederas» ἀπήτησαν — συγχειριμένος — ποσὸς ἐξ 9240 λιρῶν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι ὁ βραδύτερον ἐναὐλώσιν ἐν νέον καὶ τὸ ἀπὸ τοῦ «Ederas» ὑπὸ τοὺς ὄρους τοῦ ἀρχικοῦ ναυλοσυμφώνουν. Οἱ ἐπιδιατητῆς ἀπεφάνθη, ὅτι οἱ ἐνάγοντες ἐνήργησαν λογικῶς, ναυλώσαντες τὸ φορτηγόν «Βενμαδλί» καὶ κατελόγησεν ὑπὲρ ἀυτῶν — ἐπὸ τὴν αἰρέσιν τῆς δικαστικῆς ἐγκρίσεως — ποσὸν ἀποζημιώσεως 1760.4.8 λιρῶν. Οἱ ἐναγόμενοι ἐφορτισταὶ ἤρνηθησαν τὴν διατητίαν καὶ ἡ ὑπόθεσις ἤχθη ἐνώπιον τῶν δικαστηρίων. Οἱ συνήγοροι τῶν πλοιοκτητῶν ἐπεξήγησεν, ὅτι τὸ μόνον ἔρωτημα ἀφεώρω τὴν ὄρθιτητα τοῦ ὑποτυπούμονος τῆς ζημιᾶς ἐπὶ μᾶς παραδεγμένης παραβάσεως τοῦ ναυλοσυμφώνου. Κατὰ τὰς ἀπόφεις, δηλαδὴ, τῶν ἐναγομένων, ὅτι ἀποζημιώσις θὰ ἔπειτε νὰ είνει κατοτέρα ή καὶ καθόλου, ἐνῷ οἱ ἐνάγοντες ὑπεστοίχιαν, ὅτι θὰ ἔπειτε νὰ είλετε καθορισθῆναι εἰς μεγαλύτερον ποσόν. «Δὲν ὑπείχομεν — εἶπον — καμίαν ὑποχρέωσιν νὰ ναυλώσωσαν τὸ ἀπὸ τοῦ «Ederas» πρὸς μετριασμὸν τῆς ζημιᾶς, διότι τὸ πλοῖον τοῦτο είλετε κυβισμὸν διὰ 380.000 δέματα μόνον, ἀντὶ τῶν καθοριζομένων εἰς τὸ ναυλοσυμφώνον 396.000 καὶ ποδῶν, ἥτοι ἐπὶ πλέον τοῦ προβλεπομένου ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ χώρους.

Οἱ ἐναγόμενοι, δηλαδὴ, ἀν καὶ παρεδέχθησαν ἀνεπαρκὴ περιγραφὴν τοῦ πλοίου «Ederas» εἰς τὸ ναυλοσυμφώνον, ισχυρίσθησαν, ὅτι οἱ ἐνάγοντες δὲν ὑπεστοίχιαν ζημιάν, διότι ἐτέθη εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ὅλων ὁ προσαρισθεὶς χῶρος ἵζεντητος εἰς δέματα. Οἱ συνήγοροι τῶν ἐνάγοντων ὑπεστήκησαν τὴν ἔξαιρεσιν τοῦ ἀπὸ τοῦ «Ederas» διὰ λόγους ἀναφορούμενος εἰς τὴν «position» τοῦ σκάφους καὶ εἰς τὴν χωρητικότητά του. Τὸ «Βενμαδλί» — εἶπεν — ἐναὐλώθη εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀπορριφθέντος «Ederas» καὶ συνεπῶς οἱ ἐνάγοντες ἐδικαστοῦντο νέον ἀποζημιώσιον πρὸς τὸν προσφορέαν τοῦ πλοίου 1939.000 πλ. λιρ., ἥτοι ἐπὶ πλέον τοῦ προβλεπομένου ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ χώρους.

Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ: Οἱ δικαστῆς λόρδος Branson, ἐξόδων τὴν ἀπόφασιν του, ἐτόνισεν εἰς τὸ σκεπτικὸν ἀρτῆς, ὅτι οἱ ἐνάγοντες ναυλώσαν ἀπολύτως ἐλεύθεροι νὰ ἐνεργήσουν, ὡς ἐνήργησαν καὶ νὰ θέσουν ὑπὸ τὴν κρίσιν τοῦ διατητοῦ, ἐάν εἰχε καλῶς προσφερθῆ ὡς ὅρος τοῦ «Ederas». Ἐλέχθη — εἶπεν ὁ Ἀγγλὸς δικαστής — ὅτι, οὕτω πράττοντες ἐθεώρουν διαλύθεν τὸ ναυλοσυμφώνον καὶ ὅτι ἀπὸ τῆς στιγμῆς ἐκείνης πλέον ὕστερον νὰ ἐνεργήσουν κατὰ τὸ πρότον περιοδόντα εἰς τὸ ἔλαχιστον

τὴν προελθοῦσαν ζημιάν. Ἐλέχθη ἀπόμη, ὅτι θὰ ἡδύναντο νὰ ναυλώσουν τὸ «Βενμαδλί» μὲν καμπυλότερον ναῦλον, ἀπὸ ἐκείνον ποὺ ἐπεχρεούντο νά πληρώσουν εἰς τὸ ἀπορριφθέν φορτηγόν καὶ ὅτι εἰχον καθῆσον νὰ ἐνεργήσουν, ὡς λογικοὶ ἄνδρες, διὰ νὰ ὑποθιάσουν, δοσον ἦτο δυνατὸν περιοστέρεον τὴν ζημιάν, τὴν ὥστε εἰπότεο νέον ἀπατῆσον ἀπὸ τὸν πλοιοκτῆτας τοῦ «Ederas».

Δὲν ἦτο δρόδον νὰ ἐποιηθῆται, ὅτι η ὑπὸ τῶν ἐναγόντων προσφυγῆς εἰς τὸν διατητήν, ὅπως ἀποφανθῆ, ἐάν τὸ «Ederas» ἐπλήρωσεν τοὺς ὄρους τοῦ ναυλοσυμφώνου, θὰ ἡδύνατο νὰ καρακτηρισθῇ νομικῶς, ὡς ὄριστη ἀρνητική ἀρνητικής τῆς ἐκ τοῦ ναυλοσυμφώνου δεσμεύσεως τον, ἡ καὶ ὅτι ἐθεώρουν τοὺς ἐναγομένους, ὡς παραβάσεις τοῦ ναυλοσυμφώνου, καὶ διὰ συνεπεῖς καθίσταντο ὑπόχρεοι (οἱ ἐνάγοντες) νὰ ἐνεργήσουν ἀμέσως πρὸς περιορισμὸν τῶν ζημιῶν των. Τὸ γεγονός ἦτο — κατὰ τὸν Ἀγγλὸν, δικαστήν — ὅτι τὴν 10ην Δεκεμβρίου οἱ ἐναγόμενοι πλοιοκτῆται εὐδιογόντον ἐν παραβάσει καὶ οἱ ἐνάγοντες ναυλώσανται ἐδικαστοῦντα νά τοὺς μεταχειρισθοῦν ὡς τελοῦντας ἐν παραβάσει. Ότι διατητής είχεν ἀποφανθῆ, ὅτι ἐνήργησαν λογικῶς ναυλώσαντες, εἰς ἀντικατάστασιν, τὸ ἀπὸ τοῦ «Βενμαδλί». Οὕτω πράττοντες οἱ ἐνάγοντες, ἐδέσθησαν νὰ πληρώσουν ὑπὸ τὸν πλοιοκτήτην τὸν πρόσθιον διαλύθεν τὸ ναυλοσυμφώνον τοῦ «Ederas» καὶ ὅ διατητής τοῦ «Ederas».

Ως πρὸς τὰ ἄλλα σημεῖα τῆς ἀπατήσεως διὰ δαπάνας ἀποζημεύσεως, «εφόδων» τῶν φυσικῶν καὶ ζημιῶν ἐκ τῆς καταβολῆς τόκων ὑπερημείας, ἡ ἀπάντησις ἔδει ν' ἀναζητηθῇ εἰς τὰ συμπεράσματα τοῦ διατητοῦ, δοτὶς ἔχοντες, ὅτι δὲν ἤσαν ἀπάντησις η πιθανὴ συνέπεια μᾶς ἐκ μέρους τῶν ἐναγομένων παραβάσεως τοῦ ναυλοσυμφώνουν. Ἐλέχθη, ὅτι ὁ διατητής ἔσπαλε νομικῶς ἀχθεῖς εἰς τὸ τοιούτον συμπέρασμα, ἀλλὰ ὁ δικαστής κ. Branson δὲν ἡδύνατο νὰ συμφωνήσῃ. Ἐκείνο—εἶπεν—ἐπὶ τοῦ πλοίου ὁ ἐπιδιατητής ὕστελεν ἀποφασίση, ὅτι ἐν τῷ πραγματικότητα τὸ ζητήμα τῆς παραβάσεως τοῦ ναυλοσυμφώνουν. «Εδει ν' ἀπογανθῇ κατὰ πόσον οὐ μὴ προσφορὰ ἐνὸς καταλλήλου πλοίου, πρὸ τῆς 25ῆς Νοεμβρίου, ἡνάγκαζε τοὺς ἐνάγοντες νὰ κρατήσουν τὸ ἐπιστρέψιον τῶν φυσικῶν προτοί των ἐν ἀποθήκῃ εἰς τόπον ὃστε νὰ προστεθοῦν ζημιάν παταβάλλοντες ἀποθήκειας.

Ἐφόδους δύναμαι ν' ἀντιληφθῶ — κατέληξεν ὁ Ἀγγλὸς δικαστής — δὲν ὑπῆρχεν οὐδὲ η ἀλαζίστη ἀπόδειξης, βάσει τῆς ὅποιας θὰ ἡδύνατο ἀποφασίση σχετικῶς ὁ ἐπιδιατητής, δοτὶς, ἀλλως τε, εἰς φθάσεις εἰς ἔνα δρόμωταν συμπέρασμα ἀποφανθεῖς, ὅτι η ζημία δὲν προῆλθεν ἐκ τῆς παραβάσεως τοῦ ναυλοσυμφώνουν. Ή διατητής θένει ἀπόφασις διετροφήθη, ἀνεν τῶν ἔξδων τῆς δίκης.

-Η ἀρμοδιότης τοπικῶν δικαστηρίων ἐπὶ ζένου σκάφους

Εἰς οὐλανδὸς ὑπόκοιος, μέλος τοῦ πλοιοφάρματος Νοθρηγικοῦ τίνος σκάφους ἐτραματισθῆ κατὰ τὸ πλοῖον, διαφούστης τῆς ὑπερεσίας τον, ὅταν δὲ τὸ πλοῖον κατέπλευσεν εἰς τὰς Ήνωμένας Πόλιτείας, ἡγειρεν οὗτος ἀγωγὴν κατὰ τὸν πλοιάρχον ζητῶν ἀποζημίωσιν. Εἰς τὴν δίκην, ἐνώπιον τῶν τοπικῶν δικαστηρίων, προενέβη ὁ Νοθρηγὸς πρόξενος, δοτὶς καὶ ὑπέβαλεν ἔνστασιν ἀναμοδιότητας ισχυρισθεῖς, ὅτι κατὰ τὴν σύμβασιν Ήνωμένων Πόλιτεών καὶ Νοθρηγίας δικαιούνται — ἐπὶ διενέξεον μεταξὺ πλοιάρχου καὶ πληρόματος — νὰ ἐνεργοῦν, ὡς δικασταί, οἱ Νοθρηγοὶ προξενοὶ ὑπαλλήλοι, ἀποκλειομένων τῶν ἐπιτοπίων ἀρχῶν.

Τὸ πρωτοδικεῖον ἐδέχθη τὴν ἔνστασιν ἀπορρίφων τὴν ἀγωγήν, τὸ δὲ ἔπειταν ἐπεκένθετο τὴν πρωτοδικίαν ἀπόφασιν. Εἰς τὴν ἐφετειακήν ἀπόφασιν ἐπεξήγειτο, ὅτι, δοτὶς, ἀλλως δὲν περιλαμβάνεται εἰς μίαν συνθήκην διάταξις οὐδιμένους τὸ θέμα, τὰ Αμερικανικὰ δικαστηρία τῶν ἔχοντας ἀποφανθεῖς, δοτὶς καὶ ἐπὶ διενέξεον, αἴτινες προξενην ἐπὶ ζένων σκαφῶν ἐν τινὶ λιμένι τῶν Ήνωμένων Πόλιτεών. Επὶ διενέξεος δοτὶς μεταξὺ ἀλλοδαπῶν, ὅ ἀμοδιότητης αὕτη δὲν είνει ἀποκλειστική.

Πάντως, ἐκεῖ δοτὶς πρόγραμματινοὶ καθίστανται συμβατικαὶ συμφωνία περὶ τῆς ἀμοδιότητος τοῦ προξενοῦ ζένης δυνάμεως ἐπὶ διαφορῶν μεταξὺ πλοιάρχου καὶ πληρόματος ὡς ἐπὶ ἄλλων ὑποθέσεων, αἴτινες ὑπόκεινται ἀποκλειστικῶς εἰς τὸ ἀλλοδαπὸν δίκαιον, αἱ συμβατικαὶ συμφωνίαι ἀποτελοῦν τὸ δίκαιον τοῦ ζένων Κράτους καὶ πρέπει, συνεπῶς, νὰ γίνονται σεβασταῖ.



Established 1874

HÖEGS Anti - Corrosive & Anti - Fouling Compositions

are of first-class Quality and used all over the world

Transit - Depot at Piraeus

AGENT FOR Greece:

THEODOR E. KELER, ATHENS

Tel. 23-954

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

"WAALHAVEN,"

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)

After Hours: 21851

Teleg.: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

(Συνέχεια ἐξ τῆς 8ης σελίδος)

κτής, πλὴν τῆς εἰς πᾶσαν καιρικήν ἀνώμαλίαν ἔκτεθειμένης Δραπετσώνος. Ως νὰ μὴ ἡρκεὶ δύως ἡ ἔλλειψις ἔγκαταστάσεων, αἱ ζητούμεναι ὑπό τοῦ «διμίλου» τῶν ξένων ἔταιριῶν τιμᾶι διὰ τὴν προμηθειαν καυσίμων ἔλαιοιν εἶνε δυσαναλόγως ὑψηλότεραι ἔναντι ἄλλων λιμένων, μὴ κειμένων μάλιστα τόσον πλησίον τῶν χωρῶν παραγωγῆς, δύος δὲ Πειραιέων.

Ἡ προσπάθεια ἐπομένως τῆς ὁργάνωσεως ἀνθρακευτικῶν σταθμῶν, τῶν ὅποιων εὐτύχως δὲν στερούμεθα, θὰ ἔπειτε πᾶλλον νὰ στραφῇ εἰς τὴν ὁργάνωσιν ἀρτίας καὶ συγχρονισμένης ἔγκαταστάσεως προμηθείας καυσίμων ἔλαιον εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς τούλαχιστον. Δὲν θὰ δημοκόλυνε μόνον τοῦτο τὴν προσέλκυσιν ξένων πλοίων διὰ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῶν, θὰ ἔπειτε πειτερεπε καὶ τὴν εὔρυτέραν κατανάλωσιν τοῦ πετρελαίου —οἰκονομικωτέρου εἰς ἀπόδοσιν— παρὰ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν, ὅτινα μόνιμον ὄρμητήριον ἔχουν τὸν Πειραικὸν λιμένα. Τὸ πετρέλαιον, ὡς γνωστόν, πρωτεύουσαν κατέλαβε θεών ὡς καύσιμον εἰς τοὺς λέθητας καὶ τὰς μηχανάς τῶν πλοίων. «Ἐνας λιμὴν, δύος τοῦ Πειραιῶν, συγκεντρώνων τοσαύτην διεθνῆ ναυτιλιακήν κίνησιν δὲν ἔπιτρέπεται νὰ ὑστερῇ εἰς ἔγκαταστάσεις προμηθείας πετρελαίου. Οχι μόνον ἡ ἐπάρκεια μέσων διοχετεύσεως, ἀλλὰ καὶ αἱ τιμαὶ διὰ τὰς «μπῶνκερς» πρέπει νὰ ἀποτελέσουν ἀντικείμενον πρωτοθυΐας καὶ ἔλεγχου τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὸν συγχρονισμὸν τοῦ πρώτου λιμένος μας καὶ διὰ τὴν δύον ἔνεστι κατὰ μεγαλύτερον ποσοστὸν συγκέντρωσιν ξένης ναυτιλιακῆς κινήσεως εἰς αὐτόν. Ἡ οἰκονομία τοῦ τόπου μας πολλὰ ἔχει νὰ ὠφεληθῇ ἀπὸ τὸν εἰς καύσιμα, τρόφιμα καὶ υλικά ἀνεφοδιασμὸν τῶν ξένων, ἀλλὰ καὶ τῶν ἴδιων μας φορτηγῶν σκαφῶν.

Ἡ παρ' ἥμιν μελέτη τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου

Ἡ πρότασις τοῦ κ. Φωκίωνος Γ. Ποταμιάνου, ἡ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας διατυπωθεῖσα, διὰ τὴν ἔκδοσιν περιοδικοῦ εἰδικῶν ἀσχολουμένου μὲ τὴν μελέτην τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, εἰμεθα πεπεισμένοι, ὅτι δῆλως ἰδιαιτέρως θὰ ἵκανοποιησῃ τοὺς εἰδικώτερον περὶ τὴν σπουδὴν αὐτοῦ ἐνδιατρίζοντας θεράποντας τῆς Νομικῆς Ἐπιστήμης, καθὼς καὶ τοὺς ἐπαγγελμένους τὴν ναυτικήν ἐμπορείαν.

Χωρὶς νὰ χρειασθῇ νὰ προσθέσωμέν τι εἰς δόσας διαπιστώσεις προθαύειν δὲ κ. Ποταμιάνος περὶ τῆς μικρᾶς διὰ τὸν κλάδον τοῦτον τοῦ Δικαίου ἐπιστημονικῆς παρ' ἥμιν κινήσεως καὶ χωρὶς νὰ ἔξαρωμεν τὴν ζωτικήν ἀνάγκην ποὺ θὰ ἔξυπηρτησῃ ἡ παρ' ἥμιν συστηματική καλλιέργεια τοῦ θαλάσσιου Δικαίου, πιστεύομεν καὶ ἡμεῖς ὡς ἐπιθεβλημένην τὴν ἔκδοσιν τὸ εἰδικοῦ περιοδικοῦ. Αἱ στῆλαι αὐτοῦ θ' ἀποτελέσουν τὸ θῆμα, ἀπὸ τὸ ὅποιον θὰ διατυπώνωνται αἱ ἐπιστημονικαὶ ἀντιλήψεις τῶν μελετητῶν τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Θὰ παρακολουθήσαι τοῦ περιοδικοῦ ἡ περὶ τὴν ἀνασύνθεσιν τοῦ Δικαίου τούτου κίνησις ἐν τῇ ξένῃ καὶ παρ' ἥμιν, θὰ δημοσιεύωνται ἀποφάσεις ἐνδιαφέρουσαι ἀλλοδαπῶν καὶ ἡμετέρων δικαστηρίων καὶ κριτικαὶ ἐπὶ αὐτῶν παραπτήσεις θὰ διατυπώνωνται, στήλη τέλος εἰδικῆς δύναται νὰ καθιερωθῇ θιθλογραφίας καὶ σχετικῆς ἀναλύσεως ἐνδός ἔκαστου νέου συγγράμματος. Ἔνι δόγμα προσπάθεια ἰδιαιτέρα τοῦ περιοδικοῦ θὰ ἔπειτε νὰ εἰνεὶ ἡ ἐνημέρωσις τῶν τε λειτουργῶν τῆς Θέμαδος καὶ τῶν δικηγόρων, ἀλλὰ καὶ τῶν ναυτιλούμενών μας ἀκόμη εἰς τὰ τῆς ἔξελιξεως τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου καὶ τῶν ἔκάστοτε περὶ αὐτὸν διαμορφουμένων ἀντιλήψεων.

Ο κ. Φ. Γ. Ποταμιάνος ἔρριψε τὴν ἰδέαν τῆς ἐν παραρτήματι τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἔκδοσεως τοῦ περιοδικοῦ τούτου. Παρὰ τὸν φόρτον τῆς ἐργασίας, εἰς ὃν ὑποβάλλεται τὸ δλιγομέλες προσωπικὸν τῆς συντάξεως τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» διὰ τὴν ἀρτίαν αὐτῶν καὶ ἐνημερωμένην ἐμφάνισιν, ἀπεδέχθημεν εὐχαριστῶς τὴν πρότασιν, φιλοδοξούντες νὰ προσθέσωμεν καὶ ἡμεῖς τὰς μικρὰς δυνάμεις μας, εἰς τὴν ὥραιαν αὐτὴν κίνησιν τῆς μελέτης τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου. Ἐτάξαμεν δύοις εἰς τὸν κ. Ποταμιάνον τὴν προϋποθεσίν, ὅτι τὴν καθόλου διεύθυνσιν καὶ τὴν ἔφορείσαν τὴν συντάξεως θὰ ἀνελάμβανεν αὐτὸς ὁ προτείνας τὴν ἔκδοσιν, ἐν συνεργασίᾳ πρὸς τοὺς ἐπιφανεστέρους τῶν παρ' ἥμιν μελετητῶν τοῦ Δικαίου τῆς θαλάσσης. Ο ιδιόκος μας ρόλος δὲν ἡμπορεῖ παρὰ νὰ εἰνεὶ περιωρισμένος. Θὰ ἐπιμεληθῶμεν τὴν ἀρτίαν τοῦ παραρτήματος τούτου τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐμφάνισιν, θὰ ἀναλάβωμεν τὴν οἰκονομικήν του διαχείρισιν, τὴν δχι λεθαίως καὶ κερδοφόρον καὶ πᾶσαν προσπάθειαν θὰ καταβάλωμεν διὰ τὴν δύον εἴσεστι εὔρυτέραν κυκλοφορίαν του.

Ἐξ ἄλλου ὁ κ. Φώκος Ποταμιάνος ἡτού ὁ ἐνδεδειγμένος νὰ ἀναλάβῃ καὶ τὴν πρωτοθουλίαν τῆς ἀκόμης, αὐτὸς καὶ νὰ κατευθύνῃ τὰ τῆς συντάξεως τοῦ περιοδικοῦ. Μετὰ πολυετεῖς πανεπιστημιακάς σπουδάς εἰς τὰ ξένα Πανεπιστήμια, ἀφοῦ ἐπὶ μακρὸν διήκουσε καὶ ἐμελέτησεν οὕτος τὰς περὶ τὸ καθόλου Δικαίου καὶ εἰδικῶς περὶ τὸ Ναυτικόν τοιούτον, παραδόσεις τῶν διασημοτέρων ξένων καθηγητῶν, εἰς τοὺς Παρισίους, τὸ Καΐμπριτς, τὸ Ἀμβούργον, τὴν Χαϊδελβέργην, τὰς Βρυξέλλας, τὴν Στοκχόλμην καὶ τὴν Χάγην, ἐπέστρεψεν εἰς Ἐλλάδα πάνοπλος ἐπιστημονικῶς. Ηὐτόχιστον νὰ ἀποκτήσῃ ὁ κ. Ποταμιάνος ἀρτίαν περὶ τὴν νομικήν ἐπιστήμην κατάρτιον. Ἡ εὐγενῆς φιλοδοξία του νὰ δημιουργήσῃ καὶ νὰ προαγάγῃ τὴν ἐν Ἑλλάδι περὶ τὸ Ναυτικόν Δίκαιον κίνησιν, πολύτιμον ἀποτελεῖ στοιχεῖον διὰ τὴν ἐπιτυχίαν ὅλων τῶν συναδέλφων του εἰς τὴν ὥραιαν ταύτην προσπάθειαν, ἡτις καλεῖται νὰ θεραπεύσῃ δχι μόνον θεωρητικάς, ἀλλὰ καὶ πρακτικάς ἀνάγκας τῆς ναυτιλούμενῆς Ἐλλάδος.

ΠΕΝΘΗ

Περικλῆς Ρεδιάδης

Συνεπεία δευτέρας προσθολῆς ἐγκεφαλικῆς συμφορήσεως, ἀπέθανε τὴν δην Φεδρουαρίου ἐν Ἀθήναις καὶ ἐκηδεύθη δημοσίᾳ δαπάνη τὴν ἐποιένην, ἀποδοθεῖσῶν τῶν προσηκουσῶν τιμῶν, ἐπιφανές μέλος τῆς Ἐθνικῆς Κυθερήσεως, ὁ Ὑπουργός τῶν Οἰκονομικῶν καὶ Ναύαρχος ἐξ ἡ Περικλῆς Ρεδιάδης. Ο μεταστάς ἔχει νὰ ἐπιδειξῃ μίαν λαμπράν σταδιοδρομίαν διακρινομένην διὰ τὴν ἀνωτερότητα τῆς δημιουργικῆς του ἐργασίας καὶ ἐπισφραγιζομένην μὲ τὰς ἔξαιρετους τοῦ ἐκλπόντος πατριώτου ἀρτέτας. Ἐξελθὼν ὁ δεῖμνηστος Περικλῆς Ρεδιάδης μὲ τὸν θαμῷν τοῦ σηματοφόρου τὸ 1895 ἀπὸ τὴν σχολὴν τῶν Ναυτικῶν Δοκίμων, ἔφθασε διὰ τῆς ἱκανότητός του, τῆς μελετηρότητος καὶ τῆς ἐγνωμόνης αὐτοῦ ἀξίας εἰς τὸν θαμῷν τοῦ ὑποναυάρχου, προαχθεὶς βραδύτερον καὶ μετὰ τὴν κατά τὸ 1922 ἀποστρατείαν του εἰς τὸν θαμῷν τοῦ ἀντιναυάρχου, λόγῳ τῶν πολυτίμων πρὸς τὸ Βασιλικόν Ναυτικόν ὑπηρεσιῶν του. Ὁ πῆρεν δὲ ἕδρυτης καὶ πρῶτος διοικητής τῆς σχολῆς Πυροβολικοῦ, ἡτις τόσον συνέτεινεν εἰς τὰς περιφανεῖς νίκας τοῦ στόλου μας κατὰ τοὺς Βαλκανικούς πολέμους. Εἰς τὴν πολιτικὴν ἀνεμίχθη τὸ 1920, ἐκλεγεὶς κατ' ἐπανάληψιν βουλευτής Κυκλάδων, τὴν δὲ 4ην Αύγουστου τοῦ 1936, ἐκαλεῖτο ἀπὸ τὸν Ἐθνικὸν Κυθερήστην νὰ παράσῃ τὰς ὑπηρεσίας του, ὡς ὑφουργός τῶν Οἰκονομικῶν καὶ τὸν Σεπτέμβριον τοῦ π. ἔ. ἀνελάμβανε τὸ ὑπουργεῖον τῶν Οἰκονομικῶν. Ὁ Περικλῆς Ρεδιάδης, πλὴν τῆς ἀξιολόγου ναυτικῆς καταλόγου, πολλὰ καὶ συγγραφέων πολλῶν ἔργων καὶ πραγματειῶν ἐπὶ θεμάτων ναυτικῶν, ἀρχαιολογικῶν καὶ κυρίως οἰκονομολογικῶν, εἰς τὰ δόπια εἰχεν ὀλοφύωχα ἀφοσιωθῆ. Ἡ συγγραφικὴ του ἐργασία ὑπῆρεν δγκώδης καὶ τὸν κατατάσσει εἰς περιόδον τὸν θεσινούς μεταξὺ τῶν Ἑλλήνων ἐρευνητῶν ἐπιστημονικῶν καὶ ιστορικῶν θεμάτων. Ἐξέδωκε τὸ 1900 πέντε πρωτοτύπους μελέτας του ἐπὶ τῶν ναυτικῶν πυζίδων, ἐδημοσίευσε τὸ 1896 εἰς τὸν Ἀγγλικὸν τύπον πυζίδων ποζίδων, ἐδημοσίευσε τὸ 1900 εἰς τὸν Αγγλικὸν τύπον πυζίδων ποζίδων, ἐδημοσίευσε τὸ 1902 εἰς τὸν Αγγλικὸν τύπον πυζίδων ποζίδων, συνέγραψε δὲ δύο περιφημους μελέτας περὶ τὸν θεματικὸν περιοδικὸν τοῦ Διεθνοῦς Κανονισμοῦ ἀπόφυγης ουγκρούσεων ἐν τῷ πελάγει, καὶ περὶ τὸν θεματικὸν περιοδικὸν τοῦ θεματικού θεμάτων, αἵτινες μέχρι στήμερον ἀποτελοῦν νομολογίαν. Μεταξὺ τῆς δγκώδους ἐργασίας του καταλέγονται καὶ αἱ μελέταις του τὸν Τοπικά ναυτικά μουσεῖα (1920), «Ἐλληνικὸν ναυτικὸν μουσεῖον» (1908), «Οι λιμένες τῆς Ελλάδος» (1919), δο «Λιμὴν τοῦ Πειραιῶς» (1919), δο «Οἰκονομικὴ θάσης τῶν θαλασσών μεταφορῶν» (1919), «Μαθηματα ύδρογραφίας» (τρεῖς τόμοι) κλπ. Αὐτά, ὡς πρὸς τὴν ναυτιλίαν, διότι ἡ συγγραφικὴ παραγωγὴ τοῦ ναυτιλίου, αἵτινες μέχρι στήμερον τὸν θεματικὸν ποζίδων ποζίδων, συνέγραψεν ἔργα καὶ μελέτας διὰ τὴν Πυροβολικήν καὶ τὴν Ναυτικήν πολεμικήν τέχνην» («ἡ στρατιωτικὴ θεματικὴ τῆς Ελληνικῆς Χερσονήσου», «εύνοικα θέσεις ὑποθρυχίου πρὸς τοπιλλιού», «τὸ ποτορίου και τὸ ποτολέμου», «ποτορίου ιστορικοὶ φραγμοί», «τὸ Αεροπορία» κλπ.), ἐπίσης ἔργα ιστορικά καὶ ναυτικῆς ἀρχαιολογίας, ὡς λ. χ. «τὴν ἐν Σαλαμῖνι ναυμαχίαν», εἰς ἣν θέτειν ἐντελῶς νέας ἀπόψεις, ὡς πρὸς τὴν παράταξιν τῶν δύο στόλων, τὴν «Ἀρχαιολογικὴν ἐξερεύνησιν τοῦ θεματικοῦ τῆς Σαλαμῖνος», περὶ τῆς «Ψυτταλείας», τὸν «Ἀστράλαβον τῶν Αντικυθήνων», τὸν «εἰς Ρώμην πλοῦν τοῦ Αποτόλου Παύλου». Ξνθα ἀποδεικνύει, ὅτι δὲ ἀπόστολος Παύλος δὲν ἐτάφη εἰς τὴν Μάλταν, ἀλλ' ἐναυάγησεν εἰς τὴν Αδριατικήν, ταφεὶς εἰς νησίδα τῶν Δαλματικῶν ἀκτῶν, τὸν «Μινωϊκὸν Λαζύρινθον», ἔνθα δίδει τὴν ἐρμηνείαν, ὅτι δὲ «λαζύρινθος» ἐσήμαινεν «ἀμυντικὸν κατασκεύασμα» κ. ἀ. Τὰ οἰκονομολογικά καὶ ἐπὶ φορολογικῶν θεμάτων συγγράμματα καὶ μελέται, ἐνέχουν τὴν σφραγίδα τῆς ὑπερτέρας αὐτοῦ μορφώσεως καὶ ἐπιστημονι-

W. KUNSTMANN, -STETTIN BERLIN - SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ Τῷ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ-*Swinemunde*

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

«Kunstmann, Stettin»
«Leschaco, Berlin»
«Kunstmann, Swinemunde»
ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
Stettin 25601 (5 lines)
Berlin 113131
Swinemunde 2063

IN EMDEN: LEXZAU, SCHARBAU & CO.

κής άξιας."

'Ως ύπουργός δι Περικλῆς Ρεδιάδης ρυθμὸν καὶ τάξιν προσέδωκεν εἰς τὴν διοίκησιν τοῦ ύπουργείου τῶν Οἰκονομικῶν καὶ πολυτίμως συνέβαλεν εἰς τὴν ἔξυγίανσιν τῶν Κρατικῶν οἰκονομικῶν. Δέν ἐλλημόνησεν δῆμος καὶ τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, παρέσχε δὲ πρὸς αὐτὴν, ἐν τῷ κύκλῳ τῆς ἀρμοδιότητός του, ὑπηρεσίας ἀξιολόγους. Μέ διαφόρους φορολογικάς διευκόλυνσες καὶ ἀπλαγαῖς, μὲ τὴν ρύθμισιν τῆς φορολογίας τῶν ἀνωνύμων ἐταιριῶν καὶ σειράν δῆλην εὐεργετικῶν ἀπόφασεων καὶ μέτρων, ἀνεκούφισε τὴν ναυτιλιακὴν ἐπίχειρησιν καὶ ἀπῆλαξε τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον ἀπὸ πολλὰς δυσχερείας καὶ θάρη. Χάρις εἰς τὸν Περ. Ρεδιάδην πραγματοποιεῖται κατὰ τὴν παροῦσαν στιγμὴν ἡ ἀνέγερσις ἐπιθλητικοῦ κτηρίου παρὰ τὴν «Βασάνειον Ναυτικὴν σχολὴν» διὰ τὴν στέγασιν τῆς «σχολῆς δοκίμων» λιμενικῶν ἀξιοματικῶν. Διέθεσεν ύπέρ αὐτῆς 800.000 δραχμῶν, ἀνευ οὐδεμίας τοῦ προϋπολογισμοῦ ἐπιθετούνος, ἀνασύρας εἰς τὸ φῶς ἀπὸ τὴν λήθην τῶν ἔτῶν ἐνα παλαιὸν κληροδότημα. Τοιοῦτος ἐν ἀμυδρᾷ σκιαγραφίᾳ ὑπῆρξεν δι Περικλῆς Ρεδιάδης. 'Ο θάνατός του ἀποτελεῖ πράγματι μίαν σημαντικὴν ἀπώλειαν, καταλείπει ἔνα δυσαναπλήρωτον κενόν. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», διερμηνεύοντα τὰ αἰσθήματα θλίψεως τοῦ Ναυτικοῦ μας Κόσμου, ἐπὶ τῇ ἀπωλείᾳ ἐνὸς πράγματι πολυτίμου ἀνδρὸς, διαβιθάζουν τὰ θερμά συλλυπητήριά των πρὸς τὴν οἰκογένειαν τοῦ ἀειμήστου νεκροῦ.

Κωνσταντίνος Τόγιας

Πλήρης ἡμερῶν, ἐν μέσῳ τῶν προσφιλῶν του τέκνων, ἀπεθώσεις καὶ ἐκδηδεύθη εἰς τὴν ίδιαιτέρων του πατρίδα, τὴν Κάρυστον, ἔνας ἀκόμη σεμνός τοῦ κύνοςτος ἀγωνιστής, δι Κωνσταντίνος Τόγιας. Μετά μακράν καὶ εὐδόκιμον σταδιοδρομίαν εἰς τὸ ἐπάγγελμα, ἀφοῦ κατώρθωσε πρὸ 40 ὅλων ἔτῶν, σκληρῶς ἀγωνισθεῖς, ἐν τῇ ἀποκτήσῃ τὰ πρώτα δύο μικρά ἀκτοπλοϊκά σκάφη καὶ νὰ διμουργήσῃ διὰ αὐτὰ τακτικὰ δρομολόγια, ηὗτάχησε νὰ ιδῃ τὰ τέκνα του ἐπαξίων διαδεχόμενα τὸ ἔργον του πατρός των, εἰς περιπτήσην μεγάλης ἐπιχειρήσεως φέροντα τὴν Ἀτμοπλοΐαν «Κ. Τόγιας».

Ἄπο πολλῶν ἥδη ἔτῶν, πάσχων ἐκ τῶν δόφθαλμῶν του, θαλερὸς δῆμος πάντοτε καὶ μὲ εὐθυτενὲς τὸ παράστημά του, ἀπεσύρθη εἰς τὴν Κάρυστον, δύον ἐν μέσῳ τῆς στοργῆς τῶν οἰκείων του, παρακολουθῶν τὴν ἐπιτυχῆ σταδιοδρομίαν τῶν τέκνων του, διήνυσε τὸ τελευταῖον στάδιον τῆς ζωῆς του. 'Απῆλθε τοῦ Κόσμου τούτου εὐτυχῆς καὶ ἡρεμος, διότι ἐξεπλήρωσε τὸ καθῆκον του ὡς πολίτου καὶ καλοῦ οἰκογενειάρχου.

Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» συμμετέχοντα εἰς τὴν θαυμαῖαν θλίψιν τῶν τέκνων των διὰ τὴν ἀπώλειαν τόσον πολυτίμου πατρός, ἀπευθύνουν πρὸς αὐτὰ τὰ θερμά των συλλυπητήρια.

Πρὸς παραδειγματισμὸν

"Οταν μέχρις ἡμῶν φθάνουν ἐπιστολαὶ τῶν πληρωμάτων μας διαδηλώσαι τὰς εὐχαριστίας των διὰ τὰς καλάς ύπέρ αὐτῶν φροντίδας τῶν προϊσταμένων των πλοιάρχων, ἔξαιρετικὴν αἰσθανόμεθα Ικανοποίησιν καὶ σκόπιμον θεωροῦμεν τὴν δημοσίευσιν τῶν εὐχαριστηρίων εἰς περίσσοτον τῶν στηλῶν μας θέσιν.

Δέν ἀπόσκοπει μόνον ἡ δημοσίευσις εἰς τὴν εὐρύτεραν ἀναγνώρισιν τοῦ καλοῦ καὶ τόσον ἐποικοδομητικοῦ ἔργου ἐνὸς Πλοιάρχου. 'Αποθέλεπομεν μᾶλλον νὰ προκληθῇ ἡ φιλότιμος ἀμιλλα, δι Παραδειγματισμός. 'Επιδιώκομεν νὰ ἀντιληφθοῦν δόλοι οἱ ἐπὶ τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐργαζόμενοι, διότι μὲ τὴν καλὴν ἐκατέρωθεν θέλησιν, μὲ τὴν θαυματέρων κατανόησιν τῶν δικαιωμάτων, ἀλλὰ καὶ τῶν ὑποχρεώσεων ἐνὸς ἔκστοτος, ἀμβλύνονται πάντοτε αἱ ἀντιθέσεις, ἐπιτυγχάνεται ἡ συνεργασία ἐπ' ὕφελεια τοῦ τε πλοίου καὶ τῶν ἔξι αὐτοῦ ἀποζώντων.

'Απὸ τὰς ἀντιλήψεις αὐτὰς διακατεχόμενοι, εὐχαριστώς δημοσίευμεν τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν προερχομένην ἀπὸ τὸ πλήρωμα τοῦ φορτηγοῦ μας «Ορος Πήλιον»:

«Ἀπὸ καρδοῦ τὸ πλήρωμα τοῦ ἀπὸ π. «Ορος Πήλιον» τελεῖ ἐν ἀνησυχίᾳ — μᾶς γνάφει ὁ φαδιστηρεγγαρητῆς τοῦ σκάφους κ. Σπύρους

Μαμούνης — λόγῳ τῆς γνωσθείσης ἀποχωρήσεως τοῦ Πλοιάρχου μας κ. Παύλου Μαστρανδρέα. Δικαιολογημένη δὲ είνε ἡ ἀνησυχίᾳ ὡλῶν ἡμῶν, διότι εἰς τὸ πρόσωπον τοῦ Πλοιάρχου μας εἴρουμεν τὸν ιδεώδη «MASTER», δοτὶς οὐδέποτε παρέλειψε νὰ περιβάλῃ τὸ πλήρωμα τοῦ στοφγήν ἐξαρετικήν, ἀδελφικῶς συμπεριφερόμενος πρὸς πάντας.

»Δὲν παραλείπομεν καὶ δημοσίᾳ νὰ ἐκφράσουμεν τὰς ἀπειδους ἡμῶν εὐχαριστίας πρὸς τὸν κ. Παύλον Μαστρανδρέαν διὰ τὴν ἀδελφικὴν συμπεριφοράν του καὶ τὸ θεομόρφων του, εἰς πᾶν διάφορη τὴν καλὴν ἐπὶ τοῦ πλοίου διαβίσσοντας μας. Εὐχόμενα διὰ τηναρεγάταν ἴνα καὶ ἄλλοι πλοιαρχοὶ ἀκολουθήσουν τοῦ παράδειγμα τοῦ κ. Μαστρανδρέα.

Άμετρος δῆμος είνε ἡ χαρά μας διὰ τὴν ἐπὶ τοῦ παρόντος ἀκύρωσιν τῆς ἀποχωρήσεως τοῦ, ήτις ἀν κατὰ τὰς διαδόσεις, πραγματοποιηθῆ μετά τις χρονικὸν διάστημα — προκειμένον νὰ μετατεθῇ δι ο. Μαστρανδρέας ἐπὶ ἄλλον σκάφους — θὰ λυπήσῃ ὀλόκληρον τὸ πλήρωμα, Θύη ήτο πραγματικὸν ἀτύχημα. Αμεβόσα, 26 Ιανουαρίου 1938.

Η σιδηροβιομηχανία μας

Έλαθομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:
Κύριε Διευθυντά,

Εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 1ης Φεβρουαρίου ἀνεγγώσαμεν, δους ἐξ Λονδίνου ἔγγραφον δι ο. Νικόλαος Ρεθύμνης, εἰς ἀπάντησιν τῆς δημοσιεύσεως ἐπιστολῆς μας, σχετικῶς μὲ τὴν σημειωθείσαν πρόσθον τῆς Σιδηροβιομηχανίας μας. Ομολογοῦμεν, διότι οὐδεὶς δύναται πάντας τοῦ πλοίου πλήρων μὲ τὴν πραγματικότητα.

Απὸ ίκανον ἥδη χρόνον δι Σιδηροβιομηχανία μας, χάρις εἰς τὴν δημιουργηθείσαν ὁμαλὴν πλέον κατάστασιν εἰς τὰς σχέσεις τοῦ ἐργοδοτικοῦ καὶ τοῦ ἐργατικοῦ κόσμου, προέβη ἀδιστάτως εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν παλαιῶν αὐτῆς ἐγκαταστάσεων καὶ ἐπρομηθεῖση συγχρονίσμενα μηχανήματα καὶ ἐργαλεῖα. Ο κ. Ν. Ρεθύμνη γνόμην, δεδομένον, διότι κατέχει ὀντὸς παραπλεόντων πλήρων μὲ τὴν πραγματικότητα.

Οὐδεὶς ἀγνοεῖ, διότι πρὸ τῆς σημειωθείσης Μεταβολῆς, αἱ σχέσεις πεταζὲν ἐργοδοτῶν καὶ ἐργατῶν ἥσαν λίαν τεταμένα καὶ διότι αἱ ἀλεπάλληλοι αἰτεογίαί ἀπεθέρωναν τὰς ἐπιχειρήσεις νὰ ἐφοδιασθοῦν μὲ ἐκείνα τὰ μηχανήματα καὶ ἐργαλεῖα, ἀπίνα τὸν διάπολον τὰς εἰς σύντομον χρόνον ἐποκενάς τῶν πλοίων. Θύη ἐπινδύνενον τότε αἱ ἐπιχειρήσεις νὰ ἰδουν τὰ μηχανήματα αὐτὰ θυμηματιζόμενα ἐπὸ τῶν ἐργατῶν μὲ τὴν δικαιολογίαν, διότι ἡ λειτουργία των ἵχορηστενεν ἐργατικὰς κείσας.

Σύμεσον, τὰ μηχανήματα καὶ τὰ ἐργαλεῖα αὐτὰ ἀπεκτήθησαν ἀπὸ τὰ περισσότερα τῶν ἐργοστασίων μας καὶ ἐπειδοῦν πλέον ταῦτα κάθε ἐργασίαν ἀφοδιάσαν τὰς ἐπισκενάς ἀπομολοπίων, οἰκονομικώτερον καὶ μὲ τὴν αὐτὴν ταχύτητα, ὡς καὶ εἰς τοὺς Εὑρωπαῖούς λιμένας μὴ ἐξαριστεύσαν οὐδὲν τῶν λιμένων τοῦ «Αματερόντα» καὶ τοῦ Ρόττερντα. Βεβαίως οἱ λιμένες οἵτοις κωπιῶνται διὰ τὸ χερὸν τῆς ταχύτητος, δὲν πρέπει δῆμος νὰ λησμονῶμεν διότι ἐκεὶ δι Σιδηροβιομηχανία ἐξει τὸ πλεονέκτημα νὰ ἐργάζεται νυκτὸς καὶ ημέρας αὔγετεσ τοῦ ημερομισθίου τοῦ ἐργάτων, ἐνῷ ἀντιτεθώς η ημετέρα Σιδηροβιομηχανία ἀναγκάζεται νὰ πληρώνῃ ηξελιμένην εἰς τὸ διπλῶν τὴν ἐργασίαν τῆς νυκτός.

Δὲν είνε δηματόν τὸν ἀμφισθήτησομεν, διότι η ἡπαρξίς Μονίμων Δεξαμενῶν συντελεῖ εἰς τὴν ἐκ μέφους τῶν κ. κ. ἐφοριαστῶν προτίμων τοῦ Πειραιῶς διὰ τὰς ἐπισκενάς τῶν ἀπομολοπίων τον. Τοῦτο δῆμος δὲν ἀποτελεῖ καὶ τὴν μοναδικὴν αἵτιαν. Τοὺς κ.κ. ἐφοριαστῶν προσελκύει καὶ η ἡπαρξίς εἰς Πειραιὰ μεγάλου ἀριθμοῦ ἐργοστασίων, διὰ τῆς ὁποίας παρέχεται εἰς αὐτοὺς η εὐχέρεια τῆς ἐκλογῆς διὰ τὴν ἀνάθεσιν τῶν ἐπισκενῶν τῶν σκαφῶν των. Ήμετεῖ, ἐν τῷ μετρῷ τῶν δινάμεων μας πάντοτε συνηγορήσαμεν ὑπὲρ τῆς κατασκευῆς Δεξαμενῶν οὐχὶ μόνον εἰς τὸν Πειραιᾶ, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν Σύρον, διότι, λόγῳ τῆς ὀλονέων ἀνέξαρτης δινάμεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, διὰ ἀδυνατή μελλοντικῶς δι Πειραιῶς ν' ἀνταποζένεται ὀλοκληρωτικῶς εἰς τὰς ἀνάγκας τῆς Ναυτιλίας μας.

Πειραιεὺς 11 Φεβρουαρίου 1938

Μετὰ τηνῆς
ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΠΟΥΤΟΥΣ

Telegrams:

"GENICOLAOU,
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

**ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**

"GENICOLAOU,
Piraeus

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

Bevis Marks House, Bevis Marks

LONDON E.C. 3.

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

**ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ**

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.

Μέγαρον Ηλεκτρ. Σταθμοῦ (2ος όροφος 21-22)

ΠΕΙΡΑΙΑ

Tηλέφ. 42-633

Άλλοτε και τώρα

Του κ. NIK. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Ο μελετών τά ζητήματα της Ελληνικής φορτηγού Ναυτιλίας και έπειτα στην νάρα διατηρώση γνώμας και συμπεράσματα, διατέχει τόν κίνδυνον νά έμφανισθη ός έπαναλαμβάνων σχίλιοι πομπέα λόγια πον έγιναν πλέον άνιαραι κοινοτοπία. Και πράγματα τά σήμερον έμφανισθην ός ζητήματα έχουν άπασχολήσει είς παλαιότερας έποχας τούς ένδιαφερομένους διά την Ναυτιλία μας κύπλους, έχουν έξοντασθη και άναλυθη όπως αὐτῶν τάς πλευράς λύσεις δέ έχουν προταθή δινάμενα και σήμερον άκρων νά έφαρμοσθούν είς τάς γενικάς των γραμμάς με έλαφρας τινάς παραλλαγάς. Ακόμη πολὺ πριν της μεγάλης έπι της Ναυτιλίας Έπιτροπής τού 1929, δέ αειμνηστος Επαμεινονδας Εμπειρίος, τού όποιον τό δόνομα έχει τόσον στενά συνδεθῆ με την Ελληνική Ναυτιλίαν είς πραγματείας του δημοσιεύεταις κατά τό 1900 και άκρων παλαιότερον, έχει άσχοληθη με ζητήματα, όπως ή συνεργασία και ή συνεταφισμός τῶν πλοιοκτητῶν, ή άλληλασφάλεια, ή ναυτική πίστη, ή άναγκαίνως τού ώλισθη, ή ναυτική έπαιδευσης κατά και αι σφέντες των και τά συμπεράσματά του δέν διαφέρουν βασικώς.

Τό γεγονός λοιπόν, διά τέλη δεκαετηρίας διολογίζοντας τά ζητημάτα της Ελληνικής φορτηγού Ναυτιλίας παρέμειναν έκκενη, χωρὶς αὖτη νά καταστραφῆ, ός έφοβούντο οι κατά διαφόρους έποχας έπειστες τῶν κίνδυνον τούτου, δικαιολογεῖ τήν άδιαφορίαν και τήν άποθεσιν πολὺ επιδεινύει δέ Ελληνικός έφοπλισμός άκρων και σήμερον, όποτε και πάλιν έκ διαφόρων σημείων έχαποτέλλονται άπεγγνωσμένα σήματα S.O.S.

Και διως αὐτήν τήν φοράν πρέπει νά άνηστησησμένης ποθαρότατα. Εάν είς πλαισίος έποχας ένεφαντζοντο παροδικά νέφη είς τῶν ναυτιλιακῶν δρίζοντα, ποιραία διαγράμμασις είς τῶν πορείαν τῆς ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως χαρακτηρίζομένης με περιόδους up and down, θά ήμποδούντο νά είπῃ της μετά πεποιθήσεως, διά έποχετο περι προσωρινῶν κρίσεων, τῶν όποιων ή διόρκειαν και ή έντασης έκνυαντο γύφων είς δριά τινα. Τό ίδιον θά ήμποδούσε νά είπῃ κανές και σήμερον προκειμένων ν' άντιμετωπηση άπολειστικῶς και μόνον τάς διακυμάνσεις τῶν ναυάλων.

Σήμερον, έν τούτοις, ή κατάστασις δέν έχει πλέον τήν πορφήν τῶν συνήθων ναυτιλιακῶν κρίσεων. Δέν πρόκειται πλέον άπλως και μόνον περι τού φαινομένου τῆς παροδικῆς γαλαρώσεως τῶν ναυάλων. Κατά άλλο σοβαρότερον συμβαίνει. "Ενας νέος κίνδυνος, προτοκανής είς τήν ιστορίαν τῆς ναυτιλίας, έχει έμφανισθη και διά πίνδυνος αὐτὸς άποτελεῖ τήν πορφήν τῆς μονιμότητος και αὐτειλεί νά κρημνήση συθέμελα διά έδημον οργήσαιμεν με άγωνας παρούς και τραχεῖς. Ο νέος αὐτὸς κίνδυνος είναι αι βαθεία και βασικά άλλαγά, αι όποια κατά τά τελεγράφης έχει προχιστεί νά έμφαντζωνται είς τήν ναυτιλιακήν έν γένει έπιχειρησιν. Και αι βασικά αὗται άλλαγά θίγουν ίδιως τήν κατηγορίαν τῶν έλευθερών φορτηγών, τῶν τράμπς, έκ τῶν όποιων κρίσις αποτελείται ή Ελληνική ναυτιλία.

Αέτι τάστα τά θεμελιώδη χαρακτηριστικά τῆς ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως άλλαζον πορφήν. Μέθοδοι έργασίας και συστήματα μεταδόδυνα άπο γενεάς είς γενεάν και δοκιμαστένα μετ' έπιτυχίας φάντονται άνικαν πλέον ν' άνταποκριθούν πρός τάς νέας συνθήκας. Και νά διανύνα συνταράσσονταν τήν ναυτιλιακῶν δρίζοντα.

Ο αγραμμός καδίζ, μέσα από τόν όποιον ήτηλουν οι ναυτικοί έπιχειρησιαία διδάγματα παρούς πείρας και οδηγίας διά την διαχείρισην και κατεύθυνσην τῶν έπιχειρήσεων άποτελεί πλέον ίστορικόν διάλιτον.

Οι κατάλληλον διά βιβλιοθήκας ούχι όμως πρακτικὸν βοηθόν, τόν όποιον θά έδει νά συμβούλευται κανές είς πάν βήμα και είς πάσαν στιγμήν.

Ποία λοιπόν είναι αι βαθεία και βασικά μεταβολαί είς τήν μορφήν τῆς ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως; "Λε προσταθήσουμεν νά καθορίσουμεν τινάς έξι αὐτῶν:

1) Ο κρατικός παρεμβατισμός και διά διεθνῶν συμβάσεων έπιδημίονος ποιότης έπειστον είς τήν ναυτιλιακήν έπιχειρήσην ίποτεροις είς τήν διαχείρισην τῶν πλοίων παρού τού πλοιοκτήτην περιορίσθη σοβαρότατα. Αποτέλεσμα τής νέας ταύτης συνταστάσης είναι, διά σήμερον διά πλοιοκτήτης δέν δύναται πλέον νά έφαρμοσθη ίδια συνταστάση και μεθόδους, διά τῶν όποιων έπειτα χρήσιμοντα ποιότης ή πλοιοκτήτης ποιότης περιορίσθησαν αὐτῶν.

2) Μεταπολεμιώτως τά σενάρια τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν τόσον ως πρός τάς κατεύθυνσεις, όσον και ως πρός τά είδη τῶν φορτών και τόν ποιότης τῆς μεταχειρίσεως τῶν μετεβλήθησαν σημαντικῶς. Είς έπιμετρον αι ξεισώσεις τῶν πορτών, συνεπιπούσης και τής κρίσεως, έχουν αιχθῆη είς βαθμὸν άνησυχητῶν διά τόν πλοιοκτήτην.

3) Η κατανομή τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ή όποια μέχρι τοῦ πολέμου έφερε τήν άγγλικήν σημαίαν είς δεσπόζονταν θέσιν άνετρα πάροδην. Νέα κράτη φύλοδοξούντα διά διαφόρους λόγων νά άνηψονται είς άνωτέρας βαθμῶν άπο ναυτιλιακῆς άποψεως έπειδόθησαν μετ' έμπιονται και μή φειδόμενα θυσιώνται είς τήν δημουργίαν έμπορικῶν στόλων.

Και πρός άποτηριζειν και συγχρότησην έν ζωῇ τῶν στόλων αὐτῶν άνατρέπονται τό έπιχροτούν σύστημα τῆς έλευθερίας τοῦ θαλασσῶν έπιούσιον, τό όποιον ή Αγγλία πάντοτε άπεστητηρίζει, και κρατούν άποκλειστικῶν διά τήν έθνικήν σημαίαν τήν έχειτελλεστον τῶν θαλασσῶν τομέων, έπι τῶν όποιων έχουν τόν έλεγχον, άποκλεισμένων σύτον τῶν πλοίων, τά όποια δέν έχουν ίδιον έθνικόν έμπτοριον νά έχειτηρητήσουν, διότι τή Ελληνική.

Είς έπιμετρον οι νεοφύτοιστοι ούτοι θαλασσοφάράτορες είσαγον και είς τήν ναυτιλίαν τά κανονανή οίσονοντα συστήματα τῆς διευθυνομένης οίσονομίας, μεταβαλλόντες τάς ίδιωτας ναυτιλιακῆς έπιχειρήσεως είς κρατικά οίσονομά και συγκρότημα, άφθονως προφορούμενα έπι τῶν δημοσίων προπτολογισμῶν, άπεναντι τῶν όποιων δ' άγων τῶν άσθενῶν μεμονωμένων πλοιοκτητῶν είναι άνισος και καταδικασμένος είς μοιραίαν συνταγή.

Κατ' 4) Η ώς συνέπεια τής άνωτέρω μεταβολῆς άναγκαία άμυνα τῆς Αγγλικής σημαίας. Και δέν ζητεῖται νομίσω νά τονίσωμεν, διό θαν ή Αγγλία αισθανθῆ οἰονδήποτε κίνδυνον διαταραχῆς τοῦ κολοσσιών συγκροτήματος, τό όποιον λέγεται «British Empire», είτε από πολιτικῆς είτε από οίσονομής, είτε από οίσονοδήποτε άλλης άποψεως, θέτει είς κίνησην τῶν φαινομενών άδρανοντα μηχανισμῶν τῆς άνεξαντλήσαν δυναμικότητος τῆς και έπαναφέρει τήν ίσοδοποίαν μή διστάζοντα είς τήν κίνησην τῆς άντην νά συντοίψῃ άνει οίστον τής πάντας και τά πάντα, τά όποια είτε άμεσως, είτε έμμεσως θεωρεῖ ώς έπιβλαθή διά τήν ποιμοκρατορίαν τῆς.

Ειδίκως διά τήν Ελληνικήν Ναυτιλίαν, ή όποια, έφ' θόσον δ' Βρετανίκως Λέων ηρέμει, άπελάμβανε και αὐτή με τήν συγκατάθεσίν του και τήν προστασίαν του ένος οιριδίουν από τήν θαλασσοφάρατορίαν του, έχει δημιουργηθῆ ήδη μία κατάστασις έχοντας έπικινδυνόν κατόπιν τής έπιδημίου πλέον άνησυχίας τῆς Αγγλικής Ναυτιλίας, λόγω τής νέας τατικής, ή όποια ηρχίζειν έφαρμοζομένη παρά πολλῶν ναυτικῶν χωρῶν.

Νομίζω, διό τ' άνωτέρω καταδεινέοντα πλέον ή σαφῶς τάς βασι-

ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε. GENERAL INSURANCE OF GREECE C^o LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917



ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o LTD

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

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

καὶ μεταβολάς, αἱ δόπαι ἐπῆλθον εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν καὶ τὴν καθιστοῦν τελείως διαφορετικὴν ἀπ' ὅτι ἔγνωρθομεν εἰς πάλιοτέρας ἑπούσας. Καὶ ὡς γὰ μὴ ἥρκουν ταῦτα προσετέθησαν καὶ νέα δεσμεύσεις καὶ βάρη τῶν δόπων ἡ ἐπίδρασις εἰδικῶς διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν είνει ἔξοχως δυναμεῖς: "Ἡ συμφωνία περὶ κατωτέρου δρίων ναύλων ἐπιβλήθεια ἐπὸ συνθήκας πιπτόντων ναύλων, ἡ δόπαι γενικῆς ἐξεταζομένη είνει μὲν εὐέργετική καὶ ἀπαραίτητος, ὡς συνεπαγομένη δύος ἔν εἶδος φυσικῆς ἐπιλογῆς τῶν καλύτερων πλαιών θέτει ἐν μειονεκτικῇ θέσει τὰ κατωτέρα ποιότητος τοιαῦτα. 'Εὰν μάλιστα ληφθῇ ἄπ' ὅψιν καὶ ἡ δυναμεῖς ἀσφαλιστική κατάστασις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, ἡ θέσις της καθίσταται ἐπὶ μᾶλλον διοχετέος. Εἰνε βεβαίως ἀναντίφροντο, ὅτι ἡ προσφορήσις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τὴν συμφωνίαν ταῦτην ἐπεβάλλετο ὀπωσδήποτε τόσον ἀπὸ ἀπόφεως ἡδυκῆς ὑποχρεώσεως πρὸς τὴν Ἀγγλίαν, εἰς ἣ δρέπει κατὰ μέγιστον λόγον τὴν ὑπαρξίαν της, δοὺς καὶ πρὸς ἀποφυγὴν μεγαλυτέρων ζημιῶν, ἡ δόπαι θὰ ἐπήρχοντο ἔαν ἦτο ὑποχρεώμενή νὰ συναγωνισθῇ ἐλευθερῶν ἔναντι τῶν νέων ισχυρῶν ναυτιλιανῶν ὄργανισμῶν, τοὺς ὅποιους ὑποστηρίζουν μερικὰ κράτη. Τὸ γεγονός δύος τοῦτο δὲν ἀπὸ τοῦ ἡ πλοτελῆ ἔν ἐπὶ πλέον βάρος ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ίδον, λοιπόν, διατί ἡ σημερινή «κρίσις» τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας είνει τελείως διαφορετική ἀπὸ ἄλλας παροδικάς κρίσεις παλαιοτέρων ἑπούσων. Ίδον διατί ὁ σημερινὸς κινδύνος είνει πρωτοφανῆς καὶ πραγματικῆς καὶ μόνιμος καὶ πρέπει νὰ μᾶς ἀνησυχήσῃ σοβαρότατα καὶ νὰ μᾶς ἔξαγαντι ἀπὸ τὴν ἀδιαφορίαν καὶ τὴν ἀπάθειαν.

Ἄρτιοι ἡ θαλασσοκράτεια Ἀγγλίας ἔχει καταληφθῆ ἀπὸ ἀνησυχίαν, τοῦλάχιστον ἃς μητριδεῖν αὐτήν, δεδομένον μάλιστα ὅτι ἐνδισούμενα εἰς ἀπέριος κατωτέρων θέσιν καὶ ἀπὸ ἀπόφεως πλωτῶν ὑλικῶν καὶ οἰκονομικῆς ἀντοχῆς. "Οποις καὶ εἰς τὸν στρατὸν ὁ ἥρωικὸς «τεσσαλίας», μὲ τὸ μισό τσαροῦχη, τίς διὸ - τοῖς ἐλλήσις στὸ σακκίδιον καὶ τὸν παλαιγράφη, ποὺ ἔχει ἐπιτελέσθη ὑδάτατα εἰς τὸ παρελθόν, σήμερος είνει ἀνίσχυρος ν' ἀντισταθῇ εἰς τὰ νέα πολεμικὰ μέσα, τὰ μιδραλλιούσιά, τὰ τάνκες, τὰ ἀεροπλάνα, τὰ ἀσφρυσόγνα, οὗτοι καὶ ὁ ἔξιστον ἥρωικὸς Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν μοιραίως είνει καταδισμένος εἰς ἀφανισμόν εἰς τὸν ἀγῶνα τῆς ναυτιλιακῆς ἐπικρατήσεως, εἰς τὸν ὅπιον σήμερον εἰσῆλθον νέαν δυνάμεις καὶ νέα ὄπλα καὶ νέα συστήματα, ἔαν δὲν προσαρμοσθῇ πρὸς τὰς νέας συνθήκας τοῦ ἀγώνος. Τὴν ἀλήθευταν αὐτὴν πρέπει νὰ τὴν κατανοήσουμεν πάντες οἱ ὑπὸ σύλληψης ποιηθῆναι καὶ σχέσεις ἐνδιαιρεόμενοι μὲ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

Πλοιοκτήτη, ἐπιτελεῖα, πλούσιματα, ἀρμόδια ὑπηρεσία, πρέπει ὅλοι νὰ συγκεντρωθῶμεν γύρῳ ἀπὸ τὴν πράγματα κινδυνεύουσαν Ἑλληνικὴν ἐμπορικὴν σημαῖαν. Καὶ ἔτι τοῦτο γίνηται ὅτι σύνθημα ἀσφαλίσης τὴν σωτηρίαν. Ἀκόμη καὶ εἰς τὰς δινούλωτέρας στιγμάς, ὑπάρχει αὕτη, δταν συνενοθῶν ὅλαι αἱ δυνάμεις τὰς δόπαις διαθέτει ἡ ναυτικὴ Ἑλλὰς.

Τὶ πρέπει λοιπὸν νὰ κάμωμεν; Θὰ ἐφωτησῇ καλοπροάφετος συζητήσις. Ἀπλούστατα: Νὰ ἀλλάξιμεν τῷδε τοῦ σεπτεμβρίου καὶ ἐνεργείν. Νὰ ἀνοίξωμεν διάπλατα τὰ μάτια μας καὶ ν' ἀντικρύσωμεν τὴν πραγματικότητα. Καὶ τότε ἀσφαλῶς θὰ ίδωμεν τί πρέπει νὰ κάμωμεν. Θὰ ἀντιληφθῶμεν τὸν σοβαρὸν κινδύνον. Θὰ αἰσθανθῶμεν τὸ ρίγος τῆς ἀπειλῆς. Θὰ ἀνησυχήσωμεν. Θὰ φοβηθῶμεν. Καὶ θὰ ἀντικρύσωμεν ἀλλήλους ἀναζητοῦντες ἀμοιβαίαν συνδρομήν πρὸς ἀντιτετάπαιν τοῦ κινδύνου. Ἀπὸ τῆς στιγμῆς αὕτης θὰ εἰσέλθωμεν εἰς τὴν ὅδην τῆς σωτηρίας.

Θέλετε μήπως συγκεχωρίμενα σχέδια λύσεως τῶν προβλημάτων; Ἀλλὰ εἰς οἰνόδηποτε τεσέπιν ἡ ἐγκέφαλον Ἑλληνος ἀσχολούμενον ὀπωσδήποτε μὲ τὴν ναυτιλίαν θὰ εὑρέτε ἔτοιμα σχέδια. Εἰς οἰνόδηποτε σηράρι ἡ ἀρχεῖον, εἰς οἰνόδηποτε ναυτιλιακῶν περιοδιῶν, ἡμέτερον ἡ ξένον, θὰ εἴητε λαμπρὰς ἀπαντήσεις εἰς ὅλας σας τὰς ἀπορίας. Ἀκόμη καὶ τὸν πρώτον τυχόντα ἀπληροφόροτον διαβάτην ἄν ἐφωτησήτε, θέτοτε νέτ' ὅψιν ἀπλὰ τὰ ζητήματα, θὰ σᾶς δώσῃ συμβούλιας βασικῶς ὁρθάς. Αλλὰ τὶ ὑφελοῦν τὰ λαμπρὰ σχέδια δταν δὲν ὑπάρχῃ διάθεσις ἐφαρμογῆς των;

Αἱ ιδέαι καὶ τὰ σχέδια είνει δόπαι οἱ ζωγραφικοὶ πίνακες καὶ τὰ ἀγάλματα. Οσανδήποτε ὥραί, καὶ ἀν είνε, τοὺς λέπει ἡ ψυχὴ καὶ ἡ

ζωὴ. Αὔτη λοιπὸν ἡ ψυχὴ καὶ ἡ ζωὴ χρειάζονται σήμερον διὰ νὰ σωθῇ ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἀπὸ τὸν κινδύνον τοῦ ἀφανισμοῦ της. Καὶ αὐτὰ τὰ στοιχεῖα δὲν ἡμιποδοῦν νὰ ἐμφανισθοῦν ἔξωθεν. Πρέπει νὰ ἀναβλύσσουν ἀπὸ μέσα μας.

Νομίζω, δτι σήμερον, εἰτέρο ποτε ἄλλοτε, εἰνε ἐπείγουσα ἀνάγκη νὰ συγκληθοῦν εἰς κοινὴ σύνθησιν ἀντιπρόσωποι τῶν ἀφοδίων ὁργανώσεων ποὺ ὑποσδήποτε σχετίζονται μὲ τὴν Ναυτιλίαν. Καὶ ἀπὸ κοινοῦ μετ' ἀντιπρόσωποι τοῦ Κράτους νὰ ἐξετασθῇ τὸ δόλον ναυτιλιακὸν ζῆτημα ὑπὸ τὴν νέαν μορφὴν, τὴν ὅποιαν ἔλλαβε κατόπιν τῶν ἐπελθούσων βασικῶν μεταβολῶν εἰς τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν.

Υπάρχουν σοβαρά θέματα πορὸς ἔξετασιν, δπως τὸ ζῆτημα τῆς συγκρατήσεως καὶ ἀναστηλώσεως τοῦ κλονιζομένου γοήτρου τῆς Ἑλληνικῆς ἐμπορικῆς σημαίας ἀπὸ ἀπόγεως ἀσφαλιστικῆς. Τὸ ζῆτημα τῆς συγκεντρώσεως καὶ τοῦ συντονισμοῦ τῶν μεμονωμένων καὶ πολλάκις ἀντιθέτως δροσῶν διατίθεται.

Ἄλλα διὰ νὰ γίνῃ καρπούσος μία τοιαῦτη συζήτησις καὶ συνεννόησης κάποιον πνεύμα πρέπει νὰ ἐπιτενέσῃ. Κάποιος νέος ἀνεμος πρέπει νὰ κοπτόσῃ τὰ ιστια μας. Τὸ λαϊκὸν ηρήτον ποτὲ παπᾶς εὐλογάριος πρότα τὸ γένος του, τὸ δόποιον διατυχῶς διέπει σχεδὸν κατὰ κανόνα ὅλας τὰς συνεργασίας μεταξὺ Ἑλλήνων πρέπει νὰ ἐξοστρακισθῇ ἀπὸ πάσας τὰς συνεργειαὶς καὶ σεζητήσεις. Η καρυοπίδια, η δοκιμασφία, η πνούλος ἀντιδραστικός, τὰ μικροσυμφέροντα, αἱ ἐπαγγελματικαὶ καὶ ταξικαὶ διαιράχαι, η ἀερόδρομος θεωρία, η νεφολογία τῆς γαφειοχρατίας, καφαρτηριστικός διατυχῶς πολὺ γνωρίμα ὑπὸ τὸν γλωκινὸν οὐρανὸν τῆς οραίας μας Πατρίδος πρέπει νὰ ἐγκειθοῦν εἰς ἐσφραγισμένον σάκκον καὶ νὰ καταποντισθοῦν εἰς τὸ βαθύτερον μέρος τοῦ ώκενον.

Καὶ οὕτως ἄγοι, ἀπλοὶ καὶ εὐτιρισμένοις καὶ καθήσωμεν γύρῳ ἀπὸ τὴν πόλεαν τῶν συζητήσεων καὶ τότε ἀσφαλῶς θὰ καταστρώσωμεν τὸ σχέδιον τῆς σωτηρίας καὶ τῆς προστασίας τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Καὶ έταί εἰς τὸ σχέδιον τοῦτο ἐμφανίσωμεν ἔνα μέρος ἀπὸ τὴν ψηφήν μας, νὰ εμεῖμα βέβαιοι ἐκ τῶν προτέρων, δπως τὸ ζῆτημα.

Δὲν ὑπάρχει πλέον σήμερον καρδίας διὰ διαταγμούς καὶ ἀμφιταλατεύσεως. "Ο, τι πρὸ τηραμοντατίας ἡ πρὸ δεραετίας ἀπόκτημέθειον πρόφορον ἡ ἀσποτον, σήμερον, κατόπιν τῆς βαθείας ἀλλαγῆς τῶν συνθηκῶν τῆς παγκόσμιον ναυτιλίας, είνε ἀναγκαῖον καὶ ἐπείγον. "Τὸ πρὸ φόρην τὴν ὅποιαν ἔχει λάβει σήμερον ὁ ἄγων τῆς ναυτιλιακῆς ἐπικρατήσεως, δὲν είνε πλέον ζητηματα μεμονωμένον ἀτόμων, ἀλλὰ συνόλου. Αὔτοι οὕτως εἰναι μᾶς τὸ λέγον πλέον ἡ καθημάρ. Εἰς τὰς μελέτας του, εἰς τὰς στατιστικὰς του, εἰς τὴν ναυτιλιακὴν πολιτικὴν του, εἰς τὰς ἐπιθέσεις του, εἰς τὸν διακανονισμὸν τῶν ἀσφαλίστων, δὲν ὅμιλον πλέον περὶ τοῦ Α. ή Β. "Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ, ἀλλὰ περὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ἐν τῷ συνόλῳ της. "Ἐνῷ λοιπόν οἱ ξενοί, οἱ ἀντίτιλοι μας, μᾶς ὄψοντας πρὸς τὴν συστατικήν τους καὶ τὴν συνεργασίαν, μηδεὶς ἔξαστολονθόμενος νὰ εμεῖα μεμονωμένοι, ἀσθενεῖς, ἀνοργάνωτοι καὶ πολλάκις ἀντίτιλοι, ἀγνοοῦντες δπως τὴν ἀνθρώπινην δόλεως δὲν είνε πλέον ἀγῶνες ἀπόδημοι, ἀλλὰ μαζῶν καὶ ὅγκων, κρατῶν καὶ ἐθνῶν.

ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

Εἰς κοινότατον, ἔξαρτεταὶ ἐπιμελημένον καὶ εἰκονογραφημένον τόμον ὁ συνάδελφος κ. Παναγ. Κατηφόρης ἔξεδωσε τὰς ἐντυπώσεις του ἀπὸ τὴν ζωὴν τοῦ Ἑλληνος θαλασσον. «Σίφουνες καὶ Ἀλκινοίδες» είνε ὁ τίτλος τοῦ βιβλίου του, ορθοπτοντας τὰς ταλαιπωρημένης καὶ πολιτισμάντον ζωῆς τὸν ναυτιλούμενον μας. Μὲ ζωτικώμενον, εὐχάριστον φένος ὁ κ. Κατηφόρης περιγράφει τὴν ζωήν, τὴν νοσταλγίαν, τὰς θλάψεις, τοὺς κινδύνους ποὺ περνᾷ ὁ θαλασσονός, τὴν ἀκατάβλητον τόλμην καὶ τὴν καρτερίαν του. Η γραφικότης τὸν ἀγρογαλαῖον μας, η ποίησις τὸν Ἑλληνικὸν θαλασσον διὰ μέσον τῶν γραμμῶν τοῦ βιβλίου ἀπεικονίζονται μὲ τὰ ώρατέρα καρδιώματα.

Οι ναυτοῖς μας, ἀλλὰ καὶ οἱ ἀγαπῶντες τὴν θάλασσαν πρέπει νὰ σήμερον διὰ τὸν τόνον τοῦ. Κατηφόρη. "Η πτωχὴ θαλασσονή μας βιβλιογραφία δὲν ἔχει πολλὰ νὰ ἐπιδείξῃ εἰς τὸ ελός του.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΞΑΝΘΟΤΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσγωγὴ γαιανυδράκων ὅλων τῶν προελεύσεων. Άνθρακες άτμοπλοιόων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ὑπὸ δρους λίαν συμφέροντας.

*Αντιπρόσωποι: ΕΝ ΛΟΝΔΙΝΩ: LINDSAY BLEE & Co. LTD.

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

τικού - τηλεγραφητού τοῦ Β. Ν. και ἐνὸς φαδιοτηλεγραφητοῦ τοῦ Ε. Ν., κεκτημένου διπλώμα α' τάξεως και ἔχοντος ὑπερδεκτεῖται ἵπηρεσιαν ἀπό τῆς ἀποκτήσεως τοῦ διπλώματος τούτου, ως μελῶν. Ἐλεύθεροι τοῦ τελευταίου, συμπληρωτᾶ ή ἐπιτροπῆ δι' ἑτέρου ἀξιοματικοῦ - τηλεγραφητοῦ τοῦ Β. Ν.

Τὸ δι' ἔκστατη κατηγορίαν και τάξιν διπλωμάτων και ἀδειῶν καταβαλλόμενα ἔξταστρα, καθορίζονται ἐν τῷ Διατάγματι ὡς ἔξις: Δι' ἀδειαν κυβερνήτην ιστιοφόρων, φυμανούκων και ἴδωτικῶν θαλαμηγῶν δοχ. 100, διὰ διπλώμα κυβερνήτην δοχ. 200, διὰ διπλώμα ναυαλήρου δοχ. 200, διὰ διπλώμα πλοίωχον ιστιοφόρων δοχ. 400, διὰ διπλώμα πλοίωχον γ' τάξεως δοχ. 500, διὰ τάξεως δοχ. 600 και α' τάξεως δοχ. 750. Διὰ διπλώμα ἀτμομηχανικοῦ γ' τάξεως και πρωτικοῦ ἀτμομηχανικοῦ δοχ. 500, ἀτμομηχανικοῦ διὰ τάξεως δοχ. 600 και α' τάξεως δοχ. 750. Δι' ἀδειαν μηχανοδηγοῦ διὰ τάξεως δοχ. 100 και μηχανοδηγοῦ α' τάξεως δοχ. 200. Διὰ διπλώμα μηχανικοῦ γ' τάξεως διὰ μηχανάς ἐσωτερικῆς καυσίσεως δοχ. 500, διὰ τάξεως δοχ. 600 και α' τάξεως δοχ. 750, διὰ διπλώμα οἰκονομικοῦ ἀξιοματικοῦ διὰ τάξεως δοχ. 400 και α' τάξεως δοχ. 500, δοκίμου φαδιοτηλεγραφητοῦ δοχ. 400, φαδιοτηλεγραφητοῦ διὰ τάξεως δοχ. 500, και α' τάξεως δοχ. 600.

Η διοίκησις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου

Συμφώνως πρὸς τὸν ἵντ' ἀριθ. 970 Ἀναγ. Νόμον, ἔξελέγησαν ἀνατίληφροι μεῖζη τὸ διοικητικὸν συμβούλιον τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τῆς Ἑλλάδος οἱ κ. κ. Μηνᾶς Διακάκης, Ν. Χατζηπατέρας και Ἀλέος Τσακίρης, ἐκ μέρους δὲ τοῦ ἱεροτονούσιου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διωρίσθησαν οἱ κ. κ. Κόνστ. Λιγούρης και Χρ. Σοφρόνης.

— Η ἀντιρροστεία ἔξι ἄλλον τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας παρὰ τῷ Ναυτικῷ Ἐπιμελητηρίῳ, συνεπληρώθη διὰ τὸν κ. κ. Σωτ. Κάλτσου, Ἀγαντ. Θεοχάρη, Χαρ. Σβολάκη, Κρι. Κυριακίδη, Εναγγ. Ρήγα και Γεωργ. Σταματέου.

Αἱ ναυτικαὶ μας ἔταιριαι

Τὸ πρῶτον διοικητικὸν συμβούλιον τῆς ἐν Πειραιῇ ἔδρευσις ναυτικῆς ἔταιρίας «Ἀρηταὶ ἀποτίσθη ἐκ τῶν κ. κ. Μην. Μ. Ξενᾶ, Γεωργ. Κ. Λιγούρη, Παν. Μ. Κοντοῦ, Γεωργ. Μ. Ξενᾶ και Ἀλ. Γ. Ποντοῦ.

— «Ἄφ» ἔτέρου τὸ νέον διοικητικὸν συμβούλιον τῆς ἀνων. ἔταιρίας Ναυτιλιακῶν και Βιομηχανικῶν εἰδῶν «Βαΐαννης και Καϊρακτίδης» ἀποτίσθη ἐκ τῶν κ. κ. Προδό. Σ. Βαΐαννη, προέδρου, Μαρίας Π. Βαΐαννη, Νικ. Π. Βαΐαννη και Ενάγγ. Π. Καϊρακτίδη.

Πλωτὸν συνεργείον διὰ τὰς ἐπισκευάς

Τὸ ἐργοστάσιον λεβητοποίας τῶν κ. κ. Ι. Κωνσταντάρα και Δ. Δούρου μᾶς πληροφορεῖ, ὅτι προέδη εἰς τὴν κατασκευὴν πλωτοῦ αιδηροῦ συνεργείου πρὸς διευκόλυνσιν τῶν ἀναλαμβανομένων ἐπισκευῶν εἰς τὸν Πειραιάν λιμένα. Τὸ ἐν λόγῳ πλωτὸν συνεργείον, ἔχον διαστάσεις μῆκους 11.45 μέτρων, πλάτους 3.50, ὕψους 2.02 και βινθάματος 0.70 μ., μὲ γωνητικότητα 20 τόννων, ἐφωδιάσθη μὲ τὰ ἀσύλουνα μηχανήματα: 1) Μὲ μηχάνημα ἥλεκτροσυγκολλήσεως 300 ἀμπέλων, τύπου ΕΑΙΝ, μετά κινητήρος Ντῆζελ, τῶν ἀπαρατήτων ἔξαρτημάτων και καλωδίων ἥλεκτροσυγκολλήσεως μὲ ἐλαστικὴν ἐπένδυσιν. 2) Μὲ μηχάνημα ἀεροσυμπεστοῦ, τύπου «Σούλιβαν», μετά τῶν ἀπαρατήτων ἔξαρτημάτων του διὰ τὴν συντομίαν τῶν ἐποκενῶν. Καὶ 3) Μὲ πετρελαιομηχανήν δυνάμεως 30 ἐπτών, πούντερ Ντῆζελ, τύπου «Γιούνγκερς», διὰ τὴν κίνησιν τῶν ἀνωτέρω μηχανημάτων.

Ρεκόρ ταχείας φορτώσεων

Τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» καταπλεύσαν τὴν 22αν π. μ. εἰς Γκάλεστον πρὸς παραλαβὴν γεννημάτων, ἐφόρτωσε 315.000 μπονσέλες σίτου ἐντὸς 7 ½ ἑργασίμων ώρῶν, πραγματοποιήσαν οὕτω

οὐεκόδ φορτώσεως διὰ τὴν ἐφετεινὴν περίοδον.

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδῆσεις

Τὸ ἀγαρασθὲν παρὰ τῶν κληρονόμων Ρ. Βεργωτῆ «Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «PARIS CITY» 6343 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1920, παραληφθὲν εἰς Τάνη ὑπερος τῆν «Ελληνικὴν σημαίαν και μετονομάσθη «ΕΓΡΑΣΙΜΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ».

— Τὸ ἀργοῦν εἰς Πειραιὰ ἀπὸ ἑτῶν διπλέλικον ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «ΒΙΚΤΩΡΙΑ» 710 τ. γκρός και ναυπηγήσεως 1896, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Θ. Α. Τεργάζουν ποὺς διάλυτον εἰς τὴν ἑταῖραν Τορπιζέλη ἣ ἀντὶ 1.600.000 δοχ.

— Παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοδάσθη τὸ «Ἀγγλικὸν μικτὸν ἀτιόπλοιον «HELENDRA» (ex «DJEBEL ANTAR») μὲ δύο καταστρόματα και κατάστομα περιπάτου, 3257 τ. γκρός, 2445 τ. φορτοῦ και ναυπηγήσεως 1912. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος παραληφθὲν εἰς τὴν Μασσαλίαν ἐτέθη ἐπὸ Παναματίκην σημαίαν και μετονομάσθη «GATUN». Τὸ αὐτὸν πλοῖον είχε πολημῆτη τὸ παρελθόντα «Οκτώβριον ἣντι τιμῆς 24.000 λιρῶν.

— Ἐνηρογήθη εἰς Πειραιᾶ τὸ φορτηγὸν «ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ» 5840 τ. γκρός, τοῦ κ. Ιω. Δ. Χανδρῆ, μετεγράφη ἐκ Λονδίνου εἰς τὰ νησιά την πορτηγὸν «ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ» 4276 τ. γκρός, τῆς ἑταῖρας «Ατλαντίδης» Α.Ε. 75 ο), και τοῦ κ. Γεωργ. Λύφα (25 ο), διγόρη δὲ ἀπὸ τὰ νησιά την Πειραιῶς τὸ ναυαγῆσαν πρὸ ἑτῶν φορτηγὸν «ΩΝΑΣΗ ΜΑΡΙΑ» 4304 τ. γκρός.

— Ἀναφοριῶς μὲ τὰ ναυπηγούμενα εἰς τὰ Σονηδικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Γκοταβέρουν δύο μεγάλη δηξελοκίνητα δεξαιενόπλοια διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Α. Ανάση, μᾶς παρεσχέθησαν αἱ ἀκόλουθοι πληροφοριαι: Τὸ πρῶτον ἐξ ἀτῶν, κωρυτικότητος 15.200 τ. d.w. θὰ ὀνομασθῇ «ΩΝΑΣΗΣ», μὰ καθελκυσθῆ ἐντὸς τοῦ Ἀρφίλιον και θὰ τεθῇ ἐν ἵπηρεσίᾳ τὸν προσεγκή Τούνιον. Τὸ δευτέρον κωρηπικότητος 12.500 τ. d. w. ἐλπίζεται νὰ καθελκυσθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ ἔτους.

— Τὸ ψημωνέλιον «Μεσαθοῦν» 39 τ. ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Δημοσθ. Στάβαρην εἰς τοὺς κ. κ. Α. Ντάβαρην, Σ. Θεοφανίδην και Λ. Λούβαρην ἣντι 200.000 δραχμῶν, μετονομάσθη «ΛΕΙΑ».

— Τὰ 70 ἥως 77 ο) τοῦ φορτηγοῦ «ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» ἐπωλήθησαν, ἐπὶ τῇ βάσει 135 λιών «Ἀγγλίας κατὰ μετοχήν, εἰς τὴν «Βαΐαννηκήν και τῆς Ἀνατολίζεις» Α.Ε., ἵνα τὴν αὔρειν ἐπιμερισθεῖσας τοῦ ἀτμόπλοιον εἰς Πειραιᾶ τὸν προσεγκή μῆνα.

— Τὸ ὑψηλόν «Ἐλληνικὴν σημαίαν και μετονομάσθη «ANITA» φορτηγὸν «MYDOL», τοῦ κ. Γ. Κοκκωτοῦ, ἐπεσκεύασεν εἰς Horta, ὅπου είχεν ἀπὸ μηνῶν παρολισθῆ, τὰς ἐν τριτηνίας ζημίας του, δηῆθε σερβεῦ και ἀνεύρωσην ἐκεῖθεν τὴν Ιην Φεβρουαριούν κατευθυνόμενον εἰς Χερσούδον.

— Εἰς τὸ ἵντ' ἀριθ. 14 συμπληρωματικὸν τεῖχος τοῦ «Λαῦδ Ρέτζιστερ» ἀναφέρεται, ὅτι δηῆθεν σερβεῦ τὰ φορτηγά «Ἀγία Βαρθόλαος» εἰς Πειραιᾶ, «Απτή» εἰς Μπάρον, «Γεώργ. Κυριακίδης» εἰς Μπάρον, «Γεώργ. Μάντακας», εἰς Κάρδιφ, «Ζαννῆς Λ. Καμπάνης» εἰς Ρόττεντα, «Ιω. Μ. Εμπειρίκος» εἰς Αμβέρσαν, «Κατετάν Στρατῆς» εἰς Πειραιᾶ και «Νιζοκλής» εἰς Αμέρισαν.

— Ἐνηρογήθησαν τὰ ἄπαντα «ΑΤΕΑ» 4109 τ. γκρός (τοῦ 1901) τοῦ κ. Γ. Κοκκωτοῦ εἰς Κέρδουν, «ΕΛΛΗΝ» 4974 τ. γκρός (τοῦ 1938) τῆς ἑταῖρας «Σ. Γ. Εμπειρίκος» εἰς Ανδρον και «ΝΙΚΗΤΑΣ ΔΕΝΔΡΙΝΟΣ» 148 τ. γκρός (τοῦ 1925) τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Ν. Δενδρίνου και Θ. Ν. Πασσίνου, εἰς Σύρον.

— Κατόπιν ἀνακαταμετοήσος εὑρέθησαν τὸ φορτηγὸν «ΤΡΕΓΚΟΔΝΑΝ» 3075 τ. γκρός (ἡντι 3338) και τὸ τάνκερ «ΜΟΤΟΡΙΝΑ» 2239 τ. γκρός (ἡντι 2466).

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ" [HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἑλλάδος δι' ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ - ΑΜΒΕΡΣΑΝ και τάνάπαλιν.

Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδινανῆαν, λιμένας Βαλτικῆς και Βορείου Θαλάσσης, ως και τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας και Βελγίου Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ως ἄνω λιμένας και ἐκδόσεως κατ' εύθεταν φορτωτικῶν.

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

και τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ἐλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Καὶ κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Φεβρουαρίου ἡ ἀγορὰ τῶν μεταχειτῶν πλοίων οὐδεμίαν ἀξιούμειον ἀλλοίσιων ὑπέστη. Αἱ ἀξιαὶ τῶν φορτηγῶν σκαφῶν διετηρήθησαν εἰς τὰ γνωστά μειούμενα ποὺς ἐπίπεδα, ἄπειν ὅμως δὲν εἶναι καὶ ἀνάλογα πόρος τὴν ἔκτασιν τῆς ὑποτιμήσεως τῶν ναυών, ἐνῷ ἡ Ἑλλεινή ἀγοραπωλησία ἐνδιαφέροντος συνέτεινε εἰς τὴν παράτασιν τῆς ἀβεβαστότητος καὶ εἰς τὸν περιορισμὸν τῶν πράξεων ἐντὸς τοῦ πλασιον τῶν ἀπολλότως ἀμέσων ἀναγκῶν. Σημαντικὸν ρόλον εἶς τὴν σταθεροποίησιν τῶν ἀξιῶν καὶ εἰς τὴν στρατηγίην τοὺς πόρους νέαν ἀνατίμησιν, θέλει σημάνειν ἡ εὐδόνας τῆς «διεύθυνσις συνεργασίας τῶν τράμπων, φυσικὴ τῆς δόπιας συνέπεια ἀναμένεται ἡ ὑποστήθησις τῶν τιμῶν τῶν ναυών. Αἱ κατὰ τὸ 15θήμερον κλεισθέσια ἀγοραπωλησία ἀνεψέροντο κυρίως εἰς σκάρη μετοῖν μεγάθους, προσοργίζουμενα διὰ ταξίδια πρὸς τὴν Ἰσπανίαν, ἐν δὲ τοῦ λόγου τούτου ἀξιαὶ τῶν μετρίας κωφητότητος σκαφῶν ἵστων μᾶλλον διατηρημέναι, μὴ ἀντικατοπτρίζουσαι τὴν κατάστασιν τῆς ἀγορᾶς. Ἡ πλέον καρακτηριστικὴ πόλησις ἡτο ἡ τοῦ φορτηγοῦ «REDSEA» 9290 τ. φορτίου (τοῦ 1930) μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1934, γενομένη παρὰ τὸν κ. κ. Ρεθύμνη καὶ Κουλούκουντη ἀντί τιμῆς 94.800 λιρῶν διὰ λογαριασμὸν Γάλλων ἀγοραστῶν. Παρ' Ἑλλήνων οὐδεμίαν νέα ἀγορὰ ἐπραγματοποιήθη.

Αἱ κυριώτεραι ἀγοραπωλησίαι τοῦ 15θήμερου ἦσαν αἱ κάτωθι:

«CORSICAN PRINCE» Ἀγγλικόν, 3493 τ. γκρός, 5858 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1935 καὶ τὸ ἀδελφόν αὐτοῦ σκάφος «LANCASTRIAN PRINCE» 3482 τ. γκρός, 5890 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1937, μὲ ἓνα κατάστρωμα καὶ «σελτεροῦ ντέρ» καὶ βάθισμα 22.8 ποδῶν, ἐπωλήθησαν εἰς Γάλλους ἐφοπλιστὰς ἀντί τιμῆς 58.000 λιρῶν ἔκαστον. Κατανάλισκον πετρό-

«GOUVERNEUR GENERAL LAFERRIERE» Γαλλικόν, διπλέ-
λικον ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον, μὲ δύο καταστρώματα, 3453 τ. γκρός, 2070 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1923, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὴν Μασσαλίαν εἰς Γάλλους ἐφοπλιστάς ἀντί τιμῆς 1.007.000 Γαλλικῶν φράγκων, πλέον 10 ο'). διὰ δικαστικά ἔξοδα. Κινεῖται διὰ 2 ἀτμοστρο-
βῖλων, ἀνήκε δὲ εἰς τὸ Γαλλικὸν δημόσιον.

«REDSEA» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, μὲ ἓν κατάστρωμα καὶ «σελτεροῦ ντέρ», 5224 τ. γκρός, 9290 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτοῦ βάθισμα 25.5 1/4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1930, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1934, ἐπωλήθη ἀντί τιμῆς 94.800 λιρῶν.

«STOCKWELL» Ἀγγλικὸν φορτηγόν, μὲ δύο καταστρώματα, 5757 τ. γκρός, 9050 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτοῦ βάθισμα 26.4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1914, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1934, ἡγοράσθη παρ' Ἀγγλικούς ἐφο-
πλιστῶν ἀντί 40.000 λιρῶν. Κατανάλισκε πετρέλαιον.

«LANDY MARTIN» μικτὸν Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον, μὲ ἓν κατά-
στρωμα καὶ «σελτεροῦ ντέρ», 1189 τ. γκρός, 1875 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορ-
τοῦ βάθισμα 17.3 1/4 ποδῶν, ναυπηγήσεως 1913, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1936
καὶ ταχύτητος 10 ἔως 10 ½ μιλίων, ἐπωλήθη ἀντί τιμῆς 18.000 λιρῶν.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Καὶ ἡ ἀγορὰ τοῦ παλαιοστήρου περιορισμένη καὶ ἀνεὶ ιδιαίτερον τινὸς ἐνδιαφέροντος. Ἀνηγγέλθησαν 6 μόνον πωλήσεις μικρῶν σκαφῶν, μεταξὺ τῶν οποίων κατελέγετο καὶ τὸ διπλέλικον ἐπιβατηγόν «VIKTORIA» 710 τ. γκρός (τοῦ 1896) πολιηθὲν παρὰ τὸ κ. Θ. Λ. Τεργιάζου εἰς τὴν ἑταῖρίαν Τριπούλῃ πρὸς διάλυσιν, ἀντὶ 1.600.000 δραχμῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Πειραιά, ὃς ἐστὶ καὶ εἰνόσισται. ΟΛΛΑΝΔΟΙ ΔΙΑ-
ΛΥΤΑΙ ἥγιοισαν τὸ Βελγικὸν ἀτμόπλοιον «Alice» 620 τ. γκρός (τοῦ 1903) ἀντὶ 1400 λιρῶν, ΑΓΓΡΑΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ τὸ Δανικὸν ἐπιβατηγόν «Primula» 1531 τ. γκρός (τοῦ 1896) καὶ τὸ Ἀγγλικὸν «Fairy» 249 τ. γκρός (τοῦ 1902), ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ τὸ ἀπ' «Franc» 392 τ. γκρός (τοῦ 1919) καὶ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ΤΟΥ ΔΑΝΤΣΙΠΚ Τὸ Δανικὸν ἐπιβατηγόν C. P. A. Koch» 1052 τ. γκρός (τοῦ 1893). Η τιμὴ πωλήσεως τῶν εσσάρων τελενταίων σκαφῶν δὲν ἔγνωσθη.

ALEXANDRIA - PORT-SAID

Established 1902-Cables: GRENOLIS

GREG. A. CACOMANOLIS

ALEXANDRIA - PORT SAID-SUEZ

Steamship Agent,Broker
General Merchant

ALEXANDRIA, P.O.B. 400
16, Moh.Aly Square.

PORT-SAID, P.O.B. 77
2, Alex. I.Grand

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

32, GREAT St. HELENS LONDON E.C. 3

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE, CHARTERING,
OF STEAMERS

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFROPONENCY
ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

ΒΑΣΙΛΕΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Άνακοίνωσις

Πρὸς τὰ μέλη τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου
τῆς Ἑλλάδος

Συμφώνως τοῖς ἔρθροις 12 καὶ 14 τοῦ Αναγκαστικοῦ Νόμου (930) 1937, πάντα τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα δικιῆς χωρητικότητος τούλαχιστον δέκα (10) κόρων, τὰ ἐνεργοῦντα ἢ προωρισμένα διπλαὶς ἐνεργοῦν μεταφορὰς προσώπων ἢ πραγμάτων, ὡς καὶ πᾶσαν ἀλλήν ναυτιλιακὴν ἐπικερδῆ ἐργασίαν ὑποχρεοῦνται εἰς τὴν καταδόλην ἐφ' ἀπαξὲ εἰσφορᾶς ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος ἐκ δραχμῆς μιᾶς κατὰ κόρον καθαρᾶς χωρητικότητος, ὡς καὶ ἐπησίας συνδρομῆς ἀπὸ τοῦ ἔτους 1937 ἐπίσης ἐκ δραχμῆς μιᾶς κατὰ κόρον καθαρᾶς χωρητικότητος. "Η τε ἐφ' ἀπαξὲ εἰσφορὰ καὶ ἡ ἐπησία συνδρομῆς δὲν δύναται γὰρ εἶναι κατώτεραι τῶν 100 δραχμῶν.

"Η εἰσπράξις τῶν ἀνωτέρω θέλει ἐνεργεῖται παρὰ τῶν Λιμενικῶν ἢ Προξενικῶν Ἀρχῶν τῶν δικαιουμένων εἰς ἔξθελησιν γενιτολογίων.

Προκειμένου περὶ τῆς καθυστερουμένης ἐτησίας συνδρομῆς τοῦ ἔτους 1937 καὶ τῶν μὴ πληρωθεισῶν εφ' ἀπαξὲ εἰσφορῶν δύνανται οἱ πλοιοκτῆται γὰρ καταδάλωσι ταύτας ἀπ' εὐθείας εἰς τὸ καθ' ἡμίσης Ἐπιμελητηρίου.

Ο Πρόεδρος
ΓΕΩΡΓ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

Άτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα

Ἐβυθίσθη ἐκ συγκρούσεως τὸ ἀπὸ «Αἰκατερίνη Πέππα»

Τὸ φορτηγὸν «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΠΕΠΠΑ» ἀναχωρήσαν τὴν δην Φεβρουαρίου ἐκ Δάντουρι δι' Ὁρῶν μὲ 2600 τ. γαυανθόκαν συνεκρούσθη σφοδρότατα, συνεπεια τῆς ἐπικρατοῦσας πυκνοτάτης διμήλης, μὲ τὸ Οἴλλανδρον ἀτμόπλοιον «PLUTO», διόρι την πραγμάτων ἐξ Ἀιατερίνη τοῦ Γδύναν μὲ γενικὸν φορτίον. Ή σύγκρουσις ἔλαβε χώραν τὴν 8ην νυκτερινὴν ὧντας τῆς 7ης Φεβρουαρίου ἤμασιν μίλιον Β.Δ. τοῦ φαροπολοίου «ADLER GROUND». Νοτίως τῆς νήσου Βορνηδοίτ. Τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγόν ἐποστάν σοβαρὸν οἶγμα κατελύσθη ταξύτατα καὶ ἐβυθίσθη, τὸ δὲ πλήρωμα τὸν διεσώθη διόλκησον ἐπὶ τοῦ φαροπολοίου, δόθεν δρα-
δύτερον μετεφέρθη εἰς Ἀμβοδρόγον. Τὰ Γερμανικὰ ναυαγοσωστικά «SE-
ETENFEL» καὶ «FAIRPLAY» ἐσπεύσαν νὰ παράσχουν τὰς βοηθείας των, ματάσιος διμος ἡρεύνησαν τὴν περιοχήν, ἔνθα συνέβη ἡ σύγκρουσις. Τὸ Οἴλλανδρον φορτηγόν, είχεν ἐν τῷ μεταξὺ τόχει βοηθείας ἀπὸ τὸ ναυαγοσωστικὸν «SIGYN», ἐπειδὴ δὲ δέν δύνατο νὰ συγκρατηθῇ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν καὶ γὰρ πλεύσαν εἰς Σάοντζ, προσπράχθη εἰς ὑπήνεμον δόμον παρὶ τὸ Rygen, εἰς θέσιν Γκομπερ Wiek, πλησίον τῆς Arcona, διπλού καὶ ἡμεινθίσθη.

«ΚΛΑΥΨΩ ΒΕΡΓΩΤΗΣ»: Κατόπιν τοῦ κινδύνου, τὸν ὁποῖον διέτρεψεν εἰς τὸν Ατλαντικὸν ὥκεανόν, συνεπεια τὸλάβης τοῦ πηδαλίου,

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

“NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ' εὐ-
θείαν καὶ διὰ μεταφορώσεων δι' δλην τὴν
Αγγλίαν καὶ ΚΟΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορία: Μέγαρον Ἡλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρό-
φος. Τηλέφ. 41-478. Πειραιά.

κατέπλευσεν εἰς τὸ Φάληρον. Τὸ σκάφος ἔφερε φορτίον πλαωσιδήρων ἐκ Βοστώνης διὰ Γδύνιαν, ἀφοῦ δὲ ἐξετέλεσε τὰς ὑποδειχθείσας ἐπισκευαῖς καὶ ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας, ἀνεψόησε διὰ τὸν προορισμὸν τοῦ.
(Ιαν. 28—30)

«ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ»: Ἐπεσκεύασεν εἰς Μυτιλήνην διὰ τουμέντον τὰς ἐκ προσκρύπων ἐπισκευαῖς τὴν πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίαν τῶν ἕφαλων τοῦ, ἔλαβε δὲ, κατόπιν ἐπιθεωρίσεως, πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας κατατέλεσαν εἰς Πειραιά καὶ ἀκολούθως εἰς Καλάμας πρὸς ἐξφόρτωσιν.
(Ιαν. 28 Φεβρ. 2)

«ΕΥΘΑΛΙΑ»: Καθ' ὃν χρόνον ἐξετέλει εἰς τὸ Μπάρον ἐλαγμούς διὰ τὰ τεῦθις εἰς θέσιν φορτώσεως, προσέρχονται ἐπὶ τοῦ ἡγυνθοβολημένου Γαλλικοῦ ἀτμοπλοίου «RHUYS» καὶ προεκάλεσε ζημίας εἰς τὴν γέφυραν τοῦ.
(Ιουν. 29)

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ ΤΕΡΓΙΑΖΟΣ»: Κατευθυνόμενον ἐκ Μόμπελ εἰς Ἀγγίλιαν μὲ φορτίον πλαωσιδήρων ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀσυμάτου τοῦ, ὅτι παρατηρεῖται ἐλαφρῷ διαφορῇ εἰς τὸ Νοτίον τοῦ, ἥτις καὶ συγχρατεῖται εὐρώλως ἐπὶ τῶν ἀντιλίθων τοῦ πλοίου. Τὸ φορτηγὸν συνεχίζει κανονικῶς τὸ ταξίδιόν τοῦ ἐφεύρασεν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σούνου πρὸς ἐξφόρτωσιν.
Ἀκολούθως θὰ δεξαμενισθῇ πρὸς ἐπιθεώρησην καὶ ἐπισκεψήν.
(Ιαν. 30—Φεβρ. 2)

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ»: Μὲ φορτίον Χιλιανῶν νιφάδων ἀπὸ Τορούλλα διὰ Λά Παλλίς προσέρχονται εἰς τὰς Γαλλικὰς ἀπίτιας ἐπὶ τῶν βράχων Chardonniere, ἐποπτάν δὲ ἀρκετάς ζημίας εἰς τὰ ἥραλά τον, ἡγυνθοβόλησης βραδύτερον εἰς τὰ ἀνοικτά τοῦ. Λά Παλλίς μὲ ἐλαφράν κλίσιν πρὸς τὴν δεξιὰν πλευρὰν καὶ μὲ σοβαράν διαφοροῦ. Τὸ «τοῦννελ» ἐπιθεωρηθὲν εἶρεθη πλήρες ὑδατος, παρετηρήθη δὲ ἐλαφρῷ διαφορῇ καὶ εἰς τὰ κύτη No 4 καὶ No 5. Τὸ «ἄφτεραξ» καὶ τὰ ὑπόλοιπα κύτη παρέμειναν στεγανά. Ἡ διαφορῇ συνεχαπτεῖτο μετά διασχερείας ἀπὸ τὰς ἀντίτιας τοῦ σκάφους, δι' ὃ καὶ ἐνοικιάσθη ἀντίτια ἐκ τῆς Ξηρᾶς. Οἱ ναυλωταὶ ἐδέχθησαν ν' ἀρχίσουν ἀμέσως τὴν ἐξφόρτωσιν καὶ νὰ συνεχίσουν ταύτην καὶ τὴν νίκτα, ἵδιας δαλάνις, φθορὰ νὰ δεξαμενισθῇ τὸ σκάφος, δισον τὸ δυνατόν συντομώτερον. Πρὸς τοῦτο ἡγούμενον ἀμέσως τὸ ἐξφόρτωσις ἀπὸ τὰ διαφορέντα κύτη, μὲ ἡμεροσιῶν ἄποδοσις 550 τόννων. Ἡ συνολικὴ διαφορῇ ἀπελογίσθη εἰς 100 τόννους τὴν ὥραν, συνεχαπτεῖτο δὲ τὸν ἀντίτιον, ἐνῷ οἱ προσληφθέντες δύται ἐπέτυχον νὰ φράξουν προσωρινῶς μίαν εὐρεθεῖσαν σχισμὴν ἀρκετῶν ἐλασμάτων τῆς τρόπιδος. Κατέπον τούτον ἡ διαφορὴ ἀνεκόπτη καὶ τὰ διαφορέντα κύτη παρέμειναν στεγανά.
Ἡ ἔλιξ τοῦ σκάφους εἴναι θερμή ἀβλαβής. Μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῆς ἐξφόρτωσεως, ἐπόρκειτο τὸ σκάφος νὰ δεξαμενισθῇ πρὸς ἐπιθεώρησην καὶ ἐπισκεψήν.
(Φεβρ. 1—5)

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ»: Κατευθυνόμενον εἰς Γδύνιαν πρὸς φότωσιν γαλανθώκων συνεκρύόσθη κατὰ τὴν διάρκειαν πυκνῆς ομίχλης εἰς τὰ ἀνοικτά τοῦ Μπρίσμποτελ. — Κούνγκ μὲ τὸ Σοβιετικὸν ἀτμοπλοίον «LUGA», ὅπερ κατηγράφεται ἐξ Ἀμερικανῶν εἰς Μονάχουν. Αμφότερα τὰ σκάφη ἐπέστησαν ἀρκετάς ζημίας ἀνοικτῆς ομίχλης, ἀλλ' ἐξηρτολογήθησαν τὸν πλόν των. Βραδύτερον ἐγγύσθη, ὅτι τὸ φορτηγὸν «Καλλίοπη» κατέφυγεν εἰς τὸ Κίελον, διόπι καὶ παρέμεινεν εἰς τὰ ἀνοικτά. Οἱ ἀμοδίοις ἐπιθεωρηθῆται ἐπιβάτες πλοηγίδος προσήγγισε τὸ σκάφος καὶ ἀντελήφθη ζη-

μίας ἀρκετῶν ἐλασμάτων τῆς ἀριστερᾶς πλευρᾶς, ἀνωθεὶ τῆς ισάλου γραμμῆς καὶ πρὸς τὸ μέρος τοῦ προφορίου ἴστοι. Προσωριναὶ ἡ μόνιμαι ἐπισκευαῖς εἰναι δυναταῖ, χωρὶς νὰ δεξαμενισθῇ τὸ πλοῖον. Εἰς τὸ φορτηγὸν παρεσχέθη πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας διὰ Δάντσιγκ, διόπι καὶ κατέπλευσε διὰ νὰ φορτώσῃ, ἀφοῦ προηγουμένως ἐποπτῇ τὰς ὑποδειχθείσας ἀπαντήσεις ἐπισκεψήν.
(Φεβρ. 1—4)

«ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ»: Αγκυροβολήσαν εἰς τὰ ἀνοικτά τοῦ Φλώσιγκ πρὸς παραλίαν μπόνκερος ἀπώλεσε μίαν τῶν ἀγκυρῶν τον μετά 90 δρυγῶν ἀλισσεως. Ἐπίσης ἐξηρισθῆνη ὅτι τὸ πηδάλιον τον ἐλειτούργει μὲ ποιόν τινα ἀνομαλίαν, δι' ὃ καὶ ἐξετελέσθησαν αἱ δέονται ἐπισκεψέναι. Ἡ ἀπολεσθεῖσα ἀγκύρα καὶ ἀλισσαὶ ἀνεσύρθησαν καὶ μετεφέρθησαν εἰς τὸ Φλώσιγκ, καθόδου τὸ σκάφος ἐν τῷ μεταξὺ εἰσέπειν ἀποπλεύσει.
(Φεβρ. 2—3)

«ΠΟΠΗ Σ»: Απολεόν εἶναι Οδησσοῦ τῆς βοηθείας παγοθραύστου, συνεργούσθη μετ' αὐτοῦ, λόγῳ θραύσεως τῶν σοροίνων προσδέσεως. Αἱ προξενηθεῖσαι εἰς τὸ φορτηγὸν ζημίαι ἥσαν ἔλαφραι. Σχετικὴ ἐπιδέσθησης ἐγένετο εἰς Κονιόπολιν, τὸ δὲ σκάφος ἐξηρτολούθησε τὸ ταξίδιόν τοῦ διὰ Βορδό, ἐφοδιασθὲν μὲ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας.
(Φεβρ. 1—4)

«ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ»: Ἐνῷ ἡγυνθοβολήσει παρὰ τὰ ντοκές τῆς Οστάνδης πρὸς ἀνθράκενσιν, προσέρχονται εἰς τὸ κρηπίδωμα, χωρὶς νὰ σημειωθῶν ζημία. Τὸ πλοῖον ἐπιθεωρηθὲν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἀνεψόησε δι' Ἰγκοντίτ.
(Φεβρ. 3)

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ»: Η ἀπόλεισθεῖσαι εἰς Nieuwe Sluis ἀγκύρα τοῦ σκάφους μετ' ἀρκετῆς ἀλισσῆς ἀνεσύρθη ὑπὸ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «BRUINVISCH» καὶ μετεφέρθη εἰς Hausweert.
(Φεβρ. 4)

«ΕΙΡΗΝΗ ΒΕΡΝΙΚΟΥ»: Ἐνῷ ἡτο ἡγυνθοβολημένον ἐντὸς τοῦ Πειραικοῦ λιμένος ἐσημειώθη ἐναρξῆς πυρκαϊᾶς εἰς τὰ μπόνκερ τον, ἥτις κατεσθέσθη ἐγκαίρως.
(Φεβρ. 5)

«ΑΕΩΝΙΑΣ Ν. ΚΟΝΔΥΛΙΑΣ»: Κατευθυνόμενον ἐκ Βορ. Αμερικῆς εἰς Εὐρώπη, προσέρχονται εἰς τὰς Αμερικανικὰς παράλιες ἐπὶ ἀγνῶστον ἐπιπλέοντος ἀντικείμενον πλήσιον τοῦ Tortugas καὶ ἀπέστη βλάβην τῆς ἔλιξ τοῦ. Τὸ σκάφος ἐξήτησε βοήθειαν, ἐρρυπιωνάκησθη δὲ παρὰ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «WARBLER» εἰς τὸν λιμένα τοῦ Μόριαλ. δι' ἐπισκεψήν.
(Φεβρ. 7—8)

«ΟΡΟΣ ΛΙΤΝΑ»: Ανέφερε διὰ τοῦ ἀσυμάτου τον, ὅτι ἐπέστη ζημίας εἰς τὸ μηχανοστάσιον τοῦ, καθ' ὃν χρόνον ενίστεκοτε εἰς ἀπόστασιν 150 μίλιων ΝΑ ἀπὸ τὰς Βερμούδας νήσους καὶ διῆτε βοήθειαν ωμονήκοι. Ἐπειδὴ δὲν ἐπῆργεν εἰς Βερμούδας διαβέσιμον ναυαγοσωστικὸν, ἀπέλευσεν ἐξ Νέας Υόρκης τὸ ωμονήκον «CASTLE HARBOUR», διόπι καὶ θὰ ωμονήκησῃ τὸ σκάφος εἰς Βερμούδας δι' ἐπισκεψήν.
(Φεβρ. 7—9)

«ΔΩΡΙΣ»: Μὲ φορτίον γεννημάτων παραληφθὲν ἐξ Μπάγιας Μπλάγκας κατέπλευσεν εἰς τὴν Αμερικήν μὲ ζημίας εἰς τὸ κατάστρωμα τοῦ ἐκ τῆς τριτιγάμιας, τὴν ὥποιαν συνήντησε κατὰ τὸν πλοῦν.
(Φεβρ. 9)

«ΓΙΟΛΑΝΤΑ» (τάνκερ, ἐπὶ σημαίαν Παναμᾶ): Εξ Κονστάντζης μὲ φορτίον πετρελαίου δι' Ισπανίαν διῆλθεν ἐξ Μπόνας τὴν Ιην Φεβρουαρίου πετρελαίου, ὅποιος διώσις τὸν δὲν κατέπλευσε. Κατὰ τὸν «Ημερογόνον» τοῦ Αονδίνου, ἐκφράζονται ἀνησυχία διὰ τὴν τύχην τοῦ ωμηντος δεξαμενοπλοίου. Εξητήθησαν πλέον συγκεκριμέναι πληροφορίαι.
(Φεβρ. 10)

ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ ΕΥΑΓ. ΤΟΓΙΑ



ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ **“ΑΡΝΤΕΝΑ”**,
ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΣ ΑΝΕΣΙΣ ΤΑΧΥΤΗΣ
Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις
ΧΙΟΝ-ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΝΗΣΟΥΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ
Τηλέφωνα Δ)σεως 40.324 Κεντρ. Πρακτ. 43210
ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ εἰς ἀπαντα τὰ Πρακτορεῖα

CANADIAN PACIFIC

ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΚΑΝΑΔΑ
(Κοντινεκ—Σαίν Τζών—Χάλιφαξ—Μόντρεαλ.)

ROYAL MAIL LINES LTD

ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ NOTION ΑΜΕΡΙΚΗΝ
(Βραζιλία — Ούραγονά — Άργεντινή)

UNITED STATES LINES

ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ NEAN ΥΟΡΚΗΝ

ΣΗΜ.- Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν ἀπευθυντέον
εἰς τὸν Γενικὸν Ἀντιπρόσωπον.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

A. ΠΕΤΡΟΣΣΙΑΝ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ 6-7
ΤΗΛΕΦ 41-206

ΑΘΗΝΑΙ
ΟΔΟΣ ΣΤΑΔΙΟΥ 55.Β
ΤΗΛΕΦ. 25.83

Τό δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Δὲν ἐνεφάνισεν ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἡ ναυλαγορᾶ σημεῖα τινὰ ἔνθαρροντικά μᾶς προσερχούς βελτιώσεως. Ἐξαρέσεις τῆς Αὐστραλίας, ήτις ἐπέδειξε καὶ πάλιν ἀπὸ τῶν μέσων τοῦ δεκαπενθήμερου αἰσθητὴν ζωηρότητα, οἱ ἄλλοι τοιμέσι τῆς ἐργασίας τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας διετηρούμησαν ἐπὸ τὴν γνωστὴν κατάστασιν τῆς πλήρους ἀπραξίας ἢ τῆς χαλαρότητος.

Οἱ ναῦλοι ἐπὸ τὴν πίεσιν τῆς πληθωρικῶς προσφερομένης χωρητικότητος κατῆλθον εἰς τὰ κατόπιν μὲν ὅμιλοι δὲ ὅσας ἀγορὰς ἐλέγχονται ὑπὸ τῶν σχεδίων, εἰς ἐπίπεδα δὲ συγκρινόμενα πόδες τὰ κρατοῦντα περὶ τὸ τέλος τοῦ 1934 διὰ τὰς ὑπολούπους. Ἡ μόνη πλέον διέξοδος διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς καὶ ἡ μόνη ἥπις διὰ τὴν ἀπασχόλησην τῶν πλοίων κατὰ τὸν ἀμέσους ἐπομένους μῆνας εἶναι ἡ διεθνῆς συνεργασία. "Ἄν πράγματι ἐπεκταθῶν τὰ σχέδια κατοπινῶν ὅριων καὶ πρὸς ἄλλους τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τεθῆ εἰς λειτουργία τὸ Ταμείον παροπλισμοῦ, βασίσματος δόνατοι τις νὰ ἔλπιζῃ, ὅτι ἡ ἐργασία τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας θέλει ὀπωσδήποτε σταθεροποιηθῆ διὰ τῆς ἰσορρόπους κατανομῆς τῆς χωρητικότητος ἀνὰ τὰ κέντρα φορτώσεων καὶ τῆς φυμάσεως τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως τοννᾶς. Ἐν τῷ μεταξὺ καὶ ἐψόσον δὲν ὑθελεν εὑρυθῆ ἡ ἔξι Εὐρωπαῖς ἀγοραστικῇ κίνησις στηρῶν καὶ πρώτων ὑλῶν διὰ τῆς ἐπανόδου τῆς ἐμποτούνης εἰς τὰς τιμὰς, δὲν διαγράφεται εὐοίων τὸ ἀμέσως προσερχές μέλλον διὰ τὴν ναυλαγοράν.

Τὸ Πλεῖτ τὸν γνώριμον πλέον τὸν τῆς παντελοῖς ἀζητησίας χωρητικότητος διατηρεῖ. Ἡ ἔτοιμος χωρητικότης ὅλοντεν συσσωρεύεται, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι πλείστα δύο σάρη ἀνεψόρησαν κενά ἐκ τῶν λιμένων τῆς Αργεντινῆς πρὸς τὴν Αὐστραλίαν, τὴν Κούβαν, τὴν Βόρ. Αμερικῆν, τὴν Χιλῆν ἡ ἀπασχόλησην προσωρινῶν εἰς τοπικὰ τῆς Νοτίου Αμερικῆς ταξίδια. Οἱ ναῦλοι παρέμειναν εἰς τὰς τιμὰς τῶν σχεδίων, αἱ δὲ ἀνάγκαι τῶν ναυλωτῶν καλύπτονται ὑπὸ τῶν «λάτινος», καὶ ἀφαίδη δὲ διαστήματα ἀναποινῶνται καὶ μία ναυλωτοῦς φορτηγοῦ στάχυον. Ἀπὸ Νεοτούρεα διὰ Καλλάρο ἐπληρώθησαν 14 σελ. Μάρτιον καὶ ἀπὸ Σάντα Φὲ διὰ Αὐστραλίαν Φεβρ. 15 σελ. Ἀπὸ Ρίον Ιανεῖσθαι μεταλλέυματα διὰ Γρύνιαν — Δάντσικ 16—. Φαινέται ἀπιγόνος, ὅτι διὰ τὸ 1938 ἡ φορτηγὸς ναυτιλία δὲν πρέπει νὰ στηρίζεται εἰς τὴν ἐκ Πλεῖτ ἐργασίαν. Τὸ σύνολον τῶν ἐκεῖνων φορτώσεων γεννημάτων δὲν προβλέπεται νὰ ἴπερθῇ τὰ 9 ἔκαπομπίδια τὸννον, ἐνῷ ἔνα καὶ δὲν διὰ τὸ Πλεῖτ σημανεῖ φορτώσεις 15 ἔκαπομπίδιων τὸννον καὶ πλέον. Ἡ ἐσοδεῖ τοῦ ἀραβοσίτου θὰ είνει καὶ αὖτη ὀπωσδήποτε περιωρισμένη, διότε καὶ κατὰ τοὺς μετά τὸν Απρίλιον μῆνας νὰ μὴ διαφανεῖται ζωηρὰ τις κίνησις φορτώσεων.

Εἰς τὸν τομέα τῆς Βορ. Αμερικῆς οἱ ναῦλοι ἔξπεσαν αἰσθητῶς. Ἡ

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN POTTERDAM

PANHELLENIC SHIPPING AGENCY

A. FIRIOS, LTD.

SHIPBROKERS AND AGENTS

Director: A. FIRIOS

Manager: P. J. VAN VELZEN

Contractors for:

STEVEDORING, BUNKERCOALS
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC.

SHIPSTORES DEPARTMENT

Manager: F. M. FIRIOS

WILLEMSPLEIN 14

Tel. 12663 & 13681

ROTTERDAM

Tel. Adr. «FIRIOS»-Rotterdam

YANNOULATOS BROS (CHINA)

OWNERS, AGENTS, BROKERS FOR CHARTERING & INSURANCE
FAR EASTERN MERCHANTS, BUNKERING CONTRACTORS ESTABLISHED 1910

HEAD OFFICE: ATHENS, Pindarou 32.

HEAD OFFICE FOR THE FAR EAST: 55, Yuen Ming Yuen Rd. SHANGHAI (P.O.Box 293)

BRANCH OFFICE: -77 Beach Street GHEFOO. Cables & Radiograms—«ONEYBROS» Shanghai

AGENCIES throughout CHINA and JAPAN.

LONDON AGENTS:

YANNOULATOS BROS (LONDON) Ltd. 61, St. Mary Axe.

Cables: "Yannoulatos,—LONDON

κυκλοφορίᾳ διαταγῶν λίαν περιωρισμένη, ἡ μικρὰ δὲ ὑπάρχουσα ἔργασία δὲν εἶναι ἀφετῆ νὰ ιανοποιήσῃ τὴν προσφερομένην χωρητικότητα. Ἀπὸ τὸν Κόλπον Μεξικοῦ αἱ φορτώσεις σιτηρῶν παραμένουν ἐν γλαυότητι μὲ ναῦλους χαμηλούς εἰς τὰ 2(10)½ τὸ κοινότερο δι' Ἀμέρικαν ἡ Ρόττερνταμ, 3—3½ δι' Ἀγγλίαν. Τὰ παλαιοσίδηρα μὲ μικρὰ κίνησιν. Ἀπὸ Νόδερεν Ρέιντς διὰ Ρόττερνταμ 17(6), Δάντσικ, Γρύνιαν 18(6), ἔλευθ. ἐψφορ., δι' Ιαπωνίαν 21)— φίο. Ἀπὸ τὴν Κούβαν οἱ ναῦλοι διὰ ζαχάρας σχεδὸν ὄνομαστικοὶ εἰς τὰ 15(6) Μάρτιον Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἀλλὰ καὶ 13(6) ἐπληρωθῆσαν κατ' εὐθείαν Ἀμέρικαν, Φεδρουάριον — Μάρτιον.

Οἱ φορτωταὶ τοῦ Μόντρεαλ μὲ διαταγάς διὰ φορτώσεις νέας ἑσοδείας ἀπὸ Μαΐον μέχρι Νοεμβρίου μὲ τιμᾶς σχεδίου. Ἀπὸ τὸν Βόρειον Ειρηνικὸν οἱ ναῦλοι ἀποφασιστικῶς πρὸς τὰ κατιστοῦνται εἰς τὰ 25)— φίο δι' Ἀγγλίαν. Παλαιοσίδηρα εἰς τὰ 4.75 δολ. φίο δι' Ιαπωνίαν.

Οἱ λιμένες τῆς Ἀπὸ Ανατολῆς καὶ τῶν Ἰνδῶν παρὰ τὴν μικρὰ δι' ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας φορτώσεως χωρητικότητα παφεύειναν καὶ αὐτὸι εἰς χαμηλὰ ἐπίπεδα ναῦλων. Μόνη ἡ Αὐστραλία διετήσησε τὴν ζωηρότητα τῶν ναυλώσεων, ςωρὶς ὅμως νὰ πληρώσουν οἱ φορτωταὶ ναῦλοις πέραν τῶν ὅριων τοῦ σχεδίου. Ἡ πίεσιν τῶν κενῶν ἐκ τοῦ Πλεῖτ, ἀλλὰ καὶ ἐξ Εὐρωπαῖς σκαρφῶν περιμέτρων πιέζει τὴν ἀγοράν, ἐνέργειας δὲ δύνανται οἱ φορτωταὶ Αὐστραλιανῶν γεννημάτων νὰ καλύπτουν τὰς ἀνάγκας των, ςωρὶς τὴν ἐλαχιστὴν ἀνατίμησιν τῶν ναῦλων. Αἱ ναῦλωσεις ἔξι Αὐστραλίας ἐπεξετάζουσαν μέχρι καὶ τὸ Μαΐον.

Τὰ «σόγια Μαντζουρίας μὲ αἰσθητὴν κίνησιν. Σπάζη τινὰ διὰ Μάρτιον ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 35)— διὰ Κόντινεντ, ἐνῷ αἱ δρυῖαι Σαΐγκον ἐν πλειστίνη μὲ τιμᾶς ὄνομαστικάς γύρω τῶν 35). Ἀπὸ Μαντζουρίας φυτικία 32) διὰ Μεσόγειον — Λαγγίλιαν — Κόντινεντ καὶ ἀπὸ Καφάτοι 30). Μεταλλεύματα ἀπὸ Βιζαγιαντάπη εἰς τὰ 26)— διὰ Βόρειων Κάρπατων Μάρτιον, ἀπὸ δὲ τὸ Ντούρμπαν δι' Ἀμέρισσαν η Ρόττερνταμ 17)— φίο Μάρτιον. Ναυλώσεις τινὲς φωσφάτων ἐκ Κοσσεῖο δι' Ιαπωνίαν ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 16(3).

Ἡ Μεσόγειος ἐν πλήρει καὶ αὖτη ἀποαξίη. Ἀπὸ τὴν Μαύρην Θαλασσαῖν ἀναφέρεται ἡ τιμὴ τῶν 15)— δι' Ἕνωμένας Πολιτείας μεταλλεύματα ἀπὸ Πότι, Ἀλγύλιον. Οἱ βαμβακόποδαι Ἀλεξανδρείας εἰς τὰ 12(6) τῶν 60 κ. π. διὰ Χοῦλλ. Τὰ μεταλλεύματα 8(9) ἀπὸ Μπόναν διὰ Γλαυκόβην, 8(6) ἀπὸ Ἀλγέριον διὰ Κάρδιφ, 9)— ἀπὸ Μπόναν διὰ Μίδδλεσεπτρο πλ.

Οἱ γαλάνθωσεις μὲ μικρὰ κίνησιν διὰ τε τὴν Μεσόγειον καὶ τὴν Νότ. Αμερικῆν, διὰ τὴν διοτίαν — λόγῳ τῆς ἀζητησίας φορτίων ἐπιστροφῆς ἐξ Πλεῖτ — ἐπληρώνοντο μέχρι 12(6), ἔναντι 9)— τοῦ προγονικοῦ 15ημερού. Διὰ Μεσόγειον ἐπληρώνοντο ἀπὸ Στέττιν 8(6) διὰ Σπλάτον, ἐκ Ρόττερνταμ 7)— διὰ Πειραιᾶ, ἐκ Μπρίστολ Τσάννελ 7(9) ἔως 8)— (μικρὰ στάχυοι) διὰ Πειραιᾶ καὶ ἐξ Δάντσικ — Τσάννελ 7(9) Πειραιᾶ 8(6). Ἐκ Στέττιν διὰ Δυτ. Ιταλίαν 7(6) καὶ δι' Ἀδριατικὴν 8(6).

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριότεραι ναυλώσεις τοῦ 15ημερου είλον ώς δέξης:

—Ἐκ τοῦ Πλεῖτ (διά γεννημάτων)

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Εμποιόικον) ἀπὸ Νεροτούρεα 6700 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἐξαρέσεις Ιερανδίας σελ. 25) 3, φόρτωσις 21—25 Φεδρουάριον. «ΚΟΥΜΟΥΝΑΟΥΡΟΣ» ἀπὸ Σάντα Φὲ 5500 τ. λιναροσπόδων διὰ Μελβούνης η Σίδνεϋ 15)—, δύο λιμένας ἐκφορτώσεως 15(6), δύφων ἀπὸ Σὰν Λορέντζο η Νεροτούρεα 1) 3 ἐπὶ ἥλαττον, φόρτωσις Φεδρουάριον.

—Ἐξ Ἀγγλίας-Κόντινεντ (διά γαϊάνθρωπας)

«ΝΗΡΙΤΟΣ» ἐκ Ρόττερνταμ 5000 τ. διὰ Σάντος 9(6), καντσέλλο 9 Φεδρουάριον.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ» ἐξ Δάντσικ 6500 τ. διὰ Μπονένος "Αὔρες 13) 9,

ἀπεσος φόρτωσις.

«ΔΕΛΦΙΝ» ἐξ Στέττιν 6000 τ. διὰ Δυτικήν Ιταλίαν 7(6), δύφων ἔνα λιμένα Αδριατικῆς 8(6), φόρτωσις 7—20 Φεδρουάριον.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ Τ.» ἐξ Στέττιν 6000 τ. διὰ Σπλάτον 8(6), 10—20 Φεδρουάριον.

«ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (Σιγάλα) ἐξ Γρύνιας 4300 τ. δι' ἔνα λιμένα Αδριατικῆς 8(6), φόρτωσις 18—28 Φεδρουάριον.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Ρόττερνταμ 7500 τ. διὰ Πειραιᾶ

7) —, φόρτωσις 20—28 Φεβρουαρίου.

«ΥΔΡΑΙΟΣ» ἐξ Δάντης 7000 τ. διὰ Πειραιᾶ 8)6, φόρτωσις 15—28 Φεβρουαρίου.

«ΝΕΡΑΙΔΑ» ἐξ Ρόπτερνταμ 4500 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΝΝΟΥΛΑ» ἐξ Μπρίστολ Τσάννελ 2700—2900 τ. διὰ Πειραιᾶ 8)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» ἐξ Μπρίστολ Τσάννελ 3000—3300 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΓΟΡ» ἐξ Ρόπτερνταμ 4500 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)—, φόρτωσις 15—28 Φεβρουαρίου.

—Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΜΑΡΙΑ» ἐξ Κονστάντζης 1650 τ. βαρέων γεννημάτων διὰ Χαλκίδα — Πειραιᾶ 8)—, φόρτ και stowed, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Κονστάντζης 2000—2100 τ. σίτων εἰς χῆμα δι' Ήράλειον — Πειραιᾶ 8)4½, ἀμεσος φόρτωσις.

—Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΜΑΝΝΟΥΛΑ» ἀπὸ Νικολάεφ 2700—2900 τ. πλοσης εἰς χῆμα διὰ Βορδώ 17)6, φόρτ και ἑστιβαγμένον, φόρτωσις 1—10 Μαρτίου.

—Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΔΛΑΚΩΝΙΚΟΣ» ἐξ Καζαμπλάγκας 6500 τ. φοισφάτων διὰ Στέττιν καὶ Στολζεγάγκεν 8)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΡΗΝΟΣ» ἐξ Καζαμπλάγκας 6500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Γερμανίαν 8)9, ἔνα λιμένα, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου.

«ΖΑΝΝΕΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» ἐξ Μπόνας 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μίδδλεσμπριτο 9)—, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΣΚΑΠΕΤΑΝ ΣΤΡΑΤΗΣ» ἐξ Μπόνας 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μίδδλεσμπριτο 10)—, καντσέλιο 15 Φεβρουαρίου.

«ΚΑΘΑΡΙΩΤΙΣΣΑ» ἐξ Θεσσαλονίκης 2700 τ. μεταλλευμάτων δι' Αμερέσαν 14)6, ἔνα λιμένα, φόρτωσις τέλη Φεβρουαρίου — 10 Μαρτίου.

«ΚΑΛΙΩ» ἐξ Σαμψούντος καὶ Χαϊδάρ Πασσᾶ 2000 τ. κρυθῆς διὰ Καζαμπλάγκαν λ. στ. 1500 κατ' ἀποκοπήν, φόρτ και ἑστιβαγμένον, καντσέλιο 17 Φεβρουαρίου.

«ΜΑΙΡΗ» ἐξ Σαμψούντος 1800—2000 τ. κρυθῆς διὰ Καζαμπλάγκαν καὶ Ἀγαδίο 17)—, φόρτ και παλάγκο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ» ἐξ Σφάζ 3300 τ. φοισφάτων διὰ Πειραιᾶ 4)6, φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΗΡΩΝ» ἐξ Μερσίνας 2000 τ. ουζάλεως ἥ καὶ μεταλλευμάτων (50)ο διὰ Βενετίαν — Τεργέστην 11)6 «fob and stowed», φόρτωσις 20—28 Φεβρουαρίου.

—Ἐκ τῆς Ἀπω Ανατολῆς

«ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΙΑΝΗ» ἐξ Μελβούρνης ἥ Geelong 7500 τ. γεννημάτων εἰς χῆμα δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 36)6, φύιον εἰς σάκκους 39)—, φόρτωσις 15—28 Φεβρουαρίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Δυτικῆς Αντστραλίας 9700 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 30)6, φύιον ἐξ Νοτίου Αντστραλίας ἥ Βιττωρίας 31)6, ἔναν ἀπὸ Σίδνευ 31)—, φόρτωσις 20 Μαρτίου — 15 Απριλίου.

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Δυτικῆς Αντστραλίας 7000 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 31)—, φύιον ἐξ Νοτίου Αντστραλίας ἥ Βιττωρίας 32)—, ἔναν ἀπὸ Σίδνευ 31)6, φόρτωσις 20 Μαρτίου — 15 Απριλίου.

«ΤΑΥΓΕΤΟΣ» ἀπὸ Ανατολικὴν ἥ Δυτικὴν ἀπτήν Ίνδιων 7300 τ. φοισφάτα δι' Αδριατικὴν — Μεσόγειον ἥ Αγγλίαν — Κόντινεντ 31)— ἀπὸ Δυτικὴν ἀπτὴν καὶ 33)— ἀπὸ Ανατολικὴν, φόρτωσις 18—28 Μαρτίου.

«ΔΩΡΙΣ» ἐξ Νοτίου Αντστραλίας ἥ Βιττωρίας 7300 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 32)—, χῆμα, φόρτωσις 3—25 Απριλίου.

«ΣΤΡΥΜΩΝ» ἐξ Δυτ. Αντστραλίας 7000 τ. γεννημάτων (χῆμα) δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 31)—, φύιον ἐξ Ν. Αντστραλίας 32)—, φόρτωσις 1—25 Απριλίου.

«ΙΟΥΛΙΑ» ἐξ Δυτ. Αντστραλίας 6600 τ. γεννημάτων (χῆμα) δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 31)—, φύιον ἐξ Ελλάδα 31)6, φόρτωσις 10—30 Απριλίου.

«ΑΛΦΕΙΟΣ» ἐξ Δυτικῆς Αντστραλίας 7000 τ. γεννημάτων (χῆμα) δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 31)—, φύιον δι' Ελλάδα 31)6 φόρτωσις 1—

20 Απριλίου.

«ΟΡΟΣ ΡΟΔΟΠΗ» ἐξ Δυτικῆς Αντστραλίας 6800 τ. γεννημάτων (χῆμα) δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 31)—, φύιον δι' Ελλάδα 31)6, φόρτωσις 23 Μαρτίου — 10 Απριλίου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» ἀπὸ Καράτοι — Μορμογκάρο 7900 τ. λιναρόσπορον καὶ φυστίκια δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 29)6, φύιον ἀπὸ παραλίαν Μαντράς 32)—, φόρτωσις 1—25 Μαρτίου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ζ. ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ» ἀπὸ Σίδνευ ἥ Νιούκαστλ (Αὐστραλίας) 6800 τ. γεννημάτων (χῆμα) δι' Αγγλίαν 32)6, φόρτωσις 28 Μαρτίου — 10 Απριλίου.

«ΓΕΩΡΓΙ. Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» ἐξ Δυτικῆς Αντστραλίας 7500 τ. γεννημάτων (χῆμα) δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 31)—, φύιον ἐξ Νοτίου Αντστραλίας ἥ Βιττωρίας 32)—, φόρτωσις 1—25 Απριλίου.

«ΜΑΡΠΗΣΣΑ» ἐξ Δυτ. Αντστραλίας 7200 τ. γεννημάτων (χῆμα) δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 31)—, φόρτωσις 1—20 Απριλίου.

«ΚΟΥΜΟΥΝΔΟΥΡΟΣ» ἐξ Νοτίου Αντστραλίας ἥ Βιττωρίας 6000 τ. γεννημάτων (χῆμα) δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 32)—, φύιον ἀπὸ Σίδνευ 31)6, φόρτωσις Μάρτιου.

—Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐξ Πόλτλαντ (Ορεγκον) 7500 τ. γεννημάτων διὰ Λισσαβόνα — Λεΐζες 32)— ἔνα λιμένα, 33)— δύο λιμένας, φόρτωσις 26 Φεβρουαρίου ἔως 10 Μαρτίου.

«ΒΑΣΙΛΑΕΙΟΣ Τ.» (ex «EASTERN PLANET») ἀπὸ Σάντο Ντόμιγκο 4600 τ. ζαχάρεως διὰ Λονδίνον, Αιθεροντ, Γροζνού, Αρβέρσαν, Ρόπτερνταμ ἥ Αμερεστάντιον 15)—, φύιον ἀπὸ ένα δύο λιμένας Βορείου ή Νοτίου Κοινας 16)—, φόρτωσις 15—25 Φεβρουαρίου.

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ» ἀπὸ Πέρελ 6000 τ. μεταλλευμάτων δι' Αγγλίαν 11)6 φόρτωσις 15—28 Φεβρουαρίου.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Τ.» ἐξ Ταμέσεως ἥ Λονδίνου 4000—4400 τ. ζαχάρεως διὰ Κονιού 8)6, έλεύθερον ἐκφροτοτικῶν καὶ στιβατικῶν, φόρτωσις 25 Φεβρουαρίου — 10 Μαρτίου.

«ΕΨΙΑΛΟΝ» ἐξ Χάλαπον ρόδος 7000 τ. γανανθράκων διὰ Ρίον Ιανέζον 12)—, φύιον Σάντος 13)—, φόρτωσις 15—28 Φεβρ.

—Τάιμ-τσάρτερς

«ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ» 6800 τ. d. w., «τάιμ - τσάρτερ» δι' ένα ταξίδιον ἀπὸ Νοτίου εἰς τὴν Βρετανίαν Ἀμερικήν, δολ. 1, παραλαβή εἰς Σάντα Φέ, Μάρτιον καὶ παράδοσις εἰς ένα λιμένα τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν (Ατλαντικοῦ).

«ΧΑΛΙΩΤΗΣ» 8130 τ. d. w., «τάιμ - τσάρτερ», δι' ένα ταξίδιον ἀπὸ Εδρώπης εἰς Σάντα Τζόν, μέσω Κέπι Τάουν καὶ Μπέριας 5)3, παραλαβή 15—20 Φεβρουαρίου εἰς Μπρίστολ Τσάννελ, παράδοσις εἰς Καναδάν μετὰ τὴν λήξιν τῆς μεταφορᾶς.

—Ναυλώσεις «τάνκερς»

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἀπὸ Aruba — Curacao 10.000 τ. πετρελαίου δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 23)—, φόρτωσις Μάρτιου.

A. E. SHEPPARD

Ἐξασφαλίζει εἰς τὸν κ. κ. Ἐφοπλιστὰς τὰς καλυτέας τιμὰς διὰ τὴν φορτοεικόρτωσιν καὶ ουμούλησιν τῶν πλοίων των εἰς δόλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου.

Ὀπόταν ἡ στοιβασία ὑποχρεοῦται διὰ τὸν ναυλοσυμφώνου, εἰνε συχνὰ δυνατὸν νὰ κανονισθῶν δροῖς ἐπωφελεῖς διὰ τὸν ἐφοπλιστάς.

Ζητήσατε πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲ λιμενικὰ δικαιώματα, ἀνθρακεύσεις, προμηθείας τροφῶν καὶ ἐφοδίων δι' δόλους τοὺς λιμένας ἀπὸ τὸν κ.

A. E. SHEPPARD

6, LLOYD'S AVENUE

Tηλεφ.: GUISPARD, London

LONDON E.C. 3

Tηλεφ.: ROYAL 4954

Established 1892

D. J. PAPADIMITRIOU

(DIRECTORS D. J. PAPADIMITRIOU-JOHN P. PAPADIMITRIOU)

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

PORT-SAID

Steamship Agents

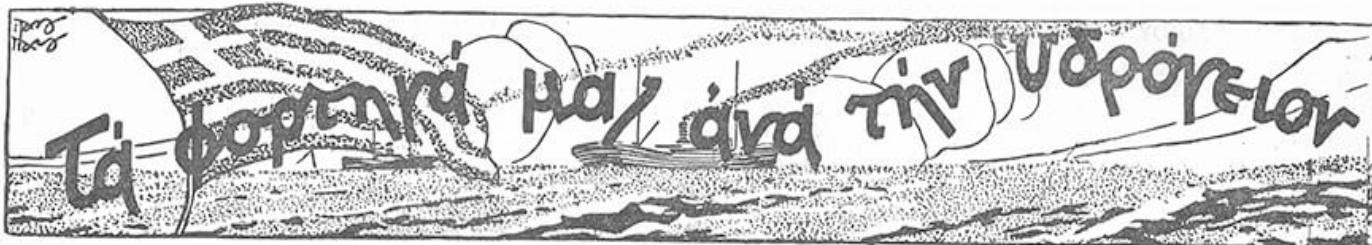
Brokers for Chartering

SUEZ

Teleg. PAPADIMITRI

Telephone: 2174

Forwarding Agents



ΟΝΟΜΑ ΠΛΑΙΟΥ

ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ

'Έτος
ναυτ.
γηρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

"Αγαλιανή	Θ. Ἐπιφανειάδη	11	1656	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 Ιαν.
"Αγιος Βλάσιος	'Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	ἀνεγ. Υμούντεν 6 Φεβρ. δι' Αντοράλιαν
"Αγιος Γεώργιος	νιοὶ Δημ. Πανταλέοντος ..	11	4248	διῆλθε Λάδσεντ 27 Ιαν. διὰ Κέν Ούεστ
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπονίου	12	3283	διῆλθε Μαδέρας 21 Ιαν. διὰ Μπάζιαν Μπλάγκαν
"Αγία Βαρθαρία	Α. Λογοθέτη — Μ. Φαχῆ	13	4572	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 1 Φεβρ.
"Αγία Βαρθαρία	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	ἔφθ. Αμβούργον 8 Φεβρ.
"Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3808	ἀνεγ. Κάρδιφ 17 Ιαν. διὰ Γράλεστον
"Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 29 Ιαν. δι' Αντοράλιαν
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τοιλίδα	19	4514	ἔφθ. Ινεργο 17 Ιαν.
"Αγιος Νικόλαος	Εύα. Νομικοῦ	99	1106	ἔφθ. Κατάνη 10 Φεβρ.
"Αγιος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρου	15	3687	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Φεβρ. δι' "Αμστερνταμ, ἔφθ. 9
"Αγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάση	12	1864	ἔφθ. Καλάμας 2 Φεβρ.
Αδαμάντιος	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	15	4277	ἀνεγ. Νιούπορτ 16 Ιαν. διὰ Ροζάριο
Άδαμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	ἀνεγ. Μπωμόν 6 Φεβρ. δι' Ενρώπιον
Άδαμ. Γεωργαντής	ἀδελφ. Γεωργαντή	16	3445	ἀνεγ. Βενετίαν 31 Ιαν. διὰ Κύπρον
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	ἀδελ. Ι. Ηειθή καὶ Σία	08	4537	ἀνεγ. Στέττιν 1 Φεβρ. διὰ Γραβόζαν
Άδελφης	ἀδ. Καρδα	17	5838	ἀνεγ. Γράλεστον 8 Φεβρ. διὰ Πενσακόλαν
Άδελφοι Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρή	19	6176	ἔφθ. Βίλμπιγκτον 1 Φεβρ.
Άθηνη Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4824	διῆλθε Μαδέρας 29 Ιαν. διὰ Πόρτλαντ ("Οργυζον")
Άθηναι	«Ελληνική» Α. Ε.	10	2897	ἀνεγ. Κατάπολον 13 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
Άιας	ἀδ. Πατέρα	15	4729	ἀνεγ. Ντάρεν 5 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Άιγαι	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	εἰς Βραΐλαν ἀπὸ 22 Ιαν.
Άιγαιον	έτ. «Αίγαιον» Α.Ε.	19	5285	ἔφθ. Κολόμπιο 1 Φεβρ. διὰ ανεζώρησε 9 διὰ Βοιμάνη
Άιγεὺς	ἀδ. Πατέρα	20	4538	ἀνεγ. Γράλεστον 2 Φεβρ. διὰ Κοινότασον
Άικατερίνη	ἀδ. Γεωργαντή	13	4929	διῆλθε Φαγαλά 6 Φεβρ. διὰ Λίβερπον.
Άικατερίνη Πέππα	Χρ. Πέπλα	89	1800	ἀνεγ. Δάντοιγκ 6 Φεβρ. δι' "Οράν. ΕΒΥΘΙΣΘΗ
Άικατερίνη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	ἔφθ. Βενετίαν 31 Ιαν. καὶ Ραθένναν 7 Φεβρ.
Άικατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	ἔφθ. Μπάρρον 5 Φεβρ.
Άικατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	6600	ἀργεῖ "Αμστερνταμ ἀπὸ 19 Ιαν.
Άινος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	10	3554	ἀνεγ. 'Αλεξάνδρειαν 7 Φεβρ. διὰ Χούλλ.
Άις Γιώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Ιαν. καὶ Γερασινήν 7 Φεβρ.
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	ἔφθ. Σέτταν 1 Φεβρ.
Άλεξάνδρα	Κ. Καρδα καὶ Υιοῦ	13	4355	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ.
Άλεξάνδρος	Μ. Α. Ταζμιντζή	06	4343	ἀνεγ. Πέπλελ 1 Φεβρ. διὰ Βόρκιγκτον
Άλιάκμων	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	ἀνεγ. Τοκολύλα 1 Φεβρ. διὰ Παναμᾶν
Άλικη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	διῆλθε Σουέζ 29 Ιαν. διὰ Βιζαγαλατάμ
Άλφειός	Σ. Λιθανοῦ	20	5116	ἔφθ. Χονέλβαν 30 Ιαν. καὶ "Αμστερνταμ 12 Φεβρ.
Άναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	ἔφθ. Χούλλ 26 Ιαν.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἀνεγ. Σέτταν 28 Ιαν. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 8 Φεβρ.
Άνδρεας	I. Α. Κοσμᾶ	17	4933	ἔφθ. Βαραχόνα 4 Φεβρ.
Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	εἰς λιμένας Μαντζουρίας 10 Φεβρ.
Άνδριώτης	Νιζ. Κυδωνιέως	12	4393	ἀνεγ. Νιούπορτ 22 Ιαν. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Άνιτα	Γ. Κοκκοτοῦ	97	2741	ἀνεγ. Φαγαλά 31 Ιαν. διὰ Χερούδηγον, ἔφθ. 9 Φεβρ.
Άννα	Ν. Λυκαρδοπούλου	19	5173	διῆλθε Γιβραλτάρ 31 Ιαν. διὰ Πόρτ Σαΐδ ἔφθ. 9 Φεβρ.
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἔφθ. Τζάσονβιλ 4 Φεβρ.
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γονιλανδρῆ	21	4358	ἔφθ. Κάρδιφ 21 Ιαν.
Άννα Μαζαράκη	ἀδ. Μαζαράζη	13	5411	διῆλθε Ντακάρ 26 Ιαν. διὰ Χούλλ.
Άννα Μαρία	Μάντακα καὶ Βιντάδη	85	1272	ἔφθ. Πόρτο Φερράγον 2 Φεβρ.
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	ἔφθ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ.
Άννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	06	2728	ἔφθ. Σύνον 12 Φεβρ.
Άνθηππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 Ιαν.
Άντωνης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	15	3729	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 3 Φεβρ. διὰ Χονέλβαν
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 Ιαν.
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 21 Ιαν. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 5 Φεβρ.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	ἀνεγ. Γδίνιαν 28 Ιαν. διὰ Κόλπου Μεξικοῦ
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	διῆλθε Τενερίφεαν 6 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αἴρες
Άντωνιος Χανδρῆς	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5866	ἔφθ. Σαΐγκον 8 Φεβρ.
Άξιδς	Σ. Λιθανοῦ	19	5289	ἀνεγ. Κόνιβαν 29 Ιαν. δι' "Αιμέρσαν
Άργοιλικός	Μαρη̄ 'Εμπαριώκου	21	4786	ἔφθ. Σεβηντποργκ 7 Φεβρ.
Άρης	Μ. Ξύλα	14	4810	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 8 Φεβρ.
Άριαδνη	I. Νικηφόρου -- E. Λαμποῦ	12	4745	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Φεβρ.
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	E. Γουλανδρῆ	05	3470	ἀνεγ. Μπάρρον 2 Φεβρ. διὰ Βενετίαν
Άρκαδία	«Ατλαντής» Α.Ε.	66—21	904	εἰς πλάς Κοννυτζης — Ελλάδος.
Άρμάθια	ἀδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	ἔφθ. Ελλεσμερε Πορτ 28 Ιαν.
Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 18 Ιαν.
Άρχαγγελος	ἀδ. Λιθανοῦ	17	5692	ἔφθ. Ρούέν 4 Φεβρ.
Άρχων	Κωστῆ Λαμποῦ	21	1364	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Ιαν. καὶ Θεσσαλίην 8 Φεβρ.
Άσημινα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Φεβρ. καὶ Κοννυτζαν 9
Άσπασια	I. Γαλάζη	14	4211	ἔφθ. Γκάρστον 4 Φεβρ.
Άστερία	I. Α. Ταζμιντζή	04	3313	ἔφθ. Στρατόνι 8 Φεβρ.
Άστηρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1350	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 Ιαν. 'Επισκενή
Άτεα	Γ. Κοκκοτοῦ	01	4109	ἀργεῖ Ρούέν ἀπὸ 26 Οκτ.
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	ἔφθ. Κάφλοσχαμ 3 Φεβρ.
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπότολ» Α.Ε.	09	4009	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Φεβρ. καὶ ἀνεγ. 12 διὰ Κοννυτζαν
Άύρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	ἔφθ. Ρόττερνταν 22 Ιαν.
Άφοδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2529	ἔφθ. Γλασκόνην 22 Ιαν.
Βαθύ τῆς Σάμου	νίδν Δ. Ίγγλεση	12	1556	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	άνεξ. Κρήτην 26 Ιαν. διὰ Κωνστάντζαν, ἔφθ. 30
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	ἔφθ. Ροζάριο 24 Ιαν.
Βασ. Α. Πολέμης	'Ιω. Γκούμα	07	3429	ἀργεῖ Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 3 Νοεμ.
Βασιλείος Τ.	'Ελ. Τριζόγλου	20	3673	εἰς Νόρφολκ 8 Φεβρ. (διὰ Κούβαν)
Βασιλική	Μποδοσάκη 'Αθανασιάδη	19	4733	ἀργεῖ Γάνδην ἀπὸ 19 Νοεμ.
Βάσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	4733	άνεξ. Εἴδονμάνθ 30 Ιαν. διὰ Βενεζουέλαν
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	ἔφθ. Αμέρισαν 10 Φεβρ.
Βικτώρια	N.'Απόδιακον—Χ. Πατέρα	14	4202	άνεξ. Δάντσιγκ 4 Φεβρ. διὰ Νταζάρ
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	άνεξ. Μπάρον 26 Ιαν. διὰ Τονχίαν
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	3598	άνεξ. Νέαν Υόρκην 2 Φεβρ. διὰ Βοστώνην, ἔφθ. 5
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	άνεξ. Σουλινά 21 Ιαν. διὰ Μασσαλίαν, ἔφθ. 6 Φεβρ.
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράζη	05	3885	ἔφθ. Νοβορωσίσκην 26 Ιαν.
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	άνεξ. Κάρδιφ 28 Ιαν., Μαδέρας 6 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Γ. Σ. Λιθανάδς	N. Γ. Λιθανοῦ	37	4835	άνεξ. Γκάλβεστων 22 Ιαν. διὰ Κουνιστάουν
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	άνεξ. Αμέρισαν 6 Ιαν. διὰ Πόρτ Νατάλ
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	κρατεῖται Θέουταν ἀπὸ 1ης Απριλ.
Γαρουφαλία	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 1 Φεβρ. δι' Αύστραλίαν
Γεράσιμος Βεργωτῆς	κληρ. Ρ. Βεργωτῆ	20	6343	εἰς Τάν 8 Φεβρ. ὑπὸ παραλαβῆν
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	άνεξ. Κατάκωλον 4 Φεβρ. δι' Αμβούργον
Γεωργίος	N. Λαγούητη	10	2216	εἰς Κένφον 25 Ιαν. ὑπὸ φόρτωσιν
Γεωργίος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	άνεξ. "Εμδεν 8 Ιαν. διὰ Ρίο Γροάντε
Γεωργίος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	ἔφθ. Ρόττερντα 23 Ιαν.
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	13	4345	άνεξ. Χούντελαν 28 Ιαν. διὰ Νόρφολκ
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 11 Ιαν.
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακη	21	3246	άνεξ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 9 Φεβρ. διὰ Βραζιλίαν
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεξ. Μπούένος "Αὔρες 7 Φεβρ. δι' Αύστραλίαν
Γεώργ. Μ. Λιθανάδς	ἀδ. Λιθανοῦ	28	3831	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 30 Ιαν.
Γιάννης	Γ. Α' Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Ιαν.
Γιαν. Γούναρης	G. Z. Γούναρη	01	2238	ἔφθ. Αμέρισαν 31 Ιαν. καὶ ἀνεξ. 9 Φεβρ. διὰ Τάλλιν
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νήλ.—Παπαλή	14	3714	διῆλθε Παναμᾶ 30 Ιαν. δι' Ενδώλην
Γρανίκος	«Γρανίκος» Α.Ε.	16	3689	διῆλθε Κων(λ)ον 4 Φεβρ., Σούνες 9 διὰ Περσίαν
Γρηγόριος Κ. II	P. Καλλιμανοπούλου	19	2546	ἀργεῖ Πειραιᾶ 19 Ιαν. Επισκενή
Δαμασκηνή	Παν. 'Αγγελάτου	03	1196	ἔφθ. Μερσίναν 22 Ιαν.
Δαναδός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	ἔφθ. 'Οδησόν 20 Ιαν.
Δάνατρις	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	ἔφθ. Μερσίναν 27 Ιαν.
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ.
Δάφνη	N. Λυκαρδοπούλου	18	3798	ἔφθ. 'Αάρονος 27 Ιαν. καὶ Ρόττερντα 4 Φεβρ.
Δελφίν	Λῶ καὶ 'Ανδρεάδη	06	3816	ἔφθ. Στέτιν 3 Φεβρ.
Δελφοί	M. Δ. καὶ E. Λαμοῦ	15	4739	ἔφθ. Στέτιν 27 Ιαν.
Δέσποινα	έτ. Μιχαΐνου	06	3016	διῆλθε Νόρθ Φόρελαντ 7 Φεβρ. διὰ Δάντογυν
Δημήτρης	Σ. καὶ Η. Λαμοῦ	05	3338	ἔφθ. Σέτταν 31 Ιαν. καὶ ἀνεξ. 7 Φεβρ. διὰ Χίον
Δημ. Βερνίκος (τάνκερ)	N. Βερνίκου	11	1203	ἄργει Πειραιᾶ ἀπὸ μηνῶν
Δημ. Γ. Θεμιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	ἔφθ. Νούέτιας 6 Φεβρ.
Δημ. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	διῆλθε Μαδέρας 30 Ιαν. διὰ Μπούένος "Αὔρες
Δημ. Ιγγλέσης	νῖσσην Δ. Ιγγλέση	18	5275	διῆλθε Μαδέρας 27 Ιαν. διὰ Σάντος
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	ἔφθ. Βηρυττόν 1 Φεβρ.
Δημ. Χανδρῆς	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	ἔφθ. Δάντογυν 3 Φεβρ.
Διαμαντής	Διαι. Πατέρα	17	4990	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 1 Φεβρ. δι' Αύστραλίαν
Διονύσιος	E. A. Καραβία	03	2018	ἔφθ. Μπάρον 3 Φεβρ.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Σταθάτου	19	5168	ἔφθ. Ρόττερντα 27 Ιαν.
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	άνεξ. Μόμπαλ 5 Φεβρ. διὰ Κονιστάουν
Διώνη	G. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	ἔφθ. Λιβόρνο 1 Φεβρ. καὶ ἀνεξ. 7 δι' "Αγ. Ιωάννην
Διώναθης	Λεων. Α. Εμπειρίκου	15	5604	άνεξ. Ρίον Ιανέριον 25 Ιαν. διὰ Δάντογυν
Διωίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	ἔφθ. 'Αμέρισαν 5 Φεβρ.
"Εθη Λιθανοῦ	N. Λιθανοῦ	37	4815	άνεξ. Μπαναγκάρ 1 Φεβρ. διὰ Λίβερπονλ
"Έθρος	ἀδ. Λιθανοῦ	18	5283	διῆλθε Λάς Πάλμας 28 Ιαν. δι' Αύστραλίαν
Ειοήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 24 Ιαν.
Ειρήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	ἔφθ. Ρούέν 6 Φεβρ.
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	άνεξ. Ροζάριο 6 Φεβρ. δι' Αύστραλίαν
Εκατόνταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	ἔφθ. Ρόττερντα 23 Ιαν.
Ξλέγκω Α. Κυδωνιέως	P. Κυδωνιέως	16	4129	άνεξ. Τσάλεστων 1 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
"Ελενα P.	A. Ρύσσου	17	4576	διῆλθε Όλιντα 5 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αύρες
Έλληνη	A. Καλλινίκου	18	5655	ἔφθ. Γδόνια 29 Ιαν.
Έλληνη Δ.	Δημιούθ. Δάμπαση	19	5260	διῆλθε Κολόμπα 25 Ιαν. δι' Ενδώπην
Έλληνη T.	Θ. Λ. Τεργιάζου	97	3039	ἔφθ. Στέττιν 4 Φεβρ.
Έλιζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Φεβρ.
Έλισάβετ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνην 5 Φεβρ.
Έλλενικ Πίονερ	άδ. Γιαννουλάτου	24	3549	ἀργεῖ Βαλτιμόρην ἀπὸ 3 Νοεμ.
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 9 Φεβρ.
Έλλη	άδ. Γιαννουλάτου	90	1198	ἀργεῖ "Αμοτεργαταὶ ἀπὸ 16 Νοεμ.
Έλληνικό	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	38	4976	εἰς Χάρτλεπον 19 Ιαν. Συμπληρωθεῖται
Έλληνικό Βουνό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 Ιαν.
Έλληνικό "Υπαιθρο	Θ. Παπαδημητρίου	04	3667	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Ιαν.
Έλπις	Θ. Παπαδημητρίου	89	1499	εἰς Πειραιᾶ 1 Φεβρ.
Έλπις	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	διῆλθε Μαδέρας 28 Ιαν. διὰ Μπούένος "Αύρες
Έλπις	A. Πεζᾶ	19	1492	άνεξ. Γδόνιαν 26 Ιαν., Γιβραλτάρ 11 Φεβρ. διὰ Μπαλέτταν
Έμμυ	Γ. Βεργωτῆ	14	2895	ἔφθ. Είδονμάνθ 3 Φεβρ. καὶ Λίβερπονλ. 10
Έπαμ. K. Εμπειρίκος	νῖσσην Επ. Εμπειρίκου	27	4385	ἔφθ. Ντάρεν 31 Ιαν.
Έρατώ	I. Σκαρολατίδη	18	5904	ἔφθ. Οτάρον 20 Ιαν.
Εύσανθία	'Ιω. Η. Γουλανδρῆ	15	3551	άνεξ. Μπούένος "Αύρες 30 Ιαν. δι' "Αγ. Βικέντιον
Εύδοϊκός	Μαρῆ Εμπειρίκου	22	4792	άνεξ. Λά Πλάταν 28 Ιαν. διὰ Ρίον Ιανέριον
Εὐγενα Καμπάνη	G. N. Εμπειρίκου	98	8470	ἔφθ. 'Οδησόν 26 Ιαν.
Εὐγενία Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Φεβρ. διὰ Λίβερπονλ
Εὐγενία Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4816	άνεξ. Νέαν Ορλεάνην 29 Ιαν. διὰ Ρόττερντα
Εὐγενία Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	διῆλθε Ντόρμπατα 9 Φεβρ. δι' Αύστραλίαν
Εῦηνος	'Ιω. Λιθανοῦ	19	5627	ἔφθ. "Ικονίη 7 Φεβρ.
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	άνεξ. Μπάρον 4 Φεβρ., Μαδέρας 10 διὰ Λά Πλάταν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυτ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύθαλιά Μαρή	Ν. Μαρη̄	19	4196	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 1 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
Εύπλοια	Γιώργη Λαμπο̄	11	3862	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Δεκ.
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαροκεσίνη	04	3557	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Ιαν.
Εύτυχιά Βεργωτῆ	έτ. «Επτάνησος»	09	2993	ἀργεὶ Μάλταν ἀπὸ 4 Νοεμ.
"Εψιλον	Λεων. Ν. Ἐμπειρίκου	11	4120	ἔφθ. Χάμπτον φόδος 7 Φεβρ.
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	ἔφθ. Ρόττερνταμ 7 Φεβρ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	ἀνεγ. Τέξας Σίτε 25 Ιαν. δι' Ἀγγλίαν
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	ἔφθ. Μπάλιαν Μπλάγκαν 5 Φεβρ.
Ζεύς	Ήλ. Χατζηλία	20	4279	διηλθεν Πόρτο Νατάλ 5 Φεβρ. δι' Αντσράλιαν
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	διηλθεν Μαδέρας 1 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανέρον
Ζηνοβία	έτ. «Μισαλινοῦ»	06	2947	ἀνεγ. Νιούσλαϊφ 31 Ιαν. διὰ Σαβόνναν, ἔφθ. 11 Φεβρ.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφοῦ κλπ.	06	1516	ἔφθ. Σμύρνην 31 Ιαν.
Θάλεια	Ήλια Συλᾶ	17	5875	ἀνεγ. Φριζμαντλ 9 Φεβρ. διὰ Πόρτο Σαΐδ
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 Ιαν.
Θεδόλ 2	Θωμᾶς Ν. Ἐπιφανειάδη	10	657	εἰς Πειραιᾶ 1 Φεβρ. καὶ Κονγκούναν 9
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς καὶ Σία	17	1054	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 Ιαν.
Θεόδωρος Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	ἔφθ. Πόρτογκρουν 28 Ιαν.
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἔφθ. Σάντος 9 Φεβρ.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαΐου—Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	ἔφθ. Ρίον Ιανέρον 22 Ιαν.
Θεοφανώ Λιθανοῦ	Σ. Γ. Λιβανοῦ	37	4815	διηλθεν Παναμάν 26 Ιαν. δι' Ενδόπολην
Θερμαϊκός	Μαρη̄ Ἐμπειρίκου	23	4518	διηλθεν Γιβραλτάρ 28 Ιαν. διὰ Βάροναν
Θέτις	Π. Χατζηλία	17	4860	ἀνεγ. Παντάγκα 2 Φεβρ. διὰ Πόρτο Σαΐδ
Θέτις Α.	Γ. Ἀνδρεάδου	10	4111	ἔφθ. Γάνδην 30 Ιαν.
Θηρασσία Νομικοῦ	Εναγγ. Νομικοῦ	88	1356	ἀνεγ. Σπάλατο 10 Φεβρ. διὰ Κατάνην
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	εἰς Κονγκούναν ἀπὸ 11 Ιαν.
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	ἔφθ. Μπάρου 4 Φεβρ.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	ἀνεγ. Μπορούν 23 Ιαν. δι' Ἀγγλίαν
Ιάκωβος	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Ιαν.
Ιγόρ	Περζα καὶ Σία	07	2693	ἀνεγ. Χουέλιαν 8 Φεβρ. διὰ Λονδίνου
Ιθάκη	Σ. Βλασποπούλου	11	4083	ἔφθ. Eshjerg 8 Φεβρ.
Ιθακος	Γ. Δρασούλη	06	3916	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 Ιαν.
Ικάριον	έτ. Βεργοπῆ	12	4013	ἔφθ. Ρόττερνταμ 2 Φεβρ.
Ιλισσός	Ίω. Γ. Λιβανοῦ	15	4724	ἀνεγ. Τσωλέστων 7 Φεβρ. διὰ Κονιντάουν
Ιουλία	Ήλ. Χατζηλία	14	4352	ἔφθ. "Αιστερνταμ 9 Φεβρ.
Ισμήνη	Ν. Δ. Κοτζιά καὶ Σία	90	2339	ἀργεὶ Λισσαδώνα ἀπὸ 4 Δεκ.
Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	ἔφθ. Τεργέστην 3 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 14 διὰ Σαμψούντα
Ιωάννης	Δ. Δάμιτση	09	3667	ἔφθ. Μπούένος "Άρχες 26 Ιαν.
Ιω. Καρράς	ἀδελ. Καρρᾶ	17	3527	ἀνεγ. Ροζάριο 28 Ιαν. διὰ Ρίον Ιανέρον
Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκου	24	3734	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 24 Ιαν.
Ιω. Νομικοῦ	Λ. Νομικοῦ	99	640	ἔφθ. Κωνστάντζαν 2 Φεβρ.
Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	διηλθεν Μαδέρας 2 Φεβρ. διὰ Ροζάριο
Ιω. Φαφαλιδός	Α. Φαφαλιοῦ	19	5670	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 5 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανέρον
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	ἔφθ. Γκάλιεστον 7 Φεβρ.
Ιω. Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	20	6094	ἀνεγ. Βαλτιμόρων 10 Φεβρ. διὰ Γδένιαν
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἔφθ. Κύπρον 2 Φεβρ.
Καδιώ	νίοι Γ. Σιγάλα	11	1430	ἀνεγ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ. διὰ Σαμψούντα
Καίτη Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	18	3061	διηλθεν Γιβραλτάρ 5 Φεβρ. δι' Ὁδησσόν
Καθαριώτισσα	νίοι Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἔφθ. Πειραιᾶ 6 Ιαν.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	ἀργεὶ Λίβερπορτ ἀπὸ 26 Φεβρ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἔφθ. Δάντσιγκ 5 Φεβρ.
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	ἔφθ. Σαΐγζον 30 Ιαν.
Καλυψώ Βεργωτῆ	«Ἐπτάνησος» Α. Ε.	18	5686	ἔφθ. Γδένια 4 Φεβρ.
Καπετάν Στρατῆς	Σενίδ—Κουμπῆς καὶ Σία	06	3574	ἀνεγ. Μπόναν 5 Φεβρ., Γιβραλτάρ 9 διὰ Μίδδλεσορπο
Καρρᾶς	Κ. Καρρᾶ καὶ Υἱοῦ	18	5234	διηλθεν Όραν 3 Φεβρ. διὰ Πάτρας — Πειραιᾶ
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρῆ	19	5106	ἀνεγ. Γλαυκόνη 5 Φεβρ. διὰ Νέαν Όρλεάνην
Κάσος	«Κάσος» Α. Ε.	19	5685	ἀνεγ. Ροζάριο 5 Φεβρ. διὰ Μπ. "Άρχες
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	διηλθεν Λόδης "Αντζελές 23 Ιαν. διὰ Λορέντζο Μαρκές
Κάτε	N. Λικαρδοπούλου	18	5197	ἀνεγ. Νέαν Όρλεάνην 3 Φεβρ. δι' Ἀγγλίαν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόλη» Α. Ε.	87	2495	ἔφθ. Κονγκούναν 2 Φεβρ.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νίον Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 5 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	διηλθεν "Αγίου Βικέντιου 30 Ιαν. δι' Ἀμβούργον
Κεῖπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & Κ. Ξένου	05	3890	ἔφθ. Χόρσενς 4 Φεβρ. καὶ Σέντντιποργκ 9
Κεραμίες	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	ἀνεγ. Πόρτο Νατάλ 28 Ιαν. διὰ Ντακάρ
Κεχρεά	Θ. Ἐπιφανάδη	12	1968	διηλθεν Γιβραλτάρ 28 Ιαν. διὰ Πειραιᾶ
Κλεάνθης	Α. Βογιατζίδη	11	4153	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 30 Ιαν. διὰ Κέϋ Ούεστ
Κολχίς	άδ. Συνδινοῦ	09	2219	ἔφθ. Βόλλον 20 Ιαν.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	ἀργεὶ Μοντεβίδεο ἀπὸ 1 Ιαν.
Κονιστρά	Θωμᾶς Ἐπιφανιάδη	07	3530	ἔφθ. Ρούέν 1 Φεβρ.
Κορινθιακός	Μαρη̄ Ἐμπειρίκου	10	3562	ἔφθ. Πλάνουθ 8 Φεβρ.
Κόρθιον	ἀδελ. Σύμπορα	09	2116	ἀνεγ. Στέττιν 4 Φεβρ., Φλωσιγκ 8 διὰ Σουσάν
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Κουμουνδούρος	Υἱοί Επ. Ἐμπειρίκου	25	3598	ἀργεὶ Μοντεβίδεο ἀπὸ 3 Ιαν.
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατφάρη	02	1070	ἔφθ. Σαντορίνην 1 Φεβρ.
Κύμα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	3994	διηλθεν Μαδέρας 22 Ιαν. διὰ Μπ. "Άρχες
Κύμα	N. Λιβανοῦ	11	3959	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 Ιαν. καὶ Λαύριον 11 Φεβρ.
Κυρά — Παναγιά II	Χάλαρη	99	1012	ἔφθ. Μάλταν 5 Φεβρ. καὶ Πόρτο Βάντο 12
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαμποῦ	18	4340	ἀργεὶ Ροζάριο ἀπὸ 16 Δεκ.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	ἀνεγ. Μπάρου 4 Φεβρ. δι' Ἀλεξανδρούπολιν
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	ἀνεγ. Μαντράς 29 Ιαν., "Άδεν 11 Φεβρ. δι' Ἀμβούργον
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υἱοί Κ. Χατζηπατέρα	13	5962	ἀνεγ. Ρόττερντεμ 9 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανέρον
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράχη	19	5438	ἔφθ. Μπ. "Άρχες 7 Φεβρ.
Κωστή	I. Δ. Χανδρῆ	05	3933	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 5 Φεβρ., Γιβραλτάρ 11 διὰ Πόρτο Σαΐδ
Λακωνικός	Μαρη̄ Ἐμπειρίκου	14	3803	ἀνεγ. Πειραιᾶ 3 Φεβρ. διὰ Βουλγαρίαν
Λάνα	Στεφ. Γ. Φαρκούχ	98	3462	ἀνεγ. Άλεξάνδρειαν 9 Φεβρ. διὰ Λονδίνον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος νωπ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Λ. Τεργιάζος	11	4953	έφθ. Σουάνς 2 Φεβρ.
Λέρος	'Ιω. Φασόλη	99	846	έφθ. Καβάλλαν 12 Φεβρ.
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	άργει Πειραιᾶ από 16 Ιαν.
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	έφθ. Μπονένος "Αύρες 18 Ιαν.
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	άνεγ. Πέπελ 29 Ιαν. Λάδσεντ 10 Φεβρ. Δάντογκ
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	άργει Βύλλαν Κονστιτούσιον από 26 Δεκ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	άνεγ. Φετιγιέ 2 Φεβρ., "Οράν 11 δι' "Αλβικ
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιόν Α. Κονδύλη	12	3923	έφθ. Μόμπλ. 8 Φεβρ.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	άργει Ρόττερνταμ από 31 Δεκ.
Λύρας	Π. καὶ Μ. Αύρα	18	5685	έφθ. "Αρντόσσαν 25 Ιαν.
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	έφθ. Δάντογκ 7 Φεβρ.
Μαίηντ δφ Σάμος	νιό Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	έφθ. Κέρκυραν 2 Φεβρ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	άνεγ. Σαμψούντα 11 Φεβρ. δι' "Αφριζήν
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	διήλθε Μαδέρας 27 Ιαν. δι' "Ιμπάζονή
Μαίρη Δευτεράου	Βασ. Λευτεράου	03	1383	έφθ. "Άλεξάνδρειαν 30 Ιαν. καὶ Πόρτ Σαΐδ 5 Φεβρ.
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	έφθ. Κονστάντζαν 2 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 9
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπολύλου	06	3546	διήλθε Πειραιᾶ 30 Ιαν. διὰ Μασσαλίαν, έφθ. 6 Φεβρ.
Μαλισκός	Μαρθ. Ἐμπειρίκου	12	3903	διήλθε Γιβραλτάρ 29 Ιαν. διὰ Κονστάντζαν
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέα	17	5709	έφθ. Κατάζωλον 24 Ιαν.
Μανιούλλα	νιό Γεωργ. Καραβία	20	1965	διήλθε Γιβραλτάρ 7 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Μανάλης	Μποδοσάζη Άθανασιάδη	07	950	άργει Πειραιᾶ 10 Φεβρ.
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	άνεγ. "Αμβέρσαν 23 Ιαν. διὰ Κένη Ούέστ
Μαραθών	Α. Λούζη κλπ.	19	6352	άνεγ. Ρόττερνταμ 30 Ιαν. δι' Λάστραλίαν
Μαργαρίτα *	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	έφθ. Πειραιᾶ 8 Φεβρ.
Μαργαρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5401	εἰς Νόρφολκ 10 Φεβρ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	έφθ. Ντοντάι 4 Φεβρ.
Μαρή Χανδρῆ	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5840	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Ιαν.
Μαρία	Σ. Περῆ — Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	άργει Πειραιᾶ από 2 Ιαν. "Εναυλώθη
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμποῦ	12	4707	άνεγ. Μπάρον 4 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αύρες
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	έφθ. "Άλεξάνδρειαν 30 Ιαν.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Λ. Σταθάτου	19	5269	άνεγ. Ρόττερνταμ 21 Ιαν. διὰ St Kitts
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	διήλθεν Ούζαν 11 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	13	6042	άνεγ. Μόμπλ. 8 Φεβρ. δι' "Αγγλαν
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	άνεγ. Μπάρον 5 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Μαρίγκα	I. Νικηφόρου κλπ.	12	4236	άνεγ. "Οδησσόν 1 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν, έφθ. 9
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφον Κιρτάτα	04	4784	εἰς Όδησσον 1 Φεβρ.
Μαριόγκα I. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	22	5411	άνεγ. Βοστώνην 28 Ιαν. Λάδσεντ 8 Φεβρ. δι' "Ιμιγγάν
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διήλθε Ντακάρ 31 Ιαν. διὰ Φριτάουν
Μαρουλίω	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	άργει Σάν Νιολάς από 20 Δεκ.
Μαρουσώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	13	4669	έφθ. Βύλγαρτον 10 Φεβρ.
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθίου	19	5476	άνεγ. "Αμπερόνταμ 8 Φεβρ. δι' Λάστραλίαν
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	άργει Σάν Νιολάς από 16 Ιαν.
Μεμάς	«Αλγαίον» Α.Ε.	00	4359	άνεγ. Νέαν Όρλεάνην 30 Ιαν. διὰ Γένοβαν
Μεμάς	Μαρ. Κουρούκηλη	12	1735	άνεγ. Σέπταν 7 Φεβρ. διὰ Γαλάτοι
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Τάγν 6 Φεβρ.
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	έφθ. Σουάνς 30 Ιαν.
Μεσσαρία Νομικοῦ	Έτ. Π. Νομικός» Α.Ε.	95	985	έφθ. Κενίτσα 10 Φεβρ.
Μίμης Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	άνεγ. Ρόττερνταμ 20 Ιαν. διὰ Κόλπον Μεξικοῦ
Μιμούζα	έτ. «Βλάσσος	05	3071	έφθ. Πόρτ Ντέ Μπούν 28 Ιαν.
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Ναυρι 29 Ιαν.
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. 'Εμπειρίκου	18	5202	άνεγ. Μοντεβίδεο 30 Ιαν. δι' Λάστραλίαν
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	έφθ. Κόνδαν 21 Ιαν.
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου	19	5234	άνεγ. "Αμπερόνταμ 20 Ιαν. δι' Λάστραλίαν
Μιχαλίδης	άδ. Ξυλᾶ	08	3742	άνεγ. Λονδίνον 30 Ιαν. καὶ Φινιστέρων 6 Φεβρ. διὰ Πέπελ
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	έφθ. Ηπειραῖ 5 Φεβρ.
Μόσχα Δ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	έφθ. Πόρτ Τάλμποτ 30 Ιαν.
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόρδ»	89	2239	έφθ. Ηπειραῖ 6 Φεβρ.
Μπένα	Γ. Βασιλάζη	05	2089	εἰς Παλνίσσι. Θὲ πλειστηριασθῇ 3 Μαρτίου
Μύκονος	Γ. Σιγάλα καὶ Σίας	01	1098	έφθ. Αγαδί 28 Ιαν. καὶ Ραμπάτ 4 Φεβρ.
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	χρατεῖται Θέουταν από 7 Απριλ.
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Νόρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	έφθ. Μπ. "Αύρες 24 Ιαν.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	άργει Πειραιᾶ από 1ης Φεβρ.
Νέα Τόχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	έφθ. Σπαλάτο 28 Ιαν. καὶ Πειραιᾶ 8 Φεβρ.
Νέδων	Α. Καλλινίου	19	5263	άνεγ. Γκάλλεστων 18 Ιαν. Φαγιάλ 8 Φεβρ. διὰ Γδύνια
Νέλλυ	έτ. «Ωλεανδρ» Α. Ε.	13	4826	διήλθε Μπόναν 7 Φεβρ. διὰ Χάροην
Νεράϊδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Φεβρ.
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διήλθε Φαγιάλ 4 Φεβρ. διὰ Γδύνια
Νέστος	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	διήλθε Σάν Τόμας 1 Φεβρ. δι' Ενδρόπην
Νέστωρ	νιόν Γ. Γράτσου	18	1954	άργει Ρόττερνταμ από 14 Δεκ.
Νήσιον	Α. Καλλινίου	18	5154	διήλθε Μαδέρας 28 Ιαν. διὰ Μοντεβίδεο
Νηρεύς	'Ηλ. Χατζηλία	37	5205	άνεγ. Τοζούλλα 2 Φεβρ. διὰ Παναμᾶν
Νηρίτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άργει Ρόττερνταμ από 26 Νοεμ.
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μαραΐτη	21	3576	έφθ. Σάντα Φέ 1 Φεβρ.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τριζόγλου	19	5175	διήλθε Μοντεβίδεο 24 Ιαν. δι' Λάστραλίαν
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Απλαντικός	17	3201	άργει Βύλλαν Κονστιτούσιον από 24 Δεκ.
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	έφθ. Γδύνια 27 Ιαν.
Νικόλ. Μ. Εμπειρίκος	Κουλούνθον — Έμπειρίκου	19	5295	άνεγ. Γκάλλεστων 5 Φεβρ. διὰ Κονσινστάρονν
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Σφάξ 9 Φεβρ.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	άνεγ. Κάρδιφ 12 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αύρες
Νικόλαος Φιλίνης	Μική Φιλίνη	04	3111	άργει Χούλι από 6 Ιαν.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	έφθ. Είβοναμάνθ 10 Φεβρ.
Νικόλας "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγελού	12	4351	έφθ. Μπούένος "Αύρες 17 Ιαν.
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	άνεγ. Φλώσιγκ 3 Φεβρ. διὰ Κόλπον Μεξικοῦ
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	έφθ. Τάγν 25 Ιαν.

ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	ἀργεὶ Φλώσιγκ ἀπὸ 19 Ιαν.
Νικολάου Ἐλένη	Γ. Νικολάου	20	4528	ἔφθ. Σέπτεμν 2 Φεβρ.
Νικολάου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13	7156	ἔφθ. Γράλιθετον 8 Φεβρ.
Νικολάου Μαρία	Γ. Νικολάου	27	5525	διῆλθε Γκάλιθετον 28 Ιαν. διὰ Τεργέστην
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	ἀνεξ. Βαγιούδερ 6 Φεβρ. διὰ Λονδίνου
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγά	15	4732	ἔφθ. "Ιησούζα 2 Φεβρ.
Νύμφη	Ν. Αυγαρδοπούλου	21	4504	διῆλθε Βαλέντσιαν 9 Φεβρ. διὰ Δανίαν
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτον	13	4577	ἀνεξ. Πιούτινο 5 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 9
"Ολγα Ἐπ. Ἐμπειρίκου	νιῶν Ἐπ. Ἐμπειρίκου	22	4677	εἰς Μαντράς 10 Φεβρ.
"Ολλανδία	«Ἐλληνική, Α. Ε.»	11	1759	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 12 Φεβρ.
"Ολυμπίας	Κουλούνθου — Ἐμπειρίκου	18	5249	ἀνεξ. Γκάλιθετον 29 Ιαν. διὰ Μπέλφαστ
"Ομόνοια	Ξενιού·'Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	ἀνεξ. Κοσσέριο 3 Φεβρ., Πόρτ Σαΐδ 5 δι' Ἀμβέρσαν
"Ορος Ἀθως	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	13	3578	ἀνεξ. Ρίον Ἰανέντον 5 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
"Ορος Ἀιτνα	«Ἀτλαντικός» Α. Ε.	29	4233	διῆλθε Βερμούδας 7 Φεβρ. διὰ Κόπον Μεξικοῦ
"Ορος Ἀτλας	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	16	5647	ἀνεξ. Βασσάραν 30 Ιαν. δι' Αὐστραλίαν
"Ορος Δίρφης	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	24	6651	ἀνεξ. Ρίον Ἰανέντον 1 Φεβρ. διὰ Λίβερπούλ.
"Ορος Ἐλικών	«Τρόμπι, Σο»	18	5525	διῆλθε Μαδέρας 23 Ιαν. διὰ Χιλῆν
"Ορος Ἰθωμῆ	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	14	4191	διῆλθε Βαλέντσιαν 20 Ιαν. διὰ Κόπον Μεξικοῦ
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	18	7914	ἀνεξ. Μόμπιλ 4 Φεβρ. δι' Εὐρώπην
"Ορος Κιθαιρών	«Τρόμπι, Σο»	12	3876	ἔφθ. "Αμοτερνταμ 27 Ιαν.
"Ορος Κυλλήνη	Ε. Κουλούν... — Σ. Πατέρου	19	5313	ἀνεξ. Τσάρλεστον 28 Ιαν. διὰ Γδύνια
"Ορος Κύνθος	«Τρόμπι, Σο»	18	5188	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 6 Φεβρ. διὰ Φορμαντά.
"Ορος Λυκαρηττός	«Ἀτλαντικός» Α. Ε.	17	4292	ἀνεξ. Βρέμην 10 Ιαν. διὰ Ροζάφιο
"Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλῆ καὶ Σία	07	3556	εἰς Νιζολάτερ ἀπὸ 30 Δεκ.
"Ορος Μυρτώ	Κομέτου — Κουλούνθουντη	19	5403	ἀνεξ. Μπάρου 26 Ιαν. δι' Αὐστραλίαν
"Ορος Ὀλυμπίας	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	20	5166	ἀνεξ. Ρουέν 21 Ιαν. διὰ Κόπον Μεξικοῦ
"Ορος Ὄθρυς	Μ. Μάρφου	19	4817	ἀνεξ. Ἀμβέρσαν 30 Ιαν. διὰ Χαβάνναν
"Ορος Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	19	5252	διῆλθε Φλώσιγκ 9 Φεβρ. διὰ Γδύνια
"Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	21	5334	διῆλθε Κολόμπο 5 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
"Ορος Πάρνητς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	ἔφθ. Σύρον 28 Ιαν.
"Ορος Πέρα	Κομέτου — Κουλούνθουντη	18	5208	διῆλθε Μαδέρας 1 Φεβρ. δι' Ἐϊβονμάονθ, ἔφθ. 9
"Ορος Πεντελικόν	Κουλούνθουντη - Κωστομένη	17	5896	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 2 Φεβρ. διὰ Κάμπο
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	5655	ἀργεὶ Ἀμβέρσαν ἀπὸ 30 Δεκ.
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	20	5729	διῆλθε Ρίον Ἰανέντον 26 Ιαν. διὰ Ντακάφ
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	10	3986	διῆλθε Μαδέρας 8 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	ἀνεξ. Λονδίνον 28 Ιαν., Φλώσιγκ 4 Φεβρ. διὰ Τέμπλ. Μπάιη
"Ορος Ταύρος	«Ἀτλαντικός» Α.Ε.	20	6696	διῆλθε Λάδσεντ 9 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
"Ορος Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλούνθουντη	21	6388	ἔφθ. Ρουέν 1 Φεβρ.
"Ορος Χελμός	«Ἀτλαντικός» Α. Ε.	23	6481	ἀνεξ. Κιόνιον 26 Ιαν., Σούνες 9 Φεβρ. διὰ Βίλιμπετον
Ούρανία	Παν. Ἀντέπα	02	1953	ἀνεξ. Σπαλάτο 2 Φεβρ. διὰ Κάρδιφ
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	διῆλθε Κιον)λιν 23 Ιαν. διὰ Μασσαλίαν, ἔφθ. 1 Φεβρ.
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός πλ.	20	2171	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Ιαν. δι' Ἐλλάδα
Παναγῆς	Ν. Λυγαρδοπούλου	20	5187	ἔφθ. Λονδίνον 11 Φεβρ.
Παναγία	«Κάσσος» Α. Ε.	28	4289	ἀνεξ. Ρίον Γράντε 29 Ιαν. δι' Αὐστραλίαν
Παναγιώτης	Εὐαγγ. Νομικοῦ	01	3575	ἀνεξ. Στέττιν 30 Ιαν., Γιβραλτάρ 12 Φεβρ. διὰ Σπαλάτο
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος.	Δ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Φεβρ.
Πανάχραντος	Κ. Α. Πετρόντον	06	3435	ἀνεξ. Χούλλ. 22 Ιαν. διὰ Φιλαδέλφειαν
Παντελής	άδ. Πειθῆ	08	3189	ἀνεξ. Κάρδιφ 2 Φεβρ., Μαδέρας 9 διὰ Πλέιτ
Παντιάς	άδ. Κουλούνθουν	19	5287	διῆλθεν "Άδεν 5 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Παπαλεμέδος	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	ἀργεὶ Σάντα Φέ ἀπὸ 28 Δεκ.
Πάραλος	Α. Α' Ανδρέάτον	18	5172	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Ιαν.
Παρθενών	Μαρῷ Εμπειρίκου	17	6565	ἀνεξ. "Εμδεν 1 Φεβρ., Φλώσιγκ 4 διὰ Τρίπολιν
Πεντέλη	έτ. «Τρανσεπτόβιλ»	03	4634	ἀνεξ. Ρασίν 2 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Περράκης Λ. Καμπάνης	Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ	14	7020	έτ. Πογιάκ 8 Ιαν. δι' Αρούμπα
Περσέν	άδ. Γούναρδον	23	4693	ἔφθ. Νεζοτσέα 28 Ιαν.
Πεταλοί	Π. Νομικοῦ	13	4044	ἔφθ. Νεζοτσέα 28 Ιαν.
Πετροίλ (τάνκερ)	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	διῆλθε Βερμούδας 26 Ιαν. διὰ Πόρτ "Αρθουρ
Πετράκης Νομικός(τάνκερ)	Ε. Χατζηλία	28	4695	διῆλθε Ντακάρ 5 Φεβρ. δι' Ἐϊβονμάονθ
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	Σπ. Παραμυθιώτη	19	6559	ἀνεξ. Νεάπολιν 30 Ιαν., Γιβραλτάρ 3 Φεβρ. διὰ Ν. Υόρκην
Πέτρος Νομικός	έτ. «Πίνδος» Α.Ε.	08	4360	ἀνεξ. Μοντεβίδεο 29 Ιαν. διὰ Πόρτ Νατάλ
Πήγασος	άδελφ. Πρωτίου	18	4620	ἔφθ. Οδησσόν 18 Ιαν.
Πήλευς	Ι. Δ. Παλαιοχρασοῦ	09	1457	ἔφθ. Κατάνην 25 Ιαν. (διὰ Πειραιᾶ)
Πηνελόπη	Γ. Δρακούλη	14	4077	ἔφθ. "Αλμπιοργ 3 Φεβρ.
Πίνδος	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Ιαν.
Πλειάδες	Υἱοί Γ. Συγάλα	03	2083	διῆλθε Πειραιᾶ 3 Φεβρ. διὰ Βαρδὼ
Πολέμης	άδ. Πήττα	09	3840	ἔφθ. Λονδίνον 4 Φεβρ. καὶ ἀνεξ. 9 διὰ Γάνδην
Πολύκτωρ	Δ. Γεωργοπούλου καὶ Ρ.Κ.	09	3681	ἀνεξ. Πόρτ Τάλμποτ 2 Φεβρ., Γιβραλτάρ 8 δι' Ἀλγέριον
Πόπη	Λεων. Ἐμπειρίκου	19	4649	ἀνεξ. Σπέντιαν 2 Φεβρ., Γιβραλτάρ 7
Πόπη Σ.	Γ. Πανᾶ	01	2495	ἔφθ. Μάλταν 8 Φεβρ.
Ποσειδών	Ἴω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 21 Ιαν. δι' Αὐστραλίαν
Ποσειδώνια	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	6429	διῆλθε Ντακάρ 5 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Ρήνος	«Επτάνησος» Α. Ε.	19	5637	ἔφθ. "Ιησούτς 2 Φεβρ.
Ρίτα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	ἀνεξ. Κον)πολιν 4 Φεβρ. δι' Ἀλγέριον
Ρίτα Χανδρῆ	Μαρῷ Εμπειρίκου	12	3548	διῆλθε Μοντεβίδεο 21 Ιαν. διὰ Ντακάρ
Ρόκος	Θεο. Σταφυλοπάτη	17	2290	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 8 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Ρόκος Βεργωτῆς	Μαλάμου	17	4300	ἀνεξ. Τσάλεστον 27 Ιαν. διὰ Γδύνιαν
Ρούλα	έτ. Βεργωτῆ	18	6629	ἔφθ. Κόπτε 17 Ιαν.
Σαρωνικός	«Σ. Γ. Εμπειρίκου»	36	3941	διῆλθε Λάδσεντ 8 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Σιφίος	Δ. Φαφαλιοῦ	14	3801	διῆλθε Νίτον 10 Φεβρ. δι' Ἀμβέρσαν
Σουλιώτης	«Κάσσος» Α.Ε.	25	4853	ἔφθ. Ρόττερνταμ 1 Φεβρ.
Σπύρος	άδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5528	διῆλθε Σούνες 16 Ιαν. δι' Αὐστραλίαν
Στάμης				
Στάμος				
Σταυρός				
Σταύρος Κουμάνταρος				

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γρα.
Στρυμών	Στ. Λιβανοῦ	19	5250
Στυλιανή	άδ. Πήγητα—Κ. Σχιζίδανου	96	3256
Στυλιανός Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6059
Τάκης	Π. 'Αντώνα	04	1698
Τάμεσις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	14	3942
Τάνας	ΐδελφ. Συνοδινός	07	1545
Γαξιάρχης	άδελφ. Λαμπού	13	4221
Γάσις	«Μυρτώον» Α.Ε.	13	4706
Γάσος	'Εμη. Καραβία	01	3634
Γαύγετος	Κουλούθουν — 'Εμπειρίκου	18	5687
Τέτη	ειοί Γ. Σιγάλα	03	2747
Τέτη Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	02	1882
Ιηλεμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3658
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911
Τουρλιανή	Γ. 'Ασπιμούτη	19	2486
Τρεγκόδναν	Βασ. Ι. Σαποβάρον	03	3075
Ιρίτων	ειοί Γ. Γράτσουν	14	4211
Γώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	3163
Υδράιος	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038
Φαίας	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188
Φανερωμένη	Λ. Βλαζάκη	08	3404
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980
Φλώρα Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	21	2012
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	6701
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρᾶ	18	4465
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	28	4641
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367
Ωκεανία	Μ. Καρδιβάλη	07	4843
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5404
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798
Ωρωπός	Μαρη Έμπειρίκου	13	3475

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίντσεϋ»	13	4680
Έλενη ('Αγγλικόν)	Ρεύμνη — Κουλουκούντη	21	1138
Κάρμιν Σύλβα (Ρουμ.)	Καπάτον — Μακοή	03	1601
Κέππερ ('Αγγλ.)	Ρ. Βεργωτῆ	05	687
Κλαίρη (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίντσεϋ»	16	5845
Μαρτής ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκούντη	94	2483
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μινακούλη και Σία	05	2539
Μυριάμ. ('Αγγλ.—τάνκερ)	Κ. Βενιζέλου	21	7012
Ναυσικά (Παν.) Τ.	Κ. Βενιζέλου	22	5005
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρουσάνοκ	95	2499
Νόρα (Παν.)	Α. Π. 'Αναστασάτου	06	1781
Πάναμ (Παν. - τάνκ.)	Κ. Βενιζέλου	25	7277
Ρίθερ Ντάρτ ('Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυ»	12	1859
Ρίθερ Τάϊν ('Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυ Λτδ»	20	1517
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677
Τουσούκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828
Arescott (νεοναυπ.)	Ρεύμνη — Κουλουκούντη	38	4200
Paris City ('Αγγλ.)	άλλο. Γ. Βεργωτῆ	20	6343

BISTIS SHIPPING CORP.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΠΛΟΙΩΝ

24 STONE St.
NEW - YORK

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

ARIBISTIS, NEW-YORK

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN ΚΕΡΚΥΡΑ

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

άνευ. Μασσαλίαν 3 Φεβρ., 'Οράν 6 διά Ρούν
έφθ. Σέτουτλα 24 Ιαν.

εις Νέαν 'Υδροκην 10 Φεβρ.
έφθ. Τεργέστην 30 Ιαν. και Σουσάκ 10 Φεβρ.

άνευ. Κάρδια 11 Ιαν. διά Βίλλαν Κονστιτούσιον
άνευ. Βενετίαν 11 Φεβρ. διά Πειραιᾶ

διηλ. Η πεντασύλλων 18 Ιαν. διά 'Ελλάδα
άνευ. Γδανσία 27 Ιαν. διά Μ. "Άνθρες

διηλ. Σαίν Μιχέλ 8 Φεβρ. διά 'Αμβέρσαν

έφθ. Ρούν 30 Ιαν. και Μπάρου 7 Φεβρ.
άνευ. Πειραιᾶ 1 Φεβρ. διά 'Οδησσόν, έφθ. 6

άνευ. Πειραιᾶ 5 Φεβρ. διά Κατάνην
έφθ. Αμβέρσαν 5 Φεβρ.
άνευ. 'Αμβέρσαν 1 Φεβρ., Γιβραλτάρ 8 διά Κατάνην

διηλ. Λισσαβόνα 10 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
έφθ. Ράντερς 8 Φεβρ.

έφθ. Σέτταν 6 Φεβρ.
άνευ. Πόρτο 3 Φεβρ. διά Χούλι.

έφθ. Νεκοτούέα 7 Φεβρ.
διηλ. Γιβραλτάρ 8 Φεβρ. διά Δανίαν

άργει Πειραιᾶ από 9 Δεκ.

έφθ. Ιμιγκαν 21 Ιαν.

άνευ. Νεκοτούέα 29 Ιαν. διά Κόντινεντ

έφθ. Μασσαλίαν 8 Φεβρ.

έφθ. Αλ. Παλλίς 31 Ιαν.

διηλ. Φερνάντο Νορόγια 4 Φεβρ. διά Σάντα Φέ

άνευ. "Ιζονί 4 Φεβρ. διά 'Αζόρας

έφθ. Μασσαλίαν 6 Φεβρ.

έφθ. Χάρτλεπον 15 Ιαν.

άνευ. Πέπελ 21 Ιαν. διά Γλασκώδην, έφθ. 9 Φεβρ.

διηλ. Σαμαράγκ 24 Ιαν. διά Πόρτ Σαΐδ

άνευ. Σιγαλούρην 10 Φεβρ. διά Βατιράχαν

έφθ. Ρίον Ιανέριον 1 Φεβρ.

διηλ. Κονιάν 9 Φεβρ. διά Λούδινον

ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

διηλ. Μπόναν 1 Φεβρ. διά Βαρχελώνην

έφθ. Βαλένθιαν 19 Ιαν.

άνευ. Κέρσινγκαν 10 Φεβρ. διά Κωνστάντζαν

άργει Ρόττερνταμ από 23 Δεκ.

άργει Ρόττερνταμ από 14 Δεκ.

έφθ. Μασσαλίαν 5 Φεβρ.

διηλ. Γιβραλτάρ 9 Φεβρ. διά Βρέστην

διηλ. Γιβραλτάρ 24 Ιαν. διά Κόλπον Μεξικού

διηλ. Λάδαντ 18 Ιαν. διά Αρούμπα

άργει Αλεξάνδρειαν από 2 Ιαν.

έφθ. Μασσαλίαν 25 Ιαν.

άνευ. Μασσαλίαν 30 Ιαν. διά Πειραιᾶ, έφθ. 8 Φεβρ.

διηλ. Γιοσογάμαν 8 Ιαν. διά Καλιφορνίαν

έφθ. Βαρχελόνη 25 Ιαν.

έφθ. Γιβραλτάρ 31 Ιαν.

άργει Σιρινίδησον 10 Φεβρ. με ζημίας

έφθ. Μασσαλίαν 27 Ιαν.

κατεύκνωθη εις Γλασκώδην 4 Φεβρ.

"Ιδε: ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ, σημαία 'Ελληνική

LUNDSTROM & NILSSONAB

ESTABLISHED 1894

SWORN

Shipowners, Steamship & Forwarding agents
Insurance - Average

Telegrams: LUNDSTROMS Teleph: 34-110-254-275-406-369

CARLSHAMN (SWEDEN)

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΤΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLÉY-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΩΤΗ)
WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS
Tηλεφωνον: 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI