

NAYTIKA XPONIKA



1η Μαρτίου 1938

Αρ. Φύλλου 173

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Η', ΑΡΙΘ. 173

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΜΑΡΤΙΟΥ 1938

Αι έπιθερύνσεις της Ναυτιλίας μας
και οι έξ αυτών κίνδυνοι

Σειρά αρθρων του κ. ΚΩΝ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ

Εις τὰ δσα ἔγραφεν δ κ. Γ. 'Ε. 'Ἐμπειρίκος ἐν τῷ τεύχει τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ἰησούσπερου, ὑπὸ τὸν τίτλον «Τὰ χαμηλά ἔξοδα εἰνε ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας», νομίζω καλὸν πρός πληρεστέραν διαφώτισην τῆς Κοινῆς Γνώμης, τῶν ἀσχολουμένων εἰς ἐμποροναυτικά ζητήματα καὶ τῶν ἀρμοδίων, να προσθέσουμε μερικά εἰσότι στοιχεῖα. Οὕτως ἐλπίζω να ὀλοκληρωθῆῃ ἡ εἰκὼν. Ἡν λίαν παραστατικῶς ἐσκιαγράφησεν δ ἀρθρογράφος σχετικῶς μὲ τοὺς ἐκ τῆς ἐπαυξήσεως τοῦ σκέλους δαπανῶν τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως δημιουργούμενος κινδύνους.

γούμενους κίνδυνους.
'Εν τῇ προσπαθείᾳ μου ταύτῃ, ἐνδεχομένως νά προθό εἰς ποιάν τινά ἐπανάληψιν παρατηρήσεων, σκέψεων καὶ πορισμάτων. Πρός ουγγνώμην μου, παρακαλῶ νά ληφθῇ ύπ' ὅψιν, δτὶ η τοιαύτη ἐπανάληψις, καίτοι ναι μὲν ἔνιοτε ἀποθανεῖ ἀνιάρα, δτὶ ἐνεὶ ὅμως ἀμοιρός πρακτικῆς σημασίας. Διότι δ' αὐτῆς ἐπιδιώκεται νά κατανοήσουν μίαν ἀλήθειαν καὶ πεισθοῦν περὶ τῶν συνεπειῶν της οἱ δυνάμενοι ὀπωδόθηποτε νά ἔξασκησουν ἐπιρροήν τινα ἐπὶ τῆς ἔξελιξεως τῶν παρ' ήμιν ναυτιλιακῶν ζητημάτων. Είνε δὲ προϊόν καὶ τῆς κοινοτέρας τῶν ψυχολογικῶν ἀνάλυσεων, ή παρατηρησίας, δτὶ ἀλήθειαί τινες, καίτοι δεόντων ἀναπτυσσόμεναι, διαλανθάνονται τὴν προσοχὴν πλειστῶν ἀνθρώπων, ἔαν δὲν ἐπαναλεχθοῦν, ἔστι δ' ὅτε καὶ κατὰ κόρον ἐπαναληφθοῦν. Διά τῆς ἡθελημένης καὶ σκοπίου τοιαύτης συχνῆς ἐπαναλήψεως, ἔνιοτε δημιουργοῦνται οἱ πρόσφοροι ψυχολογικοί δροι, ὅπως οἱ πρὸς οὓς ἀπευθύνεταις τις, πεισθοῦν καὶ τείνουν εὐήκοον οὓς, θελήσουν νά ἀντιληφθοῦν καὶ νά ἐνστερνισθοῦν μίαν ἀλήθειαν, ήτις τοῖς ἀπέκαλύφθη. Αξίωμα λοιπὸν τῆς ψυχολογίας τῶν μαζῶν είνε τὸ παρά τῶν Γάλλων λεγόμενον «*La persuasion par la répétition*, («*La Psychologie des Foules*»—Gustave Le Bon). Έκ τοῦ καθ' ήμέραν θίου δύναται πᾶς προσεκτικός παρατηρητής νά πεισθῇ περὶ τῆς θαυμάζητος τοῦ ἀξιώματος τούτου.

Μέ τάς ἀνωτέρα δικαιολογίας, συστηματικοῖς εἰς ενιαῖον ούνολον, ως κατωτέρω, ωρίσμένας κοινοποίιας, ἀπειράκις ἐπαναληφθείσας παρ' ἡμῖν παντός μελετητοῦ τῶν ἐμποροναυτικῶν ζητημάτων:

1) "Οτι ή Ναυτιλία, ἀσχέτως ἔαν είνε φορτηγός ή ἐπιθαύματος, ή ἐκτελουσά εσωτερικούς πλάδους καὶ περιορίζουσα τὴν δραστηριότα ταῦτης ἑνὸς τῶν χωρικῶν ὄδατών μας, δὲν ἔχει ἔνους ουναγωνιστάς, ὅποιος οὐθεμός τῆς προτιμήσεως τῆς Ἐθνικῆς Σημαίας είναι διεθνῶς σχεδόν ἀνεγνωρισμένος, προκειμένου περὶ ἀκτοπλοϊκῶν γραφμῶν (Cahierage). "Οτι συνεπῶν πᾶσα ἐπιβάρυνσις διθενδήποτε προερχομένη τῶν ἀκτοπλοϊκῶν ἐπιχειρήσεων, ἐπιπίπεδη φυσιολογικῶς ἐπὶ τοῦ ἐπιθάτου καὶ τοῦ ἐμπορεύματος, τελικῶς δ' ἐπὶ τῆς καταναλώσεως, ἐκτός τῶν περιπτώσεων, καθάς τὸ Κράτος, ἐν τῇ πραγματώσει τῶν γενικωτέρων πολιτικῶν του ἐπιδιώξεων, θέτει τεχνικούς φραγμούς πρὸς παρεμπόδισιν τῆς τοιαύτης ἐπιπτώσεως. Τοῦτο ἀυτὸ ουμάσσει καὶ διὰ τάς οἰμηχανίας, ἐν αἷς χώραις κρατεῖ προστατευτισμός, ὅπου αἱ ἐθερηνοίς ἐπιπίπτουν τελικῶς ἐπὶ τοῦ καταναλωτοῦ καὶ είνε ἀκίνδυνοι διὰ τάς ἐπιχειρήσεις.

2) Αντιθέτως, ωρισμένης φύσεως έπιβαρύνσεις τής φορτιγοῦ ναυτίλιας μας, (ήτις άπορροφῆ τά 95 % της 'Ελληνικῆς χωρητικότητος καὶ ήτις έργαζεται ἐν διεθνεῖ στίσι, εἰς μεταφοράς μεταξὺ λιμένων ἀλλοδαπών ἐπικρατειῶν), ἐπιπλέοντα δροσικῶς καὶ τελικῶς ἐπὶ τῆς ναυτίλιας ταύτης. Ειδικῶς θὰ ἔδει ἐπὶ τὸ ἀκριβέστερον νὰ λεχθῇ, ὅτι αἱ γενικῆς φύσεως ἐπιβαρύνσεις, αἱ μὴ ἀφορῶσαι ωρισμένην οημαίαν, δὲν εἰνε ἐπιθλασθεῖς διὰ τὴν φορτηγῶν ναυτίλιαν ωρισμένης ἐθνικότητος, τοῦ ἀθλασθοῦς ἡγεμονίας, νου ἐν τῇ γενικόττηι αὐτῶν. Κατά τῶν τοιούτων ἐπιβαρύνσεων, ἀντέπεξερχεται ἡ διεθνῆς ναυτίλια κατ' ἀνάγκην διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν κομιστρῶν, δηλαδὴ τῶν ναύλων, ἐπιρρίπτουσα ταύτας

επί τῆς καταναλώσεως. Τούναντίον ὅμως, προκειμένου περὶ τῶν οἰσσδήποτε φύσεως ἐκ τῶν καλούμενων ἑστηρικῶν ἐπιθαρύνσεων τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας, ἐπιθαρύνσεων τούτων διό προσδιορίζων χαρακτήρα ἔχεται εἰς τὸ δὴ αὕτα ἐπιθάλλονται ἐπὶ τῆς ιδικής μας ναυτιλίας καὶ μόνης καὶ οὐλὶ ἐν ταύτῳ ἐπὶ ἄλλων ναυτιλιῶν, ἔθει νὰ είνε τοῖς πᾶσι γνωστόν, δὴ αἱ ἐπιθαρύνσεις αὕτα ἐπιπίπτουν δριστικῶς, τελεσιδίκως, καὶ ἀνεκκλήτως ἐπὶ τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας. Αὕτη ἐπωμίζεται τὰ Βάροταῦτα, μὴ δυναμένη νὰ τὰ μεταθέσῃ ἐπ’ ἄλλων δύμων, διότι δὲν δύναται μόνη τῆς νὰ αὐξήσῃ, εἰς διεθνές ναυλαγοράς, τάς τιμάς τῶν ναύλων, ἄνευ τῆς συμπράξεως καὶ τῶν ύπο δόλας οποιαίς ναυτιλιῶν, ἀτίνεις καθ’ ὅ μὴ θιγόμεναι ἐκ τῶν εἰδικῶν Ἑλληνικῶν ἐπιθαρύνσεων, δὲν ἔχουν καὶ κανένα λόγον νὰ συμπράξουν.

3) Ποίον είνε τό διμεσον και διαποτρεπτον έπακολουθον του τελευταιον γεγονότος; Τό δτι πλήττεται δια τών έσωτερικων έπιβαρύνσεων άνεπανορθώτας η συναγωνιστική δύναμις του 'Ελληνικού φορτηγού. Τούτο έπι τοσούτον μαλλον καθίσταται δηλον, έδαν άναλογοισθή τις δτι τά 604 περίπου 'Ελληνικά φορτηγά (κατά τήν άπογραφήν τών «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τής 31ης Δεκεμβρ. 1937), καλύπτοντα χωρητικότητα έκ τόνων γκρός 1.888. 230 άσχολούνται μόλις κατά ποσοστόν ώς έγγιστα 3 % εις μεταφοράς μεταξύ 'Ελληνικών λιμένων, και κατά ποσοστόν περίπου 6% εις μεταφοράς άπο άλλοδαπούς εις 'Ελληνικούς λιμένας, και τάναπαλιν κατά 5%, κατά δέ τά υπόλοιπα 86%, ή έστω και νά παραδεχθώμεν 80%, άσχολούνται εις μεταφοράς μεταξύ άλλοδαπών λιμένων και έχουν πλήθωραν ισχυρών και φανατικών άνταγωνιστών, οίτινες καθημερινώς μεμψιμοιρούν και διαμαρτύρονται δια τήν διόγκωσιν τής 'Ελληνικής χωρητικότητος και τήν μεταφοράν τόσων άλλοδαπής προελεύσεως και προορισμοῦ φορτίων δι 'Ελληνικῶν σκαφών. 'Οποια δ' έσονται τά άποτελέσματα τής, ώς έκ τών ειδικῶν έπιβαρύνσεων του 'Ελληνικού πλοίου, μειώσεως τής συναγωνιστικής του δυνάμεως, είνε τοσούτον προφανή, ώστε και νά πειτεύει πάσα προαιτέρω άναπτυξίς των.

να περιτευχή πασα περιπτώματα γίνονται, τα οποία συνάντησαν την αντίστοιχη περιτευχή.

4) Εἰς τὰς κοινάς, κοινοτάτας τατάς ἀληθείας, αἵτινες ἀ-
τυχῶς παρά πολλῶν λησμονοῦνται ἡ παρορῶνται, ὅφελω νά προσ-
θέσω καὶ μερικάς ἄλλας. Οὐδέλως ἀρνοῦμαι ὅτι δὲν είνει μόνη ἡ
Ἐλληνική ναυτιλία ἑκείνη, ἡτίς ὑφίσταται δύσημέραι περισσότερά
ἐσωτερικάς ἐπιβαρύνσεις, ἀλλάς καὶ ἄλλαι τινές ναυτιλίαι τὴν αὐ-
τὴν τούχην ἔχουν, οἷον ἡ Ἰταλική, ἡ Ἰσπανική, ἡ τὸν Ἡνωμένων
Πολιτειῶν, ὡρισμένων Σκανδιναվικῶν Κρατῶν καὶ ιδίᾳ ἡ Γαλλι-
κή. Ἀλλά ἔναντι καὶ διά τὴν κάλυψιν τῶν εἰδικῶν τούτων ἐπιβαρύν-
σεων, παρέχονται ύπό τῶν διαφόρων Κρατῶν, διάφορα ἀντισταθ-
μίσματα, ἀποτιμῶμενα εἰς χρῆμα, τῶν δποίων μάλιστα τὸ μέ-
γεθος είνει ἀνάλογον τῆς ἐκτάσεως τῶν εἰδικῶν ἐπιβαρύνσεων. Τὰ
ἀντισταθμίσματα ταῦτα ἔχουν ποικίλην τὴν μορφήν. Εἰς τινας
χώρας παρέχονται δι' ἐφαρμογῆς τῆς καλουμένης πολιτικῆς τῆς
προστασίας τῆς Ἐθνικῆς Σημαίας (discrimination of flag), ἢ-
τοι τῆς προνομιακῆς ἡ κατὰ προτεραιότητα διασφαλίσεως ὑπέρ
τοῦ Ἐθνικοῦ πλοίου τῆς μεταφορᾶς ἐμπορευμάτων πρὸς τοὺς
Ἐθνικοὺς λιμένας ἐκ τοῦ Ἐδωτερικοῦ ἥ καὶ τάναπαλιν ἥ καὶ
ἄμφοτερα. Τοιαύτην τινὰ μεταχείρισαν τῆς Ἐθνικῆς των Σημαί-
ας ἀκολουθοῦσιν ἐν μέτρῳ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, ἡ Ἰσπανία
κλπ. Εἰς τὴν τελευταίαν μάλιστα χώραν μελετᾶται ἡδη ἡ γενικὴ
ἐφαρμογὴ τοιούτου μέτρου. Εἰς ἄλλας χώρας, οἷον τὸν Δανίαν
κλπ. παρέχονται φορολογικαὶ ἀπαλλαγαὶ ἀπό πάντα φόρων κα-
θαρᾶς προσόδου ἥ καὶ ἄλλων φόρων, προκειμένου περὶ εἰσοδή-
ματος πηγάζοντος ἐκ πλοίων ἀσχολουμένων εἰς μεταφορᾶς με-
ταξὺ ἀλλοδαπῶν λιμένων. Εἰς τὴν Νορθηγίαν δίδονται μέγισται
φορολογικαὶ ἀπαλλαγαὶ δι' ἀντικαταστάσεις (διά ναυπηγήσεως
ἢ ἀγορῶν) πλοίων, ὡς καὶ διό τάς ἀποσέβεσις αὐτῶν. Ἀλλού,
ὡς ἐν Ἀγγλίᾳ, τὸ Κράτος παρέχει ἀσφαλιστικάς διευκολύνσεις,
οἷον προκειμένου περὶ καλύψεως τῶν ἐκ πολέμου κινδύνων, οὓς
κατὰ μέγιστον ποσοστὸν ἐγγυᾶται τὸ Κράτος πρὸς τοὺς ἀλληλα-
σφαλιστικοὺς ὁργανισμούς. Ἐπίσης ἐν Ἀγγλίᾳ τὸ Κράτος πα-
ρέγει μεγάλα δάνεια ἐπὶ εὐθηνοτάτῳ τόκῳ εἰς τὰς ἐφοπλιστικὰς

έπιχειρήσεις διά την ναυπήγησιν πλοίων (scrap & build scheme). Είς άλλας χώρας εἰσαγωγικάς, οίον την 'Αγγλίαν κλπ. συναπτόυσας συμβάσεις περί έμποριας μετ' άλλων Κρατών, άκολουθείται τό σύστημα της έξασφαλίσεως σημαντικού ποσοστού θαλασσών μεταφορών διά πλοίων καλυπτομένων ύπό της 'Εθνικής των Σημαίας Είς έτερα πάλιν Κράτη, οίον εν 'Ιταλία, Γαλλία, 'Αγγλία κλπ. χορηγούνται άδραι κρατικά έπιχορηγήσεις είτε διηνεκείς είτε εις έποχάς κρίσεως. Είναι μάλιστα τοίς πάσι γνωστόν, ότι εν Γαλλίᾳ ή άσκησις της κοινωνικής πολιτικής, έπι των ριζοσπαστικών Κυθερνήσεων και ιδίᾳ έπ' έσχατων έπι Κυθερνήσεων τού καλουμένου Λαϊκού Μετώπου, έσχεν ώς συνέπειαν, σοφιστάτας έπιθαρύνσεις της 'Εθνικής Ναυτιλίας, αίτινες καλύπτονται δι' άλλεπαλλήλων αύξησεων των κρατικών έπιχορηγήσεων. (1)

Άποντα τά Κράτη ταῦτα συνειδότα τὴν μεγίστην σπουδαιότητα τῆς διατήρησης τῆς έθνικῆς των ναυτιλίας, δὲν φειδονται μέτρων ἀποσκοπούντων τὴν ἀνακούφισιν τῶν ἐπιχειρήσεων ἐπί τῶν ἐπιβαλλομένων αὐταῖς ἑσωτερικῶν θαρῶν. 'Έξασκησιν παρ' ήμιν τοιαύτης τινὸς πολιτικῆς, ἔμερους τῶν ἀπό τοῦ 1912 καὶ ἐφεδῆς κοινοθουλευτικῶν Κυθερνήσεων, ἡγνόησεν δι' 'Ελληνικὸς ἐφοτλισμὸς, διτὶς ὅμως ήδη θασιμούς τρέφει ἐλπίδας, ότι ή ἔθνική Κυθερνήσεις, ή τοσούτον φειδούμην δόλων τῶν παραγωγικῶν κλάδων τού τόπου καὶ δὲπὶ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας 'Υφωπουργὸς κ. Ρεδιάδης, διότον ἐμβριθῆς τῶν ἐμπορωναυτικῶν ζητημάτων μελετητής, δι καὶ δικαίως φιλοδοξῶν νὰ συνδέσῃ τὸ δυνομά του μὲ τὴν πρόσδον τῆς Ναυτιλίας μας, θὰ ἐνωτισθοῦν τοὺς κινδύνους καὶ τάς ἐλλείψεις τῆς 'Εθνικῆς Ναυτιλίας, καὶ ἀν ποτε παρ' ἐλπίδα ή ἀνάγκη τὸ καλέση νὰ ἐπιθάρουν ἐπιθαρύνσεις ἐπὶ τοῦ ἔθνικοῦ πλοίου, δὲν θὰ πράξουν τοῦτο, ἀνευ ἀντιστοίχου καὶ ισοθαρόυς ἀντισταθμίσματος.

5) "Οτι διό το 'Ελληνικὸν Κράτος είναι πτωχόν, ἔχει σωρείαν κρατικῶν καὶ κοινωνικῶν ἀναγκῶν νὰ θεραπεύῃ, καὶ συνεπῶς οὐδεὶς δρθολογίζεμον δύναται ν' ἀξιώσῃ, δπως τοῦτο ἐλθη ἀρωγὸν τῆς Ναυτιλίας, διά τού συνήθους τρόπου τῶν κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων.

6) "Οτι τούτων οὕτως ἔχόντων, δέον νὰ ἔξετασθη ποῖαι είναι αἱ προσιδιάζουσαι εἰς τὸ ἔθνικὸν μας πλοίον ἐσωτερικαὶ ἐπιθαρύνσεις καὶ ποῖος είναι δὲ φικτὸς τρόπος τῆς μειώσεως τούτων. Περὶ αὐτῶν εἰδίκωτερον ἐν παραγράφῳ Γ' παρόντος.

7) "Οτι διό τὸν αὐτὸν λόγον δέον δόσον τὸ δυνατὸν νὰ ἀποφεύγηται ή κατὰ τὸν ἔνα ή τὸν ἄλλον τρόπον δημιουργία νέων ἐσωτερικῶν ἐπιθαρύνσεων. 'Αντιθέτως πρέπει νὰ χαραχθῇ ἀνεξιτῆλος ἐν τῷ νῷ παντὸς δυναμένου νὰ ἔξασκηση θετικῶν ή ἀρνητικῶν οἰνδήποτε ἐπιρροὴν ἐν προκειμένῳ, δι τὸ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΦΟΡΤΗΓΟΝ ΠΛΟΙΟΝ ΕΙΝΕ ΠΤΩΧΟΝ ΚΑΙ ΟΤΙ ΤΟ ΚΥΡΙΩΤΕΡΟΝ ΤΟΥ ΟΠΛΟΝ ΕΙΝΕ Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ Η ΝΟΙΚΟΥΡΩΣΥΝΗ.

Τὴν ἀρχὴν τῆς οἰκονομίας ἐν τῇ ναυτιλιακῇ ἐπιχειρήσει, δέον νὰ διαφυλαξωμένη ἀθικτον, ώς κόρην δόθαλμον. 'Ανευ ταῦτης ἀπωλέσθημεν. Διά τῆς ἔξοικονησεως τῶν μισθῶν του ἔξικονυμένης καὶ μέχρι στερήσεων τῆς οἰκογενείας του, δι' ἐργασίας οὐχὶ θρου, ἀλλ' ἀκαταπαύσου, δι ἄλλοτε πλοιαρχος ἔσχημάτισεν ἔνα μικρὸν ἀπόθεμα, ἔδανείσθη καὶ προέθη εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ πρώτου πλοίου του. Διά τού αὐτοῦ τρόπου ἔξωφλησε τὰ χρέη του καὶ ἀπέκτησε δεύτερον καὶ τρίτον πλοίον. Διά τῆς οἰκονομίας ἔδημιουργήθη τὸ 'Ελληνικὸν 'Εμπορικὸν ναυτικόν, ἐμεγαλούργησε, συηγνωνίσθη πανισχύρους ἀντιπάλους καὶ ἔξηλθε νικηφόρον τῆς ἔξετασθης τελευταίας κρίσεως.

Αὐτὸ μόνον, ἔξ οὐλων τῶν ναυτιλιῶν, ἐπηγένετο τὰς δυνάμεις του κατὰ τὴν περίοδον τῆς κρίσεως. Τὸ μυστικὸν τῆς ἐπιτυχίας του ὑπῆρξεν ή οἰκονομία, δι' αὐτὸ καὶ ζηλοφθόνως ἀποβλέπουν πρὸς τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον οἱ συναγωνισταὶ μας. Μᾶς κατηγοροῦν, δι εἰμεθα ταύτοχρόνως ἐφοπλισταὶ καὶ πλοιαρχοι, ἔνιοτε δὲ καὶ ἀξιωματικοὶ καὶ ναυτεργάται καὶ δι τὴν ηγεμονίας τῶν πληρωμάτων μας είναι οἰκογενειακή. Οἰκονομία λοιπὸν ἐν τῇ ἔκμεταλλεύσει τῆς ἐπιχειρήσεως, οἰκονομία ἐν τῇ διαχείρισει τοῦ πλοίου, οἰκονομία καὶ πάλιν οἰκονομία. 'Αλλη τις συνταγή καὶ φάρμακον δὲν ὑπάρχουν. Τὴν ἀλήθειαν ταῦτην πρέπει νὰ ἐντενθοῦν ἀπαντες, καὶ οἱ εν τῇ ναυτιλιακῇ ἐπιχειρήσει ἐργοδόται,

(1) 'Ἐν παρόδῳ δὲν είναι ποκοπον ἐνταῦθα νὰ ὑπομησθῇ, δι παρ' ὅλον τὸ ἀντιοικονομικὸν τοῦ συστήματος τῶν Κρατικῶν ἐπιχορηγήσεων, ἔγκειμενου καὶ ὅνδισαν εἰς τὸ ν' ἀπόδιδῃ ή Πολιτεία διὰ τῆς μιᾶς χειρὸς δι τὰ ἀφαιρεῖ διὰ τῆς ἄλλης καὶ παρ' ὅλας τὰς μεγάλας ἐπιχορηγήσεις, ἃς ἐπεδιψήνετο τὸ Γαλλικὸν Κράτος εἰς τὴν ναυτιλίαν, ήτις κατήνητος, ἀπό τόπον μεγάλης δημοσιοσυνητητος, ἀποκομίζουσα περισσότερον ἐκ τῶν ἐπιχορηγήσεων (primes), ἀπὸ δοσ ἐν τῇ καθ' ἔντοντα ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως, παρ' πάσαν τὴν θοήσιαν, ή Γαλλικὴ ναυτιλία φύλεται καὶ ἔχαρανται. Διότι δὲν δύναται πλέον ν' ἀντεπεξέλῃ εἰς τὰς δύσημέραι προσανενομένας ἐπιθαρύνσεις. Κατὰ φιλικὴν περιστήνη συνάντησον τοῦ Διοι. Σημειωτὸν τῆς 'Ενόσεως 'Ελλήνων 'Εφοπλιστῶν μετὰ τοῦ ἐπιστρέντος τὴν χόρων μας κ. Λουδούκου Ντρεύφους, Γάλλου βούλευτος, Διευθυντοῦ τοῦ διοικούν μεγάλου στεπτοπορίου Οἴκου καὶ ἐκ τῶν ομιλιανικοτέρων Γάλλων ἐφοπλιστῶν, ἥκονταν μεταντες τοῦτον ἀπενθύνομενον πρὸς τὸν συμπαριστάμενον 'Υφωποργὸν 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Ρεδιάδην καὶ ἐπισείντα τὸν κινδύνον τοῦ ἔξασκησιού, δι τὸ διατρέχοντο σήμερον ἐπιθαρύνσεων καὶ ἀμέτων κρατικῶν παρεμβατισμῶν, καὶ ἀνατέργοντα ως ἀπό τὸν παραδειγματικό της Καραβοκόρυπον.

καὶ οἱ ἐργάται, καὶ τὸ ἐπ' ἀμφοτέρων ἐνασκοῦν τὴν ἐποπτείαν τοῦ ἀρμόδιον κρατικὸν δργανον, δηλαδὴ τὸ Λιμενικὸν Σῶμα. 'Εὰν ἀπεμπολήσωμεν τὴν ἀρχὴν τῆς ως οἴον τε οἰκονομικῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου καὶ δὲν ἀναγάγωμεν τούτην εἰς δόγμα, θὰ καταθαρθρώσωμεν τὸν 'Ελληνικὸν ἐφοπλισμόν, καὶ δέον νὰ ἔχωμεν πρὸ δόθαλμῶν, δι τότε αἱ ημέραι τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ θὰ είνει μετρημέναι, μὲ τὰ γνωστά διάθετα πότελέσματα διά τὴν καθ' ὅλου 'Εθνικὴν τοῦ Τόπου Οἰκονομούματα.

Δὲν θέλω νὰ διεκτραγωδήσω τὰ πράγματα καὶ δὲν διαπράτω καμμίαν υπερβολὴν γράφων οὕτω. Τοιαύτη είνε ἡ πεποιθήσις μου καὶ τοιαύτη ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν ἡ υγίης ναυτιλιακὴ παράδοσις τοῦ ''Ελληνικοῦ Καραβοκόρυπο'', ἢν μερικοὶ νεοφύτοι, καὶ οὐδέποτε ὑπάρχαντες ναυτικοί, διακωμαδοῦν. Αὕτη ἀλλως τε ἡ ιστορία τῆς γεννήσεως καὶ ἀναπτύξεως τοῦ 'Ελληνικοῦ Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, κατά τε τοὺς χρόνους τῆς δουλειας καὶ μετεπαναστατικῶν καὶ μεταγενεστέρως μέχρι καὶ τῶν ήμερῶν μας ἀκόμη καὶ τὰς ἀντίτης διδάγματα, τοῖς πάσι κοινὸν κτῆμα είναι καὶ ἀρκεῖ μόνον νὰ ἐπιζητήσῃ δι δυσπιστῶν νὰ εύρῃ τὴν ἀλήθευτην, καὶ θὰ τὴν εὑρῃ.

'Ανεκαθεν οἰκονομικὴν ἀρχὴν ἀπετέλεσε τὸ δι της ἀσθενής ἐπιχειρήσις ἀντεπέξερχεται μόνον διά της οἰκονομίας, καθ' δὲν ἐπακριθῶν τρόπον καὶ δι ἀσθενής ζωτικὸς δργανοισμὸς ἀμύνεται κατά τῶν ἐπαπειλούντων αὐτῶν κινδύνων διά της ἔξοικονησεως τῶν δυνάμεων του, ίδιως ἔταν δὲν ὑπάρχῃ ἀλλος τρόπος τονώσεως αὐτοῦ, ως ἐπακριθῶν συμβαίνει καὶ προκειμένου περὶ τῆς ναυτιλίας. Είναι περίεργος τῇ ἀληθείας δι ποικιλίας σύμπτωσις πανταπάται μεταξύ Νόμων φυσιολογικῶν καὶ δργανικῶν ἀφ' ἐνός, καὶ Νόμων οἰκονομικῶν ἀφ' ἑτέρου. Είναι δ' δι πλέον γνωστόν, δι τοιούτοις οἵοι ποικίλοι είναι σκληροί καὶ ἀτεγκτοί, καὶ οὐδέποτε συγγιγνώσκουσι πάσσαν καταφρόδην καὶ παράθασιν των. Θάττον δι δράδιον δι τὸν ἀναλλοιώτα δόγματα αὐτῶν περιφρονῶν καὶ παραβλέπων, θὰ δι ποστή συνεπανορθώτως τὰς συνεπείας τῆς τοιαύτης του στάσεων ἐν δηλαδὴν τῆς πληρότητη. Ταῦτα δι γράφων ἀπευθύνομαι καὶ πρὸς τοὺς δι πλέον τὸ Λιμενικόν μας Σῶμα. Δὲν είνε δρθόν νὰ πρεσβεύηται δι αφοῦ τὸ Α δι Β μέτρον ἐφαρμόζουν οἱ Σκανδιναύοι δι οί Γάλλοι, νὰ τὸ παναπλάσθωμεν καὶ ήμεις ἀζημίως. Οὔτε καὶ είναι οἰκοπόμων νὰ μεταγγίζωμεν ἀθασανίστως παρ' ήμιν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς θεσμούς καὶ ἀρχάς γεννηθείσας ὑπό ἄλλας τοπικάς, χρονικάς, κοινωνιολογικάς καὶ οἰκονομικάς συνθήκας. 'Εκ τοῦ δι της μέτρων είναι ἐπιτεκτον καὶ ἀνόδυνον ἐν τῇ ἀλλοδαπῆ, δὲν ἐπεται, δι τοῦτο συμβαίνει καὶ παρ' ήμιν. Οὔτε είναι δυνατόν ἐν πτωχῇ οἰκονομίᾳ αἱ ἐπιχειρήσεις νὰ ἀναλαμβάνουν ἔργα προσήκοντα εἰς φίλανθρωπικά καταστήματα. Οὔτε είναι δρθόν νομίζω προκειμένου περὶ τῆς πτωχῆς καὶ ἀδυνάτου 'Ελληνικῆς ναυτιλίας νὰ ὑπερακοντίζωμεν καὶ τοὺς πανισχύρους συναγωνιστάς μας. Διότι δι ποιασμὸν ἔχουν τὰ πράγματα τοὺς μὲν ἀλλούς Βαλκανίους ἔχομεν υπερβῆται παρασάγγας, εἰς ξειδία κινήσεως τῶν πλοίων, ἀλλα καὶ αὐτούς τοὺς 'Αγγλους, θαδίζοντες ἐπὶ τὰ τῶν Γάλλων καὶ λησμονοῦντες, δι τὸ Γαλλικὸν Εμπορικὸν Ναυτικόν, παρ' ὅλας τὰς Κρατικάς ἐπιχορηγήσεις, δι λογοθέτης.

8) 'Ἐπι πάσι τούτοις δέον νὰ ὑπάρχῃ πάντοτε πρὸ δόθαλμῶν καὶ ἔτερα ἀλήθειας, καθ' δι πλήρης καὶ οἴη πολὺ τοῦ τῆς οἰκονομίας, τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον είναι ἀπετερημένον παντὸς ἀλλού δηλοισμοῦ ἐν τῷ διενθεῖ συναγωνιστικῷ στίβῳ. Αἱ ναυτιλιακαὶ μας ἐπιχειρήσεις στεροῦνται κεφαλαίων, δὲν ἔχουν ἀποθεματικά. Είναι ἐστερημέναι ἔνιαίνων κατευθύνσεων εἰς τὰς ἀπιδιώσεις αὐτῶν. 'Η ναυτιλικὴ πλοΐας δὲν ἀσκεῖται ἐν 'Ελλάδι. 'Η ἀσφαλιστικὴ μας ἀνεξαρτησία σύτε δὲν ὑπάρχει σήμερον, οὔτε ἐν πληρότητη θὰ ἐπιτευχθῇ ποτέ. 'Η ἀσφαλιστικὴ κακομεταχείρισις τοῦ 'Ελληνικοῦ πλοίου, ἀπὸ τε ἀπόφεως σωμάτων καὶ φορτίων, είναι τοῖς πάσι γνωστή. 'Η Ἑλλειψις ναυπηγικῆς θιομηχανίας ἐν 'Ελλάδι, είναι ἔτερον μέγια μειονέκτημα. Τὰ μεγάλα χρέη τῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀποτελοῦνται κατά τὰ κίνδυνον. 'Η δόλον γεννικευμένη ἐφαρμογὴ τῆς προτιμήσεως σημαιῶν ἀποτελεῖ οὐσιώδη κινδύνον, δι ήμας τοὺς ἔστερημένους θενικῶν μεταφορῶν κατ' ἀμφοτέρας τὰς κατευθύνσεις εἰσαγωγικήν καὶ ἔξαγωγικήν. 'Η Ναυτιλία μας είναι ἀποκελεισμένη ἀγορῶν τινῶν ως καὶ τῆς μεταφορᾶς ὡρισμένων εύπαθδων φορτίων καὶ συνεπῶς στενεύει δι κύκλος τῆς δράσεώς της. 'Η θέσις μας ἀπὸ ἀπόφεως πλωτοῦ υλικοῦ, παν ἀλλο δι πίζηλος είνε. Μετά τὴν Ιστανίαν, κατέχομεν τὰ περισσότερα παραλίκο πλοία. Προπολεμικῶς ἐσεμνυνόμεθα διά τὰ ἀριστα τὸ ήθος, τὴν ἐπαγγελματικήν ικανότητα καὶ τὴν πειθαρχίαν πληρώματα μας. 'Ηδη καὶ λόγῳ τῶν κοινωνικῶν ἔξελίζεων, καὶ ἔνεκεν τῆς διογκώσεως τῆς χωρητικότητάς μας καὶ ως ἐκ τὸν υψηλοῦ ἐπιπέδου τῆς ναυτεργατικῆς μιθοδοσίας, ἐν διτταραβολῇ μὲ τοὺς μισθούς ξηράς, παρεισφρουσαν εἰς τὸ δι την παντεργατικὸν ἐπάγγελμα, ἀνθρωποι οὐδεμίαν σχέσιν οὔτε ἔξ ιδιοσυγκρασίας, οὔτε ἔκ καταγωγῆς ἔχοντες μὲ τὰ θαλάσσοια ἐπαγγέλματα καὶ οὐδόλως στερρῶς ἔχομενοι τῶν υγιῶν ναυτικῶν παραδόσεων. Οὔτω τὸ μέσον ποιόν τοῦ ναυτεργάτου δὲν εύρισκεται πλέον εἰς οἰον ἐπίζηλον ἐπιπέδον ήτο δι πληρωμάτων μας, κατίον πολὺ δαπανηρότερα ἀπὸ ἀπόφεως μισθῶν, τροφοδοσίας, ἐνδιατήσεως καὶ κοινωνικῆς προνοίας, οὐχ ήττον ἀπέθησαν κατά πολὺ δι λιγώτερον ἀποδοτικά.

Καὶ 9) Μέγιστον ἀθεράπευτον δργανικὸν ἐλάττωμα τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, είναι. δι τὸ δρμητήρια τῶν πλοίων της καὶ γενικῶς οἱ τομεῖς τῆς δραστηριότητος της εύρηνται λίαν ἀπομεμα-

κρυσμάτων τῶν χωρικῶν ὄντων καὶ λιμένων νηολογήσεως. Αἱ θάσεις τῶν πλοίων μας εἶναι συνήθως οἱ λιμένες τοῦ 'Ηνωμένου Βασιλείου καὶ τῆς Βορείου' 'Ηπειρωτικῆς' Εύρώπης, ἀπέχοντες περὶ τὰ 2.800 μίλια, ἥτοι 15 περίπου ἡμέρας τῆς Ἐλλάδος. 'Ως ἔκ τούτου καὶ τὰ πληρώματα ὑστεροῦν τῶν ἀλλοδαπῶν εἰς συχνάς ἐπισκέψεις πατρίδος καὶ οἰκείων. 'Ἐπίσης τὰ πλοῖα μεγάλως ὑποφέρουν ὡς ἔκ τούτου, ὡς καὶ διότι δὲν ἔχουν τὴν εὐχέρειαν ν' ἀλλάσσουσι τὰ μὴ ἀνταποκρινόμενα εἰς τὰ καθήκοντα αὐτῶν πληρώματα, ἀτίνα, λόγῳ τῆς ἀτιμωρησίας ταῦτης ἀποθραύσονται, παρασύροντα καὶ τοὺς καλοὺς ναυτεργάτας. Μακράν τῶν δημάτων τῆς Δημοσίας ἀρχῆς καὶ τοῦ πλοιοκτήτου, παραλύει ἡ ἐν τοῖς πλοίοις ὑπηρεσία καὶ πειθαρχία. Δέν διεξάγεται ἡ προσήκουσα συντήρησης πλωτοῦ ὄλικου. Τέλος δὲ προκαλοῦνται τεράστιαι δαπάναι παλινονοσήσεως πληρωμάτων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς εἰς Ἐλλάδα καὶ τάναπαλιν, διὰ τὴν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων, ἐν περιπτώσει ἀσθενειῶν, ἀδειῶν, ἀπολύσεων, παροπλισμῶν, ναυαγίων, ἐγκαταλείψεων, κατασχέσεων κλπ. κλπ. Περὶ τούτων ἀναλυτικῶντον ὑπὸ στοιχείον Γ. Προπολεμικῶς τὰ 'Ἐλληνικά φορτηγά ἑταῖροις εἰνῶς καὶ λιμένων Δουνάβεως καὶ Εὔξεινου Πόντου ἀφ' ἔνος καὶ λιμένων Ἀγγλίας καὶ Βορείου Κόστηνεντ ἀφ' ἔτερου, διερχόμενα 5 ἥ 6 περίπου φοράς ἐπησίων ἔξι 'Ἐλλάδος.

Κ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

Άναγκη και τεχνικής περισυλλογής

ΤΟΥ κ. Ν. Ι. ΚΟΣΚΟΡΟΥ

Εις τά «Ναυτικά Χρονικά» τοῦ 'Ιανουαρίου ἐδημοσιεύθη μεταξύ ἄλλων ἀρθρών καὶ ἐμπειριστατωμένη μελέτη τοῦ κ. Γ. Ε. 'Ἐμπειρίκου υπό τὸν τίτλον «τὰ χαμηλά ἔξοδα εἰνεὶ ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας». Ἐν αὐτῷ ἀναπτύσσεται πλήθεμάρως, ἀλλά ἀπό τοῦ 1933 μέχρι τοῦ 1937 'Ελληνικόν πλοίον ἀγορασθὲν εἰς τρεχούσας τιμάς ἔχει ν' ἀντιμετωπίσῃ σῆμερον, λόγῳ τῆς αὐξήσεως τῶν ἐν γένει ἔξοδων κινήσεως, ἐπησίαν αὔξησιν δαπανῶν ἀνερχομένην εἰς £ 11.284. «Οτι «τὰ χαμηλά ἔξοδα εἰνεὶ ἡ δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας» είνει ἀναμφισθῆτον γεγονός, ὀρθότατα δὲ ὁ κ. Γ. 'Ἐμπειρίκος ἔξαιρε τοῦτο εἰς τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον του. Εἰς τὸν ἀνάλυσιν τῆς ὡς ἀνω αὐξήσεως τῶν δαπανῶν τὰ μεγαλύτερα δυστυχῶς κονδύλια ἀποδεικνύεται ὅτι ἀφοροῦν τά ἔξοδα τῶν ὀπίοιν δ περιορισμὸς δὲν ἔξαρτᾶται ἀπό τὴν καλὴν διάθεσιν τοῦ πλοιοκτήτου. 'Ἐπιτακτικὴ συνεπῶς ἐμφανίζεται ἡ ὑποχρέωσις τῶν ἐφοπλιστῶν ἔναντι ἔσωτῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας μας, ὡς κλάδου οημαντικώτατού τῆς 'Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας, νάναζητήσουν τοὺς παράγοντας ἔκεινους, οἵτινες θά δήναντο νά ὑποστοῦν τοι-αύτην ἐπ' αὐτῶν εύνοϊκήν ἐπιδράσιν, ὥστε νά συντελέσουν εἰς οὐδιώδη ἐλάττωσιν τοῦ συνόλου τῶν δαπανῶν κινήσεως τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ.

Κατά τὸ παρελθόν καὶ ιδίᾳ κατά τὴν ἐποχὴν τῆς προηγουμένης, κρίσεως, πλεῖσται δοσὶ συζητήσεις εἰχον διεξαχθῆ εἰς τὸν παγκόσμιον ναυτικὸν τύπον ὃς καὶ ἀπὸ τῶν σητῶν τούτων ἐπὶ τῆς ἀνάγκης καὶ τοῦ λυσιτελοῦς τῆς ἔφαρμογις γενικωτέρων μερικωτέρων ὄρθολογιστικῶν μεθόδων (ρασιοναλισμοῦ) ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἐν γένει καὶ δὴ ἐπὶ τῆς φορτηγοῦ. Αἱ συζητήσεις αὗται κατέληξαν τότε εἰς τὴν υἱοθέτησιν κατὰ τόπους διαφόρων κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἥπτον ἔκτενῶν συστημάτων (Schemes, pools, minimum rates, serap - built κτλ.), τὰ δοπία χωρὶς ν' ἀποτελοῦν τὴν τότε θεωρουμένην ὡς ὅρθινην «ρασιοναλιστικήν λύσιν ἀπότελον, ὑπὸ μορφῆν ἐνάρκεως ἐκτελέσεως τῆς πραγματικῆς λύσεως, πρόχειρα μέτρα αντιμετωπίσεως τῆς κρίσεως δι' ὠρισμένον χρονικὸν διάστημα καὶ δι' ὠρισμένας συνθήκας. Ἐκ παραλλήλου πολλὰ ἐλέχθησαν τότε, ἔφαρμοσθέντα ἐν τινὶ μέτρῳ, καὶ περὶ τοῦ ἑσωτέρου «ρασιοναλισμοῦ» τοῦ πλοίου τοῦ ἀφορῶντος τὴν ἐπὶ ὄρθολογιστικῶν βάσεων διαφρύμασιν τοῦ ἔργου τόσον τοῦ ἀνθρώπινου, δοσὸν καὶ τοῦ μηχανικοῦ, τοῦ ἀπαραιτήτου διὰ τὴν ἐπιτέλεσιν τοῦ προορισμοῦ του.

Αλλά τα διάφορα υιοθετήθηντα μέτρα και τα γενικώτερα δύον και τα μερικώτερα προταθέντα συστήματα, άμα τη σχετική ύψωση των ναυλών έχαλαρώθησαν κατ' αρχάς, διά νά έξαφανθούν κατόπιν. Και το λυπτρον είνε, διά και ή ἐπ' αὐτών συζητήσις η πέστετη την αύτην παραλλήλον τύχην. Τα μέτρα δύμως, δύσα έφημοδιθησαν, τα ἀφορῶντα τὸν ἑσωτερικὸν «ρασιοναλισμὸν» ἔνος ἔκαστου πλοίου παρέμειναν ἔσαιε ἀποκτήματα τούτου. Ἀσγέτως και ἀδιαφόρως τῶν πέριξ τοῦ πλοίου συνεχῶς ποικιλουσῶν συνθηκῶν ἐργασίας αὐτοῦ. Εὔλογον, φυσικὸν και ἀνθρώπινον είνε ἐν ἡμέραις σχετικῆς εὐήμερίας τὸ ψυχικὸν φαινόμενον τοῦ παραμετροῦ τὴν μέριμναν τῆς δργανώσεως γενικῶν ή εἰδικῶν, ὡς και δρθὸν ἐπίσης είνε κατὰ τὴν διάρκειαν μεγάλης προσφορᾶς ἐργασίας ή μη ἀπασχόλησις οἰούδήποτε παραγωγικοῦ παράγοντος τῆς Ναυτιλίας εἰς κατεύθυνσιν μη καθαρῶς και ἀμέσως προσδοκόφορον, δταν μάλιστα ή διάρκεια τῆς περιόδου τῆς σχετικῆς εὐήμερίας δὲν είνε ἐκ τῶν προτέρων γνωστῆ.

Ἡ εὔημερία δύμως ἔρχεται καὶ παρέρχεται καὶ ὁ κανὼν εἰς
ὅλα τὰ πεδία τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς εἶναι ἡ συνεχής πάλη, δ ἀδι-
άκοπος ἄγνων διὰ τὴν ἐπικράτησιν τοῦ παρέχοντος τὴν καλυτέραν
καὶ εὐθυνοτέραν ὑπηρεσίαν. Ἔκεινον νικᾶ, δ ὅποιος διαθέτει τὰ
ἀποτελεσματικώτερα δότα οἰκονομίας. Εἰς τὸ συναγωνισμὸν με-
ταξὺ τῶν νεοναυπηγήτων φορτηγῶν τῆς τελευταίας τετραετίας
ἄφ' ἐνός, τῶν ἔξι πλιούσμένων διὰ πάσης φύσεως τελειοποιημένων
μηχανημάτων καὶ ἐπινοήσεων συντελούντων καὶ εἰς τὴν εύχερ-

στέρων φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν καὶ εἰς τὴν ἀσφαλεστέραν μεταφορὰν τοῦ μεταφερομένου ἐμπορεύματος καὶ εἰς τὴν οἰκονομικήτεραν, ἀλλὰ καὶ ταχυτέραν πρόσωνιν καὶ παρεχόντων συναγμάτων ἀνετώτερα τὰ διά την ἐκτέλεσιν τῆς ὑπέρεσίας των μέσων, καὶ τῶν ὀκταπονήτων ἄφ' ἔτερου «τράππις» τῆς Ναυτιλίας μας, ἡ ὑπαρξία καὶ ἡ ἐργασία τῶν ὅπιών μᾶς ἐπιτρέπει σήμερον τὴν συζήτησιν τοιούτων θεμάτων, μοιραίον εἶνε νὰ συναντησῃ δυσμενεῖς τοὺς ὄρους τοῦ ἀγώνος τὸ παλαιόν πλοῖον καὶ δὴ ὅταν δὲν ἔπραξε τό δσσα ἔδοι νὰ πράξῃ διά νὰ συγχρονισθῇ ὁ ποσοῦν.

Ο έσωτερικός επομένων «ρρασιοναλισμός» των πλοίων, όταν-
πάων σχεδόν πάντοτε — δεν είναι δυνατή ή έφαρμογή πλήρους
δρθολογιστικής πολιτικής έν δλή της τῇ Εκτάσει, ἀποτελεῖ, ἔνα
τῶν κυριωτέρων συντελεστῶν, ὃν μὴ τὸν κυριώτερον ἐκ τῶν ἔξαρ-
τωμένων ἐκ τῆς ἀμεσωτάτης θελήσεως τοῦ πλοιοκτήτου, διὰ τὸν
ἔξοπλισμὸν αὐτοῦ πρὸς πληρεστέραν ἐκμετάλλευσιν τῆς περιου-
σίας του. Ἐκτὸς τούτου ὅμως ἀποτελεῖ καὶ τὸν μόνον, ὃς καὶ
ἀνάτερα ἐλέχθη, σταθερὸν καὶ ἀσφαλῆ παράγοντα ἐν τῇ σω-
ρείᾳ τόσων ἄλλων συνεχῶς μεταβαλλομένων στοιχείων τῆς οἰκο-
νομικῆς ζωῆς τοῦ πλοίου.

Είνε θεσάρις ἀλήθες, διτι ύπάρχουν εύτυχεις τινες περιπτώσεις συνηθέστεροι δε μάλιστα, λόγῳ τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐμπορικοῦ δαιμονίου παρ' ἡμῖν, καθ' ἃς "Ἐλληνες ἐφοιτισταὶ εἰς πεῖσμα παντὸς ρασιοναλισμοῦ οἰασδῆποτε μορφῆς ἐφήρμοσαν τρόπον τινὰ καὶ δλως ὑποσυνειδήτως ρασιοναλισμὸν ιδιότυπον. Τοῦτο κυρίως ἀναφέρεται εἰς τὰς ἀγοραπαλησίας πλοίων καὶ τὸ ἐπικαιρον αὐτῶν. Οὕτας ή Ναυτιλία μας σχὶ μόνον ἐπέξησε τῶν ἀλλεπαλλήλων κρίσεων, ἀλλὰ καὶ πλούσια ἐκ τῆς τοιαύτης τῶν ἐφοπλιστῶν της ἐμπινέσεως ἐκαρπώθη ὄφελόν. Ἀλλὰ προφανῶς προκειται περὶ τῶν ἔξαιρέσεων ἔκεινων τῶν συνήθως ἀποδεικνυούσῶν πληρέστερον τὸν γενικώτερον κανόνα, δοτὶς καὶ μόνον ἀποτελεῖ πάντοτε ἀντικείμενον μελέτης.

Αφίνοντες λοιπόν κατά μέρος τάς εύτυχείς και λίαν εύπροσδέκτους έξαιρέοις αὐτάς, ἃς ἔξετάσωμεν καὶ ἃς παρακολουθήσωμεν τί ἐκ τῶν ἀκαθαρίστων ἐσδόων του καλεῖται τὸ πλοϊον να καταβάλῃ εἰς τοὺς διαφόρους διευκολύνοντας ἡ ἀπλῶς ἐπιτρέποντας τὴν ἐν γένει ἀπρόσκοπτον αὐτοῦ λειτουργίαν καὶ διεξαγωγήν τῆς ὑπηρεσίας του παράγοντας.

Τὸ Κράτος, τοῦ ὁπίου τὸ πλοῖον φέρει τὴν σημαίαν διὰ τὴν πολλαπλήν καὶ ἀπαράίτητον προστασίαν, τὴν ὅποιαν ἐπίδιψαφεύει· τὸ σύνολον δόσον καὶ εἰς τὰς μονάδας τοῦ συνόλου, ὅπως εἶναι καὶ τὸ πλοῖον, εἰσπράττει φόρους σαφῶς καθωρισμένους. Οἱ λιμένες οἱ ἀποτελοῦντες τὴν ἀρχὴν καὶ τὸ τέρμα τοῦ ταξιδίου ὡς καὶ οἱ λιμένες ἐνδιαιμέσου προσεγγίσεως εἰσπράττουν καὶ αὐτοὶ τὰ καθωρισμένα τέλη καὶ δικαιώματα, λιμενικά, πληγηκά, φαρικά κλπ. ἔναντι ἐπίσης σαφῶν καὶ ἀπαραίτητων ὑπηρεσιῶν. Γενικός νόμος τῆς φύσεως, δίκαιος δέ, εἶνε διὰ πᾶσαν προσφερομένην ὑπηρεσίαν νὰ καταβάλληται τὸ ἀντίτιμον. Ἀπὸ τὸν νόμον αὐτὸν δὲν ἔχαιρε ἡ φύσις τὸν ἑαυτόν της. Διά τὰς ὑπηρεσίας τὰς ὅποιας παρέχει εἰσπράττει καὶ αὐτὴ τὸν φόρον της.

Ἐντομοὶ δέ τις πάντα τοῖς οὐρανοῖς ἀπειλεῖται· οὐδὲν γάρ
πολὺ μέγα τοις αἰσθητοῖς φέρει· τοις δὲ πολλά.
Ἐντομοὶ δέ τις πάντα τοῖς οὐρανοῖς ἀπειλεῖται· οὐδὲν γάρ
πολὺ μέγα τοις αἰσθητοῖς φέρει· τοις δὲ πολλά.

Ἐάν ἡ πρόσωπις τοῦ πλοίου ἥδυνατο νά ἐπιτευχθῇ διὰ τῆς ἀμέσου χρησιμοποίησεως πηγαίας φυσικῆς ἐνεργειας ἄνευ οὐδεμιᾶς μετατροπῆς, δὲ εἰς τὴν φύσιν καταβαλλόμενος φόρος δῆλαδή αἱ ἑκ τῆς χρησιμοποίησεως ταύτης ἀπώλειαι θά ήσαν σχετικῶς μικρα. Δυστυχῶς δῆμας ἡ διά την πρόσωπιν τῶν πλοίων χρησιμοποιουμένη ἐνέργεια πολλαπλᾶς ἐνδιάμεσους υφίσταται μετατροπάς πρὶν ἢ λανθάνουσα ἐν τῷ γαιάνθρακι ἐνέργεια μετατραπή εἰς ἔργον μεταφορᾶς πλοίου τε καὶ φορτίου. Δι' ἕκαστην ἐνδιάμεσον φάσιν τῆς μετατροπῆς ταύτης ἀποτελεῖται ἴδιαλτερος φόρος καὶ τὸ ἄθροισμα τούτων καταντᾷ νά ὑπερβαίνῃ κατά πολὺ τὸ τελικῶς παρεχόμενον ἔργον. Αἱ ἐνδιάμεσοι ἀπώλειαι αὖται, ἃς πρὸς μείζονα παραστατικότητα ἀπεκαλέσαμεν φόρους, κάθε ἄλλο παρά σταθεραὶ καὶ ἀκαμπτοὶ εἰνε. Λογικὸν ἐπομένων εἰνε νά ἐπιζητῶμεν καὶ τὴν ἐλάττωσιν τῶν ἐνδιάμεσον σταδίων, ἀλλὰ καὶ τὸν περιορισμὸν τῆς εἰδίκητης εἰς ἕκαστον στάδιον ἀπώλειας.

"Η ἐλάττωσις τῶν ἐνδιαμέσων σταδίων τῆς μετατροπῆς τῆς ἑνεργείας τοῦ καυσίμου εἰς πρωστήριον ἔργον τοῦ πλοίου ἀνάγεται εἰς υἱόθετην ριζικῶν λύσεων συνεπαγομένων θασικήν μεταβολήν τοῦ δόλου συστήματος τοῦ πρωστηρίου συγκροτήματος καὶ ἀφορᾷ θεσαίως μόνον νεοαναπήγητα πλοῖα, εἰς μερικά τῶν δόπιων ἀναλόγων τοῦ προορισμοῦ των, ἀλλὰ καὶ ἀναλόγων τῆς συνδεδυασμένης ὑποκειμενικῆς ἐπὶ τοῦ ζητήματος ἀντιλήψεως τοῦ διοικητήτου καὶ τοῦ τεχνικοῦ αὐτοῦ ουμβούλου, τοποθετοῦνται μηχαναὶ ἀπαλείφουσαι ἐν ἡ πλείονα τῶν ἐνδιαμέσων σταδίων ἡ ἀνικαθίστωσα ἐν τῶν σταδίων δι' ἀλλού παρουσιάζοντος μικροτέρας ἀπαλείσας. "Υπανισσόθεα θεσαίως ἐνταῦθα ἀφ' ἐνὸς μὲν τάς μηχανάς ἐσωτερικῆς καύσεως, τετραχρόνους, ἡ διχρόνους, τάς καταργούσας τὸ προκαταρκτικόν σταδίον τῆς ίδιαιτέρας καύσεως—τὸν λέβητα δηλαδή—καὶ τοὺς ἀτμοστροβίλους, ἔνθα καὶ κίνητις παρέχεται ἀπ' εὐθείας ἐπὶ τοῦ ἄξονος ὡς κυκλική, ἀνευ τῆς μεσολαβήσεως τοῦ εἰς τάς παλινδρομικάς μηχανάς παρεμβαλλομένου συστήματος ἐμβόλου - διωστήρος ἀπαραίτητου διὰ τὴν μετατροπήν τῆς εύθυγράμμου, ἐκ τῆς ἐκτονώσεως τοῦ ἀτμοῦ, κινήσεως εἰς κυκλικὴν τοισάντην.

"Αλλά καὶ εἰς τάς περιπτώσεις ταύτας ἡ φύσις δὲν μᾶς παρέχει ἀδαπάνως τὴν ὅδειαν τῆς ἀπάλειψεως τοῦ ἐνδιαιμέσου δργά-

νου, δημιουρούσα πάντοτε σχέδον τοιαύτας περιπλοκάς, ώστε ή πραγματική αύξησις τῆς τελικῆς συνολικῆς ἀπόδοσεως νὰ κτάται ἀντὶ ηδύξημένης ἀρχικῆς δαπάνης ή ἀντὶ τοιούτων λει-
τουργικών περιπλοκών, ώστε νὰ μὴ καθίσταται εἰμὶ μόνον εἰς ει-
δικάς τινας περιπτώσεις ἀπολύτως λυσιτελῆς ή υἱοθέτησις τοι-
ούτων συστημάτων.

· Ή ἔτι ὄρθολογιστικωτέρα λύσις ή ἀποτελούσας ἀναμφισθητήτως τὴν θάσιν τῆς ἀπωτέρας ἐξελίξεως τῶν μηχανῶν, δι στρόβιλος ἑσωτερικῆς καύσεως παρουσιάζει σήμερον τόσας τεχνικᾶς δυσχερείας, ὡςτε μόνον ἡ πεῖρα καὶ ἡ ἴστορια τῆς ἐξελίξεως καὶ παρακάμψεως παρεμφερῶν δυσχερεῶν ἐν τῇ ἐξελίξει τῶν σήμερον ἐν χρήσει μηχανῶν νά μᾶς διδῷ τὸ ἐνδόσιμον, ὅτι καὶ αὗται θὰ ἔξουαλυνθοῦν προϊόντος τοῦ γρόνου.

·'Αλλ' έναντι μονής της πλήρους ωριμάσεως τοιούτων ριζικών λύσεων τὸ ζῆτημα ύπό την στενήν καὶ ἀμέσως ἐνδιαφέρουσαν ήμας ίδιως μορφὴν αὐτοῦ, περιορίζεται εἰς τὴν ἐλάττωσιν τῶν διαφόρων ἐνδιαμέσους ἀπωλειῶν. Ἐπὶ τοῦ ἐπικρατεστέρου εἰσετί συστήματος προώσεως δι' ἀτμομηχανῶν παλινδρομικῶν τριπλῆς ἔντονώσεως.

Αἱ παρουσιάζομεναι δυνατότητες εἰνε πράγματι τεράστιαι ἔαν ληφθῶσιν ύπ' ὅψιν αἱ ἀποτελεσματικαὶ τιμαὶ ἀποδόσεως ἐκάστης ἐνδιαμέουσον φάσεως, ἃς χάριν ποσοτικοῦ κατατοπισμοῦ μας παραβέτομεν κατωτέρω:

1) Έκ της έκ τοῦ καυσίμου δυναμένης νά ἔκλυθῇ ἐνεργείας μόνον τὰ 76–77% περίπου περιέχονται εἰς τὸν ἀτμὸν τοῦ λέθητος, τὸν ύπολοιτῶν 23–24% διασκεδανυμένων εἰς τὴν πέριξ ἀτμόσφαιραν διὰ τῆς καπνοδόχου ιδίως, λόγῳ οὐχὶ τελείας καύσεως ἢ λόγῳ ἀπωλειῶν δι' ἀκτινοθόλιας κτλ. Ήτοι ἀπόδοσις τοῦ λέθητος 76%–77%.

2) Τὸ ποσοστὸν τοῦτο τῆς θερμικῆς ἐνέργειας, τοῦ θερμοδυναμικοῦ, διπώς λέγομεν, τοῦ ἀνθρακος, μεταβιθάζεται εἰς τὸν ἐν τῷ λέθητι παραγόμενον ἀτμόν, δοτις δύως καὶ ἐν αὐτῷ τῷ λέθητι, ἄλλα καὶ κατὰ τὴν μετάβασιν αὐτοῦ διὰ τῶν ἀτμαγωγῶν σωλήνων εἰς τὴν μηχανὴν υφίσταται περιστέρω ἀπωλείας ἔξι ἀκτινοβολίαις ιδίως ἀνερχομένας εἰς 8%-9% τῆς ἀρχικῆς αὐτοῦ ἐνέργειας. Δηλαδὴ ὁ εἰς τὴν μηχανὴν εἰσερχόμενος ἀτμός δὲν περιέχει εἰμὶ μόνον τὰ 70 % τῆς παρασχεθείσης αὐτῷ θερμικῆς ἐνέργειας.

3) Άλλα και τοῦ ποσοστοῦ τούτου έλάχιστον τμῆμα μόνον μεταβάλλεται εἰς ἔργον ἐντὸς τῶν κυλίνδρων τῆς μηχανῆς. Διά να ἔγινετο πλήρης ἐκμετάλλευσις δῆλης τῆς ἐνεργείας τοῦ ἀτμοῦ θα ἔθει ἡ ἐκτόνωσις νὰ ἔγινετο ἐπί απειρον, καὶ νὰ είλη τελείως ἀδιασθατικήν μορφήν ἰδεώδεις δηλαδὴ συνθήκας πόρρω ἀπέχουσας τῆς πραγματικότητος. Υπὸ τάς συνήθεις συνθήκας ἐκτονώσεως καὶ ἡ θεωρητική εἰσέτι θερμικῇ ἀπόδοσις μιᾶς κοινῆς παλινδρομικῆς μηχανῆς δὲν ύπερβαίνει τὰ 25%, δηλαδὴ ἔστω καὶ θεωρητικῶς μόνον τὰ 25% τῆς ἐνεργείας τοῦ παρεχομένου ἀτμοῦ θα ἔχησι μοισιούντο. Ἐν τῇ πράξει τοῦ ποσοστὸν τοῦτο ἔτι μικρότερον είνε, κατερχόμενον συνήθως εἰς τὰ 17,5%-18%. Δηλαδὴ μέχρι τῆς φάσεως ταύτης ἔχομεν χρησιμοποιησει μόνον τὰ 18% τῶν 70% τοῦ θερμοδυναμικοῦ τοῦ καυσίμου μας ἢτοι μόλις τὰ 12,5% αὐτοῦ.

4) Άλλα και τά 12,5 έκαποστά ταῦτα ὑφίστανται περαιτέρω μειώσιν. Αἱ τριθαὶ τῆς μηχανῆς, αἱ τριθαὶ τοῦ ὀστικοῦ τριθέως, τῶν ἀξόνων κτλ. παρεμβαλόμεναι ἐπιτρέπουσιν τὴν εἰς τὴν ἔλικα μετάδοσιν μόνον τῶν 9) 10 τοῦ ποσοστοῦ τούτου. "Ητοι ή ξελιξ, δὲν λαμβάνει ἐκ τοῦ ἀρχικῶν παρασχεβέντος εἰς τοὺς κλιθράνους δυναμικοῦ ή μὴ μόνον τά 11..25 % αὐτοῦ.

‘Η έξι παραλαμβάνουσα την ένεργειαν ταύτην δὲν χρησιμοποιεῖ ἐπωφελῶς διά τὴν πρόωσιν τοῦ πλοίου παρά μόνον μέρος αὐτῆς, ποικίλλον ἀναλόγως τῶν συνθηκῶν λειτουργίας της ἀπό 65-75%, τοῦ ὑπολοίπου διαρρέοντος μὲ τὰς δίνας αὐτῆς.

Έαν λάθωμεν τὴν πλησιάζουσαν τὴν πραγματικότητα εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν φορητῶν πλοίων μέσην τιμὴν ἀποδόσεως ἔλικος τῶν 70%, θλέπομεν, διτὶ τελικῶν μόνον τὰ 70% τῶν 11,25% ἥτοι 8% τῆς εἰς τὸ καύσιμον ἐμπεριεχομένης ἐνεργείας χρησιμοποιεῖται πραγματικῶς διά τὴν πρόσωσιν τοῦ πλοίου, τῶν ὑπολοιπῶν 92% ἀποτελούντων τὸν βαρύτατον φόρον τὸν ἀποτιμένον ὑπὲ τοῦ ἀνθρώπου εἰς τὴν φύσιν, φόρον δόμως συνεχῆς ἐλαττούμενον προϊόντος τῆς ἀναπτύξεως τοῦ ἀνθρώπινου τηνίκατος

μενον προισουσης της αναπτυξεως του ανθρωπινου πνευματος.
'Εαν εις έπιμετρον άναλογισθωμεν διτι και τα 8% ταυτά δεν χρησιμοποιούνται μετά τον αύτον θαθμόν άποτελεσματικότητος εις διλα τα πλοιά, διότι ή αντίστασις τουτων ποικιλλει άναλογως του ρυχήματος αυτών, άντιλαμβανόμεθα την εύρυτάτην έκτασιν του έωντιόν μας τιθεμένου ξεργου λελογισμένης τεχνικής περιουσιαλογής, μηδ δυναμένου εις σπουδαίτητα νά συγκριθῇ με οίανδήποτε άντιστοιχον περιουσιαλογήν έπι του καθαρως οικονομοποιηκού έπιπεδου και έχοντος υπεράνω πάσης άλλης οικονομίας, τὸν ψαρακτήρα τοῦ μονίμου και άναλλοιώτου έν μέσω τῶν τόσον κυριανομένων συνθηκῶν έργασίας και έκμεταλλεύσεως τοῦ πλοιού.

Τόσα συναίθιμα δέ τοῦ ἐφικτοῦ τῆς ἀνωτέρου λοιποτελούς ἀνιδράσεως κατὰ τῶν ἀπωλειῶν ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὸ ἀνέφικτον ἐντιδράσεως τῶν ἄλλων εἰς τὴν ἐν γένει λειτουργίαν τοῦ πλοίου υπεισερχομένων παραγύνοντα, καθιστᾶ τὸ θέμα ἔτι θελκτικώτερον, ὅπει τὸ μᾶκαν ἀθῆι εἰς τὴν ἐν τῷ ἀμέσῳ μέλλοντι ἀναλυτικήν ἔξεταν τῶν τρόπων ἐπιτυχίας οἰκονομιῶν καὶ τῆς συγκριτικῆς πρακτικῆς ἀξίας ἐνδός ἐκάστου τούτων.

Tὸ δεκαωνδέμερον

Η διεθνής συνεργασία

‘Ως είχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, τὴν 10ην Φεδρουσαρίου συνήλθεν ἐν Λονδίνῳ, εἰς τὰ γραφεῖα τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ἡ Διευθήτης Ναυτιλιακής Διάσκεψις μὲ θέματα τὴν περαιτέρω ἔξτασιν τοῦ «σχέδiou» θέλουσσίας συνεργασίας τῆς ναυτιλίας τῶν «τράμπ», τὴν ἐκλογὴν τῆς Μαζιώντευτικῆς Ἑπιτροπῆς καὶ τὴν μελέτην κάθε σχετικῆς μὲ τὴν ἐπέκτασιν τῶν σχεδίων κατωτάτων δρίων ναύλων προτάσεως.

Αι ναυτιλίαι 13 χωρών μὲ σύνολικήν χωρητικότητα 40 έκατομμυρίων τόννων έξεπροσωπήθησαν κατά τὴν Διάσκεψιν ταύτην. Ἐκπρόσωποι τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας παρέστησαν οι κ. κ. Π. Δρακούλης, Δ. Σταθάτος, Σ. Σωράτος καὶ Γ. Σ. Ἐπειρίκος. Κατά τὴν συνεδρίασίου δόμφωνάς ἔγενετο ἀπόδεκτὸν τὸ ὑπό τῆς Ἀγγλικῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας καταρτισθὲν γνωστὸν σχέδιον συνεργασίας, παρεσχέθησαν δὲ διαθεσιῶσεις, διεξάγονται εἰσέτι συνεννοήσεις παρὰ τῶν κατόχωρας ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων διά τὴν ἀπόδοχήν ἀπὸ μερους τῶν ἐφοπλιστῶν, μελῶν τῶν τοπικῶν ἐπαγγελματικῶν Ἐνώσεων, τῆς διεθνοῦς συνεργασίας ἐπὶ τῶν ναύλων καὶ διά τὴν λῆψιν τῶν καταλλήλων μέτρων πρὸς ἀποτροπὴν πάσης καταστραπήσεως τῶν σχεδίων ναύλων.

Αι ἀντίπροσωπείαι τῶν Σουηδῶν, Νορβηγῶν, Δανῶν, Φινλανδῶν καὶ Γάλλων ἐφοπλιστῶν ἔδήλωσαν, ὅτι δὲν διαθέτουν τὴν δύναμιν τῆς ἐπιθετικῆς κυρώσεων κατά πάσης παραθάσεως τῶν διὰ τῆς συνεργασίας ουμετριώνας. Συνέστησαν δόμας εἰδικάς ἐπιτροπάς ἐλέγχου, αἵτινες καὶ συνεκέντρωσαν τὰς δηλώσεις ἀποδοχῆς τῶν ἐκ τοῦ σχεδίου ὑποχρεώσεων ἀπό δόλους τούς ἐφοπλιστάς καὶ θάσει αὐτῶν αἱ ἔθνικαι ἐφοπλιστικαὶ δργανώσεις ἐγγυῶνται τὴν ἀκριβῆ τήρησιν τοῦ σχεδίου ἔξι δύναμάς τῶν μελῶν των. Οἱ ἀντίπροσωποι τῆς Φινλανδίας ἔδήλωσαν ἔξι ἄλλους, ὅτι ἡ ἀποδοχὴ τοῦ σχεδίου ἀπὸ μέρους τῶν Φινλανδῶν ἐφοπλιστῶν νοεῖται ὑπὸ τὴν ἐπιφύλαξιν τῆς μὴ διακρίσεως ἡλικίας καὶ ἔθνικότητος τῶν πλοίων κατά τὴν λειτουργίαν τῆς συνεργασίας. Κατόπιν ὥρισμένων ἐξηγήσεων, αἵτινες παρεσχέθησαν εἰς τὴν Φινλανδικήν ἀντίπροσωπείαν, ἐν σχέσει κυρίως μὲ τὰ ἀπασφαλίστρα, ὑπὸ τοῦ Προέδρου τῆς Διασκέψεως, οἱ ἐκπρόσωποι τῆς Φινλανδικῆς ναυτιλίας, προεθήσαν εἰς τὴν ἀνεπιφύλακτον ἀπόδοχήν τοῦ σχεδίου. Ἡ Ἰταλική ἀντίπροσωπεία ἔδήλωσεν, ὅτι ούδεμίαν δύνανται ν ἀναλάθουν οἱ Ἰταλοί ἐφοπλισταὶ ὑποχρέωσιν, μέχρις ὅτου δὲν ίθελε ληφθῆ ἀπόφασις διὰ τὴν ούστασιν «πούλη» ἀποζημίωσεως τῶν παροπλιζουμένων σκαράν, παρεσχέθη δόμας ἡ διαθεσθαίσις δτὶ αἱ Ἐνάσσεις τῶν Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν θά συστήσουν εἰς τὰ μέλη τῶν τὴν ὑποστήριξιν τοῦ σχεδίου συνεργασίας.

¹ Έξια ιδιαιτέρας μνείας είνε ή ύπό τοῦ Γενικοῦ Διευθυντοῦ τῆς Διεύθυνσης Ναυτιλιακής Διασκέψεως παραχρεβεῖσα εἰς τοὺς ἐκ- προσώπους τῆς Ναυτιλίας μας διατεθεῖσις, διτὶ ή 'Ελλάς είνε ή πρώτη μεταξύ τῶν συμβεθῆλμένων χώρα, ητίς συνέκτητρως τὰς δηλώσεις ἀπόδοχης τῶν ύποχρεώσεων τοῦ σχεδίου ἀπό μέρους των 'Ελλήνων θέτει.

των 'Ελλήνων έφοπλιστών.
Οσον αφορᾶ τὸν χρόνον διαρκείας τοῦ σχεδίου ἀπεφασίσθη
ὅπως αὕτη είνει διετής ἀπό τῆς Ἰησούς Ιανουαρίου 1938. Τέλος ἡ
Συμβουλευτικὴ Ἐπιτροπὴ ἐσχηματισθή, συμμονθέντος ἀπεριορί-
στου ἀριθμοῦ ἀντιπροσώπων ἐκάστης ναυτιλίας, μὲν ἐλάχιστον δύ-
οιον ἔνα ἀντιπρόσωπον τῷ «τούτῳ» καὶ ἕνα τῷ «ἄλλῳ».

προν ένα αντίρρωστον των «τραπτώς» και ένα των «λαϊνερς». Αναφορικώς πρός τήν ἀνωτέρω σύσκεψιν έξεδόθη τὸ ἀκόλουθον ἀνακοινωθέν ὑπό τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λοιδίνου:

«Συνεργοτήθη χθές μία άκρων σύσκεψης της «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως» ἐν Λονδίνῳ, διά να μελετήσῃ περιπτώμα τοῦ σχέδιου περὶ θέλοντας συνεργασίας τῶν «τρόπων». Εἰς τὴν σύσκεψην ἀντεπροσωπεύονταν ή Λατίνια, Βαθμονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Μεγάλη Βρετανία, Ἐλλάς, Οἰλλανδία, Ἰταλία, Γιουγκοσλανία, Νορβηγία, Παλαιόνα καὶ Σονδεία.

«Παρεχείσθωσα διαβεβαώσεις, διτή έλληφθησαν ή λαμβάνονται μετρια ὡπό τῶν μετεχούσιν χωρὸν πρὸς τὸν σκοπὸν τῆς ἐφαρμογῆς τῆς διενοῦς ἐπὶ τῶν ναυλῶν συνεργασίας καὶ διὰ νὰ πρόληφθον ἐνδεχομένων παραβάσεις, ἐπαπειλούμεναν ή ἀναφεύσει. Αἱ διαβεβαώσεις αὗται ησαν ἀπόλυτας ἵστοντοπικαὶ καὶ ἔγενοντο ἀμοιβάως δεκταῖ, εἰς τόπουν ὅστε συνεφανήμην ἡ παράτασις τῆς διενοῦς συνεργασίας ἐπὶ τῇ βάσει τοῦ ἴντογραφέντος ὑπὸ τῶν "Ἄγγλων ἐφοπλιστῶν τῶν «τράμπτς» καὶ «λάινερς» σχεδίου, ὃς τοῦτο καθορίσθη διὰ τοῦ ἐπεξηγηματικοῦ πονημάτου τοῦ ἀποβληθέντος κατά τὴν συνεδρίασιν τοῦ παρελθόντος Λεγεμβρίου.

Συνεργονήθη, διπος οι ἐφοπλισταὶ ὅλων τῶν κυρωδῶν ἔχουν τὸ αὐτὸ δικαιόματα μὲ τοὺς Ἀγγέλους συναδέλφους τον, σχετικῶς μὲ τὴν ἀπο-
ρρόφησιν των ἐξ τῆς συνεργασίας, πιστεύεται ὅμως ὅτι, πολὺν ἡ μία κάρ-
η ἑπιδόσιν εἰδοποιήσην περὶ ἀποζωφόρησεως, θὰ ἔχεται ή ἀπογίς της
τοῦ τῶν ἀντιρρούοντων τῶν μετεγουόντων τῆς συνεργασίας ναυτιλίδων.
Κατὰ τὴν σύσκεψην ἔξεληγν συμβούλευτικὴ ἐπιτοπῇ, ἥτις καὶ συνε-
δρίωσε μετά τινας ὥρας. Αἱ ἁγασίας τῆς συμβούλευτικῆς ἐπιτοπῆς θὰ
είνει ἐμπιστευτικαὶ, παρέχεται ὅμως εἰς αὐτὴν ἡ εὐχέρεια νὰ προσαντι-
πὸ καιροῦ εἰς καιρὸν εἰς ἀνακοινώσεις.

»Οι μετέχοντες εἰς τὴν Διάσκεψιν ἀντιρόβσωποι παρενέθησαν μετὰ τὸ πέρας τῆς συνεδριάσεως εἰς δοθὲν πρὸς τιμήν των δεῖπνον ἐν τῇ

Βουλῆς τῶν Κοινωνήτων.

Μετά τὴν ἀνωτέρω Διάσκεψιν τὸ ἀπόγευμα τῆς 10ης Φεβρουαρίου συνήλθεν εἰς τὴν πρώτην αὐτῆς συνέδρισιν ἡ δρισθεῖσα Συμβούλευτική 'Ἐπιτροπὴ τοῦ σχεδίου συνεργασίας. Πρόεδρος οὗτης ἐξελέγη ὁμοφύλως ὁ κ. Μ. Κ. Τυριβηνός. 'Ἐκπρόσωποι τῆς Ναυτιλίας μας παρέστησαν οἱ κ. κ. Δρακούλης, Σ. Σορῶτος καὶ Γ. Σ. Ἐμπειρίκος.

Συνεξήτιθη κατ' άρχην ή ιδιαιτέρως υπό της Γερμανικής αντιπροσωπείας υποστηριχθείσα πρότασις περί επεκτάσεως τῶν κατωτάτων δριών ναύλων καὶ εἰς ἄλλους τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς. 'Εκριθή δύμας, δτι πρὸς τὸ παρὸν σκοπιμώτερον εἶνε νά παραμείνουν ἐν λειτουργίᾳ χωρὶς περιστέρω τινά ἐπέκτασιν τὰ σχέδια ναύλων εἰς τάς ἀγοράς τοῦ Πλέιτ, τῆς Αδστραλίας καὶ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, ἐν καιρῷ δὲ τῷ δέοντι μελετηθῇ ή ἔφαρμογῇ τῶν καὶ εἰς ἄλλα κέντρα φορτώσεων σιτηρῶν. Παρὰ δέ της Βρετανικῆς ἀντιπροσωπείας ἔτονίσθη τὸ πλεονεκτήμα τῆς ὑπάρχειως ᾗρισμένων ἀγορών ἐκτὸς ἐλέγχου, ἵνα κατὰ τάς περιόδους τῆς χαλαρότητος τῆς ναυλαγορᾶς χρησιμεύουν αὐταὶ ως ἀσφαλιστικαὶ δικλειδές διεξόδου τῆς πλεοναζόυσης χωρητικότητος, ἢτις μοιραίως θὰ ἐπιέξει τάς υπό τῶν σχεδιών ἐλεγχομένας ἀγοράς.

Θέμα τῆς ήμεροσίας διατάξεως τῆς Συμβουλευτικής 'Επιτροπής ύπηρε καὶ ἡ πρότασις διὰ τὴν σύστασιν τοῦ ταμείου ἀποζημώσεως τῶν παροπλίζουμένων πλοίων, πρός τὸν σκοπὸν τῆς προσαρμογῆς τῆς προσφορᾶς πρὸς τὴν ζήτησιν χωρατικοῦτος. Ὁ καὶ ορθῶς ἀπὸ μέρους τῆς Ἑλληνικῆς ἀντιπροσωπείας ἀνέπτυσε διὰ τοῦ κατωτέρω δημοσιευμένου λόγου του τὰς ἀντιλήψεις τῆς Ναυτιλίας μας ἐπὶ τοῦ ἀνωτέρω ζητήματος. Αἱ Ἑλληνικαὶ ἀπόψεις ἔτυχον τῆς ἀνεπιφύλακτου ύποστηριξεως ἀπὸ μέρους τῶν Ιταλῶν, Γιουγκοσλαύων, Γερμανῶν καὶ Δανῶν ἐφοπλιστῶν. Ἡ Ἀγγλικὴ ἐπίσης ἀντιπροσωπεία συνεφώνων κατ' ἀρχὴν. Μετάκριν οὐχήτησιν ἀπεφασίσθη ὅπως τριμερῆς ὑπεπιτροπῆς δριμοθῆ ἀπὸ μέρους τῆς Ἀγγλικῆς Διοικητικῆς 'Επιτροπῆς διὰ τὴν ἀμεσον μελέτην τῆς προτάσεως. Τὰ πορίσματα αὐτῆς θέλουν ύποβληθῆ εἰς τὴν μετά τρίμηνον προσεχῆ συνεδρίασιν τῆς Συμβουλευτικῆς 'Επιτροπῆς. Παρεκλήθησαν ἐπίσης αἱ κατὰ χώραν ἐφοπλιστικαὶ ὁργανώσεις ὅπως μελετήσουν τὸ ζήτημα τῆς στάσεως τοῦ 'πούλα' καὶ ἐντὸς τριμήνου τούλαχιστον διατυπώσουν τὰς ἐπ' αὐτῷ ἀπόψεις τῶν.

Θά χρειασθή θεσίων χρόνος ίκανός διά τὴν ἐκπόνησιν οχεδίου δυναμένου νά γίνη παρ' ὅλων ἀποδεκτοῦ ἐπὶ ζητήματος τόσας ἐμφανίζοντος σοθαράς ἀντιθέσεως συμφερόντων. Ἀπό πάση πλευρᾶς τὸ πρόβλημα τῆς ὁρθολογιστικῆς κατανομῆς τῆς χωρατικότητος είνε περίπλοκον. Ἡ ἀπάρχη ὅμως διά τὴν μελέτην τούς ομηρικώτερους τῶν ζητημάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἔγενεται ἡδη. Συνείδησις πλέον τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλιστικοῦ κόσμου ἔχει καταστῆ ἡ ἀνάγκη τῆς διευρύνσεως τῆς συνεργασίας. Μετά τρίμηνον, ὅτε καὶ πάλιν θά συνελθῇ ἡ Συμβούλευτική Ἐπιτροπή ἐπλίζεται ὅτι θετικὸν πλέον θά σημειωθῇ θῆμα πρὸς τὴν πραγματοποίησιν τοῦ μοναδικοῦ μέτρου, ὅπερ προώρισται νά διασφαλίσῃ τὸ ιελλόν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

λιον· οἱ μελλοντικοὶ φορτίγοι ναυτιλίας.
Ο κ. Σωρώτος ἔξεδηκτης τάξις ἀπόψεις τῆς Ναυτιλίας μας ἐπί τῆς ἐπεκτάσεως τῆς διείθυνοῦ συνεργασίας διὰ τῶν κάτωθι:

Θά ἐπέβιμον ν' ἀναφερθῶ εἰς τὰς παρατηρήσεις τοῦ ι. Moller, τὰς γενομένας κατά τὴν τελευταίαν μας συνέλευσιν, ὃς πρὸς τὰς ἀμφιβολίας τῶν Δανῶν ἐφοπλιστῶν διά την ὑγρᾶ βάσιν τῶν «οχεδίων» κατοιτάσσων ὄρισιν τῶν ναύλων¹ καὶ διὰ τοὺς φόρους των μῆπως τυχόν τὰ ορθά δέντα σχέδια δεῖν ὅτι ἡδύναντο ν' ἀνθέξουν εἰς τὴν ὄρμην μαζί νέας κρίσεως. Θά ἐπέβιμον ἐπίσης ν' ἀναφερθῶ καὶ εἰς τὰς γενομένας σήμερον τὴν ποικίλην παρατηρήσεις τοῦ τίτλου του Corrado

μερον την πρωιάν παραποτήσεις τού πλαισίου κ. Σοργαδό.

»Ως είνε γνωστόν, ήμεις οι «Ελλήνες ίπεστροψάμεν τὰ «σχέδια κατοπτώσαν οὐδίων τῶν ναυάλων» μετ' ἂνθυσαμοῦ καὶ νομιμοφροσύνης. Θά ἔξακολονθόσαν τῶν πράττοντες τοῦ ἄνθρου, διότι ἀλλως τε ἐπεβεβαϊόθηδι μῆτης ὁμοθύμως ληφθείσης ἀποφάσεως τῆς ἐν Ἀθήναις «Ἐνώσεως» μας. Ἐφόσον δικώς θὰ προσπαθήσουμεν ν' ἀντεπεξέλθομεν πιστῶς εἰς τὰς ἀναληφθείσας ἑποχεώδεις μας καὶ ἐφόσον εὐχαριστῶσι θὰ ὑποδάλικοι ἔσταντος εἰς θνοῖς, πρὸς το συμφέρον τῆς συνεργασίας, πιστεύοντες τὴν τύχην μας καὶ λογικά διαμούσαται μας θὰ τηνήσουν τάπτων

τῆς δεούσης προσοχῆς· Αναφέρω τοῦτο, διότι εἰντοπίζωστον; διτὸν ἀντιθέτω περιπτώσει δὲν δύναται νὰ ἴπτάρῃ συνεταιρισμὸς καὶ διότι ἡ κώνη καὶ αὐτὴ ἡ φιλία ἐκλείπει, ενθὲν ως πανόρη ἡ ιστορία.

»Μολονότι καταλέγομαι μεταξύ τῶν θιασωτῶν τοῦ σχεδίου συνεργασίας, ὀφείλω νὰ είπω ὅτι — προσωπικῶς — συμφωνοῦ πρὸς ὅσα ἔλευθερον πάρει τῷν κ. π. Moller καὶ Corrado. Ἐθεώρασα πάντοτε τὴν περιόδου παράτησην τῶν «σχεδίων καταστάτων ὁρίων ναῦλων ὡς μίαν περίοδον πειραματισμοῦ, διὸ νὰ δοκιμασθῶν τὰ εὐεργετήματα τῆς ἐν γένει νεούσιας συνεργασίας. «Υπάρχουν ὥσφελήματα, ἀλλὰ — κατὰ τὴν γνώμην μου — είνε ταῦτα θετικῶς πειρωθισμένα. Τὰ «σχεδία» ἀπέτελον φυσικά, μίαν καταστροφὴν εἰς τὰς ἐλεγχομένας ἀγοράς κατὰ τὰς περιόδους τῆς κρίσεως καὶ ἀποτελοῦν ἀσφαλῶς τὸ οἰζονομικὸν δργανον διὰ τοῦ δραστὸν δύνανται νὰ ἀνατυηθῶν οἱ ναῦλοι, δταν ἡ ἀγορὰ τελῇ ἐν ζωηρότητι.

Αναμισθητής ἐπίσης τὰ «σχέδια» ταῦτα ἀπέδειξαν, ὅτι είναι δύναται η διεθνής συνεργασία εἰς τὴν βιομηχανίαν μας. Απέδειξαν ἀλώπηκον, ὅτι τὰ μέτρα συνεργασίας ἐπὶ διεθνῆς βάσεως παρέζουν ὃν γε τὸς ἔναν πραγματικὸν τοντοτιδόν διὰ τὸ δόν σώμα τῆς βιομηχανίας, ἐπιφερέτες δι᾽ ἔκαστον μέλος, ἀνέψητήτως ἐθνικότητος, τόσον διὰ τὰ «τρόμπες», δόσον καὶ διὰ τὰ «ελάσσονες».

»Είνε ἀληθῆς ἀφ' ἑτέρου, ὅτι τὰ «οὐεῖδια» προσαλούν καὶ ισχυροῦ πλονισμοὺς εἰς τὰς λοιπὰς ἀγοράς, εὐθὺς ὡς παύσουν νὰ ἐπιτυχάνων ταὶ ἔργασια τείς τοὺς ὑπὸ ἐλεγον τομεῖς, διότι μὲ τὴν ἐλλειπιν ὄνθιμοι σεως εἰς τὴν προσφοραν χωριτζοτήστος, τὰ μὴ δυνάμενα νὰ πλεύσουν τείς τὰς ἐλεγομένας ἀγοράς σκάψη, ἀναζητοῦν ἔργασιας εἰς οἰανδήποτε τιμὴν ἀπὸ τοὺς ἐλευθέρους τομεῖς. Ἀποτέλεσμα τούτον είνε αἱ πανταχόθεν ἀναγγελλόμενα ζημία, ὁ ἀδύος παροπλιοὺς σκαφῶν λ.χ. εἰς τὸ Πλέιτ, η ἀνεπιθύμητος συσσόρευσις πλοίων εἰς τοὺς μὴ ἐλεγχομένους τομεῖς μὲ χαμηλὰς τιμᾶς ναύλων πλ.

»Ολοι γνωρίζουμεν, ὅτι ἐκεῖνο ποὺ χρειάζεται διὰ τὴν εὐημερίαν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας είνε ή περίσσεια τῶν ἐμπορικῶν μεταφορῶν. Δυστυχῶς, δὲν δινάμεθα νὰ δημιουργήσουμεν ἐφαρδίας. Δινάμεθα δῆμος νὰ πράξουμεν κατί ἄλλο: Νά ον ω μισθωμεν τὸν προσφοράν τοῦ τον νας καὶ εἰμια βέβαιος, ὅτι ἐφόδους καὶ μέχρις ὅποι δὲν ἀπορασίσουμεν νὰ πράξουμεν τοῦτο, δὲν δινάμεθα καὶ νὰ ἐλπίζουμεν εἰς τὴν εξυγίανου τῆς γαλαγορᾶς ή εἰς τὴν εὐημερίαν ἐν τῇ βιομηχανίᾳ μας.

Θάτι ἐπρότεινα, συνεπώς, νὰ σχηματισθῇ διλογικεύης τις ἐπιτροπή διὰ νὰ μελετήσῃ τὴν φύσιμων τῆς προσφορᾶς χωρητικότητος, ὡς ἔγενετο μὲ τόσην ἐπιτρίχιαν εἰς ἄλλας βιομηχανίας. Διὰ ν' ἀποβῇ τελεσφόρος οὗ η φύσιμως αὕτη, θὰ ἐπρεπε νὰ προβλέψῃ τὴν σύμπτηξιν ἐνὸς «pool» συνεισφορῶν καὶ ἀπόδημοσεων διὰ τὰ παιρούλιζμέων σάφρη. Νομίμη ἀζόμη ὅτι ποιά τις μέριμνα δέον νὰ ληφθῇ διὰ τὴν φύσιμων τῆς πορείας τῶν νέων ναυτιγήσεων. Είτε ληπτόν, ἐν προσευμένῳ, ὅτι τὸ ἀνακύνατο τοιετίας σχέδιον «rationalisation» ἐγκατελεῖται.

»Ἐλπίζω, ὅτι ἀν ἐγκρίνητε τὴν παροῦσαν μοι πρότασιν, τὸ σχέδιον τοῦτο θὰ κελεψθῇ παρὰ τῆς ἵπειτροπῆς, εἰς τὴν ὥποιαν θὰ κληθῇ καὶ ὁ κ. Schierwater νά παρώσῃ τὴν συμβολὴν τῆς πολυτίτλου πείρας ουμένην ἐπίσης νά είπω ὅτι, λόγῳ τῶν ἐμφανῶν δισταύμενων συμφερόντων τῶν «τράπεζών» καὶ τῶν «ελάνερων» καὶ ἴνα διενυσούνθῃ ἡ ἐπίτευξις συμφωνίας, εὐνταίσον θὰ ἡτο, ὅπως προέτεινα πρό τυνος, νά ἐκ πονηθῇ σχέδιον ἑνὸς διεθνοῖς «εθνών» ἡ «Ἐνότεωσας ἐφοιτούστων τράπεζων τῆς αγίδας τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως». Ή δομίσις τῆς «Ἐνότεωσις» τῷποτε θὰ ήδηντα νά ἔνασονισθῇ μὲ τὴν παρούσαιαν δογματικήν.

» Ενωτες των σημαντικων νομοθετων με την παραπομπη σε αυτην την παραγωγην των αλινερων διαφορων «Κονέφερανζ» αυτων.

» Εξεινο, ομως πον ιπτερ παν αλλο χρειαζεται, εινε οτι παντες ήμεις θα ξπρεπε να επιζητησουμε μιαν λύσην μαρζου χρόνου μάλλον, παρα να επιζητησουμε οιανδήστε πρόστιαν από της πλειων του θι μα πρέπε να πληρώνουμεν εις συνειδησφοράς και τι έπλησσεν να καρπωθειμεν από την προσοτηταν. Ως ταπεινός αλλ έπιμονος από πολλων έτων, έχρατης της ιδεας της διεθνονσ συνεργασιας και της «rationalisations», γνωριζω αριστοτας ταυς μεγάλιας δυσχερειας του περιπλοκον τούτου προβλήματος. Ειμαι οι μετεισισμένος, οτι μετη την κατην θέλησην (και είνε ένθυμορυντικον, οτι ηδηρογια τοικην έν αμφοτην, έν συγκρισει προς την έλλειψην κανονων) μι θάρρος και με άποφασιστικότητα, εινε δηνατον να προκυψη ένας εκπαστικος χάρτης, δια την μεγάλην ταύτην και ιπεράνω πάσης αλλη, διεθνη βιομηχανιαν. Ο έν λόγο χάρτης, θα καθώριζε και θα μαζι έχησονται: ΠΡΩΤΟΝ: Την σταθεροτητα έκεινην, που είνε τόσον γονιαστικον δια την κανονικη ξεξιλιξη της βιομηχανιας μας. ΔΕΥΤΕΡΟΝ

Telegrams:
"GENICOLAOU,"
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

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

Telephone Avenue 4841

AANEJA

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

"GENICOLAOU,"
Piraeus

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.
Μέγαρον Ήλεκτρ. Σταθμοῦ (2ος όροφος 21-22)
ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 42-633

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Άντι τού άγνως ύπάρχεισα, εἰς τὸν ὅποιον ἐπεδόθημεν κατὰ τὸ παρελθόν, κατὰ τὰς μαράζεις περιόδους τῆς ἀσταθείας τῆς ναυλαγορᾶς, θὰ μᾶς ἐπιτρέψῃ ν' ἀποκομίσωμεν ἔνα λογικὸν πέρδον ἐπὶ ἀνετοτάσσεις καὶ πλέον εὐχαρίστους συνθήκας. Καὶ ΤΡΙΤΟΝ: Θὰ μᾶς ἐδίδετο ἡ Ιανοποιησις νὰ παραδώσωμεν, εἰς τοὺς διαδόχους μας, μίαν καλῶς ὁργανωμένην διοικησίαν, διὰ τὴν ὅποιαν θὰ ἡσαν ὑπερήφανοι, ὅτι ἀποτελοῦν μέλη τῆς, τόσον ὄσσον εἴμειν καὶ ἡμεῖς οἱ ίδιοι.

"Ἐν κατακλείδι καὶ πόδις ἐνθάρρυνσιν ἑπείνων, ποὺ θὰ ἀναλάβουν τὸ τολμηρὸν ἔργον, ὅπερ εὑρίσκεται πρὸς ἡμένον, θὰ μοῦ ἐπιτραπῇ νὰ τοῖς ἑπομένησι τι ὁ "Ομηρος ἀναφέρει εἰς τὴν «Ιλιάδα» διὰ τὴν συνεργασίαν, αὐτὴν ποὺ ἀνέβαθμεν ἐνέπνευσεν ἀνότερα ἔργα: Διὰ τῆς ἀμοιβαίας ἐμπιστούντος καὶ τῆς ἀλληλοδοθείας μεγάλα ἔργα δημιουργοῦνται καὶ μεγάλαι ἀνακαλύψεις ἐπετελέσθησαν".

Μὲ πάσαν δυνατήν λεπτομέρειαν ἔξεβασμεν ἀνωτέρω τὰς διεξαχθείσας κατά τὴν τελευταίαν Διάσκεψιν τοῦ Λοιδίνου συζήτησις ἐπὶ τοῦ σχεδίου διεθνοῦς συνεργασίας. "Ἔχομεν τὴν ἀντίληψιν, διὰ τὸ ἐφοπλιστικὸς μας κόσμος πρέπει νὰ ἐνημεροῦται ἐκάστοτε ἐπὶ τῶν καταβαλλομένων προσπαθειῶν διὰ τὴν ὁργάνωσιν τῆς ναυτιλίας τῶν «τράμπες» ἐπὶ θάσεων στερρών, ἰκανῶν νὰ καταστήσουν τὴν ναυτιλιακήν ἐπιχείρησιν σταθερῶς ἀποδοτικήν, ἐλαφρότερον ὑφισταμένην τὸν ἀντίκτυπον τῶν ἀποτόμων τῆς ναυλαγορᾶς μεταπτώσεων.

"Ἡ ἐνημέρωσις ἀκριβῶς αὐτὴ μᾶς ὑποχρεώνει ιδιαιτέρως δλῶς νὰ ἔξαρωμεν τὴν πολύτιμον συμβολὴν τοῦ κ. Σορώτου, Διευθυντοῦ τῶν ἐν Λοιδίνῳ Γραφείων Λυκιαρδοπούλου, διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τοῦ ἔργου τῆς διεθνοῦς συνεργασίας. Ἡ Ναυτιλίας μας αὐτὴ καθ' ἔαστη, ἀλλὰ καὶ ἡ ἰδέα τῆς συνεργασίας πολλὰ ὀφείλει εἰς τὸν κ. Σορώτον. Ἀπὸ τοῦ 1930, ὑπῆρξεν οὗτος ὁ πρωτόπορος τῆς διεθνῶν θάσεων ὁργανώσεως τῆς ναυτιλίας Βιομηχανίας. Ὑπὸ τὸ ψευδώνυμον «Realist» μακράς καὶ ἐμπειριστωμένας ἐδημοσίευσεν ὁ κ. Σορώτος μελέτας εἰς τὸν Ἀγγλικὸν τύπον, καταδείξας ἔκποτε τὴν ἐπιτακτικὴν ἀνάγκην τῆς διεθνοῦς συνεννοήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν «τράμπες». Παρῆλθε χρόνος πολὺς διὰ νὰ καρποφορήσουν αἱ ἰδέαι τοῦ «Realist». Ἡ φορτηγὸς ναυτιλίας διεῖηλθε τὴν δέξυτην τῆς κρίσεως, ἀφοῦ ὅμως ἐπέτελεσε τὸ πρῶτον θῆμα πρὸς τὴν ὁργάνωσην τῆς διὰ τῶν σχεδίων κατωτάτων ὄριών ναύλων. Αἱ ἀπόψεις τοῦ κ. Σορώτου, αἵτινες ἀφότου ἀνεπτύχθησαν, εὔμενη ἐδρον τὴν ἀπήκησον μεταξύ τῶν ἐπιφανεστέρων Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν, ἐδικιασθησαν ἐκ τῶν πραγμάτων. Τὸ πειραματικὸν στάδιον τῆς συνεργασίας, χάρις καὶ εἰς τὴν κρατήσασαν κατ' αὐτὸν καλὴν περίσσον τῶν ναύλων, ἀπέδειξεν, διὰ τὴν τελικὴν μορφὴν τῆς ὁργανώσεως τῆς παγκοσμίου φορτηγοῦ ναυτιλίας, διὰ τῆς δημιουργίας προϋποθέσεων διασφαλιστικῶν τῆς σταθερᾶς ἀναπτύξεως τῆς, εἰνε δυνατή καὶ πραγματοποιησμός.

"Ἀν ἡ «rationnalisation» ἔκριθη περιττή κατά τὰ δύο τελευταῖα ἔτη τῆς ἐντατικῆς ζητήσεως χωρητικότητος, ίδού, διὰ τῶρα ποὺ ἡ ναυλαγορᾶ ἔμφανίζει καὶ πάλιν ἀπὸ πενταμήνου σημεῖα ἐπικινδύνου χαλαρότητος, ἐπονέρχεται πρὸς συζήτησιν. Ἀνεγνωρίσθη πλέον ὡς τὸ μόνον μέσον περιφρουρήσεως τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως ἀπὸ τὰς ἐπιζημίους ἐκπτώσεις τῶν ναύλων. Εὔκταιον θεοβάριας θὰ ἡτο ἀνελειτούργει ἡδη ἐνα παρδομοῖν πρὸς τὸ ἀπὸ τοῦ 1934 προταθέν ὑπὸ τοῦ κ. Σορώτου σχέδιον δροβολογιστικῆς κατανομῆς τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ διευρύσεως τῆς ἐφοπλιστικῆς συνεργασίας. Ἡ ἐφαρμογὴ του κατά τὴν δύσκολον αὐτὴν περίσσον τῆς ναυλαγορᾶς θὰ ἀπέτρεπε τὰς θυλιθεράς συνεπαίσας τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναύλων, ἀλλὰ καὶ τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων. Ἡ ιδρροποτος ρύθμισις τῆς προσφορᾶς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος θὰ διετήρει τὴν ναυλαγορᾶν εἰς ἐπίπεδα σταθερά, ἀποδοτικά.

"Ἔστω καὶ ἀργά ἡ διεθνής συνεργασία ἐπεδήληθε εἰς τὴν ἐφοπλιστικήν συνείδησιν. Ἀνεγνωρίσθη ἡ ἀνάγκη ὡς παραπάνω καὶ συνεννόήσης τῶν κατά τὰς χώρας ναυτιλιῶν ἀναπτυχθῆ πρὸς τὴν τελικὴν τῆς μορφήν. Τὰ παραδείγματα τοῦ «πούλ» τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ τῶν Διάσκεψεων τῶν «λάΐνερες» εἰνε ἀρκετά νὰ πείσουν κάθε ἀμφισθοῦντα τὰ εὐεργετικά ἀποτελέσματα τῆς συνεργασίας. Ὁ κ. Σορώτος ὡς ἐκπρόσωπος τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν Διάσκεψιν τῆς 10ης Φεβρουαρίου εὑρε καὶ πάλιν τὸ καταλληλότερον θῆμα διὰ νὰ ἀναπτύξῃ τὰς ἀπόψεις τοῦ. Τὸ ἔδαφος ἡτο ἀρκετά πρόσφορον. Ηὐθύχησεν οὗτος νὰ ἰδῃ τὰς ἰδέας τους ἀσμένων υιοθετουμένας. Ἡ πρὸς τοὺς παράγοντας τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ εὐγλωττος τοῦ κ. Σορώτου δημιούρια ἀπετέλεσεν ἀποστολικὴν οὕτως εἰπεῖν παραπίνειν ἐνός ἰδεολόγου πρωτοπορειακού ἔργατος

τῆς γενικωτέρας συνεννοήσεως εἰς τὸν κατ' ἔξοχὴν ἀτομικιστικὸν κλάδον τῆς ναυτικῆς Βιομηχανίας.

"Ἡ Ναυτιλίας μας πρέπει νὰ είνει ὑπερήφανος, διότι τόσον ἐπαξίως ἔξεπροσωπήθη κατά τὰς τελευταίας διεθνεῖς ἐφοπλιστικὰς συγκεντρώσεις. Ἡ ἐκτίμησης πρὸς τὰς ἀπόψεις τοῦ κ. Σορώτου καὶ ἡ προσοχὴ, τὴν ὅποιαν πάντοτε προεκάλεσεν ἡ ἀνάπτυξης των ἀντανακλοῦν ἐπὶ τοῦ συνδόλου τῆς Ἐθνικῆς Ναυτιλίας. Τὸ ὕστερον αὐτῆς ἔξυπνουται καὶ ἡ πεποίθησης τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ πρὸς τὸν Ἐλληνικὸν ναυτιλιακὸν παράγοντα ἐδραιοῦται.

Αἱ στήλαι αὖται ἀποδίδουσι τὸν δίκαιον ἔπαινον εἰς τὸν κ. Σορώτον διὰ τὰς ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μας προσπαθείας του ἐπιτελοῦν ένα καθηκόν. Χάριτος ὀφείλει εἰς αὐτὸν ὁ ἐφοπλιστικὸς μας κόσμος, ἀλλὰ ληφθῆ μάλιστα ὅτι δψιν, διὰ δ. κ. Σορώτου ὁγνίζομενος διὰ τὴν καλὴν παράστασιν τῆς Ναυτιλίας μας δὲν είνει καὶ ἐφοπλιστής, δὲν θεραπεύει τὰ ίδια αὐτοῦ συμφέροντα. Πιθανὸν ἡ δημοσία ἀναγνώρισης τῶν καλῶν ὑπηρεσιῶν τοῦ κ. Σορώτου νὰ θίγῃ τὴν μετριοφροσύνην του. Δὲν θὰ μᾶς ἀποτρέψῃ ὅμως τοῦτο, διὰ νὰ ἀπευθύνωμεν εἰς αὐτὸν τὰ εἰλικρινῆ συγχαρητήρια μας.

Ἡ πρότασις τοῦ κ. Σορώτου διὰ τὴν συνεργασίαν

"Ἀπὸ ἑτοῦ ἡδη δ. κ. Σορώτου ἔξεπόνησε σχέδιον συστάσεως ἐνιαίου ὀργανισμοῦ κατεύθυντος τὴν ἔργασιαν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Παρέθομεν κατωτέρω τὰς κυρίας αὐτοῦ γραμμάτας, λόγω τοῦ ἐνδιαφέροντος ποὺ θά προκαλέσῃ τοῦτο κατὰ τὰς προσεχεῖς συζήτησις, τόσον μεταξύ τῆς Ἀγγλικῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς, δοσον καὶ εἰς τὰς κατὰ τὰς χώρας ἐφοπλιστικάς ὁργανώσεις. Ἰσως νὰ μή υιοθετηθῇ τοῦτο ἐν τῷ συνόλῳ του, θ' ἀποτελεῖ ὅμως τὴν θάσον τῶν σχετικῶν διαπραγματεύσεων. "Ἄν δὲ πρυτανεύσῃ, ὥπως ἐλπίζομεν, καλὴ θέλησης ἀπὸ μέρους δλῶν, πρέπει νὰ εἰμεθα θέσαιοι, διὰ ή ναυτιλία τῶν «τράμπες» θὰ ἀντικρύση καλυτέρας ἡμέρας.

Προτείνεται νὰ σύστασις εἰδίκης ὁργανώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, μὲ τὰς κάτωθι ἐπιδιώξεις:

1) Ἡ ὁργάνωσις αὕτη ἀποσκοπεῖ νὰ δώσῃ εἰς τὴν ναυτικὴν διοικησίαν τῶν «τράμπες» ἔνα καταστατικὸν χάρτη διὰ τὴν προσαρμογὴν τῆς ἐκάστοτε προσφορούμενης χρηματοποίησης ποὺ προστατεύεται τῶν σχεδίων κατωτάτων ὄριών ναύλων. Αἱ ἀπόψεις τοῦ κ. Σορώτου, αἵτινες ἀφότου ἀνεπτύχθησαν, εὔμενη ἐδρον τὴν ἀπήκησον μεταξύ τῶν ἐπιφανεστέρων Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν, ἐδικιασθησαν ἐκ τῶν πραγμάτων. Μία τοιαύτη ἔξασφάλισης θὰ προελάμβανε κάθε παράδασιν ἐκ μέρους τῆς τιχὸν δυστροπούσης μειονότητος τῶν «τράμπες».

2) Ἡ προσπάθεια τότε μόνον δύναται νὰ εἰνδιοφθῇ, δταν είνε ἀναγκαστική η κατεύθυνσια μεταξύ ποινικῆς φήτως, ὑποστηριχθῇ δὲ δινός. Ἀπαραίτητον ἐπίστηση είναι διὰ νὰ καταστῇ τελεσφόρος καὶ ἐφαυδούμενος, ὥπως ἐξασφαλίζῃ εἰς ἀπαντας τοὺς μετέχοντας ἐφοπλιστὰς ιστήτησιν καὶ μεταχειρίσεως. Μία τοιαύτη ἔξασφάλισης θὰ προελάμβανε κάθε παράδασιν ἐκ μέρους τῆς τιχὸν δυστροπούσης μειονότητος τῶν «τράμπες».

3) Προς ἐπίτευξην τῶν ἀνωτέρων ἐφοπλιστῶν «τράμπες». 4) Σκοποὶ τῆς προτεινούμενης ὁργανώσεως διὰ είνε:

a') Νὰ ἐγγράψῃ ὡς μέλη, τοὺς ἐφοπλιστάς «τράμπες» μόνον, ἔναντι πληρωμῆς ἐνός ἀρχικοῦ δικαιώματος ἐγγραφῆς 5 ἔως 10 λιρῶν — λόγου κάριν — κατὰ πλοίον καὶ μὲ ἑτησίαν συνδομήν τοῦ ποσοῦ.

b') Νὰ καταρτηθῇ «σχέδια κατωτάτων ὄριών τῶν τιμῶν τῶν ναύλων» διὰ ὅλας — εἰς δυνατόν — τὰς ἀγοράς ἔξοδησεως καὶ ἐπιστροφῆς καὶ νὰ συνεργάζηται, ἐφόδου τοῦτο θὰ είνε ἐξιτόν, μετὰ τῶν διαφόρων «Διαπλένειν τῶν λάΐνερες».

c') Νὰ ἐπλονήσῃ σχέδιον παροπλισμοῦ καὶ νὰ ποδῇ εἰς τὰ κατάλληλα διαβήματα, διὰ νὰ ἐξασφαλίσῃ μίαν ἀντίστοιχην πρασιναλίζεσιον τῶν φορτηγῶν γραμμῆς.

d') Νὰ ἐπιδιώξῃ τὴν αὔξησην τῆς ἐργασίας τῶν «τράμπες» διὰ τὴν μεταφορὰν φορτίων εἰς χώμα. Θὰ ἡτο ἐν προκειμένῳ δυνατόν νὰ προελθῃ οὐσιερότερον ἀπὸ τὸν τηλεοπτικόν φορτίον φορτίον εἰς χώμα (δι. λ. γ. βαρέον γεννημάτων κλπ.), αἵτινα μεταφέρονται μὲ ναύλους λίαν χαμηλούς, παραπομένων ἀντιστοίχως τῶν «τράμπες» τῆς μεταφορᾶς ἐλαφρῶν φορτίων, αἵτινας μεταφέρονται μὲ λίαν χαμηλούς ναύλους. Τὰ «λάΐνερες» είνε πιθανόν νὰ κάσουν ἐργασίαν εἰς σύγχον, θὰ ὠφεληθοῦν διότι περισσότερον ἀπὸ τὸν τηλεοπτικόν φορτίον τῶν «λάΐνερες», δεδομένοι, διὰ θὰ παριστοῦν τῆς τοιαύτης ἐργασίας τὰ «τράμπες». Εξ αλλού, εἴην ἐπάρχη πρὸς μεταφορὰν ὑπὸ τῶν «τράμπες» μεγαλυτέρα ποσότης φορτίων εἰς χώμα, θὰ δυνηθοῦν καὶ τὰ συνήμηντη φορτηγά νὰ ἀπολαύσουν ἀνθητούρων ναύλων.

Καὶ ε') Νὰ συνεργασθῇ μετὰ τῆς πρὸς τοῦτο «Ἐπιτροπῆς» διὰ τὴν ἀναβεβόρησην τῶν ναύλουσιν μήλων. ἐπὶ τῷ σημεῖῳ ἐργασίας τῶν «τράμπες» καὶ τοῦ ποσοῦ ἐπιτεύξεως κατέτοιχησεν.

GREEK SHIPPING AGENCY

(Grieksche Scheepvaart-Agentuur)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON

Telephones: 48722-46225

4, Raadhuisstraat
AMSTERDAM C.

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

"WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)
After Hours: 21851

Teleg.: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ: Νά σχηματισθή μία κεντρική «Διοικητική Επιτροπή» έξι αντιπροσώπων των διαφόρων μετέχουσών χωρών, έξουσιοδοτουμένων όπως:

α') Συντήσωσι τέσσαρας ίποτε πρόσωπα πρός διατήρωσιν και έφαρμογήν σχεδίων κατωτάτων ναύλων εἰς τέσσαρας τομεῖς έργασίας, ώς έξης: Πρότον, διὰ τὴν έργασίαν τῆς Νοτίου Αμερικῆς, ήτοι τὴν Βραζιλίαν, Πλέιτ, Χιλήν, Νότιον Αφρικήν κλπ. Δεύτερον, διὰ τὸν Καναδᾶν και τὸν Βόρειον Αμερικήν. Τρίτον, διὰ τὸν Ειρηνικόν, τὴν "Απο" Ανατολήν και τὴν Ανταρκτικήν. Καὶ τέταρτον, διὰ τὴν Αγγλίαν, Κόντινεντ, Μεσόγειον, Μαρόν Θάλασσαν, Έθνοθράν Θάλασσαν και Ινδίας. (Πιθανόν νά κριθῇ άναγκαίον, όπως περιορισθούν τὰ «σχέδια» εἰς τὰς σπουδαιότερας μόνον άγοράς).

β') Συντήσωσι ιποτε πρόσωπον πρός μελέτην και καθορισμὸν ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρόν: 1) Τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων, ἅτινα θὰ ἔπειται νὰ παροπλισθοῦν, διὰ νὰ διατηρηθῇ ή ισορροπία μεταξὺ προσφορᾶς και ζητήσεως. 2) Τῆς ἐποχῆς ή και περιόδου, καθ' ἥν τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ ἔπειται νὰ προμεινόντων παροπλισμένα, εἰς έφαρμογήν τοῦ σχεδίου.

γ') Νά μελετήσων καὶ καθορίσων: 1) Τὸν τύπον ἐγγυοδοσίας, δοτικὸν θὰ ἔπειται νὰ ἐπιτευχθῇ παρὰ πάντων τῶν μετεχόντων ἐφοπλιστῶν και δοτικὸν θὰ ὑπερχρέωνεν αὐτὸν νὰ συμφωροῦνται πρός τοὺς κανόνας και τὰς διατάξεις τοῦ σχεδίου συνεργασίας. Καὶ 2) Τὴν ἐπιβολὴν — κατὰ τὴν κρίσιν τῶν — ποιῶν κατὰ παντὸς ἐφοπλιστοῦ, δοτικὸν ηθελε παραβάτην τὴν συμφωνίαν.

ΕΚΤΑΣΙΣ ΤΩΝ «ΣΧΕΔΙΩΝ»: Τὰ ορθέντα «σχέδια» κατωτάτων δοτικῶν τῶν ναύλων θὰ έφαρμοδοῦνται εἰς πλοῖα «τράμπες» 1000 τόννων νέτερτζιστερ και ἄνω.

ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΤΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ: Τὰ μέλη θ' ἀναλάβουν νὰ διαλύνουν 2 ἔως 3 τόνους δι' ζηστον τόνουν νεοναυπηγήτον σαράντος των ή παλαιοῦ τοιούτου έφισταμένου φιλικήν μετατροπήν και δελτίσσιν.

ΙΣΟΤΗΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ: Τὰ ἀζόλουνθα σημεῖα θὰ ἔπειται νὰ ληφθοῦν ἐπὶ δῆμην, ώς ἀποτελοῦντα — ἐπὶ τινῶν περιπτώσεων — ἔμμεσα πλεονεκτήματα: α') Διέργασις σημαίας ἐπὶ τῶν ἀσφαλίστων φορτίου. β') Διάκρισις σημαίας ἐπὶ τῶν ναυλαγορῶν. Καὶ γ') Μυστικὴ έργασία ναυλώσεων.

ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ: Νά κορηγηθῇ ἐπίδομα 3, i. e., πεννῶν κατὰ τόνουν, πληρωτέον ἐτήσιον πρός τοὺς ναυλωτὰς ἔκεινον, οἵτινες θὰ ναυλώνουν ἀποκλειστικῶς χωρητικότητα ἀνήκουσαν εἰς τὰ μέλη τῆς «συνεργασίας».

ΟΜΑΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ: 'Η «Ἐπιτροπή» θὰ είναι έξουσιοδοτημένη ν' ἀπαλλάσσῃ κάθε τιμῆμα χωρητικότητος ή ἐνδεχομένως εἰδικά τινα πλοῖα ἀπὸ μέρος τοῦ ή καὶ ἀπὸ τὸ σύνολον τῶν ὑπερχρέωσεών των ἐπὶ τῶν «σχεδίων» εἰς περιπτώσεις εἰδικάς, π. χ. ἀδυναμίαν κέρδους ἐπὶ τῶν «σχεδίων» λόγῳ εἰδικῶν συνθηκῶν, δυσμενῶν δρόμων κλπ.'

ΕΝΑΡΞΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΩΝ «ΣΧΕΔΙΩΝ»: Τὰ «σχέδια» θὰ τεθοῦν εἰς έφαρμογήν εὐθὺς ώς τὸ ιδιετήθιδον παρὰ τῶν συμβαλλομένων μερῶν και θὰ ισχύσουν διὰ μίαν ζρονικήν περίοδον πέντε ἑτῶν, μετὰ τὴν λήξιν τῆς δρομῆς θὰ ἀνανεώνονται κατ' ἕτος, ώς θὰ ἀπερασίζετο ἐν καιρῷ ὑπὲρ τῆς «Διοικούσης Επιτροπῆς».

'Αναφορικῶς μὲ τὴν ἑποβλήθειαν κατὰ τὴν τελευταίαν ἐν Λοδίνῳ σύσκεψην τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως» τῶν «τράμπες» πρότασιν περὶ ιδιότεως — βάσει τοῦ σχεδίου «συνεργασίας» ἐπὶ τῶν ναύλων — ἐνώς Οργανισμοῦ ἀπολημμένων τῶν παροπλίζουμένων σκαφῶν κατὰ τὸ ιπτόδειγμα τοῦ «φρού» τῶν δεξανοπλοίων, ἐδημοσιεύθη ὑπὸ τῆς «Scandinavian Shipping Gazette» τὸ κατωτέρῳ ἀρθρον, ἐδημοσιεύθη προφανῶς τὰς ἐπὶ τῆς προτάσεως ταύτης ἀποτύλιψεις τῶν Σκανδινανῶν ἐφοπλιστῶν.

'Ελεν ἀληθὲς — τονιζει ἐν ἀρχῇ ὁ ἀρθρογράφος — ὅτι τὸ ἐπιπλό τοῦ τοῦ z. Schierwater σχεδίου, βάσει τοῦ δρομοῦ λειτουργεῖ τὸ «φρού» τῶν δεξανοπλοίων, ὑπῆρχε λίαν ἐπιβοληθητικὸν διὰ τὴν έργασίαν τῶν τετάνεργος. Διαριζόντεται διὰ τὴν ἀλλότητα τῶν διατάξεων τοῦ και τὴν ἀπόδοσιν τοῦ ἐφαρμογῆν, οἱ δὲ ἐφοπλισταὶ τῶν «τράμπες» θὰ δελεασθῶν, προκειμένων και ἀπό τὸν οἰκονομικὸν μέτρον «φασιοναλίσασιόν» τῆς χωρητικότητος τοῦ. 'Ἐν τόντοις, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι τὸ «φρού» τῶν τάντεργος λειτουργεῖ ἐπὶ τῆς ἀπλούστατης θά-

σεως τῆς εἰσπράξεως ωρισμένων δικαιωμάτων ἀπὸ τὰ ἐν καιρῷ θετικά πρότοια, ποὺς ἀποτελοῦσιν τὸν ἀργούντων, θὰ ἀπητεῖτο — προκειμένων διὰ τὰ «τράμπες» — ἔνας λίαν περίπλοκος μηχανισμός.

»Ο μεγάλος ἀριθμὸς τῶν ἐφοπλιστῶν «τράμπες» και αἱ διάφοροι συνθῆκαι, ποὺ διέπουν τὴν ἐργασίαν τῶν φορτηγῶν κατὰ τομεῖς ἀγορῶν, θὰ καθίστων ἐν τῇ πραγματικότητη διστορεστάτην τὴν συγκράτησην τῆς προσφορᾶς εἰς τὸ ἐπίπεδον τῆς ζητήσεως. Δὲν πρέπει ἐπὶ πλέον νὰ παραβλέπεται καὶ τὸ γεγονός, ὅτι ἀπόμνι και ἀπὸ τὸ «φρού» τῶν δεξανοπλοίων παροπατᾶται διστορεστάτην πειονεκτήματα. Διὰ τῆς διατηρησέως τῶν ναύλων εἰς ἔνα τεχνητὸν ἐπίπεδον και διὰ τὴν καταβολῆς ὑψηλῆς πληρωμῆς, παλλάν, ἀποζημιώσεως εἰς τὸν δεξανοπλοίον τῶν ἀπάντηστάς περιοπλιστῶν τῶν ἀργούντων «τάνκερες», παρεσχέθη ἀφορικὴν τὴν κατασκευὴν τῶν περιοπλιστῶν τῶν ἀργούντων.

»Οπωδήποτε, αἱ ἀτέλειαι αὗτα πρέπει νὰ θεωρηθοῦν, ώς τὸ μικρότερον κακόν, διὰτάξην πραγματικὴν ἀνάγκην δραστικῶν μέτρων. Περὶ τὰ μέσα τῆς παρελθόντης κρίσεως — συνεχίζει ὁ ἀρθρογράφος — εἰχομεν οὐθεναδῶς ἐποτηρίζει τὰς προτάσεις περὶ «σχεδίους ἀναγκαστικοῦ παροπλισμοῦ», ἐφόσον τότε ἡ διστορεστήση θέσις τῆς ναυτιλίας ἀπῆται μίαν φιλικὴν λίστην. Δύναται ὅμως νὰ ἐποτηρίζειν τὴν συνεργασίαν παρομοίᾳ ἀνάγκη; 'Ἀληθὲς εἶνε, ὅτι οἱ ναύλοι ὑπετιμήθησαν σημαντικῶς, ή δὲ ἐποτηρίζονται τῶν παίνεται μεγίστη, δύναται συγκριθῆν μὲ τὰς πρὸ ἔξαρηντας προτάσεις την παίνεται μεγίστη, οἱ σημερινοὶ τρέχονται ναύλοι δέν ήτο δυνατόν νὰ χαρακτηρισθοῦν, ώς ἔξιας ζετικήν πτωχού.

»Βεβαίως, ή ὅλη τάσις τῶν ἀγορῶν ήτο ποὺλη καλυτέρα εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἀπὸ τὴν σημερινήν, ἐφόσον δύμως ή παροῦσα στατιμότης τοῦ διεθνοῦς ἐπιπλοίου ὑφείλεται κυρίως, εἰς ψυχολογικοὺς παράγοντας, ἐνδέχεται ἡ κατάστασις νὰ λάβῃ ἀπότομως μίαν στροφὴν ἐπὶ τὰ βελτίων. Πάντως, πρώτη και ἀν ἐξελιχθοῦν τὰ πρόγματα, ή μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστῶν συνεργασία είναι λίαν πολύτιμος, δύντε νὰ μὴ διακινδυνεύσωνται περιττά διὰ τῆς λήψεως δεβειασμένων παροπλοίων. Δύναται η συνεργασία νὰ ἐπεταθῇ διαβατίων, ἐδὲν αἱ συνθήκαι τὸ ἀπατησούν, ἀλλὰ, πρὼ τὸ παρὸν τούτων ταύτων, τὰ εὐρείας ἐκτάσεως μέτρα, οἷον εἶνε και τὸ «σχέδιον παροπλισμοῦ», πρέπει ἀσφαλῶς νὰ θεωροῦνται ώς πρόωρα.

Πρὸς νέαν κρίσιν;

Τὸ ἐν μετά τὸ ἄλλο ἐπαναπλέουν εἰς τὰ γνωρίμα ἀπὸ τὴν ἐποχὴν τῆς κρίσεως ἀγκυροβόλια τῆς ἀργίας τὰ φορτηγά σκάφη. Αἱ πρώται διὰ τὸ 1938 δημοσιεύθησαν στατιστικαὶ τῆς κατὰ χώρας ἀργούντης χωρητικότητος χαρακτηριστικὴν τῆς ἀπραξίας ἐμφανίζουν αὖθησιν. 'Εσθιμεώθη ἀκόμη ὁ παροπλισμός νεοναυπηγήτων σκαφῶν, εὐθὺς ώς τὰ απάτησον, ἀλλὰ, πρὼ τὸ παρὸν τούτων ταύτων, τὰ εὐρείας ἐκτάσεως μέτρα, οἷον εἶνε και τὸ «σχέδιον παροπλισμοῦ», πρέπει ἀσφαλῶς νὰ θεωροῦνται ώς πρόωρα.

Μετά μιαν περίοδον ἐντατικῆς ἀπασχολήσεως, καθ' ἥν δλα τὰ σκάφη και τὰ μᾶλλον ἔχοντα ἀπίθανον τὴν περαιτέρω σταδιοδομίαν τῶν ἀπονήθουν εἰς τὴν ἐνέργειαν, ή ἀπὸ πενταμήνους ἐπιμένων συνεχίζομενη μεταφορικὴ καρχεῖα και τὸ ἐπιζήμιον τῶν κρατούντων ναύλων ὑποχρεώνουν τοὺς ἐφοπλιστὰς εἰς τὸν παροπλισμὸν τῶν πλοίων των. Εἰνε ή μόνη ἐναπομένουσα εἰς αὐτοὺς διέξιδος, ἐπὶ τὸν πραγμάτων ἀλλως τε ἐπιβαλλόμενη.

Μέχρις οὗτον ή διεθνῆς συνεργασία ἐπιτύχη τὴν δρθολογιστικὴν κατανομὴν τῆς χωρητικότητος, κάποιας ἀντιδρασίας θὰ ἡδύνατο νὰ προέλθῃ εἰς τὴν περαιτέρω τῶν ναύλων ἐκπτωσιν διὰ τὸ περιοπλισμὸν τῶν πληθωρικῶν και πάλιν προσφερούμενων σκαφῶν. 'Ἄν ηθελε δὲ ληφθῆ ὑπ' ὄψιν, ὅτι οἱ σημερινοὶ ναύλοι ζημιάς θετικάς πρόκειται ν' ἀποφέρουν εἰς τὰ κινούμενα σκάφη, μεγαλυτέρας και τῶν πρὸ τετρατείας ἀκόμη, λόγω τοῦ διπλασιασμοῦ τῶν διαπλων κινήσεως τῶν πλοίων, ισως νὰ μὴ δικαιολογήται ή διατήρησις ἐν ἐνεργείᾳ τῆς περισσῆς χωρητικότητος. 'Επιτείνεται οὕτω τὸ ἀνισόρροπον μεταξὺ προσφορᾶς και ζητήσεως και ἐπιδεινοῦται ή χαλαρότης τῆς ναυλαγορᾶς.

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.

AGENCIES throughout CHINA and JAPAN.

LONDON AGENTS:

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

Cables: "Yannoulatos,, LONDON

Δέν απεδείχθη άτυχώς μακρά ή περίοδος των καλών έργασιών. "Υπό τὸν οὐρίον ἀνεμον τῆς αἰσιοδοξίας ἐπιστεύσαμεν ὅλοι πρὸς στιγμὴν, ὅτι ή Ναυτιλία πλησίστιος θὰ διέπλεε τὸν ωκεανὸν τῆς εὐημερίας. Πόσον ἔκ τῶν πραγμάτων διεψεύσθη ή ἀγαθὴ αὐτὴ πρόβλεψις!"

"Η πρὸς τὴν κατιοῦσαν ἀπότομος καμπή τῆς ναυλαγορᾶς καταδεικνύει τὸ εὐπάθειαν τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως καὶ κυρίως τῶν «τράμπων». Αὐτὴ πρώτη δέχεται τὰς μεταπτώσεις τῆς παγκοσμού οἰκονομικῆς δραστηριότητος καὶ αὐτὴ ὑφίσταται τὰς πρώτας συνεπείας τῶν πολιτικο-οἰκονομικῶν διαταραχῶν.

Οὐσιώδη παράγοντα ἐπιτυχοῦς ἀντιμετωπίσεως τῶν δυσχερειῶν, ποὺ συχνά — συχνότερα τῶν καλῶν ἐργασιῶν — ἀνακύπτουν εἰς τὸν δρόμον τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, ἀπέτελεσεν ἀνέκαθεν ἡ συγκρατημένη περὶ τῆς μελλοντικῆς πορείας τῆς ναυλαγορᾶς πρόδηλεψις. "Η λειρογιμένη τόλμη, ἡ συντηρητική τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων τῆς ναυτιλίας διαχειρίσις ἐκεὶ μάλιστα ὅπου τὸ πλοῖον δὲν ἀποτελεῖ ἔξαρτημα τοῦ Κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ, ἀπεδείχθησαν εἰς τὸ παρελθόν καὶ ἀποδεικνύονται καὶ τώρα, ὡς αἱ μόναι δρθαὶ κατευθύνεις διὰ τὴν ἔδρασιν τῆς ἐπιχειρήσεως τῶν θαλασσίων ἔργων ἐπὶ ύγιῶν θάσεων.

"Ἀλλὰ πρόκειται καὶ πάλιν ἡ Ναυτιλία νὰ δοκιμάσῃ τὴν πικρίαν καὶ τὰς θλιβεράς συνεπείας μιᾶς νέας κρίσεως; Καὶ οἱ πλέον ἀπασιοδόξως προσθέποντες εἰς τὸ μέλλον ἀμφιβάλλουν περὶ τούτου. Δέν ἔχει θεβαίως ἐδραιωθῆ διὰ τὴν ἐλευθέρων ἀνάπτυξην τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν ἡ προϋποτιθεμένη ἐμπιστοσύνη, αἱ τιμαὶ τῶν πρώτων ωλῶν κατῆλθον εἰς ἐπίπεδα σημαντικῶν κατώτερα τῶν πρὸ μηνῶν κρατούντων καὶ ὁ τόνος τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς δραστηριότητος ἐμφανίζεται αἰσθητῶς ἐν χαλαρώσει. Παρὰ ταῦτα ὅμως δολοὶ οἱ ἐπισταμένως ἐρευνῶντες τὰ τῆς ἔξελίξεως τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας δὲν διαβλέπουν τὸν κινδυνὸν νέας οἰκονομικῆς δυσπραγίας. Βελτίωσιν τούναντίον ἀναμένουν διὰ τῆς διευθετήσεως τῶν διεθνῶν πολιτικῶν προβλημάτων, ἐνῷ καὶ ἡ ἔξαντλησις τῶν ἀποθεμάτων εἰς πρώτας υλὰς καὶ εἶδη διατροφῆς, ἡ ἐκ τῆς ἀναστολῆς πάσης εύρυτέρας ἀγροτικῆς κινήσεως σημειουμένη, φυσικοὶ εἰνε κινήσηι καὶ πάλιν τοὺς δείκτας τῆς καθόλου δραστηριότητος πρὸς τὰ ἄνω, ἀρκεῖ μικρὰ διὰ τὴν ἔξελίξιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας νὰ ἐμφανισθῇ αἰσιόδοξος ἐνθάρρυνσις. Τότε καὶ τῆς ναυτιλίας ἡ ζωηροτέρα ἀπασχόλησις πρέπει ὡς ἀμερος συνέπεια νὰ διαμένεται.

"Ἐν τῷ μεταξὺ θὰ διέλθῃ ἡ ναυτιλία, κυρίως, τῶν «τράμπων», μίαν δύσκολον περίοδον. Χωρὶς νὰ προκινθεί τις εἰς προθλέψεις, διλγόμηνος πιθανὸν νὰ είνε αὔτη. Θὰ παροπλισθῇ ἔνα ποσοτὸν τῆς ἥδη πληθωρικῶν κινουμένης χωρητικότητος, ἐνῷ καὶ τὰ ἐν ὑπηρεσίᾳ πλοῖα ἐλάχιστα θὰ καταλίπουν ἐνεργητικά ύπολοι παίκτες τῶν ταξιδίων των, ἀνίκανα νὰ καλύψουν τὰς δαπάνας ἐπισκευῶν καὶ τὰς τακτικὰς ἀποθέσεις τῆς ἀξίας των. Μικρὸν κατά μικρὸν ἔξι ὅλους καὶ τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύεως θὰ προσαρμοσθοῦν εἰς τὴν νέαν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς, ἐν ἀναμονῇ καλυτέρων ήμερῶν, ποὺ ἵσως μὲ τὰ πρῶτα μηνύματα περὶ τῶν νέων κατὰ χώρας ἐσοδειῶν εἰς γεννήματα θὰ ἀρχίσουν νὰ διαφαίνωνται.

"Οπωσδήποτε τοιαύτας μεταπτώσεις πολλὰς καὶ ἀποτόμους ἀνέκαθεν ἐσημειώοντεν ἡ ναυτιλιακὴ ἔργασία. "Οοσι ἐφοτλισταὶ μετὰ συντηρητικότητος διεχειρίσθησαν τὴν περίοδον τῶν ἰκανοποιητικῶν ναύλων εὐχερέστερον θ' ἀντιμετωπίσουν καὶ τὰς σημερινάς περιστάσεις. Θὰ παροπλίσουν ἐπὶ τέλους μέρος τοῦ στόλου των, θὰ προσθῶν ἐν τῷ μεταξὺ εἰς τὰς ἐπιθεωρήσεις καὶ τὴν πλέον ἐνδελεχῆ συντήρησιν τῶν σκαφῶν των, ἀναμένοντες τὴν ἀναβίωσιν τῆς ναυλαγορᾶς. "Ἄς εύχηθῶμεν νὰ είνε αὕτη προσεχής.

'Η σχολὴ τῶν Λιμενικῶν Δοκίμων

"Η Κρατικὴ πρωτοβουλία διὰ τὴν στέγασιν εἰς ιδιαίτερον κτίριον τῆς σχολῆς τῶν δοκίμων λιμενικῶν καταδεικνύει ἐπαρκῶς τὸ θερμὸν ἐνδιαφέρον τῆς Κυβερνήσεως, ὅπως οἱ μέλλοντες ἀξιωματικοὶ τοῦ Λιμενικοῦ σώματος ἔξελθουν τῆς σχολῆς μὲ ἀρτίαν ἐν παντὶ τὴν μόρφωσιν καὶ μὲ πειθαρχημένην τὴν διαπαθαγώγησίν των.

Τὸ Νέον Κράτος, τὸ περιθάλλον, ὅπως δρῦῶς ἐτόνισεν ὁ κ. Υψηπούργος τῆς Ναυτιλίας, μὲ στοργὴν καὶ ἐνδιαφέρον πᾶν ἄξιον μερίμνης καὶ εύρυτέρας, ἀλλὰ καὶ σταθερός ἔξελίξεως ἔργον, δὲν ἡδύνατο νὰ παριδῇ τὴν ἀνάγκην, τῆς ἐπιμελοῦς, τῆς πλήρους καταρτίσεως τῶν νέων στελεχῶν τοῦ Λιμενικοῦ σώματος, αὐτῶν ποὺ μετ' ὅλη τὴν ὑπεύθυνον διαχειρίσιον τῶν διοικητικῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας θ' ἀναλάσσουν. Χάριν αὐτοῦ τοῦ σκοποῦ ἀκριβῶς τὸ Κράτος δὲν ἐφείσθη δαπανῶν. Παραπλεύρως πρὸς τὴν σχολὴν τῶν Ναυτικῶν δοκίμων ἀνήγρηθη τὸ κτίριον τῶν Λιμενικῶν δοκίμων. Εἴκει θά διδάσκατῶνται καὶ θά διδάσκωνται οἱ αύριανοὶ ἐκπρόσωποι τοῦ Κράτους παρὰ τῇ Ναυτιλίᾳ μας, οἱ συμπαραστάται τῆς σχολῆς αἵδιαλεπτον προσπαθείας τοῦ 'Ελληνος ναυτίλου διὰ τὴν προσαγωγὴν τοῦ 'Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Εἰς τὰς εὐχάς ποὺ ἡκουούσθησαν κατά τὴν τελετὴν τοῦ μεγάρου τῆς σχολῆς, ἀς μᾶς ἐπιτραπῆ νὰ προσθέσωμεν καὶ τὰς ιδιαίτερας μας. Εύχομεθα, ὅπως οἱ νεαροὶ λιμενικοὶ δοκίμοι, διταν μετά τινα ἡττή ἀναλάσσουν τὰ διοικητικά των καθήκοντα, εὔρουν τὴν Ναυτιλίαν μας σταθερῶς χωροῦσαν πρὸς τὴν ἀνάπτυξιν. Διὰ τὴν πρόσοδον της, εἰμεθα θέσσαιοι, ὅτι θά εἰσφέρουν καὶ αὐτοὶ τὰς πολυτιμούς ὑπηρεσίας των. Θά υπερηφανεύσωνται οὕτω μίαν ήμέραν, διότι προστανται, κατευθύνουν καὶ υπηρετοῦν τὰ συμφέροντα ἐνός μεγάλου Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ μὲ ώραίς παραδόσεις καὶ μὲ λαμπρὸν τὸ μέλλον. 'Εκείθεν ἀλλως τε καὶ τὸ ιδικόν των μέλλον εν πολλοῖς ἔξαρτάται.

Δηζελόπλοιον καὶ ἀτμόπλοιον

Συμπληρωματικῶς πρὸς δοσα εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀνεγράφησαν σχετικῶς μὲ τὸ σοσιετικὸν ἐπιβατηγὸν «Svaneti» καὶ ιδιαὶ τὴν μηχανικὴν του ἐγκατάστασιν καὶ τὴν κατανάλωσιν του, εἰνε ἐνδιαφέρον νὰ τονισθῇ, ὅτι αἱ μηχαναὶ Ντῆζελ ὡς πρωστήρια μέσα ἐπιθετῶν ἡ μικτῶν πλοίων γραμμῆς ἔχουν πλέον διεθνῶς ἐπιληθῆ. 'Εξασφαλίζονται δι' αὐτῶν ὅχι μόνον τὰ γνωστά πλεονεκτήματα, ἀλλὰ καὶ ἡ πλέον οἰκονομικὴ ἐκμετάλλευσις τῶν πλοίων παρὰ τὸ μεγαλύτερον ἀρχικὸν κόστος τῶν μηχανῶν τούτων ἔναντι τῆς ίσης δυνάμεως συνήθους ἀτμομηχανῆς, ἔστω καὶ ἔαν αὕτη χρησιμοποιοῖ ὡς καύσιμον τὸ πετρέλαιον.

Σχετικῶς εἰς διάλεξιν πρὸ τοῦ 'Ινστιτούτου Μηχανικῶν καὶ Ναυπηγῶν, ὁ "Αγγλος εἰδικός Clegliorn, ἔδωσε τὰς κάτωθι χαρακτηριστικὰς τιμᾶς διὰ τὴν σύγκρισιν τῶν διαφόρων τύπων τῶν μηχανῶν, διὰ μίαν ἴπποδύναμιν 2500 ἔως 3000 ἵππων ἀτράκτου, δῆσην πρόπτου χρειάζεται διὰ τὴν κίνησίν του ἐν σκάφος γραμμῆς μεγέθους 1500 ἔως 1800 κόρρων διὰ ταχύτητα 15 περίπου μιλίων. Αἱ τιμαὶ ἀναφέρονται εἰς ἀριθμούς πρὸ τῆς αὔξησεως τοῦ σημερινοῦ κόστους τῶν κατασκευῶν καὶ εἰς λίρας εἰς ἄρτιον, συγκριτικῶς δῦμα δὲν χάνουν τὴν ἀξίαν των, ἐφ' ὅσον η αὔξησις εἰνε ἀνάλογος δι' ὅλας τὰς κατασκευάς.

Οὕτως εἰς ἴππος ἀτράκτου ἀτμομηχανῆς μὲ καύσιν γαιάνθρακος στοιχίζει, περιλαμβανομένης θεβαίως καὶ τῆς ἐγκαταστά-

(Συνέχεια εἰς τὴν 18ην σελίδα)

Tel. addr.: Ugleexport MOSCOW

Address: Kaljajevsky Str. MOSCOW 61

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

Ναυτικά Τεχνικά Ζητήματα

Κοπώσεις πλοίων ἐν θαλασσοταραχῇ

Μὲ τὸν ἐν περιήληψι τίτλον εἰναι γνωσταὶ αἱ ἐξ τῶν κάμφεων τοῦ πλοίου παραγόμεναι τάσσεις εἰς τὸ κατασκευασμα τοῦ σκάφους, εἰς τὰς ὅποιας διεβίλοντα τόσου πλειστα παραμορφώσεις τοῦ κατασκευάσασ-τος, ούσον καὶ μικρᾶ ἡ μεγάλη ληπτή, διὸν ἀνηγένεστεροι εἰναι οὐ πλέοντες καὶ αὐλῶν τῶν καρπιῶν, διάρρηξις ἐλασμάτων καὶ γονιῶν κλπ. Αἱ κάμφεις τοῦ πλοίου διεβίλονται εἰς τὸ ἀνοικούμορφον τῆς διανομῆς τοῦ βάρους τοῦ πλοίου κατά μῆκος αὐτοῦ, ἀλλ᾽ ίδιατέρως ἐπανεάνονται ἐν θαλασσοταφαζῇ, δόπτε καὶ η πλειστοτητής η ἄντωσις, η διεφύλαξις εἰς τὴν πίσειν τοῦ δέστος, καὶ ισορροποῦντα τὸ βάρος, ἔχει ἐπίσης ι-διανομομορφαῖς διανομῆς. Μία ἀπὸ τὰς ἔμφατεστέρας περιπτώσεων εἰναι ἐπὶ παραδείγματι ἡ περιπτώσις ἐνὸς ἡμέρατον φρεγτηγοῦ, τὸ ὅποιον πλέον ἐν θαλασσοταφαζῇ καὶ ἐπὶ μεγάλου κύματος εὑρίσκεται πρός στιγμὴν μὲ τὸ μέσον τοῦ ἐπὶ τῆς κορυφῆς τοῦ κύματος. Ἐάν τὸ μῆκος τοῦ κύματος εἰναι ἵσον ἡ περίπου ἵσον μὲ τὸ μῆκος τοῦ πλοίου τότε τὸ πλόδιο καὶ η πρώτην τοῦ πλοίου ὑπὸ εἰρέθειν εἰς τὴν ἔκατονθετη τῆς κο-
ρυφῆς κοινὰ τοῦ κύματος. Εἰς τὸ οὔπιον ἐπὶ τῆς κορυφῆς εὐρίσκομενον φρεγτηγὸν ἔχοντα δῆλη τὴν ἄντωσιν συγκεντρωμένην δυσαναλόγως εἰς τὸ μέσον, ἐνῷ τὸ περισσότερον μέρος τοῦ βάρους τοῦ πλοίου εἰναι μελ-λον πρὸς τὰ δύο ἀκρα ὅπου καὶ τὰ πλήρη κύτη, δεδομένου, διτὸ τὸ βάρος τοῦ πλοίου εἰς τὸ κέντρον ὃπου συνήθετο τὸ μηχανοστάσιον καὶ τὸ λεβή-τοστάσιον, εἰναι σχετικῶς μικρότερον. Τὸ ἀποτέλεσμα εἰναι τὸ πλοίον να καμφθῇ πρὸς τὰ μικρά μὲ κυριούμενον πρὸς τὰ ἄνω τὸ μέσον τοῦ κατα-στρωματος, τὸ ὅποιον οὕτω τείνει νὰ ἐπιμηκυνθῇ.

Εἰς τὴν ἐπομένην ὥμινα στιγμὴν, τὸ πλόιον τείνει ὡς πρὸς τὸ κῦμα νὰ ζα-
ταλάβῃ τὴν ἀντίθετον θέσιν, δηλαδὴ νὰ εὐρεθῇ μὲ τὴν πρῶθαν καὶ πρύμνην
ἐπὶ δύο κορυφῶν κυμάτων, ὅποτε τὸ μέσον του πίπτει εἰς τὸ μεταξὺ τῶν
δύο κορυφῶν κοῦλον. Ή διανομὴ τότε είναι ἀντίστροφος, καὶ τὸ ἀπο-
τέλεσμα ἔπιστης, δηλαδὴ τὸ πλόιον θὰ καρφθῇ ἀλλὰ αὐτῆς τὴν φοράν
με τὸ κέντρον τοῦ καταστρώματος κυρτούμενον πρὸς τὰ κάτω. Ή ἐνα-
λαγὴ δὲ αὗτη ἀκριβῶς τῆς διευθύνσεως τῆς κάμψεως είναι καὶ ἡ προκα-
λούσα ταῖς μεγαλύτερας κοπώσεις καὶ τὰς ζημίας, ίδιως ὅταν ἡ ἐναλα-
γὴ είναι οπούτος ὅπου συμβαίνει εἰς βιαίαν θαλασσοπαλαζήν, ὅποτε
καὶ ἡ τανόντης τοῦ κύματος, εἰς τὸ μεγάλον τοῦ μῆρος, είνει ἐπίσης
μεγάλη.

Εἰς τὸ μέγεθος τῶν κοπίσεων, σπουδαίωτατον γόλον παῖξε οὐ μόνον τὸ μῆκος, ἀλλὰ καὶ τὸ ὑψοῦ τοῦ κύματος. Εἴναι τοῦτο εἶναι μιρρόν, ἡ ἀνόμοιομορφία εἰς τὴν διανομὴν τῆς ἀντώνεσσος εἶναι ἐπίσης μικρὰ καὶ τὰ πλοϊὸν ὑποφέρει διάγνευσιν, διόπις συμβαίνει μὲν τὴν ἀποθαλασσιανήν (φυνοκοθαλασσήν) δηλοῦν ἔχοντας μεγάλον μὲν μῆκον κύμα, ἀλλὰ μικρούς ὕψους καὶ μικρές ταχυτήτος.

Η ἀντόχη τοι πλοίον πρέπει νὰ είνε ἔξησφαλισμένη ἔναντι τῶν ἀνωτέρω γοπώσεων καὶ ή μακρῷ πεῖθα τῶν παλλιῶν ἀκόμη ναυπηγῶν, παρεδέχθη τὸν γνωστὸν τρόπον συνδέσεως τοῦ σκάφους καὶ τὰ πλαζή τῶν διαφόρων ἔξαρτημάτων, ἀναλόγων τοῦ ἐλικοῦ κατασκευῆς. Μὲ τὸν αὐτὸν γάρ γνώμαν ὡς πρὸ τὴν ἔξαρτημάτων τῆς ἀντοχῆς, ἔξπονήθησαν κατὰ τὰ πρώτα ἔτη, βάσιει περισσότερον τῶν ἐπὶ τῆς πειρας δεδομένων, καὶ οἱ κανονισμοὶ διὰ τὴν ναυπηγησιν ἐπὸ τῶν νηρογνωμόνων. Ἡ πεῖθα ἐν τοσούτῳ δόναται νὰ ἀποδεῖξῃ ὡς ἀνεπαρκῇ τὰ ἀσθενῆ μόνον σημεῖα τῆς συνδέσεως, ἐπισυμβάσης φέρεταιν ἀδραίας, οὐχὶ ωστὸς καὶ τὴν ὑπερπλάκωναν ὠφισμένων ἀλλοι, ὡς ποιά, ἐν γένει δυσμάλλει εἰς τὰς ἀνθρακὰς τῆς ἀντοχῆς, προσθέτει δέοντα ἀνέγκειται λέγετα εἰς τὸ σκάφος, μειώνει δηλαδή τὴν μεταφορικήν του ἴσανότητα, καὶ ἐπανῆσει τὸ ἀρχικὸν κύποτο.

Τὸ δεύτερον πρόβλημα ἐίναι ἀρχούντιος διὰ τῆς ἐπιστημονικῆς πλέον ἐφεύνης, καὶ εἰς τὰ ἀποτελέσματα ταῦτης ὁφεῖλεται ἡ κατὰ και-
ρούς, συντηρητικὴ πάντως τροποποίηση τῶν κανονισμῶν τῶν νηγονο-
μάνων ἐπὶ τὸ ἐλαφρότερον. Διὰ τῆς βαθμίας ἐλαττώσεως τοῦ πάροντος
διωγμένων μερικῶν τῆς συνδέσεως, ἡ καὶ διλογεροῦς ἀπόμνη καταργήσε-
ως μερικῶν ἔξι αὐτῶν, ἐπεινῆθη διότε χωρὶς ὑπερβολὴν ἐν ναυπηγούμε-
νον σῆμερον ἐπὶ τῇ βάσει τῶν κανονισμῶν τοῦ Λόνδ Ρέτζιστερ φέρ' εἰ-
πεῖν, διὰ τὴν τοῦ ΑΙ κλάσιν πλούτον, νά ἀποβαίνῃ κατὰ 15 ἔως 20 οὐ-
τὸν ἐλαφρότερον ἐνὸς προπολεμικοῦ τῶν ἀπότομων διαστάσεων καὶ τῆς αὐτῆς
κλάσεως. Τοῦτο εἶνε ἄλλως τε γενικώτερον γιαστὸν ἐπὶ τῆς παρ' ἡμῖν
πειρας. Τὰ παλαιότερα σχάρῃ εἶνε πλέον καλοδεμένα, ἀνθεκτικότερα
καὶ μαργούσυντηρτα, ἐν σχέσει μὲ τὰ νεώτερα.

Αξομή δημος ἀπαράτητος είνε ή ἐπιστημονική ἔρευνα προεικένουν περὶ κατασκευῶν, διὰ τὰς ὁποῖας δὲν ἴπτάρχει η προηγούμενη πεῖρα η ή ἴπτάρχουσα δὲν ἔπαρξε. Τοιωτὴν ἴπτάρχεν ἐπὶ παραδείγματι η περὶ πτωσίας τῆς ναυπηγήσεως τῶν μεγάλων πετρελαιοφόρων, ή καὶ τῶν μετά τὸν πόλεμον μεγάλων φορτηγῶν, ἐπιτὸς βεβαίως τοῦ εἰδικοῦ προβλήματος τῶν ὑπερεμέγεθνος ἐπιβατηγόν, μὲ τὰς προτοεπιτυγχανούμενας διαστάσεις εἰς τὴν ἔννοιαν τοῦ πλοίουν ἐν γένει. Πολλὰ τῶν πλοίων τούτων μελετηθέντα εἰδικῶς καὶ ἐπιστημένως ὡς πρὸς τὸ ἀνοτέρῳ σημεῖον, ἐχρησίμευσαν ἐν πολλοῖς ὡς πρότυπα διὰ νεωτέρων κατασκευῶν καὶ ὡς βάσις ἀκόμη συμπληρώσεως τῶν κανονισμῶν, ἐφ' ὃνος ί ἐν θαλάσσῃ ἀποτελεῖται τὰν ἀρχούντως ἰσχυρᾶς κατασκευῆς. Ἀλλὰ καὶ εἰς πολλὰ παρονούμισθαν ἀπὸ τὰ πρότυπα τῶν ταξίδιον ἀβαίρια, διεψιλόμενα ἐξηρτισθεμένως εἰς τὰς ἐξ τῆς θαλασσοταφαγῆς κοπώσεις, μέχρι σημείουν μάλιστα, ὥστε τὰ σχάρη νὰ καταστῶσιν ἀπὸ τῶν πρότυπων μηνῶν τῆς ζωῆς των ἄρχοντα, ἐάν δὲν ἀντικαθίστατο ἀρκετὸν μέρους τῆς κατασκευῆς των καὶ δὲν ἔνισχετο η νέα τοιαύτη ὑπὲρ τὸ δέον μάλιστα. Ή ἐπιστημονική προμελέτη δὲν ἀνταπεκρίθη δηλαδὴ εἰς τὰς συνθήκας τῆς πολιτείας.

Το τοιστόν, ἐφ' ὅσου ὁ ἐπωτικηνιώτας λογισμὸς εἰς τὴν μαθηματικὴν τοῦ ἔργους εἶναι ἀλάθιτος, ὑφεῖται εἰς τὰς ἔξαστοτε γενομένας προ-
πλούσεις. Τὸ δέδια δηλαδή δὲν εἶνε διόλος ἀπόλον, ἐὰν λογισθῇ, ὅτι
τόσου ἡ διανοιή τοῦ βάσους δὲν εἴναι εὐζόλον νὰ προϋπολογισθῇ, ὅσου

ιδιαίτερως καὶ ή μορφή τοῦ κύματος εἰς διαφόρους περιπτώσεις. Έκ τῶν δύο δηλαδὴ βασικῶν δεδομένων, τὸ δεύτερον είνε ἀρχούντως ἀγαθο-
ριστον καὶ ἀνεξεργάντων, μὲ ἀπειροπλήθεις πιθανότητας. Έκ τῶν πιθα-
νοτήτων τούτων ἐλέγεται διὰ τὸν ὄπολογισμὸν ὃς δυσμενεστέα ἡ τοῦ
κύματος τοῦ ἔχοντος μῆκος ἵσσον ἀκριβῶς μὲ τὸ μῆκος τοῦ πλοίου. Ή συνθήκῃ αὕτη ἐνέχει κατὰ τὴν κρατοῦσαν ἀντιληφτινὴν ἀρχέτον περιθῶμαν
ἀσφαλείας διὰ σκάψη μῆκος 100 μέτρων καὶ ἀνι, δοθέντος ὅτι τὰ κύ-
ματα τῶν βαίων τρικυμίων, εἰς τὸν πλέον τρικυμώδη Βόρειον Ἀτλα-
τικόν, θεωροῦνται ὃς ἔχοντα μῆκος 80—100 μέτρων. Ποιὰ διως τὰ ἄλλα
στοιχεῖα τῶν κύματος καὶ ιδίᾳ τὸ ὑψός;

Αἱ παλαιότεραι μετρήσεις ἥγανον εἰς τὴν παφαδοχὴν τῆς σχέσεως, ὅτι ὡς ὑψὸς δέον νῦν λαμβάνεται τὸ ἐν εἰκόσιον περίπου τοῦ μῆκος, καὶ μὲ διάστασίς ἐγίνετο μέχρι τοῦδε η διανομὴ τῆς μάζης τοῦ κύματος. Αἱ μετρήσεις αὗται ἔφερον περιστέρων ὡς μέγιστον δυνατὸν νῦν παροιασθῆ μῆκος κύματος τὸ τῶν 900 μέτρων, σπάνιον ὄμως καὶ τὸ τῶν 600. Αἱ μετρήσεις ὄμως αὗται δὲν εἶνε δυνατὸν νῦν λισσώνην ἀπολύτως, οὐδὲ εἰνε καὶ σύμερον δυνατὸν νῦν ἐκτελεσθούν ἐπαριστῶν δι' ὅλα τὰ στοχεῖα τοῦ κύματος καὶ δι' ὅλας τὰς συνθήκας δημονογίας αὗτοῦ.

Η μετρητής τοῦ μήκους είναι όπωσδουν εὐκόλωτέφα, τόσον ἀπὸ τοῦ πλοίου, δύον ιδιὰ διά τῆς ἀπὸ ὑψους (ἀεροπλάνου) φυτογραφήσεως ἢ κινηματογραφήσεως. Διευκόλωτερος είναι ὁ προσδιορισμὸς τοῦ ὕψους, ἐξ οὐ καὶ ή παραδοχῆ τοῦ 120 τοῦ μήκους ὡς τιμῆς διὰ τὸ ὕψος, ἔχοντι μενον τὸν διά της συγκριτικῆς τῶν ἐπολογισμῶν, διότι καὶ μὲ τάς προσδιορίσεις ταῦτης αἱ τιμαὶ τοῦ ἐπολογισμοῦ τῶν κοπώσεων δὲν εἰναι ἀπόλυτοι. Οἱ συνήθης δηλαδὴ τρόπος ἐργασίας συνίσταται εἰς τὸ νὰ προσδιορισθοῦν αἱ τιμαὶ τῶν κοπώσεως δι' ἓν σχάφος καὶ νὰ συγκριθοῦν μὲ τάς ἐνὸς ἢ περισσότερων ἄλλων εὐρισκομένων ἐν ἐπεργασίᾳ καὶ δὴ μὲ καλὺ ἀποτέλεσματα. Η ἀδύναμια εὐέσεων ἀπολύτων τιμῶν, ἀλλοι καὶ μὲ τὴν γενικῶς παραδεγμένην προσπόθεσην διανομῆς τοῦ κύματος ὅπειλεται εἰς τὸ πολυνομένητον τοῦ κατασκευάσματος τοῦ σχάφους, τὸ πλοίον είναι ἡ συνθετώτερα μεταλλικὴ κατασκευὴ καὶ ὡς ἐκ τούτου στατικῶς πολλαπλῶς ἀριστος.

Μέχρι ποιον σημείου θώρας αἱ τιμαι τῶν συγκριτικῶν ἑπολογισμῶν πλησιάζουν πρὸς τὰς ἀπόλυτους καὶ ἀκόμη μέχρι ποιον ποσοστὸν αἱ γεννήματα προϋποθέσεις ἀνταποκρίνονται πρὸς τὴν πραγματιστήτην; Τῆς ἀπάντησης εἰς τοιούτον ἐφιστάμαται εἰναι δυνατὸν νὰ δώσῃ πλέον μόνον ἡ ἐπιστημονικὴ παραπήδησις καὶ μέτοχης ἐπὶ πλοίου, διὰ τὸ ὅποιον ἐγένοντο αἱ προϋποθέσεις καὶ ἔξηγήθησαν τὰ ἀποτελέσματα.

Παραπομπές και μετρήσεις τοιούτου είδους ἀπαιτοῦν δόγμα εἰδικά και ἐπιτελείον μετρητών, εἰδικώς ἀσχολούμενών μὲ τὸ τιθέμενον πρόβλημα. Οἱ Γερμανοὶ ναυπηγοὶ, ἔχοντες ὅμολογοναμένους ἀσχοληθῆ πειραστέρον τῶν ἄλλων μὲ τὸ οεφάλων τοῦτο καὶ ἔχοντες νὰ ἐπιδεῖξουν τὰ σπουδώτερα ἀποτελέσματα. Ἐπει οεφαλῆ τῆς σχετικῆς ἐργασίας εὑρίσκεται ὁ δόκτωρ Schindel, ταῦθηντής εἰς τὸ Βερολίνον, ὁ δοκοὶς καὶ ἔχεντος προσφάτως ἐνώπιον τῆς συνέλευσεως τῶν "Ἄγγλων ναυπηγῶν καὶ μηχανιῶν τῆς NORTH EAST COAST, μερικά τῶν συμπερασμάτων του.

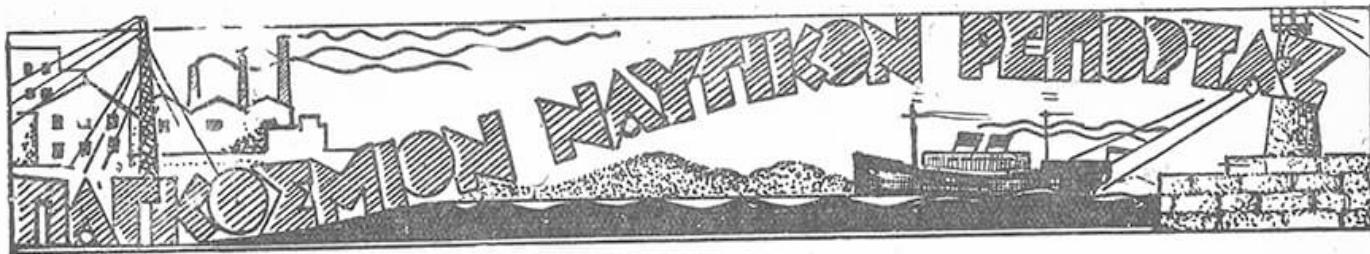
Υπό την ήγεσίαν του ένα λόγω καθηγητού έξετελέσθη κατά τό 1934 έν πειραματικών ταξίδιων ἐπί τοῦ δημόσιου νησίου «SAN FRANCISCO» τῆς «HAMBURG — AMERICA LINE». Διά την ἐπιτυχίαν τῆς ἀποστολῆς καὶ τὴν καλλιφρήν τῶν ἔξδων, συνεισφέρον πολλὰ γεμανικαὶ νωτικαὶ ἑταῖραι, παρέσχον δὲ ὅργανα καὶ διεγκολόνσεις πολλὰ Γερμανικὰ ίδιματα.

Τὰ πόδια ἔξετασιν θέματα ἐπίθροζαν βασικῶς δύο. Τὸ νὰ πιστοποιηθῆνται πρῶτον τὸ σχῆμα τοῦ κύματος, ἵνα τὰ διάφορα αὐτὸν στοιχεῖα καὶ ἡ κατὰ μῆκος διανομὴ τῆς μᾶλις του καὶ νὰ μετρηθῶσι κατὰ δεύτερον εἰς διάστασιν σωματικὰ τοῦ σχήματος πέμπτης.

Διό τὴν μέτρησαν τὸν στοχείον τοῦ κύματος ἐχονομοποιήθη ἡ ἐνδιαφέρουσα καὶ εὐφεστάτη μέθοδος τοῦ Weiss, η κατ' εὐθεῖαν μέτρηση λεγομένη. Η μέθοδος αὕτη συνίσταται εἰς τὴν τοποθεσίαν εἰς διάφορα σημεῖα τοῦ ἔξωτερον περιβλήματος τοῦ σύγκρους ἐξαρτήματος ἡλεκτρικῶν ἐπαφῶν. Ἐκαποντούσι τοιοῦτον ἐξάρτημα συνδέεται μετά μᾶς λυγνίας εἰς φυσικομένης εἰς ἓν κεντρικὸν σταθμόν. Η λυγνία ἀνάτει εὐθὺς ὡς τὸ θυλάσσουν ὕδωρ περιβρέχον τὸ ἀντίστοιχον ἐξάρτημα τοῦ περιβλήματος ἀποκαταστήσῃ κύκλωμα εἰς τὴν ἐπαρήν. Τοιαῦτα ἐξαρτήματα τοποθετοῦνται εἰς δύο τὸ περιβλήμα εἰς καθέτους ἀπ' ἀλλήλων ἀποστάσεις κυματωγών μεταξὺ 0,30 ἕως 0,40 μέτρων καὶ ἀνά 20 περίπου κατά μῆκος τοῦ πλαισίου.

Διά τοῦ τρόπου τούτον ἀνάπτουν συγχρόνως πολλαὶ ληγνίαι, ἀντιστοιχούσαι εἰς τὰς δρεσμένας ἐπαφὰς καὶ τοινοτρόποις ἐπὶ τοῦ πίνακος τῶν ληγνιδῶν ἀναπασταται ὑπὸ κλίμακα τὸ σχῆμα τοῦ κύματος ἀνά πάσαν στιγμήν. Διὰ συνεχοῦς φωτογραφήσεως τοῦ πίνακος, ἐν συνδυασμῷ μὲν μίαν χρονομετρικὴν κλίμακαν, εἰνε δονατὴ ή ἐξ τῶν ἔστερων ὑπὸ κλίμακα σχεδιασίσ τοῦ κύματος καὶ ή εἴνεσθις τὸν ἐπακριβῶν αὐτὸν διαστάσεων. Διὰ τοῦ τρόπου τοιτοῦ ἔξετελέσθησαν ἀπειροπληθεῖς μετρήσεις, ἐξ ὧν ὡς σπουδαίωτερον ἀποτέλεσμα ἔζηγθη, διτὶ ή σχέσις τοῦ ὕφους πρὸς τὸ μῆκος τοῦ κύματος εἶνε πολὺ μεγαλύτερα παρ' ὅσον μέχρι τοῦδε ἐγίνετο παραδεκτόν. Οὕτως ἐμετρήθη σχέσις μήκους πρὸς ὕψος 13,5 διά κύμα 186 μέτρων, ἤτοι ὕψος 13,8 μέτρων, ἐνώ κατά τὴν παραδεδεγμένην μεθόδον εἰς τὸ κῆμα τοῦτο ἀντιστοιχεῖ τὸ 1)20 μόνον τοῦ μήκους ἤτοι 9,3 μολὼν μέτρων.

Διὰ τὴν μέτοπον τῶν πέσεων ἐχρησιμοποιήθησαν ἀπ' ἔτερον ἐλαστικὰ διαφράγματα τοποθετηθέντα εἰς διάφορα σημεῖα τοῦ ἔξιτεροῦ πεφιλέλματος κατὰ μῆκος καὶ πλάτος τοῦ πλοίου. Αἱ ἀποκλίσεις ἡ ἐλαφραὶ κέψεις τῶν διαφραγμάτων τοιτού, ὀφείλομεν εἰς τὴν ἐπιχαρακτοῦντα πέσειν καὶ ἀνάλογοι γίνεσθαι πότε αὐτῆν, ἔχαράσσοντο μὲν εἰδικά δραγάνα τῆς Γερμανικῆς ὑπηρεσίας αεροπορικῶν ἔρευνῶν, τὰ ὅποια καράσσονται δι' ἀδαμαντίνης ἀκιδος ἐπὶ ἕνος κρυσταλλίνοντος κυττάνδρου ταῦς ἀποκλίσεις ταῖς εἰς φρινάδων μέγεθος, ἐνῷ ἡ κλίμαξ τοῦ χερόντος καράσσεται ἐπὶ ὄρι-



Αἴγυπτος

Τὸ 1937 διὰ τὴν διώρυγα Σουέζ,

Έπεικλοφόρος πού τινων ίμερων το «Δελτίον» της έταιρίας της διώφυγος Σονέζ, παρέζοντας λεπτομερείς στατιστικάς πληροφορίας περί της ναυτιλιακής και έμπορικής κινήσεως της διώρυγος κατά το παρελθόν έτος. Το 1937 ήτηρεζε, πράγματι, το ζωηρότερον παντός προηγουμένου έτους διά την ολην κίνησιν, μέσω της διενούντα τηντής άποτροιας του ιπερβαλλασσιού έμποριον. Ή διελθόντα χωρητικότης περιελάβε 6635 άτμοπλοια κατά μότοφορτς 36.491.000 τ. νέτ, μὲ αὖχτον ήναντι τοῦ 1936 κατά ποσοστὸν 12 ο). (ητοι κατά 758 στάφη καὶ 4.112.000 τ. νέτ), ἐνῷ η μέσης άπτης έμπορικής κινήσης ἔρθμασεν εἰς 32.776.000 τ. βάρους, μὲ αὖχτον 27.5 ο), ητοι κατά 7.220.000 τ., ήναντι τοῦ 1935. Το γεγονός της δια- αναλόγως πλέξημένης έμπορικής κινήσεως πρός την αὔχησην της διελθούσης την διώρυγα χωρητικότηος καταδεικνύει την σημειωθείσαν κατά το παρελθόν έτος άπασχόλησιν περισσοτέρουν κύρων εἰς τὰ ἐν κινήσει πλοῖα.

Εις τὴν ναυτιλιακὴν σίνησιν, πρώτη κατὰ σειρὰν ἥδεν ή Βρεταννικὴ σημαία μὲ 17.254.000 τ. νέτ καὶ αὔξοντι 2.202.000 τόννον, καλύψασα οὕτω τὰ 47.48 ο) τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς κινήσεως. Ἡ Ἰταλικὴ σημαία, ἣν καὶ ἐνεφάνισε — λόγῳ καλαρρόεσι τὴν πόδι τὴν Ἀβρωνικὴν μεταφορῶν — πολὺ τινα ἐνοχλώσαντα εἰς τὰς μέσφ Σονές διελεύσεις, διετήσθην ἐν τούτοις καὶ κατά τὸ παρελθόν ἔτος τὴν δευτέραν θέσιν μὲ 5.866.000 τ. νέτ καὶ μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς 16.1 ο)ο. Πάντως ἡ διὰ τὸ Σονές σίνησις τῆς Ἰταλικῆς σημαίας ἐμειώθη κατὰ ποσοστὸν 11.5 ο)ο, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1936. Τὴν τρίτην θέσιν κατέλαβεν ἡ Γερμανικὴ σημαία μὲ 3.313.000 τ. νέτ καὶ μὲ αὔξοντι 15 ο)ο, καλύψασα τὴν 9.1 ο)ο τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως τῆς διώρυγος, εἰποντο δὲ ἡ "Οὐλανδικὴ" σημαία μὲ 2.800.000 τ. νέτ, ἡ Αλβανικὴ μὲ 1.820.000 τ., ἡ Νορβηγικὴ μὲ 1.657.000 η. Ιαπωνικὴ μὲ 967.000 τ. καὶ ἡ Ἐλληνικὴ μὲ 881.000 τ. νέτ.

"Οσον άφορα ειδίκευτον τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν, η σημειωθεῖσα αὐξήσις ἀνεφέρετο περισσότερον εἰς τὰς μεταφορὰς ἐξ Ἀσίας καὶ τὰς πέραν τοῦ Σουεζ χώρας πρὸς τὴν Ἐγύπτων. Ἐφόσον ἀντα εἰς 22.619.000 τάχαρους μὲ αὐξῆσιν 35 ο) ἔγιναν τοῦ 1936 καὶ μὲ 1 ἑκατομμύριον τόνων περισσούς, ἐπὶ πλέον τοῦ 1929. Εἰς τὴν κίνησιν ταῦτην κατέβη τὴν πρώτην θέσιν τὰ πετρέλαια, ἀντιτιθομένητα μὲ 5.805.000 τόνων. Εἰς τὸ «Δελτίον τῆς διωρυγὸς δὲν ἀπορρύπτονται ἐν τέλει καὶ οἱ φόβοι, ὅτι ἡ κίνησις τοῦ τρέχοντος ἔτους, τόσον ὡς πρὸς τὰς διελεύσεις σκαφῶν, ὅσον καὶ ὡς πρὸς τὰς μεταφορὰς ἐμπορευμάτων, μέσῳ Σουεζ, δὲν ὑπάκολουθησῃ τὴν ζωηρότητα τοῦ 1937. Ἀπὸ τῶν τελευταίων, ἀλλοι τε, μηδὲν τοῦ 1937 ἡ παραπηγμέσια πτώσις τῆς παγκοσμίου οικονομικῆς δραστηριότητος ἐπήρχεν ἀρχετά μισθητή καὶ εἰς τὴν κίνησιν τῆς διώρυγος.

'Αργεντίνη

‘Η γαυτιλιακή κίνησις τοῦ Πλέϊτ

Οι «Τάιμς» της 'Αργεντινής δημοσιεύονταν είς τελευταίον φύλλον των λεπτομερείς στατιστικάς της ναυτιλιακής ζινήσεως τῶν 'Αργεντινῶν λιμένων κατά τὸ 1937, ἐν συγκρίσει καὶ μὲ τὰ προηγούμενα ἔτη Οὔπτως, οἱ κατόπιν περιελάθον 3245 σχάρη, γοργοτύποτος 11.408.981 τόνωνων νέτ, ἔναντι 2766 πλοίον 10.047.353 τόνωνν̄ νέτ τοῦ 1936. Η ναυτιλιακὴ ζίνησις τοῦ π. ἐ. ἡτοῦ ἡ ἀνωτάτη ομηριωθεῖσα ἀπὸ τὸ 1931, ὅτε είχαν πίστελθει εἰς τοὺς 'Αργεντινοὺς λιμένας σκάφη 11.547.715 τόνωνν̄ νέτ, τὸ ρεκόρ ὅμως ἀναφέρεται πάντοτε εἰς τὴν ζίνησιν τοῦ 1927 ἦτο περιελάθε σκάρη 11.862.737 τόνων.

Ἡ Βρεταννικὴ σημαίᾳ κατέχει τὴν πρώτην θέσιν, μὲ ποσοστὸν 37,00, δέον δῆμος νῦ σημειωθῇ, ὅτι τὸ ποσοστὸν αὐτὸν είνει κατὰ πολὺ

C. K. HANSEN

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

COPENHAGEN

Teleg. Adr.: HANSEN

μειούμένον ἐν ἀντιπαραβολῇ πρὸς τὰ προηγούμενα καὶ πρὸ τῆς λαγκόσμιον οἰκονομικῆς κρίσεως ἔτη. Τονίζεται ίδιατέρως, ὅτι ἡ αὔξησις τῆς συμμετοχῆς τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας βαίνει ἀπό ἔτους εἰς ἔτος τονούμενην. Ὁ κατοπέρω χαρακτηριστικός πίναξ ἐμφανίζει τὴν κίνησην εἰς τὸ Πλέιστὸν κριοπετρένων σημάνων καὶ τὸ ποστούσιον συμμετοχής ἑκάστης ἔναντι τοῦ συγγόλου καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἔτη 1936, 1929 καὶ 1913:

	1937	1936	1929	1913
Αγγλική	36.94	37.70	43.46	59.—
Έλληνική	12.50	10.70	2.62	—
Γερμανική	7.62	8.35	8.27	12.—
Ιταλική	6.34	6.43	7.49	7.75
Νορβηγική	5.13	3.89	4.61	—
Ολλανδική	4.51	4.80	4.88	—
Ην. Πολιτειῶν	4.69	5.02	6.08	—
Γαλλική	3.89	4.17	5.03	7.—
Ιαπωνική	1.70	1.58	1.24	—
Βελγική	1.58	1.84	1.46	—
Σουηδική	1.56	1.81	2.31	—

Ἡ ἐκ τοῦ Πλέιτ ἐργασία

Κατά μίαν πόδους ἔκτιμησιν, τὰ πρὸς ἔξαγογήν πλεονάσματα Ἀργεντινοῦ οίτον καὶ παλαιᾶς ἐποδείξις ἀραβοσίτων καὶ λινοσπόρου ἀναβιβάζοντα εἰς 3.400.000 τόννων περίπου, ὁ δὲ ἀριθμὸς αὐτὸς αὔξανεται — καθ' ἑπολογισμὸν — εἰς 4.000.000 τόννων, ἐὰν προστεθούν καὶ αἱ πιθαναὶ πρὸς ἔξαγογήν ποσοτήτες κρυθῆς καὶ βρώμης. Αἱ μέλιταιν αἰσιόδοξοι προβλέψεις διὰ τὰς ἔξαγογάς ἀραβοσίτων νέας ἐποδείξης ἀνάπτεροντα εἰς 3.000.000 τόννων, οὗτος ὅστε τὸ σύνολον τῶν ἐξ Ἀργεντίνης προτώσεων σιτηρῶν καὶ σπόρων κατὰ τὸ 1938 ἑπολογίζεται νὰ φθάσῃ εἰς 7.000.000 τόννων. Ξε τῶν ποσοτήτων αὐτῶν πιστεύεται, ὅτι θὰ ἀπορροφηθοῦν ἀπὸ τὰ «ελάνερρ» 2.500.000 τόννων, ἀν ἀραιόθεον δὲ καὶ τὰ προναυλωμένα «τράπαξ», ισχανότες 300.000 τόννων, προκύπτει, ὅτι ἀπὸ τοῦ Μαρτίου καὶ ἐπέκεινα ή ἀγούα τοῦ Πλεύτη θὰ ζημιέσεται περὶ τὰ 50 προτιγάν μηνιαίως πρὸς κάλιτην τῶν ἀναγκῶν της.

Γαλλία

‘Η καθέλκυσις τοῦ λάϊνερ «Pasteur»

Την 15ην Φεβρουαρίου καθεύκισθη ἐπ τῶν ναυπηγείων Penhoet, τοῦ Σαΐν Ναζάρ τὸ λάινεο «Pasteur» 28.500 τόννων γρφός, ἀνήκον, ὃν γνωστόν, εἰς τὴν ἑταῖριαν τοῦ «Νοτίου Ἀτλαντικοῦ καὶ προοριζόμενον νὰ βελτιώσῃ τὴν ταχείαν Γαλλικήν γραμμήν πρὸς τὴν Λατινικήν Ἀμερικήν, εἰς ἀντίκατοισταν τοῦ πρὸ ἑτού ἀποτρόφωντος ἵπεροχεινίου «L' Atlantique». Τὸ καλέντερον Γαλλικὸν ὑπερφορεύμαν, ὅπερ ἔχειπρετεῖ ὥδη τὴν τακτικὴν ἐπηρεούσιαν Γαλλίας — Βραζιλίας — Ἀργεντινῆς είνε τὸ ἀτημάτιον «Massilia», χιρηφικότητος 15.363 τ. γρφός μόνον, ναυπηγήσεως τοῦ 1920 καὶ ταχύτητος 16 μόλις μιλίων. Τὸ σηάφος τοῦτο δὲν δύνεται βεβαίως νὰ συναγωνισθῇ τὰ ζένα «λάινεοῖς» τῆς ιδίας γραμμῆς, ὡς λ. γ. τὸ Βρεταννικὸν «Asturias» 22.048 τ. γρφός (τοῦ 1925) καὶ ταχύτητος 21.5 μιλίων, τὸ ιταλικὸν «Vulcano» 24.469 τ. γρφός (τοῦ 1928) καὶ ταχύτητος 23 μιλίων καὶ τὸ Γερμανικὸν «Cap Arcona» 27.561 τ. γρφός (τοῦ 1927) καὶ ταχύτητος 25 μιλίων. Τὸ «Pasteur» θὰ είνε τὸ ἀνότερον σηάφος τῆς γραμμῆς Νοτίου Ἀτλαντικοῦ, τόσον ὡς πρὸς τὸ μέγεθος, ὡς καὶ ὡς πρὸς τὴν ταχύτητα. Θὰ ἔχῃ διαστάσεις μήκους 656 ποδῶν, πλάτους 88 ποδῶν, μὲν δύντιμα 28 ποδῶν καὶ μὲ δίναμυν μηχανῶν 62.000 ἵππου, τοῦτο μὲν ἀπόδιδε εἰς τὸ σηάφος ταχύτητα 27 μιλίων.

Avgia

Καθέλκυστις τοῦ πρώτου Ρωμανικοῦ δηζελοπλοίου

Ἐτῶν ναυπηγείων «B. & W.», τῆς Κολεγάχης, καθεύκνεσθη πρὸ ἡμέρων τὸ μικτὸν Ρομανικὸν δηξελόπλοιον *«Transilvanias»*, τὸ πρότον ἐξ τῶν δύο ἀδελφῶν σταθμῶν, ὅπινα κατασενάζονται διὰ λογαριασιοὺν τῆς *«Serviciū Maritīm Romanū»* καὶ προορίζονται διὰ τὴν ταχεῖαν γραμμῆν Κωνστάντζης — Πειραιῶς — Ἀλεξανδρείας. Τὸ *«Transilvanias»* ἔχει διαστάσεις μήκους 432,6 ποδῶν, πλάτους 57,9 καὶ κούλων (βάθος) 30,9 ποδῶν, χωρητικότητα δὲ 10.000 τόννων χρών περίπου. Θὰ διατέθῃ διαμερίσματα διὰ 440 ἐν δῷλῳ ἑπτάτας, ἥτοι 80 ἀ' θέσεως, 100 β' καὶ 260 γ' θέσεως, ὅλη δὲ οἱ κοιτονίσκοι καὶ αἱ κοινόχρηστοι αἴθουσαι τοῦ στάθμου θὰ πληροῦν κάθε ἄτεσιν, τὴν ὁποίαν δύναται νῦν προσθέσθαι ἔνα συγχρονισμένον πολυτελές ἑπτατετράγων στάθμος. Θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ διπλᾶς ἔλιξ καὶ θὰ προσθήται ἀπὸ δύο 12κυλίνδρων μηχανῶν *«Ntijekel»*, τύπου *«B. & W.»* καὶ ονονήκης δινάμεως 18.000 πτωτῶν, εἰς τρόπον ὅστε θὰ ἔχασφαλλέηται εἰς τὸ στάθμος ταχύτητα 20 περιστῶν μιλίων τὴν ὥραν. Σταθμῶς πρὸς τὸν προσφιμόν τοῦ στάθμους λαμβάνεται πάροντα καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν χρησιμοποιήσεως τοῦ πλοίου, ἐν δεδουμένῃ στιγμῇ, εἰς τὰς βοηθητικὰς ἴνηρεσίας τοῦ πολεμικοῦ στόλου τῆς

Ρομανίας. Ούτως, ώριμενά σημεία τοῦ σκάφους ἐνισχύονται καὶ τηροῦνται ἀπὸ τοῦδε αἱ προϊόνθεσις ἔξοπλισμοῦ τοῦ διὰ 16 τηλεβόλων. Τὸ «Transilvania» θὰ είναι ἔτοιμον πρὸς παράδοσιν περὶ τὰ τέλη Μαΐου, ὥστε νὰ τεθῇ ἐν ἑτηρεσίᾳ κατὰ τὴν θεονύμην περίοδον, ἐνῷ τὸ ἀδέλφον αὐτοῦ σκάφος, ὄνομασθὲν «Bessarabia», ἀναμένεται νὰ καθελκυσθῇ τὸν προσεχῆ μήνα καὶ νὰ τεθῇ ἐν ἑτηρεσίᾳ κατὰ τοὺς φθινοπωρινοὺς μήνας.

‘Ην. Πολιτεῖαι

Αἱ πρῶται παραγγελίαι φορτηγῶν γραμμῆς

Ἡ «Ἀνωτάτη Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ» τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἐν τῇ ἐκτελέσει τοῦ γνωστοῦ προγράμματος τῆς διὰ τὴν ἀνανγκότησην τῆς Ἀμερικανικῆς χωρητικότητος, προεξήρχε μεταξὺ τῶν ἔθνων ναυτηργείων μειοδοτικὸν διαγνωσιανὸν διὰ τὴν ναυτηργησιν δώδεκα χαλυβδίνων φορτηγῶν γραμμῆς, μὲ μίαν ἔλια καὶ ἔνιαν τύπου «C. 2». Ο τύπος οὗτος ἐσχεδιάσθη ἐπὸ τοῦ τεχνικοῦ προσωπικοῦ τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς», ἐν συνεργασίᾳ πρὸς ἴδιατας ναυτηργοὺς καὶ ἔφοπλιστας, προβλέπει δὲ σκάφη ταχύτητος 15½ μίλιων — ἢτοι ταχύτερα τῶν ὑπαρχόντων ἐν ἑτηρεσίᾳ Ἀμερικανικῶν ἐμπορικῶν πλοίων — ἔχοντα διαστάσεις 431 ποδῶν μήκους καὶ 63 πλάτους, μὲ ἔμφορτον δύνησις 25(3)4 ποδῶν, ἔπιπλομα 13.900 τόννων, μεταφορικὸν ἵκανότητα διὰ 9291 τ. φορτίου καὶ ἀπτίνα ταξίδιου 13.000 μᾶλιστα. Τὰ πλοῖα ταῦτα θὰ ἔχουν ὅλας τὰς τελευταῖς βελτώσεις, ὡς πρὸς τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους καὶ τὴν διασκευὴν τῶν μηχανῶν, θὰ πληροῦν τὰ ἐπὸ τοῦ Νόμου καθοριζόμενα χαρακτηριστικά διὰ τὴν ἑξενηργείην τῶν ἀναγκῶν τῆς ἔθνων ἀμύνης καὶ θὰ διαθένουν ἀνέτοις καὶ ἕγεινά διαμερισμάτα διὰ τοὺς ἀξιωματούς καὶ τὰ πληρώματα.

Τὰ διαμερισμάτα ἐσχεδιάσθησαν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν πορισμάτων τῆς διεξαγθεῖσης ἐφεύρης ἐπὸ τῆς «Ἀνωτάτης Ἐπιτροπῆς», σχετικῶς μὲ τὰς συνήργας διαβιώσεως τῶν πληρωμάτων εἰς τὰ ποντιακοῦντα φορτηγά, θὰ ἔγκατασταθοῦν εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου καὶ θὰ διαθέτονταν καὶ τέσσαρις κοιτῶνας μὲ μίαν μόνον κλίνην.

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἑφαδομήν ὁμοιομόρφων τύπων εἰς τὰς νέας ταῦτας ναυτηργῆσις, τονίζεται, διὰ δὲν πρόκειται μόνον διὰ τοῦ ὁμοιότερον τῶν σκαφῶν νὰ ἐπιταχυνθοῦν αἱ ἑργασίαι τῆς κατασκευῆς, ἀλλὰ νὰ προέλθουν καὶ σημαντικά οἰκονομίαι εἰς τὸ κόστος αὐτῶν διὰ τῆς πολλαὶς ἐπαναλήψεως τῆς παραγωγῆς. Τὰ νέα σκάφη θὰ είνε ταττάλημα πρὸς ἑργασίαν εἰς δόλους τοὺς πέφαν τοῦ ὡρεανοῦ τομεῖς, μολονότι δὲ θὰ κατασκευασθῶν διὰ λογαριασμῶν τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς», θὰ είναι εἰς τὴν διάθεσιν ἰδιωτῶν ἀγοραστῶν, βάσει τοῦ Νόμου περὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐφόσον θὰ ενέρισκονται εἰς τὸ στάδιον τῆς ναυτηργίσεως. Εἳς κατὰ τὴν συμπλήρωσιν καὶ παράδοσιν τῶν δὲν ἔχουν ἀγορασθῆναι παρ' ἰδιωτικῶν ἑταῖρων, τότε θὰ χρησιμοποιοῦνται ἐπὸ τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» εἰς ἀντικατάστασιν παλαιῶν σκαφῶν διαφόρων γραμμῶν διατηρουμένων ὑπὸ τῆς κυβερνητικῆς ἑτηρεσίας.

Τέσσαρα ἐπὶ τῶν δώδεκα αὐτῶν σκαφῶν θὰ προωθοῦνται διὰ ἀπομιχλῶν, ἔτερα δὲ τέσσαρα θὰ είναι διγελοκίνητα, ἐνῷ διὰ τὰ ἐπόλοιπα θὰ ἀποφασισθῇ τὸ σύστημα τῆς προώσεως τῶν μετὰ τὴν μελέτην τῶν προσφορῶν τῶν ναυτηργῶν διὰ τὰ ὄχτα πρώτα πλοῖα. «Ἐκαστὸν Ἀμερικανικὸν ναυτηργεῖον δὲν θὰ ἀναλάβῃ πέραν τῶν τεσσάρων σκαφῶν, αἱ δὲ προσφοραὶ θέτουν ὡρισμένον ἀνότατον δρόμον κόστους, καθὼς καὶ τὴν βάσιν μᾶς κυμανομένης τιμῆς. Ή τελευταῖα αὕτη βάσις προβλέπει τὴν ἐναρμόνισην τῆς ἐκ τῶν συμβολῶν τιμῆς πρὸς ἐνδεχομένας αἰδημειώσεις τῶν ἔργατων ἡμερομίσθιν καὶ τοῦ κόστους τῶν ὑλικῶν κατὰ τὴν περίοδον τῆς ναυτηργίσεως, ἐφόσον αἱ αἰδημειώσεις αὐταὶ δὲν θὰ ὑπερβαίνουν ποσοστὸν 15 ὥρ. δι' ἔσπειραν περίπτωσιν.

Οἱ ναυτηροί, παραλλήλως πρὸς τὰς προσφοράς των μὲ βάσιν τὴν κυμανομένην τιμὴν κατασκευῆς ὑπέβαλον τοιάντας καὶ ἐπὶ τῇ βάσει ἐνὸς

προσαρθρισμένου ποσοῦ. Τὰ νέα πλοῖα δέονταν νὰ παραδοθοῦν ἐντὸς 420 ἡμερολογιακῶν ἡμερῶν ἀπὸ τῆς ἴνογραφῆς τῶν συμβολαίων, συμπειλαμβανομένων τῶν Κυριακῶν καὶ ἑστατῶν, ἀν καὶ δὲ γίνη ἐπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς ἴδιατέρᾳ πρόβλεψις παρατάσεως τῆς προθεσμίας ταύτης ἐπὶ διμηνῶν δι' ὅσα ναυτηργεία ἀναλάβουν τὴν κατασκευὴν περισσοτέρουν τοῦ ἐνὸς σκαφῶν. Ἡ προκειμένη παραγγελία ἀποτελεῖ τὴν μεγαλυτέραν ποτὲ δοθείσαν ἐφασίαν, ἐν παροφίᾳ εἰσήνης, εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ ναυτηργεῖα δι' ἐμπορικὰ πλοῖα, θὰ ἔγκωνται σκαφῶν. Ἐκ τῆς ἑπακούσης σήμερον τοιαύτης τοποτικότητος, τὰ 80 πλοῖα ποσού μὲν τοῦ 1942, τὸ δὲ γαλάντερον ποσοστὸν ἀποτέλητος ἀναφέρεται εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν φορτηγῶν γραμμῆς, εἰς τὴν ὥποια κανένα σκάφος δὲν προσετέθη κατὰ τὴν τελευταῖαν δεκαεπτατίαν πρὸς ποιοτικὴν βελτίωσιν τοῦ ἀπασχολημένου εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐμπόριον τῆς κύρωσις πλωτοῦ ὑλικοῦ.

Σήμειωτέον, ὅτι αἱ ἀνοιχτεῖσα ιδήη προσφοραὶ τῶν ναυτηργῶν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ἀνότερων πλοίων συμμίνονται γύρῳ τῶν 2.800.000 δολλαρίων δι' ἔκαστον σκάφους, μὲ ἐλαχίστην διαφοράν κόστους ἀν ταῦτα εἰνὲ δηξελοκίνητα. Ἡ κατιστέα δημος προσφορά είναι τῶν ναυτηργῶν Hess τῆς Φιλαδέλφειας μὲ βασικὴν τιμὴν κατασκευῆς δολ. 1.856.675 δι' ἓνα μόνον σκάφος καὶ 1.826.676 δι' ἓνα ἔκαστον ἐν τῶν τεσσάρων σκαφῶν. «Ἄν ταῦτα εἰνὲ δηξελοκίνητα προσφέρεται η τιμὴ τῶν 1.857.675 δολ., διὰ κάτε μὲ μηχανὰς Κτηζελ φορτηγῶν.

Τὰ νέα σκάφη τῆς «Ἐξπορτ Λάϊν»

Τὰ τέσσαρα μικτὰ «ἀλινέρες», ἄπινα πρόκειται συντόμως νὰ παραγγέλθων εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ ναυτηργεῖα ἐπὸ τῆς «Export Line», βάσει τοῦ γνωστοῦ Νόμου περὶ ἐπιχορηγήσεων, θὰ ἔχουν, ὡς ἔγκωσθη, διαστάσεις 450 ποδῶν μήκους καὶ 66 πλάτους, μὲ ἐμπορτον δύνησις 27 ποδῶν. Η καροτικότητας τῶν θὰ είναι 8800 τόννοι δ. w. περίπου, μὲ κυβικὴν διά φορτίου ίκανότητα 500.000 ποδῶν, ἐνῷ ἡ προστιθήμας αὐτῶν δύναμις θὰ φύγῃ τοὺς 8000 ποδῶν καὶ θὰ ἔξασφαλτῇ εἰς τὰ σκάφη ἐπιτρεπτῶν ταχύτητα 16½ μίλιον. Υπολογίζεται ἀφ' ἐτέρου, ὅτι η διαθήμας ἐφεδρικὴ ἐποδόντων θὰ είναι ἀρχετή, ὥστε εἰς δεδομένην στιγμὴν νὰ παρέχῃ εἰς τὰ νέα πλοῖα ταχύτητα μέχρι 18 μίλιον. Τὰ σκάφη αὐτὰ τῆς «Export Line» θὰ είναι τὰ πόδα τοῦ Ἀμερικανικοῦ φορτηγῆ γραμμῆς, ἄπινα ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ταχύτητος, θὰ δύνανται νὰ συγκριθοῦν μὲ τὰ προσφατῶν κατασκευασθέντα Ιαπωνικὰ σκάφη. Τὸ συμβόλαιον ἐπιχορηγήσεως τῆς κατασκευῆς τῶν προβλέπει ἐπησίαν ἀμιοδήν ἐκμεταλλεύσεως 1.200.000 δολλαρίων (240.000 λιόνων), ποσὸν δηλαδή ὅπερ ἀποτιστοῦται πρὸς 240.000 δολλάρια (60.000 λίρας) ὀλιγώτερον ἀπὸ τὴν ἐπησίαν ἐπιχορηγήσεως, ηῆς προεβλέπεται ὑπὸ τοῦ καταργηθέντος συστήματος τῶν ὑπερφορεών ταχυδρομικῶν συμβολαίων.

Τὸ «ἀπειθαρχον» τῶν πληρωμάτων

Κατ' ἐπανάληψην ἡσχολίθησαν εἰς προγούμενα τεύχη τον τὰ «Ναυτικά Χρονικά» μὲ τὸ ζῆτημα τῆς ἐλλείψεως πειθαρχίας τῶν Ἀμερικανικῶν πληρωμάτων, λόγῳ τῆς ὥποιας ἔχει κλονισθῆ σοβαρῶς ή ἐπὸ τῆς Ἀμερικανικὸν πλοῖον ἐμπιστοσύνη τῶν ταξιδιωτῶν καὶ τῶν μεταφορέων. «Στασιαστής» καὶ «ἀπειθαρχον» είναι οἱ συνήθεις χαρακτηρισμοί, ποὺ μὲ αἴσουσαν συγνότητα προσάπτονται εἰς τοὺς ναυτεργάτας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ποτὲ ἀποτελοῦν πραγματικὴν πληγὴν καὶ ἐμπάδιον εἰς τὴν ἐπανάληψην τῶν δυσμενῶν σχολιον τοῦ Τέλου τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν παρέσχεν ή δημοσίευσις μᾶς ἐκθέσεως τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» ἐξ 85 σελίδων, εἰς τὴν ὥποια ἔξετάζονται κυρίως τὰ ἔργατα προσθήματα, ποὺ ἀπὸ ἐτῶν ἀπασχολοῦν τὴν Ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν. Λαβὴν εἰς τὴν ἐπανάληψην τῶν δυσμενῶν σχολιον τοῦ Τέλου τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν παρέσχεν ή δημοσίευσις μᾶς ἐκθέσεως τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» ἐξ 85 σελίδων, εἰς τὴν ὥποια ἔξετάζονται κυρίως τὰ ἔργατα προσθήματα, ποὺ ἀπὸ ἐτῶν ἀπασχολοῦν τὴν Ἀμερικανικὴν ναυτιλίαν. Τονίζεται εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἔκθεσιν, ὅτι, παρὰ τὰ διάφορα προνόμα καὶ ὄφελη, δι' ὃν κυριολεκτικῶς καὶ ὑπὲρ πάσιν ἀλλήν ναυτιλίαν, ἐνεργε-

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

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



τούδια, διὰ τὰ όποια δὲν ὑπῆρχον ὄφιστικά πληροφορία. Κατόπιν τούτων ὁ διὰ τὸ 1936 ὑπολογισμὸς τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος ὑπεβιάσθη εἰς 85 ἔκατον μύρια λιρῶν καὶ ὁ ἀντίστοιχος τοῦ 1935 ἀπὸ 75 εἰς 70 ἔκατον μύρια λιρῶν.

Σχετικῶς μὲ τὰ ἔσοδα τοῦ 1937, λαμβάνεται ἐπ' ὅψιν τὸ γεγονός, διὰ τὴν ὑψησθήσην τῶν ναύλων, ἥτις ἔξεδηλώθη περὶ τὰ μέσα τοῦ 1936, ἔξηκολούθησε σταθερὰ μέχρι τοῦ Σεπτεμβρίου 1937, μὲ ἀπότομον ἔντασιν καὶ Ἀπρīλιον καὶ εἶτα καὶ Ἀύγουστον καὶ Σεπτεμβρίου παρ. ἔτους. Κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ ἔτους ὅμως ἐσημειώθη σημαντικὴ ἀντίδρασις, οἷς δὲ ναυλοτιμάρισμοι τοῦ Δεκεμβρίου 1937 μιρράν τινα μόνον διαφορὰν ἐνεφάνιαν ἔναντι τῶν πρὸς ἔτους ἐπιπέδων. Οἱ δημοσιεύσεις ἴσης ὑπὸ τοῦ «Economist», τοῦ «Lloyd's List» καὶ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου δεῖχται τῶν ναύλων ἐνεφάνισαν διὰ τὸ 1937 μίαν μέσην διαδοχικὴν αὐξήσην 52.51 καὶ 55 ο.ο., ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1936. Παρομοίᾳ ἡ καὶ μεγαλύτερα αὐξήσης ἐσημειώθη διὰ τοὺς ναύλους τῶν «τάνκερος», ὑποτίθεται ὅμως, διὰ τὸν παρονόμιαν μείζονα χρηματοποίησην κώρων. Μία ἀκόμη ἔνδειξης τῆς ἀπασχόλησης πρὸς ἔχειν τῆς χωρητικότητος ἡ τοῦ καὶ ἡ σημειωθείσα μικρά προσθήκη εἰς τὸν ἀριθμὸν τῶν νηολογημένων σκαφῶν, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν μείωσιν κατὰ 315.000 τ. νέτης ἀργούστης εἰς τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας χωρητικότητος. Η τελευταῖα μίαν μείωσιν τῶν ἀργούστων πλοίων ἀντεποφοδεύει ποσοστὸν 3 ἢ 4 ο.ο τῆς χωρητικότητος τῶν ποντοπλοΐσμων σκαφῶν. Κατὰ ταῦτα, ἐφαίνετο πιθανόν, διὰ τὸν ἔσοδο τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ἐπηρεασθέντα ἐκ τῆς διακυμάνσεως τῶν ναύλων καὶ τοῦ μεγαλυτέρου ὅγκου ἐργασίας, ὃς ἔφερε νά είχον ὑπερβῇ περὶ 50 ο.ο., ὡς ἔγινατα, τοὺς διὰ τὸ 1936 ἀριθμούς.

Αἱ ὑπερπόντιοι μεταφορικαὶ ἐργασίαι

Ἡ ὅλη ἡ χωρητικότης τῶν ποντοπλοΐσμων Ἀγγλικῶν σκαφῶν, ἡνακτικαὶ κατέπλευσαν καὶ ἀπέπλευσαν ἐκ λιμένων τοῦ Ἰνδονέσιου Βασιλείου, ἡ χωρητικότης, δηλαδὴ, ἡ δοτία συμβάλλει κατὰ τὰ 3/4 εἰς τὸ ὅλικὸν ἐκ τῆς ναυτιλίας ἔθνων εἰσόδημα, ἡτοῦ μεγαλυτέρα κατὰ ποσοστὸν 4 ο.ο. ἔναντι τοῦ 1936. Τὸ διελθόντα ἀπὸ τὴν διώρυγα τοῦ Παναμᾶ Ἀγγλικὰ πλοῖα ἐνεφάνισαν μείωσην 6.5 ο.ο., αἱ μέσφ τοῦ Σονέζ ὅμως διελεύσεις πρόξεισαν κατὰ 18 ο.ο. Εἰς τὴν δευτέραν ταῦτην περίπτωσιν ἐμειολάθησε καὶ Ἀπρīλιον μία ἐλάττωσις τῶν διοδίων καὶ θεωρεῖται πιθανόν, διὰ τὰ τοῦ 1937 δέν πρόκειται νά σημειωθῇ μεγάλη μεταβολὴ, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1936, δύον ἀφορᾶ τὰ καταβλήθεντα εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Σονέζ τέλη. Ἐξ ἀλλού, ἀν καὶ ἐσημειώθεντα εἰς τινὰς τῶν περιποντίων λιμένων σταθερὰ τιμᾶ τῶν «μπάνκερος», εἰς ἑτέρους πρόξεισαν σημαντικότατα, ἐνῷ παρασχόλιως μὲ τὴν ἀνατίμησην τοῦ πετρελαίου, τῶν ὄλικῶν καὶ τῶν ἐφοδίων, εἰνε βέβαιον, διὰ τὰ Ἀγγλικὰ σκάφα, εὑρίστερον ἀπασχολήθεντα τὸ παρελθόν ἔτος, ἀντιμετώπισαν καὶ οὐσιώδεις αὐξήσεις τῶν δαπανῶν τοὺς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

Οσον ἀρρόφα τὰ ἔσοδα τῶν ἔνων πλοίων εἰς τοὺς Ἀγγλικοὺς λιμένας, τονίζεται, διὰ τὴν προσεγγίσασα χωρητικότης πρόξεισαν κατὰ ποσοστὸν 8 ο.ο περίπον καὶ διὰ τὴν προμήθειαν «μπάνκερος» γανανδράκων καὶ πετρελαίου, ἵσαν κατὰ πολὺ ὑψηλότερα, ἔναντι τοῦ 1936. "Ἄν ληφθῇ δύνεις ὑπὸ ὅψιν καὶ ἡ αὐξήσης τῆς τιμῆς τῶν ὄλικῶν καὶ ἐφο-

δίων, καθὼς ἐπίσης καὶ τὸ γεγονός, διὰ τὴν προμήθειαν κανονίους ὑπὲρ τὸ σοβαρότερον ἔσοδον τῶν ἔνων πλοίων ἐν Ἀγγλίᾳ, προσκύπει τὸ ἀσφαλὲς σημείον, διὰ τὴν ἀξιόλογος ὑπόρξεων ἡ αὐξήσης τοῦ Ἀγγλικοῦ ἔσοδον ἀπὸ τὰς δαπάνας ἔνων σκαφῶν εἰς τοὺς διαφόρους Ἀγγλικοὺς λιμένας. "Ἐπειτα ἐξ ὅλων αὐτῶν — καταλήγει ἡ «Εφημερίς» τοῦ Board of Trade — διὰ τὰ καθαρὰ ἐπὶ τῆς ναυτιλίας ἔσοδα τῆς Μεγάλης Βρετανίας κατὰ τὸ 1937, ὑπῆρχαν οὐσιωδῶς μεγαλύτερα ἡ ἀπὸ τὸ προηγούμενον ἔτος. Η αὐξήσης αὕτη δὲν δίναται βέβαιως νά προσδιορισθῇ ἐπακριβῶς, ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἐπαρχόντων στοιχείων, πιστεύεται ὅμως, διὰ τὸ στρέφεται γύρῳ τῶν 45 ἔκατον μύριών λιρῶν ἐπὶ πλέον τοῦ 1936.

Αἱ παγκόσμιοι ἀπώλειαι πλοίων

Αἱ παγκόσμιοι ἀπώλειαι ἀτμοπλοίων καὶ μότορων (500 τ. γκρός καὶ ἀνώ τραστον) ἐν θαλασσίων ἀτυχημάτων, περιέλαβον τὸν παρελθόντα Ιανουάριον 11 σκάφη 32.023 τ. γκρός, ἔναντι 14 σκαφῶν 36.333 τ. γκρός, ἀπό την ἀπώλειαν τοῦ Ιανουάριον τοῦ 1937 καὶ 16 σκαφῶν 34.337 τ. γκρός ἀπώλειαν τοῦ Ιανουάριον τοῦ 1936.

Αἱ ἀπώλειαι τοῦ Ιανουάριον τοῦ ἔτους κατενέμοντο εἰς τὰς ἀπολύθους σημαίας:

Νοθρηγικά	2 τ. γκρ.	6.363	Σοβιετικά	1 τ. γκρ.	2.513
Ἀγγλικά	1	»	Παναμά	1	»
Γαλλικά	1	»	Χιλής	1	»
Έλληνικά	2	»	Τατονικά	1	»

Ολλανδικά 1 » 3.730 Σύνολον: 11 » 32.023

Αἱ κατὰ τὸν ἀτόν μηνα ὀλίγαι ἀπώλειαι καὶ μερικαὶ ἀδαρία πλοίων ἀνῆλθον εἰς 693, ἔναντι 689 τοῦ Ιανουάριου π. ξ., 598 τοῦ Ιανουάριον 1936 καὶ 573 τοῦ Ιανουάριον 1935. Αἱ ἀδαρία, ἀτινες ἐσημειώθησαν διακούντος τοῦ Ιανουάριον τοῦ ἔτους, ἀνεφέροντο εἰς τὰς ἀπολύθους αἴτιας:

Ζημία συνεπείᾳ τριγυμίας	58
Ναυάγια καὶ ἐγκαταλείψεις	3
Ζημία συνεπείᾳ προσαράξεως	113
Συγχρούσεις καὶ προσρρούσεις	199
Πνευματικά καὶ ἐργοτάξεις	34
Εἰς ἄγνοιαν (ἀντανδροὶ ἀπώλεια)	1
Ζημία μηχανῶν, ἄργον καὶ πηδαλίου	122
Ἐξ παντοίων ἀλλούν ἀφορμῶν	163

Σύνολον ἀδαρίαν Ιανουάριον 693

Αἱ σημειώμεναι εἰς τὸν ἀνοτέρῳ πίνακα τοῦ «Λόδδ'» ἀπώλειαι δύο Ελληνικῶν σκαφῶν είναι αἱ τῆς «Ωκεανίδος» καὶ τῆς «Ταντίδος». Τὸ πρῶτον ἔξωκειλε καὶ ἐγκαταλείψθη εἰς τὰς ἀπτάς τῆς Κριμαίας, τὸ δὲ δεύτερον κατεποντίσθη αὐτανδροῖς εἰς τὸ Αίγαιον.

Νορβηγία

Ο στόλος τῶν δεξαμενοπλοίων

"Αἱ παγκόσμιες προσεγγίσασα χωρητικότης πρόξεισαν κατὰ ποσοστὸν 8 ο.ο περίπον καὶ διὰ τὴν προμήθειαν «μπάνκερος» γανανδράκων καὶ πετρελαίου, ἵσαν κατὰ πολὺ ὑψηλότερα, ἔναντι τοῦ 1936. "Ἄν ληφθῇ δύνεις ὑπὸ ὅψιν καὶ ἡ αὐξήσης τῆς τιμῆς τῶν ὄλικῶν καὶ ἐφοδίων, εἰνε βέβαιον, διὰ τὰς ἀπτάς τῆς Κριμαίας, τὸ δεύτερον κατεποντίσθη αὐτανδροῖς εἰς τὸ Αίγαιον.

MARINE PAINTS ANTI-FOULING COMPOSITIONS

(MERCURY BRAND FOR TROPICAL WATERS)
(ROSE BRAND FOR ATLANTIC AND SIMILAR WATERS)

COLOUR PATTERNS & FULL INFORMATION ON APPLICATION TO:-

MEANDROS SHIP STORES LTD.

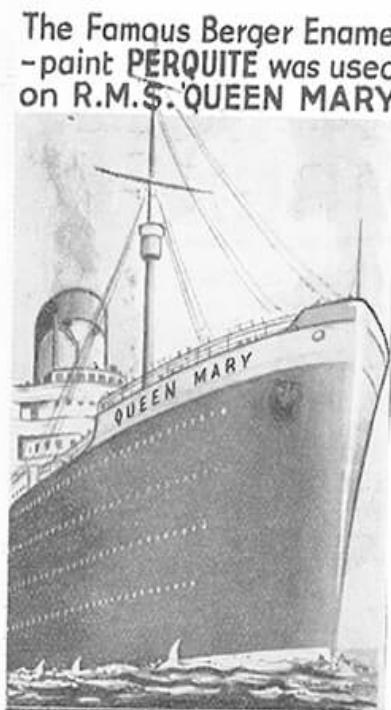
SOLE AGENTS FOR SUPPLY OF BERGER PAINTS TO GREEK
SHIPPING IN GREECE & ENGLAND

72. BUTE STREET, CARDIFF:

TELEPHONE: CARDIFF 715 (AFTER HOURS)

TELEGRAMS: "ATMOPLION, -CARDIFF

NO COMPLAINTS WITH BERGER PAINTS



δουλίαν νά έξοπλίσῃ τοια ίστοις φόρα διά τὴν μεταφορὰν καυσίμων ἐλαίων εἰς χώμα. Τὸ 1886 κατεσκευάσθη ἐν Ἀγγλίᾳ διά λογαριασμὸν Γεωμανῶν ἔφοροις τὸν πρώτον ἀτμοκινήτον δέξαιμενόπλοιον καὶ τὸ 1907-νη Νορβηγικὴ σημαία ἐχνάτιζεν ἐπὶ τοῦ πρώτου ἑπτικοῦ πετρελαιοφόρου σάβανος.

Η ταχιά ομοις άνάπτυξης τοῦ Νορθγκικοῦ στόλου τῶν δεξιαινεν-
πλοίον χρονολογεῖται ἀπὸ τοῦ 1925 καὶ ἐντεῦθεν, ὅτε αἱ μεγάλυτερα
ἐ-
ταιφία πετρελαϊών εὑνεκανίασαν τὴν τακτικὴν τῶν «χρονικῶν ναυλώσεων» ίδιωτικῶν «τάνκερς» πόδες σιναπτήρων τῶν εἰς ζωρητικότητα ἀ-
ναγκῶν τον. Πλεισταὶ δύο Νορθγκικοὶ δεξιαινενπλόιοι, παραγγελθέντε
κατὰ τὴν πενταετίαν 1925 — 29 ἐναὐλώθησαν «τάμι - τσάφτερς» καὶ
ἀπέδωκαν εἰς τοὺς ίδιωτικήτας τῶν θετικῶν κέρδη, ἥτινα τοὺς ἐνεθάρρυ-
ναν διὰ τὴν περιστέρῳ ἐπανέζησιν τοῦ στόλου τον. «Ἐκτοτε καὶ παρὰ τὴν
μεσολαβήσασαν παγκόσμιον οἰκονομικὴν κρίσιν, ὁ Νορθγκικὸς στόλος
τῶν «τάνκερς» βάινει αὐξανόμενος, εἰς τρόπον ὥστε μετεὖν τῶν ἑπτά
1930 — 32 ἔφθασεν οὗτος ἀπὸ 632.000 εἰς 1.253.000 τόννων γχρός, διὰ
να αὐξηθῇ τὸ 1937 εἰς 1.730.000 τ. Έπει τῆς ζωρητικότητος ταῦτης, σκά-
ψη 1.500.000 τόννων είνε δημερόκινητα, ἀντιπροσωπεύοντα τὸ μεγαλύ-
τερον ποσοστὸν ἔναντι τῶν εμότοο — τάνκερς, τῆς παγκόσμιον να-
τιλίας.

Η συνολική άξεια του Νορβηγικού στόλου των δεξιαινοπλίων ύπολογίζεται είς 500 έκατομμύρια κορδονών καὶ πρέπει ν' ἀνοιωλογηθῇ, διτάς η ναυτιγήσις του διέπειται εἰς τὰς μεγάλας οίκονομικάς διευκολύνσεις, από τις οποίες οι Νορβηγοί ἀπό τὰ ξένα ναυτηγεῖα. Κατά τὸ 1937 ἔνα, δηλαδὴ, ἀρκετά ισανοποιητικὸν ἔτος, τὰ πραγματοποιηθέντα κέρδην ἀπό τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ συνόλου τῶν Νορβηγικῶν δεξιαινοπλίων ἀνήλθον εἰς 165 έκατομμύρια κορδονών, ἢν δὲ εἰς τὸ ποσόν αὐτὸν ὑπολογισθῶν τὰ πληρωθέντα κονδύλια εἰς μισθοδοσίας πληγωμάτων κλπ. Ἑσδα ἐν Νορβηγίᾳ, ἀναβιάζεται τὸ συνολικὸν ὄφελος τῆς Νορβηγικῆς οἰκογονίας ἐκ τῶν «τάνκερων» εἰς 200.000.000 κορδονών. Ὁκτὸ ζι-
λιάδες ναυτεργάται ἀπασχολοῦνται εἰς τὸν στόλον αὐτὸν, χωρὶς νὰ ὑπολογισθῶν καὶ οἱ γύρω ἀπὸ τὴν βιομηχανίαν ταῦτη ἀποζῶντες μέτοχοι, διευθυνταὶ, ἕπταλλοι γραφείων κλπ., πρᾶγμα ποὺ ἀποδεικνύει τὴν ἐξαιρετικὴν σημασίαν τοῦ ὄφεντος κλάδου τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας διὰ τὴν Νορβηγίαν. «Ενα σημαντικότατον τιμῆμα τῶν πραγματοποιηθέντων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη κερδῶν ἐχρησιμοποιήθη διὰ τὴν ἀνανέωσιν καὶ ἐπέκτασιν τοῦ στόλου τῶν «τάνκερων». Κατὰ τὴν τρέχουσαν περιόδουν κατασκευάζονται διὰ λογαριασμῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν πετρελαιοφόρα σούζη συνολικῆς χωριτικότητος 350.000 τόνων γκρός, καθ' ἣν οιγήνην αἱ παγκόσμιαι ναυτηγήσεις δεξιαινοπλίων ἀνέρχονται εἰς 1.100.000 τόνων γκρός.

Οι Νορβηγοί έφοπλισταν και ή διεθνής συνεργασία

Εις αρθρον, δημοσιευόμενον ἐπὸ τῆς «Anglo - Norwegian Trade Journal», ἀφοῦ παρέχεται μία γενικὴ εἰκὼν τῆς θέσεως καὶ τῶν ιδιαίτερῶν χαρακτηριστικῶν ἐργασίας τοῦ Νοθρηγικοῦ πλοίου, θίγεται καὶ τὸ ζήτημα τῆς διεθνοῦς συνεργασίας τῶν «εταίματς», ἐκτιθεμένον τῶν ἐπ᾽ αὐτὸν ἀντιλήψεων τῶν ἐφοριατικῶν κύρκων τῆς Νοθρηγίας. Ή άντιμησις τῶν ναυάλων καὶ τῆς ὑφρᾶλ έπιπεδα, εἰς τὰ δύοια διετηρηθεσαν οὗτοι κατὰ τοὺς περισσοτέρους μῆνας τοῦ παρελθόντος ἔτους, δὲν ἔχουν — τονίζει ὁ ἀρθρογράφος — τόσην εὐεργετικὴν ἐπίδρασιν εἰς τὴν νοθρηγικὴν ναυτιλίαν, δισηνη μίαδι φόρον ἄλλων χωρῶν. Ότιον
φεύγεται τοῦτο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι οἱ Νοθρηγοὶ ἐφοριατικὲς ἔχουν πάντα καὶ καὶ προτίμους εἰς τὸ σύστημα τῶν «ετάμ - τοάφτερος». Υπὸ ομαλᾶς συνθήκας τὰ 25 ἔως 30 αρ. τῆς Νοθρηγικῆς ψωφιτούτητος ζητοματου οὐνταί εἰς χρονικὰς ναυλώσεις, η δὲ ἀνάγλωσις αὕτη ήτο πιθανῶς μεγαλύτερα εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1937, εἰς τρόπον ὅστε τὸ ίμισυν — κατὰ μὲν

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ

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

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

Greek Shipping Agency
(Grieksche Scheepvaart Agentuur)
Shipbrokers Agents

**Ned. Expeditie en Controlebeleid
Expediteurs en Controleurs**

Telegrams: «ERGON»
Telephones: 11442 lines
Post Box 1442

20, Willemsekade
ROTTERDAM

σον δρον — τοῦ Νοθρηγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἦτο δεσμευμένον κατά τὸ πλειστον τοῦ ἔτους εἰς ἑργασίας χρονικῶν ναυλώσεων. Τὰ οὖτα ἀπαισχολήθεντα σύμφεν δὲν είχον, ὡς ἦτο φυσικόν, τὴν εὐκαιρίαν νέο ἐπωφελθοῦν πλήρως τῆς ἀνατιμήσεως τῶν ναυλῶν, ἐνῷ ἐξ ἄλλον καὶ τὰ φορτιγὰ ἀλάνερξ, ἀποτελόντα τὸ 114, ὡς ἔγγιστα, τὸν νοθρηγικοῦ στόλου, είχον ἀνάλαβει εἰς ἕρεμαν κλίμακα μεταφροικάς ὑποχρεωσοις ἐπὶ τῇ βάσει ἐτησίων συμβολαίων, συναρρέντων πρὸ τῆς ἀναβιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς.

Η τακτική ούμως αὕτη έχει καὶ τὰ πλεονεκτήματά της, διότι ἀποτελεῖ ἀξιώλογον ωθητικὸν τὸν διακεμάνσεων τὸν ναυλῶν διὰ τὰ Νορθικὰ πλοῖα, ἥπερ ἔξασφαλτίζον θετικὸν ἔσοδα καὶ διότι ἔξαρσολουθὸν ἴκανον ποιητικὸς ἐργαζόμενα εἶπ' ἀρχέτυπον διάστημα καὶ μετὰ τὴν πάροδον τῆς ζωηρότητος τῶν ναυλῶν. Κριώθερον χαρακτηριστικὸν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ὃσον ἀφορᾶ τὸν Νορθικὸν ἐφοπλισμόν, ὑπῆρξε — κατὰ τὸν ἀρθρογράφον — ἡ ὑποδειγμέσια πρόνοια ἀνανεώσεως καὶ ἐπανῆσθεσις τῆς ἐθνικῆς χωρητικότητος. Ἐδόθησαν ἀρκετά παραγγελίαι, παραλήπτικοι πρὸς τὴν ἀγοράν καὶ ἀφιμοῦν τίνος μεταχειρισμένον πλοίον ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. Τὸ σύνολον τῆς παραγγελθείσης Νορθικῆς χωρητικότητος ἐν Νορβηγίᾳ καὶ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀνήκειτο τὴν Ἰηνού Νοεμβρίου εἰς 550.000 τ. γραφός, ἔναντι 615.000 τῆς Ιης Τανοναφίου 1937, τὸ ίμαυ δὲ τῆς χωρητικότητος ταῦτης ἀνεφέρετο εἰς «τάκες». Μία εὐχάριστος ἐπίστις διαπιστώσας ἡτο καὶ ἡ κατὰ τὴν τελευταῖαν διετίαν ἀναβίσιος τῶν ἐργασιαλίων τῆς ἐθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Τὰ Νορθικά ναυπηγεία ἔχουν σήμερον περισσοτέρας παραγγελίας, ἔναντι κάθε ἄλλης ἐποχῆς, ἀπὸ τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν, τὸ δὲ σπουδαϊκότερον εἶνε, ὅτι αἱ παραγγελίαι αὕτη προέρχονται καὶ ἀπὸ ἐφοπλιστῶν τοῦ ἔξωτερον. Πρόσεκτα κατὰ τὸ πλείστον δι' ἀτμόπλοια 2500 ἕως 4000 τόνων δ. w., εἰς τὰ δόπια ἡ συναγωνιστικὴ ἰκανότης τῶν νορβηγικῶν ναυπηγείων εἶνε ἀναψιφισθῆτος, λόγῳ τῆς εἰδικεύσεως των εἰς τοὺς ἐν λόγῳ τύπους.

Διαφορούντος τοῦ 1937 — ἐξακολούθει ὁ ἀρθρογράφος — ηγέρημη κατά τι ὁ νοσθηγικὸς ἡμιπορικὸς στόλος. Δένον ἐν τούτοις νὰ σημειωθῇ, ὅτι τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τοῦ ἀποτελεῖται ἀπὸ δεζινεντόλαιο, συστήμα δηλονότι εἰδίκου προσφισμοῦ, οὗτος ὥστε δὲν δύναται νὰ τεθῇ ζήτημα πραγματικὸς διογκώστεος τῆς μεταφροκής ἵσανότητος τοῦ Νορβηγικοῦ ἡμιπορικοῦ στόλου, ἐν σχέσει πόθε τὰ συνήθη φροτιά. Ἐπὶ πλέον, τόσον δον ἀφορᾶ τὰ συνήθη φροτηγά σχάψη, δοσον καὶ τὰ «τάνκερες» αἱ παραγγελίαι νέων πλοίων, δένον νὰ θεωρηθῶν, ὃς φυσικὴ συνέπεια μιᾶς ἑγιονὸς ἀντιταταστάσεως τῆς στιμέραος καθισταμένης ἐφερχολίους καροτικοῦ. Ἀρκετὰ Νορβηγικά εμπόριοποι ἔχαλνην γὰρ η πρόκειται λιαν προσεγγίσεων νὰ καλύψουν τὸ πρότον φυσικὸν στάδιον ἐργασίας, τὴν ἡλικίαν τῶν 9—10 ἑτῶν. Ἔνα ἄλλο σημείον ποὺ ἐνέχει — κατά τὸν ἀρθρογράφον — κάποιαν σημασίαν, ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ περιόδος τῶν νωιλόσεων ἔλληξε προσφάτως η πρόκειται νὰ ληξῃ καὶ τοῦτος διὰ μίαν πεντηκοντάδα Νορβηγικῶν δεζινεντόλαιον, ἄτινα εἶχον λειτούργη εἰς πολεμίου «ταῦμα - τοστέρες» παρ' ἔταπινον πετρελαίουν ἀπὸ τῆς πενταετίας 1927—31. Τὸ ἴμιον περίπου τῶν πλοίων ἀωτῶν είνε ἀτμοκίνητα καὶ ἡλικίας 20 σχεδὸν ἑτῶν. «Ετερον γεγονός, ποὺ πρέπει νὰ ληφθῇ ἐπ' ὄψιν, είναι ἡ εὐνότατή κατανομῆ τῆς Νορβηγικῆς πλοιοκτησίας, ἥτις καὶ ἀποτελεῖ κύριον ιδίῳ καραβινοτικοῦν τῆς ἰδιοκτησίας τῶν «τάνκερες». Συμφένειος ποὺς τὰς της στατιστικὰς τῆς Ἰνστιτούτου π. ε. ὁ κατό τὴν ἐποχὴν

THE KOPPERS COAL CO.

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ
Έτησία παραγωγή 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνση:

"ELPINCOAL..

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
εἰς Ν. Υόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,
Νόρφολκ. Νιούπορτ Νιούς.

KOPPERS POCAHONTAS
KOPPERS NEW RIVER
KOPPERS INDIAN CREEK
KOPPERS SLOPE

Πρόστιμος:
H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.
112)113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3
Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN, LONDON
Τηλ. Έξ. NO. ROVAL 4142

κείνην νυολογημένος Νορβηγικός στόλος κατενέμετο μεταξύ εκατόν διευθύννοντων έφοπλιστών οίκουν, οίτινες είχαν τὴν ἔδραν τῶν εἰς διαφόρους παραλακάς πόλεις τῆς Νορβηγίας. Η τοιαύτη τάσις θὰ διατηρηθῇ καὶ εἰς τὸ μέλλον, διότι καὶ ή λαραγγελθεῖσα χωρητικότης, περιλαμβάνονται 42 σκάφη, κατανέμεται εἰς 37 έφοπλιστας, αντιποικιόδοια σύντοις εἰς ἕνα πλοίον κατὰ διευθύνοντος Οίζον. Τοῦτ' αὐτὸν ισχνεῖ καὶ διὰ τὸν ὑπόλοιπον Νορβηγικὸν ἐμπορικὸν στόλον. Οἱ έφοπλισταὶ οἱ κατέχοντες στόλον ἄνω τῶν 100.000 τ. γκρός δὲν εἶναι περισσότερον τῶν πέντε, ἐνῷ οἱ κατέχοντες ἄνω τῶν 50.000 τόννων γκρός ἀριθμοῦνται εἰς ἕνδεκα. Συμφένως ἐξ ἄλλου πρὸς τὰς ἐπισήμους στατιστικάς, ὑπάρχουν ἄνω τῶν 500 διευθύνσιν ἐνός μέχρι τριῶν ἵνως τεσσάρων σκαφῶν ἄσχολονται μὲ τὴν διευθύνσιν ἐνός μέχρι τριῶν ἵνως τεσσάρων σκαφῶν ἔκαστος.

"Ἐναὶ ἄλλο ἀσόμινον χαρακτηριστικὸν σημεῖον τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας ἔγκειται εἰς τὸ ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἡτη̄ ἑσημειώθη μία αὔξονα τάσις γεωγραφικῆς ἀποκεντρώσεως. Αἱ πλεισταὶ ἑταῖραι ἔχουν, δεβαιώσι, τὴν ἔδραν τῶν εἰς τὸ "Οἴζον, ὃπου καὶ εἶναι νηολογημένον τὸ 1) 3 καὶ πλέον τῆς Νορβηγικῆς χωρητικότης, πολλὰ ὅμοια ἄλλαι παράλιοι πόλεις διενεργοῦν, ὅπως καὶ κατὰ τὴν ἐποχὴν τῶν ἴστιοφόρων, σημαντικὴν ἐφοπλιστικὴν ἐργασίαν. Παράδειγμα τούτου ἀναμέρεται ἡτοῦ ἀρθρογράφων ή μικρᾶ πόλις Γαρσινοῦ. Διαρρούσης τῆς ἐνημερίας εἰς τὴν ναυτιλίαν ἐργασίαν, ἡ κατευθυντήσιος ταξιζή τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ἐστρέψετο εἰς τὴν παγίωσιν τῆς θέσεως τῶν διὰ τὴν ἀποσθέσεως τῶν χρεῶν ἀντόν, ποὺ ἐδημονογήθησαν κατὰ τὴν περιόδον τῆς κρίσεως καὶ ἐν μέρει εἰς τὴν πρόβλεψιν ἀποριτήτων τινῶν κονδύλων διὰ μελλοντικὰς λαραγγελίας. Μία γενικὴ ἀποταμίευσις ἀποθεματικῶν, ἐφόσον αἱ συνθήκαι τὸ ἐπέτεον, ἔλαβεν ἐπίσης τῷραν διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν ἐνδεχομένης νέας ἐποχῆς πτωχῆς ἐργασίας. Άπο τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, ἐπέσυρεν ἰδιαίτερως τὴν προσοχὴν τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν τὸ πρόβλημα τῶν σχεδίων κατοπτάσιων ὄριον τῶν ναυτῶν. Η ἐπιδειχθεῖσα ἐπιφυλακτικότης εἰς τὴν ἐν προσειμένῳ ἀνάλημφθεῖσαν Βορταννικὴν πρωτονούλιαν, δὲν πρέπει — τονίζει ὁ ἀρθρογράφος — νὰ ἐκληφθῇ ὡς ἀντιπάθεια πρὸς τὴν διεθνῆ συνεργασίαν. Μᾶλλον δὲ ἐπρέπει νὰ ἀποδοθῇ εἰς τὸν ἀποκιστικὸν χαρακτήρα τοῦ Νορβηγικοῦ ἐφοπλισμοῦ. Οἱ Νορβηγοὶ πλοιούστηκαν εἰνεὶ πρόθιμα πάντοτε νὰ συνεργασθοῦν, τόσον ἐπὶ ἐθνικῆς, δύον καὶ ἐπὶ διεθνῆς βάσεως. Τοῦτο, ἄλλος τε, τὸ ἀπέδειξαν καὶ διὰ τῆς πιστῆς τηρίσεως τῶν ἐκ Λονδίνου κατευθύνσεων, σχετικῶς μὲ τὰ κατώτατα ὅρια ναυάνων, ἀπίνα ἐφημοδῆσθησαν κατὰ τὸ πρόσαφαν εἰσέπειλθον.

"Η σύμπτηξις τοῦ Νορβηγικοῦ «εἰλικρίνος» πολεμικῶν ἀσφαλειῶν κατὰ τὸ φθινόπωρον τοῦ 1935 ἀπέτελε μίαν χαρακτηριστικὴν ἐκδήλωσιν τοῦ πνεύματος συνεργασίας τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν. Κατ' ἀρχὰς τὸ ἰδρυμα τοῦτο συνεκέντρωσεν, ἐντελῶς ἐθελοντιστικός, τὰ 90 οὐρανού καὶ πλέον τῆς Νορβηγικῆς χωρητικότητος, τὸ δὲ ποσοτὸν ἀντὸν ηὔξηθη περιστέρω κατὰ τὸ δύο πρῶτα ἔτη τῆς λειτουργίας του. Ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς διεθνῆς συνεργασίας — ἐποιηθῆσεν ὁ ἀρθρογράφος — ἐπέδειξαν πάντοτε οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ μέγα ἐνδιαφέρονται καὶ καλὴν θέλησιν πρὸς ὑποτηρίζειν κάθε θετικῆς προσπαθείας, ήτις ἀπεσύρει εἰς τὴν περι-

φρούριον καὶ τὴν πρόσθιον τῆς ναυτιλίας ἐργασίας ἐν γένει. Ἀπόδειξις, ἡ ἱπτὸ τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν ἐποιηθῆσε τοῦ «ερού» τῶν δεξιανονόπολεων. Οἱ λόγοι, διὰ τὸν ὅποιον οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἐφάνησαν κάπως διστακτικοὶ ἐναντὶ τῶν «σχεδίων κατοπτάτων ὄριων τῶν ναυλῶν καὶ ἴδιῳ ἐναντὶ τοῦ ἐξ Ἀγγλικῆς πρωτονούλιας κυλοφορήσαντος σχεδίου παρατάσεως καὶ προμηνύης τῆς διεθνοῦς συνεργασίας, προέρχεται ἀπὸ τὴν ἀμφιβολίαν, ἥν μία διομένη μονίμως πάσχουσα καὶ ἔν — ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη — ἀπετέλοντα τὰ σχέδια κατοπτάτων ὄριων ναυλῶν τὴν ἐνδεικνυούμενην ὄφιην θεραπείαν.

"Ἐπὶ πλέον, ἔγνετο, ἀντιληπτόν, ὅτι αἱ μετέχουσαι τῆς συνεργασίας ναυτικαὶ χώραι δὲν ἐπρέπει νὰ τύχουν τῆς εὐηρεσίας γάλλη πρέπεισαν τὴν διοίκησιν τοῦ «σχεδίου» ἐπὶ βάσεις εὐνότερας ἀπὸ τὴν ἰσχύουσαν κατὰ τὴν πρότινην ἐργασίαν τοῦ συστήματος. 'Υπομνήσκεται σχετικῶς ἐπὸ τοῦ ἀρθρογράφου ὁ τερόπος, καὶ ὃν ἐχεισθῆται τὸ λεπτὸν τοῦτο ζήτημα τὸ «ερού» τῶν «ετάνκερς» κατὰ τὸ 1934, ὅτε ἴδρυθη Ἡζολονθήμη τότε ὁδός, οἱ δοιαὶ ἐξηράλισε τὴν ἐντὸς ἐλαζίστου χρόνου ἐποιητήριον τοῦ «ερού» ἀπὸ τὴν ὀλόρτη τῶν ἐνδιαφερομένων Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν. Ἐπιθυμούν νάι διεξαγάγουν οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ τὰς ἐργασίας τοῦ τονίζει ὁ ἀρθρογράφος — μὲ δοσον τὸ δυνατὸν μικροτέραν ἐξάρτησιν ἐπὶ τοῖτων κατευθύνσεων καὶ ονθήσεων, εἴτε αἵτια ἐνασύρνται παρ' ἐπιτοπίον ἀρχῶν, εἴτε προέρχονται ἀπὸ ὄργανησιμούς διεθνοῦς χαρακτῆρος. Εἶναι γενικῶς παραδεδεγμένον, ὅτι η πρὸς ὑγιειστέρας καὶ καλύτερας συνθήκας ὁδός πρὸς ἐργασίαν διαγράφεται ἀπὸ τὴν ἐλευθερίαν δράσεως διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, τὴν διομένην καὶ τὸ ἐμπόριον. Οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ καὶ αἱ ἀρμόδια σεβερηντῆς καὶ ἀρχαὶ, αἵτινες τὴν ἀρχὴν τηροῦν διὰ τῆς στάσεως τῶν ἐναντίων τῶν πλοίων εἰς τὸν Νορβηγούς λιμέναν. 'Ἄσθμη καὶ αἵτη ἡ ἀκτοπλοΐκὴ ἐργασία ἐν Νορβηγίᾳ εἶναι ἐλεύθερη εἰς τὸ συναγωνισμὸν ὅλων τῶν σηματιστῶν».

Σοβ. Ρωσσία

Οι πληρωθέντες ναῦλοι εἰς Ἀγγλικὰ πλοῖα

"Εἰς τὸ «Δελτίον» τοῦ Ἀγγλο - Σοβιετικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀναφέρεται, ὅτι κατὰ τὰ συγχρητιστέατα προκαταρκτικά στοιχεῖα, οἱ καταβληθέντες ἱπό τὸν Σοβιέτ ναῦλοι εἰς Ἀγγλικὰ σκάφη ἀνήλθον τὸ παρελθόν ἔτος εἰς συνοικιζόν ποσον σημανόμενον γήρο τοῦ 1.500.000 λιῶν, ἔναντι 948.000 λιῶν διὰ τὸ 1936. Η ἀναβίωσις ἐπὶ τὸ διάστημα τῶν ἐπὶ Μαύρης Θαλάσσης προτότοσον γεννημάτων ἐπήρξε τημαντικὸς συντελετής τῆς παρατηρηθείσης αὐξήσεως. Πάντως, παρὰ τὴν ἀνοτέρω αὔξησιν τῶν ναυλώσεων Ἀγγλικῶν προτηγῶν, εἴναι γεγονός, ὅτι καὶ τὰ Σοβιετικά πλοῖα μετέφεραν τὸ παρελθόν ἔτος μεγαλύτερας ποσότητας προτότοσον, ἔναντι τοῦ 1936. Οὕτω, τὰ προτιθέντα ἐπὶ Ρωσσικῶν σκαφῶν καὶ μεταφερθέντα εἰς Ἀγγλίαν προτία ἀνήλθον κατὰ τὸ 11 πρώτους μῆνας τοῦ 1937 εἰς 867.091 τόννων, ἔναντι 684.836 τ. διὰ τὸ ἀντίστοιχον 11μηνον τοῦ 1936 καὶ 405.100 τ. διὰ τὸ αὐτὸν 11μηνον τοῦ



THE BELDAM PACKING & RUBBER C° L^{TD}

ΜΟΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΙ

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

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



ΔΙ' ΥΔΩΡ

Καθελκύσεις σκαφών εἰς Νικολάϊεφ

"Εξ φροτηγά μότορσπις, 3000 τόννων δ. w. έξαστον, προοριζόμενα δέ δια τὸν Σοβιετικὸν ἐμπορικὸν στόλον τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἀγγέλλεται, ὅτι καθελκύσθησαν τελευταῖς ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Νικολάεφ. Τὰ νέα ταῦτα σκάφη ὀνομάσθησαν «Cheparayev», «Pugachev», «Ulyanov», «Lepse», «Rajin» καὶ «Kamyshev». Έξ τῶν ιδίων ναυπηγείων συνεπληρώθη, ὡς λέγεται, καὶ ἡ κατασκευὴ δέν φροτηγῶν σκαφῶν, χωρητικότητος 11.000 τ. έξαστον.

Τουρκία

Διὰ τὸν συντονισμὸν τῆς ἀπὸ θαλάσσης προσπαθείας

Εἶναι γνωστὴ ἡ προσπάθεια τῆς Τουρκίας, ὅποις ἀποκτήσῃ μίαν ἀξιούμενην ναυτικὴν βιομηχανίαν, δυναμένην νὰ καλύψῃ ἀρτίως μὲν τὰς ἀνάγκας τοῦ συγκοινωνιακοῦ δικτύου τῆς ἑθνικῆς ἀποτοποίας, ικανήν δὲ νὰ ἀπαλλάξῃ ἐν τοῖς μέτροι τῷ ἔξωτερικὸν ἐμπόρῳ τῆς χώρας ἀπὸ τὴν ἀπλύτων κηδεμονίαν τῶν ξένων ομηριῶν. Δείγματα τῆς τοιαύτης Τουρκικῆς ταυτικῆς πλείστα δύο ἐπάρχοντα μέχρι σήμερον, πείθοντα, ὅτι ἡ ἀναληφθεῖσα ἀπὸ τοῖνων ἐτῶν δραστηριότης θὰ ἀποδούσῃ τοὺς ἀναμενόμενους καρπούς. Τὸ ζαραφτηριστικότερον ὄνος παράδειγμα τῆς συντονισμῆς πρὸς τὸν ἀντέρευτον σκοπὸν ἐργασίας ἀποτελεῖ ἡ διὰ τὸν νόμον τῆς 29ης Δεκεμβρίου 1913 Ἰδρουσὶς τῆς «Denizbank» (Ναυτικῆς Τραπέζης), ἥτις πρόκειται νὰ συγκεντρώσῃ — ἐπὸ τὸ ιρατοῦν ἑθνικιστικὸν πνεῦμα ποὺ διακρίνεται τὴν οἰκονομικὴν πολιτικὴν τῆς Ἀγκυρᾶς — κάθε δραστηριότητα ἀναγομένη εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας.

Διὰ τῆς ἴδρυσεως τῆς Τραπέζης ταῦτα τίθενται εἰς ἐφαρμογὴν ἔνα εὐρότερον πρόγραμμα ἐμπορωνατικῆς ἀναδιογανώσεως, οὗτον τὸν ἀποδιῆθη τὸ πρόσθιον καὶ πρόσθιον ὅποιον τὸ τῷ χρόνῳ πραγματοποίησε. Γνωστὸν εἶναι, διὰ τὴν Κεμαλικὴν κυβέρνησην δὲν ἀπέκρινε ποτὲ τὰς ἀποδιώξεις τῆς, διὸς ἔξαγοράσῃ εὐθὺς ὡς αἱ περιστάσεις τὸ ἐπέτερον, τὰς ἐν Τουρκίᾳ ξένας ἐταιρίας, εἰς τὰς ὁποίας τὸ παλιὸν καθεστώτως είχαροι πολυετῆ προνόμια καὶ μονοπόλια. Οὕτω, μετὰ τὴν ἔξαγοράν τῆς ἐταιρίας τῶν προκυμαιῶν τῆς Σμύρνης, ἐπραγματοποίησε κατὰ τὸ 1934 ἡ ἔξαγορά καὶ τῆς ἐταιρίας τῶν προκυμαιῶν τῆς Κονσταντινούπολεως, ἡ ὑπαρξίας τῆς ὁποίας ἔχοντος ὅλης ἀπὸ τὸν 1890, ἀπέμεινε δὲ μόνον ἡ Γαλλικὴ ἐταιρία ἐκμεταλλεύσεως τοῦ φαρικοῦ δικτύου τῆς Τουρκίας. Η ἐταιρία ἦτη ἰδρυθη ἡ 1856, τὴν ἐπαύριον, δηλαδὴ τοῦ Κριμαϊκοῦ πολέμου καὶ ἦτο ἀδελφὴ ἐπιχειρούσις πρὸς τὴν ἐταιρίαν τῶν προκυμαιῶν τῆς Κονσταντινούπολεως.

Μετὰ τὴν ἔξαγοράν τῶν δύο πρώτων ἐταιριῶν καὶ τὴν ἀπορρόφησιν ἐπὸ τῶν Τουρκικῶν κεφαλαίων, εἰς τὸ τέλος τοῦ 1937, μικρῶν τινος Σένης ἐπιχειρούσεως δι' ἐπισκευάς πλοίου, ἥτις ἕντιστο τὸ Στένιαν, δὲν ἀπέμεινεν, εἰμὶ μόνον ἡ ἐταιρία τῶν φάρων, ἵνα τεθῇ ἡ Τουρκία ἐπὶ κεφαλῆς ὅλων τῶν σχετικῶν μὲ τὴν θυλασσοῦν δραστηριότητα δραγανώσεων τῆς χώρας. Αἱ διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ἔξαγοράν τῆς ἐταιρίας τῶν φάρων, ἀρξάμεναι πρὸ μιᾶς διετίας, δὲν κατέστη δυνατὸν νὰ καταλήξουν εἰς διοιστικὴν συμφωνίαν, δι' ὃ καὶ ἡ Τουρκικὴ κυβέρνησης τερματίζουσα τὴν ἀνεπιθύμητον ἐξερεμότητα, ἐδημοσίενος τὴν 29η Δεκεμβρίου τ. ἐπὸ τὸν νόμον περὶ ἴδρυσης τῆς «Denizbank», ἐξαρτημένης ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖο τῆς ἑθνικῆς Οἰκονομίας καὶ ἔχοντος τὸ δικαίωμα νὰ θέσῃ ἐπὸ τὴν ἀρμοδιότητά της καὶ τὴν ἐταιρίαν τῶν φάρων.

Κατὰ τὸ ἄρθρον 2 τοῦ ἴδρυτον νόμου, παρέχεται εἰς τὴν νεοΐδρυτον Τραπέζαν τὸ δικαίωμα νὰ ἐκμεταλλεύεται τὰ προνόμια καὶ τὰ μονοπόλια, ἀπίνα τὴν ἐκμετάβασην εἰς αὐτήν, καὶ διὰ τοῦ ἥθελον μελλοντικῶν νόμου ἐκχωρηθῆ. Διὰ τοῦ ἴδρυτον ἡ «Denizbank» δύναται νὰ ἐκτελῇ πράξεις ἐμπορείας σχέσιν ἔχοντας μὲ τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν, τοὺς λιμένας, ποταμοὺς καὶ λίμνας καὶ ν. ἀπασχολήτων γενικῶς εἰς ὅλας τὰς θυλασσοῦς ἐπιχειρούσεις. Συγκεκριμένως, ἐπιτέρεται εἰς αὐτήν — κατόπιν τῆς ἐγκριτικῆς ἀποφάσεως τοῦ ὑπουργοῦ συμβούλιον — νὰ ἔνεγκῃ μεταφράσης μεταξὺ λιμένων καὶ πόλεων, νὰ παρέχῃ πιστώσεις διὰ ναυτικᾶς ἐργασίας καὶ νὰ ἐκτελῇ πάσης φύσεως τραπέζιας συναλλαγάς. Επίσης, νὰ ἐπιμελήται τὸν τουρισμὸν ἀπὸ τῆς ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, νὰ ἴδρυῃ καὶ ἐκμεταλλεύεται δραγανώσεις ναυαγοσωστικῆς, ὑγειονομικῆς καὶ ναυτικῆς κοινωνικῆς προνοίας καὶ νὰ διοικῇ τὰ πλοτά μέσα τὰ τεθεῖματα εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ Ἀρχηγοῦ τοῦ Κράτους (θαλαμηγοὶ τοῦ Κεμάλη Ἀτατούρκ) καθορίζουσα τὰς δαπάνας κινήσεως καὶ ἀγορᾶς ἡ ναυτηρίσεως ὡτῶν.

Τὸ ἄρθρον 3 ἐξ ἄλλου καθορίζει λεπτομερῶς τὰς ἔξαρτωμένας ἐκ τῆς Τραπέζης ταῦτης ἐπιχειρήσεις. Καταλέγονται μεταξὺ αὐτῶν αἱ τακτικαὶ συγκοινωνίαι τῆς «Ἀκάρη», ἡ διοίκησης τῶν ναυπηγείων καὶ μηχανογείων, ἡ ἐκμετάλλευσης τῶν προκυμαιῶν, ἡ διοίκησης τῶν λιμένων

Κωνσταντινουπόλεως, Σμύρνης καὶ Τραπέζοντος καὶ τὰ κρατικὰ μονοπόλια πλοηγικῆς ἔντοσείας καὶ ομοιόλικήσεων εἰς τὴν Κωνσταντινούπολην καὶ εἰς τὸν λοιπὸν Ἐδεσικὸν λιμένα, καθὼς καὶ ἡ διοίκησης τῆς παρὰ τὸν Καΐκασον λίμνης Βάν. Τὴν διοίκησην τῶν ἀπονομών διατηροῦν δύο μόνον μικραὶ ναυτικαὶ ἐταιρίαι, ἡ «Σιρόκετ Χαρίες» καὶ ἡ ἐγκεταλλευμένη τὰς τοπικὰς συγκοινωνίας τοῦ Κερατίου κόλπου. Τὰ ἴδιωτα καὶ φροτηγά σκάφη καὶ αἱ ἴδιωτικαια ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις θὰ τελοῦν ἐφεξῆς ἐπὸ τὴν διοίκησην τῆς «Denizbank». Τὸ μέτρον τοῦ καταδεικνύεται τὴν ἀπαρχὴν κρατικοποίησης τῶν ἴδιωτικῶν ναυτιλιακῶν ὄργανων τῆς Τουρκίας, πράγμα πού, ὡς γνωστόν, ἀνταποκρίνεται εἰς τὰς Ἀγκύρας.

Διὰ τὴν εὑδόδουσιν τῶν σκοπῶν τῆς «Denizbank» ἐτέθησαν εἰς τὴν διάθεσιν τῆς Ισχυροῦτα σύνοντος μέσα. Τὰ ἴδιωτικὰ αὐτῆς κεφάλαια ἀνέγονται εἰς 50 ἑκατομμύρια λιρῶν Τουρκίας. Τὰ κεφάλαια αὐτά, βεβαίως, προέρχονται κατὰ κύριον λόγον ἀπὸ τὰ περιουσιακά στοιχεῖα τῶν ἀποφορηθέντων Όργανων, ἡ προνομούσχος ὅμως αὐτῆς Τραπέζας ἔχει τὸ δικαίωμα, κατόπιν ἀδείας, νὰ ἐξδώσῃ ὑπὸ τὴν κρατικὴν ἔγγρην δικαιολογιακῶν δάνειον μέχρι ποσοῦ ἰσού τοῦ τὰ ἴδιωταις τῆς κεφάλαια. "Οσον ἀφορᾷ τὴν διοίκησην καὶ τὸν διεύθυνσην τῆς Τραπέζης, ὡς νόμος προβλέπει τὴν πενταελέφαντον συμβούλιον, συμπεριλαμβανομένων ἐνός προέδρου καὶ ἑνὸς διευθυντοῦ. Ο προέδρος, ὁ γενικὸς διευθυντής καὶ ἔνα μέλος τῆς διοίκησεως, προτείνονται ἀπὸ τὸ πουντογείον τῆς ἑθνικῆς Οἰκονομίας καὶ διορίζονται ἀπὸ τὸ πουντογείον συμβούλιον. Τὸ τέταρτον μέλος διπολεῖται ἀπὸ τὸ ὑπουργεῖον τῆς Οἰκονομίας καὶ τὸ πέμπτον μέλον μέλους ἡ ἐκλογὴ ἐπαφέται εἰς τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς Τραπέζης. Ο κ. Γιουσούφ Ζαΐδ Ἐνίζ, γενικὸς διευθυντής τῆς «Denizbank», ἡ δέ νέα Τραπέζα εἶται ἐπέθη ἐν λειτουργίᾳ ἀπὸ τῆς Ιησούαριον τρέζοντος ἔτους.

Πρώτη πράξις αὐτῆς ὑπῆρξεν ἡ ἀπόφασις ἀπαλλοτριώσεως παραδιαλογίων χώρου 56.000 τετρ. μέτρων διὰ τὴν προέκτασιν τῶν κρηπιδομάτων τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντινούπολεως καὶ τὴν ἀνέγερσιν νέων λιμεναποθηκῶν. Σημαντικότεραι ἀπόφασεις καὶ εὐρυτέρας ἀκτίνος ἐνέργειας καὶ ἔργα δέονταν ν. ἀναμένωντα προσεχῶν καὶ ἀφον προηγουμένων συμπληρωμῆς ἡ συγχόνευσις ἀρκετῶν καὶ πολυποικίλων δραγανισμῶν, τῶν διόπιστων κρίνεται ἀπαφαίτητος ἡ ἐπαγωγὴ ἐπὸ τὴν ἀμοδιότητα τῆς νέας Τραπέζης.

Η ναυτιλιακή κίνησις τῆς Κωνσταντινούπολεως

Αἱ διελεύσεις ἀποτοπίων καὶ πότοφοις εἰκόνας της Κωνσταντινούπολεως κατὰ τὸν παρελθόντα μεταξὺ τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντινούπολεως καὶ τὴν ἀνέγερσιν νέων λιμεναποθηκῶν. Σημαντικότεραι ἀπόφασεις καὶ εὐρυτέρας ἀκτίνος ἐνέργειας καὶ ἔργα δέονταν μὲ τὴν προσηγμένη προσέχουσαν πρὸς διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων 194 πλοία, ἐνῷ τὸ λοιπόν 342 διῆλθον ἐκεῖνην τράνσιτο. Η ναυτιλιακὴ αὕτη κίνησις κατενεμήθη εἰς 20 σημαίας, ἐκ τῶν διόπιστων αἱ κατὰ σειρὰν δέκα πότοφοις ήσαν αἱ ἀπόλονθοι:

Αγγλικὴ	92 τ. νέτ 182.180	Νορβηγικὴ	26 τ. νέτ 76.015
Τουρκικὴ	90 > 115.279	Γερμανικὴ	41 > 58.422
Ἐλληνικὴ	90 > 113.790	Ρουμανικὴ	24 > 44.548
Ιταλικὴ	56 > 102.850	Γαλλικὴ	11 > 42.848
Σοβιετικὴ	41 > 79.871	Ην. Πολιτειῶν	9 > 27.995

Ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ Ιανουαρίου 1937, ἐπημείσων αὐξησην ἡ Αγγλικὴ σημαία κατὰ 9 πλοία καὶ 28.234 τόνους νέτ, ἐκ τῶν διόπιστων τὰ 265 πλοία 451.240 τόνων προήρχοντο ἐκ Δαρδανελλίου καὶ τὰ ἴπτόλιπα 271 πλοία 483.195 τόνων ἐκ Βοσπόρου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεως προσήγγισαν πρὸς διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων 194 πλοία, ἐνῷ τὸ λοιπόν 342 διῆλθον ἐκεῖνην τράνσιτο. Η ναυτιλιακὴ αὕτη κίνησις κατενεμήθη εἰς 20 σημαίας, ἐκ τῶν διόπιστων αἱ κατὰ σειρὰν δέκα πότοφοις ήσαν αἱ ἀπόλονθοι κατὰ 3 πλοία καὶ 8993 τ., ἐνῷ ἡ Γαλλικὴ σημαία, μὲ μείσων κατὰ 4 πλοία, είχεν αὐξησην κατὰ 76 τ. νέτ. Μείσωνται ἀφ' ἐπέριον παρούσαις ἡ Σοβιετικὴ σημαία κατὰ 33 σκάφη καὶ 88.550 τόνους νέτ, ἡ Νορβηγικὴ κατὰ 7 πλοία καὶ 55.279 τ., ἡ Ολλανδικὴ κατὰ 16 πλοία καὶ 39.616 τ., ἡ Ιταλικὴ κατὰ 11 πλοία καὶ 35.536 τ., ἡ Ελληνικὴ κατὰ 37 πλοία καὶ 18.388 τ., ἡ Ρουμανικὴ κατὰ 4 σκάφη καὶ 11.152 τ. καὶ ἡ Γερμανικὴ σημαία κατὰ 1 πλοίον καὶ 10.764 τόνους νέτ.



Established 1874

HÖEGS Anti - Corrosive & Anti - Fouling

Compositions

are of first-class Quality and

used allover the world

Transit - Depot at Piraeus

AGENT FOR Greece:

THEODOR E. KELER, ATHENS

Tel. 23-954



"MIDGARD," EMDEN

Zweigniederlassung der
"Midgard," Deutsche
Seeverkehrs-Aktiengesellschaft

SHIP BROKERS & AGENTS

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

(Συνέχεια ἐκ τῆς 8ης σελίδος)
σεως τῶν λεβήτων καὶ τῶν θοιθητικῶν μηχανημάτων καὶ ἔλικος 15,5 λίρας, μὲ καῦσιν δὲ πετρελαίου 15,8 λίρας, ήτοι ἔχομεν μικράν διαφοράν. Ο αὐτὸς ἵππος μηχανῆς Ντῆζελ ύπολογίζεται εἰς 27,8 λίρας, ώστε διὰ μηχανῆς 3000 ἵππων, προκύπτει δύλική ἀξία ἔξειλγμένης παλινδρομικῆς μὲ καύσιμον τὸ πετρέλαιον 47,400 λιρῶν, μηχανῆς δὲ Ντῆζελ 86.400 λιρῶν, ητοι ἐπὶ πλέον διάφορα 39.000 λιρῶν. Εστω 40.000 λιρῶν.

"Ἐνοντι τῆς ἐπὶ πλέον ἀρχικῆς ταύτης δαπάνης ή Ντῆζελ παρουσιάζει τὴν οἰκονομίαν εἰς τὴν κατανάλωσιν. Αἱ υπὸ τοῦ ἔνευ διμήτην δοθεῖσαι τιμαὶ καταναλώσεως εἰνεὶ διὰ τὴν παλινδρομικῆν μὲ πετρελαιολέόθητας 0.4 χιλιόγραμμα πετρελαίου ἀνά ἵππον ἀτράκτου καὶ ὥραν, δηλαδὴ διὰ τὴν μηχανῆς τῶν 3000 ἵππων θὰ ἔχωμεν κατανάλωσιν ἀνά ὥραν 1200 χιλιόγραμμα καὶ τὸ 24ωρον 28.8 τόνους. Διὰ τὴν Ντῆζελ εἰνεὶ σημερον συνήθης ή κατανάλωσις τῶν 0.175 χιλιόγραμμων πετρελαίου Ντῆζελ (μοτορίνη) ἀνά ἵππον καὶ ὥραν, ητοι διὰ τὴν μηχανῆς τῶν 3000 ἵππων, θὰ ἔχωμεν κατανάλωσιν 525 χιλιόγραμμα τὴν ὥραν καὶ 12.6 τόνους τὸ εἰκοσιτετράωρον, οἰκονομίαν δηλαδὴ διὰ τὸ δηζελόπλοιον κατὰ 16.2 δόλοκλήρους τόνους.

"Ἐὰν ληφθῇ ὡς βάσις, ητοι τὸ πλοῖον θὰ εύρισκετο ἐν πλῷ ἐφ' δοσὶν ἐκτελεῖ τακτικὴν γραμμῆν τὰ 2) 3 μόνον τοῦ ἔτους, δηλαδὴ 240 εἰκοσιτετράωρα, χρονικὸν ἴσως διάστημα μικρῶν διὰ πλοίον γραμμῆς, ἐάν ἀκόμη ληφθῇ ὑπὸ ὄψιν, ητοι ἡ τιμὴ πετρελαίου καύσεως λεβήτων εἰνεὶ ἡ αὐτὴ μὲ τὴν τοῦ πετρελαίου Ντῆζελ, πρᾶγμα, διπέρ δὲν συμβαίνει, καὶ ἀκόμη, ητοι ἡ τιμὴ τοῦ πετρελαίου εἰνεὶ 4 μόνον λίρας δότονος, προκύπτει διὰ τὸ δηζελοκίνητον σκάφος οἰκονομία 65 λιρῶν ἡμερησίως καὶ διὰ τὰς 240 ἡμέρας 15.600 λιρῶν τούλαχιστον ἔτησίως.

"Ἡ οἰκονομία αὕτη καλύπτει ἔξι δόλοκλήρους τὸ μειονέκτημα τοῦ ἀρχικοῦ κόστους. Ἡ διαφορά εἰνεὶ διὰ τὸ πλοῖον 40.000 λιρῶν, μὲ εἰκοσαστῆ δὲ ἀπόδεσειν ἔχον ἐπὶ πλέον τῆς παλινδρομικῆς 2.000 λιρῶν ἔτησίως καὶ μὲ τόκον 10 % ἔξυπηρτησεως τοῦ κεφαλαίου, ἔτερας 4.000 λιρῶν, ητοι ἐν συνδλῷ 6000 λιρῶν, χωρὶς νὰ ὑπολογίζεται ἡ μείσωσις τῶν τόκων, λόγῳ τῆς σὺν τῷ χρόνῳ ἀποσθέσεως.

"Κατὰ τὸν κατά προσέγγισιν τοῦτον ὑπολογισμὸν ἐναπομένει ὑπὲρ τῆς Ντῆζελ σημαντικὸν περιθώριον 9.600 λιρῶν ἔτησίως, τὸ δόπιον ἀσφαλῶς ὑπερκαλύπτει τὴν ἐπὶ πλέον κατανάλωσιν εἰς λιπαντικὸν ἔλαιον, τὴν τακτικὴν προμήθειαν ἐκεκτοτέρων ὀλικῶν ὡς καὶ τὴν ἐπιμελεστέραν συντήρησιν καὶ ἐπιθέωρησιν, καταλείπον καὶ σεβαστὸν περιθώριον κέρδους.

"Ἐπιπροσθέτως η Ντῆζελ ἔχει ἀνάγκην διλυγαριθμοτέρου πρωσπικοῦ μηχανᾶς, εἰς τρόπον ὥστε παρ' ὅλην τὴν ἐνδεχομένων καλυτέραν ἀμοιβήν τοῦ πρωσπικοῦ, νὰ παρουσιάζεται ὡς πρὸς τὸ σημείον τοῦτο τούλαχιστον ἔξισωνς ἔξδων πρωσπικοῦ καὶ διὰ τὰς δύο μηχανᾶς, ἐάν μὴ καὶ περισσευμα ὑπέρ τῆς Ντῆζελ. Τοῦτο ἐπὸ πολλοῖς ἔξαρτάται ἀπὸ τὴν κατὰ χώρας ισχύουσαν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων καὶ ἀπὸ τὰς καθιερωμένας ἀμοιβάς.

"Ἐν πάσῃ περιπτώσει δόμως, δὲ ἰσολογισμὸς τῆς ἐκμεταλλεύσεως ἀποδεῖνει θετικῶς ὑπὲρ τοῦ δηζελοπλοίου. Αὔτος ἀλλώς εἰνεὶ καὶ ὁ ἰσχυρότερος λόγος, ποὺ κατέστησε τὴν μηχανῆν Δῆζελ, τὸ μοναδικὸν μέσον πρωσεως διὰ τὰ ἀκτοπλοϊκὰ σκάφη τὰ ἐπιβατηγά μεγάλης χωρητικότητος—μέχρι καὶ 25.000 τόνων—καὶ διὰ τὰ φορτηγά γραμμῆς.

ΤΕΧΝΙΚΟΣ

'Ο Βωξίτης καὶ η Ναυτιλία μας

"Ἀναφορικῶς μὲ τὰ σχόλια τῶν στηλῶν αὐτῶν διὰ τὸν ἀποκλεισμὸν τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ μεταφοράν Ἑλληνικοῦ θωξίτου, μᾶς παρέχεται διὰ τῆς κάτωθι δημοσιευμένης ἐπιστολῆς ή πληροφορίας, ητοι ἡ μεγαλυτέρα ἐν Ἐλλάδι μεταλλευτική ἑταίρᾳ θωξίτου δὲν ἔδωσε ποτὲ τοιαύτην ἐντολὴν εἰς τοὺς ναυλομε-

W. KUNSTMANN, -STETTIN BERLIN - SWINEMÜNDE ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ-Swinemunde

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

- Kustmania, Stettin
- Leschaco, Berlin
- Kunstmann, Swinemunde

ΚΩΔΙΚΕΣ:

- Scott's 1906, 1885
- Watkins and Appendix,
- Seedient, Boe, The New Boe

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

Stettin 25601 (5 lines)

Berlin 113131

Swinemunde 2063

IN EMDEN: LEXZAU, SCHARBAU & Co.

σίτας τῆς. Γεγονός πάντως εἶνε, οτι δόρος «Greek flag excluded» ἐτέθη εἰς διαταγὴν κυκλοφορήσασαν ἐν Λονδίνω. Πιθανὸν δὲ ἐντολὴ αὐτῆν νὰ προήρχη ἀπὸ μίαν τῶν δύο ἄλλων ἐπιχειρήσεων Ἑλληνικοῦ θωξίτου ή ἀπὸ ἔνους ἀγοραστᾶς «φόμπτ», οἵτε διὰ λόγους ἀνεξαρτήτους τῆς θελήσεως τῶν πωλητῶν τοῦ μεταλλεύματος δὲν ἐπεθύμουν νὰ διενεργηθῇ η μεταφορά δι' Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Οὕτως η ἄλλως, θὰ ἐπρεπε, νομίζομεν, νὰ ὑποδειχθῇ εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐπιχειρηματίας, οἵτις καὶ ὃν ἀκόμη προτιμοῦν τὰς δένας σημαίας διὰ τὰς ἔξι Ἑλλάδος μεταφοράς των — δικαιωμά των εἰνεὶ τοῦτο ἀναφαίρετον — ὑποχρέωσιν ἔχουν ν' ἀποφέύγουν τὸν ρητὸν δι' ιδιαιτέρου όρου ἀποκλεισμὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Πρὸς τί νὰ δημιουργήται η σφαλερά ἐντύπωσις, οἵτις εἰς τὰς Ἑλληνικάς μεταφοράς η Ναυτιλία μας εἰνεὶ ἀνεπιθύμητος;

Κύριοι Διευθυνταί,

Εἴς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Φεβρουαρίου ἐδημοσιεύσατε τὴν πληροφορίαν, οἵτις ἐδόθη ἐντολὴ παρά τινος Ἑλληνικοῦ Οίκουν ναυλώσεων πλοίου ἐν Λονδίνῳ διὰ φότων εἰς Ἰτέας καὶ μεταφορὰν εἰς τὸ Ἐξωτερικὸν μεταλλεύματος θωξίτου καὶ διὰ εἰς τὴν ἐντολὴν ταύτην περιλαμβάνεται νὰ δρος τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν.

Τυγχάνων νομίζους σύμβουλος τῆς μεγαλυτέρας ἐν Ἐλλάδι μεταλλευτικῆς Ἐταιρίας θωξίτου, ητοι τῆς Ἀνονύμου Ἐταιρίας «Βωξίται Παρνασσοῦ», ητοις ἐνεργεῖ συγχάνεις φορτωσίσεων εἰς Ἰτέας, σπενδὼν νὰ σᾶς πληροφορήσω, κατ' ἐντολὴν τῆς Ἐταιρίας ταύτης καὶ πρὸς ἀποφύγην παρανόησεων, οἵτις οὐδὲν δὲν ἐδόθη παρ' αὐτῆς τοιαύτην ἐντολὴν, ἀλλ' οἵτις τοιαύτην διάσπις ἐπετράπη εἰς αὐτὴν συμφώνως πρὸς τὰ μετά τῶν ἀγοραστῶν τῆς συμβολίου νὰ ναυλώσῃ αὕτη πλοία διὰ τὴν μεταφορῶν τῶν μεταλλεύματος, ἐπροτίσθη πάντοτε καὶ δὴ ἀποκλειστικῶς τὰ Ἑλληνικὰ πλοία. Η ἀνότερων Ἐταιρία, φιλοδοξοῦσα νὰ συμβάλῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἐθνικῆς ὑδρίου Οίκονομίας καὶ ἐπιτυχόσα πράγματι τοῦτο, οὐδὲν δὲν δοῦσα τὴν ἐντολὴν τῆς παροχῆς συνάμα ίκανοποιητικῶν ναυλῶν εἰς πλεισταὶ Ἑλληνικὰ ἀπόπλοια, δὲν ητο δυνατὸν νὰ δώσῃ τοιαύτην ἀντιτικήν ἐντολὴν.

Εἰς τὸν ὥμοιος διενεργεῖ φορτωσίσεως — εἰς μικροτέραν βεβαίως κλίμακα — καὶ ἀλλὴ Ἐταιρία ἐπὸ τὴν ἐπωνυμίαν «Βωξίται Δελφῶν», ητοις κατ' ὄνομα μόνον εἰνεὶ Ἑλληνική, διότι πράγματι ἀνήκει εἰς δόλοκλήρους σχεδὸν εἰς ζένους καὶ διευθύνεται οὐνοιατικῶς εἰς Παρισίων.

Διὰ τὸν τελευταῖον τούτον δὲν προτίθεμαι νὰ ἐπιβεβαιώσω τὴν πληροφορίαν, ποὺ ἀδημοσιεύσατε, ἀλλὰ νὰ σᾶς πείσω, διὰ ἐν πάσῃ περιπτώσει η δοῦσα τὴν ἐντολὴν τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων δὲν εἰνεὶ ἡ Ἑλληνικὴ Ἐταιρία «Βωξίται Παρνασσοῦ».

Πειραιὲς 16 Φεβρουαρίου 1938

Μετὰ φίλικοτάτων χαρετισμῶν
Γ. Α. ΑΝΤΩΝΙΑΔΗΣ Δικηγόρος

CANADIAN PACIFIC

ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΚΑΝΑΔΑ

(Κουΐμπεκ—Σαιν Τζών—Χάλιφαξ—Μόντρεαλ)

ROYAL MAIL LINES LTD

ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ NOTION ΑΜΕΡΙΚΗΝ

(Βραζιλία — Οὐραγουάη — Αργεντινή)

UNITED STATES LINES

ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ NEAN ΥΟΡΚΗΝ

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

ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

A. ΤΕΤΡΟΣΣΙΑΝ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ 6-7
ΤΗΛΕΦ. 41-208

ΑΘΗΝΑΙ

ΟΔΟΣ ΣΤΑΔΙΟΥ 55.Β
ΤΗΛΕΦ. 25.83

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΤΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: | ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΤΗΛΦ. 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: | ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0

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

"NAFTIKA CHRONIKA,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

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

A. E. SHEPPARD
LONDON E.C. 3
TELEPHONE: ROYAL 4954

'Από τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας**Τὸ ἐπεισόδιον τοῦ ἀπὸ "Ορος Αἴτνα"**

'Ως εἶναι γνωστόν, τὸ φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ» κατευθυνόμενον ἐξ Εὐρώπης εἰς Βόρειον Αμερικήν, ὑπέστη κατὰ τὸ πλοῦν ζημίας τῶν μηχανῶν του καὶ ἐφρυμούκηθε εἰς Βερμούδας δι' ἐπισκεψῆς. Οἱ μηχανικοὶ ὅμως τοῦ σκάφους — ἔξαρσει τοῦ πρώτου — ἡρνήθησαν νὰ δοθῆσουν εἰς τὸ ἔργον τῶν ἐπισκεψῶν, οἱ δὲ πλοιοκτήταις ἀπηνθύνθησαν πρὸς τὸ 'Υφαντούργειον τῆς Ναυτίλιας διὰ τοῦ κατωτέρου τηλεγραφήματος του:

«Φορτηγὸν τοῦ «Ορος Αἴτνα» ἐργονομούκηθε Βερμούδας, διαρραγέντος κυλίνδρου ὄψην τοῦ πλοίου. Έργοστάσιον μετατρέπει μηχανάς εἰς συρροῦν. Εργασία καθυστερεῖ, ἐλλείπει τεχνιτόν. Μηχανικοὶ φορτηγοῦ, ἔξαρσει τοῦ πρώτου, ἀρνοῦνται οἰανδήποτε βοήθειάν του, ἰσχυρίζονται διπλανοῦνται πέραν τοῦ πλοίου. Λιαταγάς δὲν δέρνεται εἰμὶ ἀπὸ τὸ Σωματεῖον του. Παρακαλοῦμεν ἐπέμβητε τηλεγραφῶντες διαταγάς καὶ λάβητε σοδαρά πρόνοιαν ἐναντίον αισθήματος ἔχοντος μηχανικῶν. Κατέστασις, κατόπιν παρόντος κρίσεως, λίαν σοδαρά.

Κατόπιν τοῦ ἀνωτέρου τηλεγραφήματος ὁ π. 'Υφαντούργος τῆς Ναυτίλιας ἀναγνωρίσας τὸ δίκαιον τῶν ἐποπλιστικῶν παραπόνων, παρενέβη ἀποτελεσματικῶς, ἀποτελεῖται πρὸς τὸν πλοιάρχον τοῦ φορτηγοῦ τὴν ἀπόλεματος, ἀποτελεῖται πρὸς τὸν πλοιάρχον τοῦ φορτηγοῦ τὴν ἀπόλεματος τηλεγραφήματην διαταγῆν:

«Διατάξατε δευτερον καὶ τρίτον μηχανικοὺς νὰ προσφέρονται τὰς ἀπορίεις των πρὸς ἐπισκεψήν μηχανῆς, ἐφιστῶντες τὴν προσοχὴν ἀπὸν. Ἐν περιπτώσει ἀρνήσεως ἀπὸν μὲν ἐφαμοσθῶν καὶ ἀπὸν μὲν αἰσθητά ποναὶ τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρικοῦ κώδικος». (Υπογρ. 'Ο. Υφαντούργος Δ. Ρεδίδης).

Εἰς τὴν διαταγὴν ταῦτην ὁ πλοιάρχος τοῦ φορτηγοῦ ἔσπειρε ν' ἀναφέρει διὰ τοῦ ἀσφαλάτου πρὸς τὸ 'Υφαντούργειον τῆς Εμπορικῆς Ναυτίλιας, διπλανοῦνται μηχανικοὶ συνεμορφώθησαν, δεχθέντες νὰ λαράσουν γείρα βοηθίας εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν ἐπισκεψῶν.

Τὰ παροπλιζόμενα φορτηγά

Παρὰ τοῦ π. 'Υφαντούργος τῆς Εμπορικῆς Ναυτίλιας διεβιβάσθη πρὸς τὸν προξενείον λιμενάρχην Ρόπτενται τηλεγραφικὴ διαταγὴ, καθ' ἥν τὰ πληρώματα τῶν τυχὸν παροπλιζούμενῶν εἰς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ Ελληνικοῦ φορτηγῶν δέον νὰ πάλινοστοῦνται δαπάναις τοῦ ἐποπλιστοῦ. Εἰς ἥν περιπτώσιν τὰ ἐν λόγῳ πληρώματα ἐγέιρονται διαφόροις ἀπατήσοις ἀποζημιώσεως δικαιοδοτῶν τὰντας διὰ προσφυγῆς τῶν ἐνώπιον τῶν ἐλληνικῶν τῶν ἐπισκεψῶν.

Η Ἀσφάλεια τῆς ζωῆς ἐν τῇ Θαλάσσῃ

Δι' ἀναγκαστικοῦ νόμου ἐπεκυρώθη καὶ ἐπὸ τῆς Ἐλλάδος ὑπογραφεῖσα τὴν 31ην Μαΐου 1929 ἐν Λονδίνῳ διεθνῆς οὐμβασίς ἐπερι-
ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν θαλάσσῃ. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ συμβάσεως ἐξυπο-
οτείται μεγάλως ἡ φορτηγὸς ναυτιλία μας, δεδουμένον, ὅτι τὰ προσεγ-
γίζοντα εἰς τὸν ἀμερικανικὸν λιμένας σχάσῃ μας ἐπεχερούντο ἐπὸ τῶν

CAPTAIN NICOLAS A. KATRAMADOS

SHIPPING AGENT
ROSARIO

CALLE SAN LORENZO 1338 TELEGRAMS: KATRAMADOS
20 PISO No. 19 ROSARIO

Τὸ πρῶτον ἰδρυθὲν εἰς POZARIO καὶ τὸ μόνον ναυτικὸν Γραφεῖον 'Αντ. προσού πείας 'Ελληνικῶν ἀπομοποίων (Protecting Agency). Εὐκολία μοναδικὴ διὰ τὰ ἀιμόπλοια τὰ συμπληρωτικά τὸ φορτίον τῶν εἰς οἰονδήποτε λιμένα τοῦ ποταμοῦ Parana. Εἰς Σάν-Λορέντζο, Βίλλα Κον-
στιτούσιον Σάν Νικολάς.

ἐκεῖ ἀφοῦ νὰ προσλαμβάνονται δεύτερον ἀσφαλιστήριον ἢ νὰ ἔγκαθι-
στοῦν μοιχάνημα αὐτομάτων λήψεως καὶ καταγραφῆς τοῦ σήματος κα-
δίνουν.

Ἡ ἐν Καίρῳ διάσκεψις τηλεπικοινωνίας

Ἄπο τῆς Ιησού Φεβρουαρίου ἥρξατο τὸν ἐργασιῶν της ἡ συνελθόντα
ἐν Καίρῳ ὑπὸ τὴν ὑψηλὴν προεδρίαν τοῦ Βασιλέως Φαρούκ, διεθνῆς
διάσκεψις τῆς Τηλεπικοινωνίας, εἰς ἥν — ως γνωστὸν — μετέχει καὶ ἡ
Ἐλλάς. Τὸ σωματόπεδον ἔντημα, ὥπερ ὃ ἀπασχολήση τὴν Διάσκεψιν
εἶναι ἡ παρὸ τῆς συνταθεῖσης «τεχνικῆς ἐπιτροπῆς» μελέτη τῆς κατανο-
μῆς μεταξὺ τῶν διαφόρων ἵπτεσιών τοῦ μήκους κύματος. 'Αφ' ἐτέρῳ,
τὸ περισσότερον ἐνδιαφέρον τὴν Ἐλληνικὴν Ναυτίλιαν θέμα ἔγκειται εἰς
τὴν πόρτασιν περὶ μὴ ἐπεκτάσεως τῶν διαθέσιμων πλοίων τῶν μετά σπυ-
θῆρος σταθμῶν καὶ εἰς τὴν μὴ ἐπιβολὴν σταθεροποιητοῦ ἐπὸ τῶν σταθμῶν
τῶν πλοίων. "Αν ἡ πόρτασις αὗτη ἐποιηθεῖται ὑπὸ τῆς πλειονότητος τῶν
ναυτικῶν χωρῶν ταῦτα τελικῶς ἀποδεκτή, θέλει συντελέση εἰς τὴν ἀπο-
σύνην μᾶς δαπάνην 300.000 λιρῶν, εἰς τὴν διπλανήν, ἐν ἀντίθετο τὸν πε-
πτώσει, θά πεπλατέστητο ἡ φορτηγὸς ναυτιλία μας. 'Αναμένεται, διπλανή
τοις θά ἔγκριθη ὑπὸ τὸν ὄρον, διπλανή τὰ δια σπυθῆρος εἰς τὴν πλειονότητα
πλοίων μὴ μεταδίδουν τηλεγραφήματα κατά τὰς ὡρας τῆς δημοσίας ἀντα-
ποκρίσεως, ἔξαρσει μόνον τῶν περιπτώσεων ἀνάγκης διὰ τὸν ἐκπομπή
τῶν σημάτων κινδύνου. Αἱ δηγαδίαι τῆς Διασκέψεως ταύτης θὰ διαρέ-
σουν δύο περίπον μῆνας.

Τὸ ἀτύχημα τοῦ φορτηγοῦ «Πάτρα»

Τὸ πρωτοβάθμιον ἀναφριτικὸν συμβούλιον, συνεδριάσαν ὑπὸ τὴν
προεδρίαν τῶν πλοιάρχων - λιμενικοῦ κ. Θ. Γρηγοράκη, ἔξητασε τὴν πα-
ραπομπὴν τοῦ πλοιάρχου τοῦ E. N. z. Κονστ. Γιάτα παὶ τὸ ἐπισυ-
βάν τὴν νύκτα τῆς 2ας Μαρτίου 1937 ἀτύχημα τοῦ φορτηγοῦ «ΠΑΤΡΑ»
εἰς θέσιν Stilo τῆς Γερμανίας. 'Ο πλοιάρχος κ. Γιάτας ἀπολογούμενος
νοοῦσε εὖ ἐπενθερεῖ τὰς συνηγόρους, ὡς προειλήθη ἡτού τὸν πλοίον
καὶ τὰς ληφθεῖσας παὶ αὐτῷ κατόπιν ἀποφάσεις. Τὸ συμβούλιον
ἡμών παριψήσει τὸν παραπεμφέντα πλοιάρχον καὶ ἀπῆλασεν αὐτὸν
πάστης αἰτίασις καὶ πάσις εὐθύνης διὰ τὸ τάχη.

Τὸ τάνκερ «Γιολάντα»

'Αναφορικῶς μὲ τὴν τύχην τοῦ ἀγνοούμενον τάνκερ «ΓΙΟΛΑΝ-
ΤΑ», διὰ τὸ ὄποιον εἶχε προαναγεζθῆ, διπλανής σημάτων εἰς Μάρνας τὴν
Ιησού Φεβρουαρίου διὰ Βαρελλώνην, χωρὶς νὰ φάσῃ ἔπειτε εἰς τὸν προ-
σφορμόν του, ἔγνωσθη, διπλανής σημάτων παὶ 'Εδυνικοῦ Ισπανικοῦ πο-
λεμικοῦ καὶ διδηγήθη εἰς Πλάμαν, διπλανή τὰς διπλανής της δημοσίας ἀντα-
ποκρίσεως, ἔξαρσει μόνον τῶν περιπτώσεων ἀνάγκης διὰ τὸν πλοίον
της λιμενικοῦ ισπανικοῦ, θά λογίζει τὴν Κωνσταντζῆς φορτίον πετρελαίου διὰ τὸν
λιμένας τῆς κυβερνητικῆς Ισπανίας.

Τὸ μισθολόγιον τῶν κατωτέρων πληρωμάτων

'Υπὸ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ελλήνων ἐποπλιστῶν» πατηγγέλθη ἡ συλ-
λογικὴ σύμβασις ἡ ουθμίζοντα τὸ μισθολόγιον τῶν κατωτέρων πληρω-
μάτων εἰς τὰ φορτηγά πλοία. 'Η σύμβασις αὗτη ἔλλειν, ως γνωστόν,
τὴν 28ην παὶ μηνὸς Φεβρουαρίου, ἀλλὰ παρετάθη ἐπὶ ἔνα εἰσέτι μῆνα,
διὰ νὰ ουθμίσθῃ ἀπὸ κοινοῦ μετὰ τῆς συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τὸ μι-
σθολόγιον τῶν ἀξιωματικῶν, θά λογίζει τὴν 31ην Μαρ-
τίου.

Τὸ ὄργανωσις ναυτικῆς βιβλιοθήκης

Κατόπιν ἔγραψεως τοῦ κ. ὑφαντούργον τῆς Εμπορικῆς Ναυτίλιας
ἀπερασίθη ἡ ὄργανωσις ἐπιτημονικῆς βιβλιοθήκης, ὡς ποιο-
τείας της ζωῆς ἐν θαλάσσῃ, διπλανή τὰς τηλεγραφήματα τὰς συνηγόρους
τὰς τὰς Ναυτικὰ Ταμεία συγγράμματα. Τὸ ἀπατηματικόν διὰ τὸν
διατάξειον σοπόν τροπικού ποδού θά καταβληθῇ ὑπὸ τοῦ Ν.Α.Τ.
καὶ τῶν δύο ταμείων Προνοίας 'Αξιωματικῶν καὶ Κατωτέρων πλη-
ρωμάτων.

Τὰ δι' Αὐστραλίαν εἰσιτήρια

Μετὰ προηγουμένην συνεννόησην τοῦ ὑπονομεύοντος Οίκου τοῦ Ν.Α.Τ. καὶ τοῦ
ὑφαντούργοιν Εμπορικῆς Ναυτίλιας, συνήθει τὸ διοικητικὸν σύμ-
βούλιον τοῦ N. A. T. καὶ ἀπεράσπισεν διπλανή μὴ εἰσπράττηται τέλος
4 ο) ὑπὸ τοῦ N.A.T. καὶ 1 ο) ὑπὸ τοῦ Ελδικοῦ λογαριασμοῦ προστασί-

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 Έλλάδος,"

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

ας τῶν φεματικῶν ναυτεργατῶν, ἐπὶ τῶν ἐν Ἑλλάδι ἐξδιδούμενῶν εἰσιτηρίων δι'. Αὐτοφαλίαν. Ἡ ἀπαλλαγὴ δίδεται ἐπὶ τῆς ἀξίας τοῦ εἰσιτηρίου διὰ τὴν μέχρι. Πόρτ Σαῦδ διαδομήν μόνον, ὡς ἀνοικόδως ἐγίνετο καὶ πρὸ τῆς καθειρώσεως κατ' εὐθείαν γραμμῆς ἐκ Πειραιῶς δι'. Αὐτοφαλίαν. Ἐπὶ τῆς τοιαύτης φυσικότερης δὲν πρόκειται κανὸν νὰ ξημισθῇ τὸ Ναυτικὸν Ἀπομακριδὸν Ταμείον.

Ἡ σχολὴ τῶν Λιμενικῶν Δοκίμων

Τὴν 20ὴν Φεβρουαρίου διεζήχθη μὲν πᾶσαν ἐπισημάτητα ἡ παράδοσις εἰς τὴν «Σχολὴν λιμενικῶν δοκίμων τοῦ νέου αὐτῆς υποτίμου, τοῦ ἀνεγερθέντος, εἰς τὸν περιόδον τῆς Σχολῆς τῶν Ναυτικῶν Δοκίμων. Εἰς τὴν τελετὴν παρέστησαν οἱ κ. κ. Ὑφυπουργοὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας καὶ τῶν Ναυτικῶν, ὁ διοικητὴς καὶ τὸ ἐπιτελεῖον τῆς σχολῆς Δοκίμων τοῦ Β. Ν. καὶ πλεῖστοι ἀνώτεροι τοῦ Βασιλικοῦ Ναυτικοῦ καὶ τοῦ Λιμενικοῦ Σώματος. Μετὰ τὸν ἀγαστὸν, ὁ διοικητὴς τῆς σχολῆς Ναυτικῶν Δοκίμων κ. Ξηρὸς ἀνέγγισεν Ἡμερομίαν Διαταγῆν, μεθ' ὃ διμῆλησαν ὁ ἐπιθεωρητὴς τοῦ Ε. Ν. κ. Παταθεοδόθον καὶ οἱ παριστάμενοι δύο Ὑφυπουργοί.

Ο. κ. Ὑφυπουργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἔτοισεν δην τὸ ἐπαραδίδομενον πρὸς οἰκησιν, ἐνδιατήσην καὶ διδασκαλίαν μέγαρον ἀποτελεῖ καὶ ἀντὸν μιαν ἀπὸ τὰς τρανὰς ἀποδεξίες τοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ τῆς στοργῆς, μεθ' ἡς τὸ νέον κράτος περιβάλλει κάθε ἔργον, ἀξιον μεριμνῆς καὶ ἐνρυτέρας σταθερᾶς ἔξελιξεως. Ἐξῆρεν εἴτα τὴν συνεργονικὴν μέριμναν ἵπερ τοῦ λιμενικοῦ σώματος καὶ ὑπὲρ τῆς ἀναπτύξεως καὶ προόδου τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας. Ο. κ. Ὑφυπουργός τῶν Ναυτικῶν ἐξ ἄλλου ὥμηλησε δι' διλγόνων περὶ τὸν στενὸν σημόδενον, οἵτινες συνδέονται τὰ δύο ἀδελφὰ σώματα, τὸ Βασιλικὸν καὶ τὸ Ἐμπορικὸν Ναυτικόν.

Σύστασις ἀμίσθων ὑποπροξενείων

Ἐδημοσιεύθη εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως» Βασιλικὸν Διαταγμα, διὰ τοῦ ὁποίου συνιστάνται ἀμισθὸς ὑποπροξενεία τῆς Ἑλλάδος εἰς Ροζάριο, Ἐνσενάντα, Νεκοτσέαν, Μπάχιαν Μπλάγκαν, Παραγκούλαν, Κάλα — Μαντελίν καὶ Σάντα Φέ, τῆς Ἀργεντινῆς, εἰς Πόρτο Αλέγκρε τῆς Βραζιλίας, εἰς Ἰμμιγχάν τῆς Ἀγγλίας, εἰς Χαϊφά τῆς Γαλλικῆς Ἰνδοκίνας καὶ εἰς Σαλαβάτο τῆς ὄμινόνυμου δημοσιοτάτου.

Διά τὴν κατασκευὴν λιμένος εἰς τὴν Ἀνδρόν

Διὰ τοῦ ὑπὸ ἀριθ. 1067 Ἀναγκαστικοῦ Νόμου, δημοσιεύθεντος ἡδη εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως», ἐπιβάλλεται ἐφ' ἀπαξ εἰσφορά ἐκ 13 δραχμῶν κατὰ τόννον γκρός ἐπὶ τὸν παντός εἰδους καὶ τύπου σκαρφῶν, 1000 τ. γκρός καὶ ἄνω, τῶν ἀνηκόντων εἰς Ἀνδρίους ἐφοπλιστάς. Τὸ προϊόν τῆς εἰσφορᾶς ταύτης θὰ διατεθῇ διὰ τὴν ἐπισκεψήν καὶ συμπλήρωσιν τῶν λιμενικῶν ἔργων τῆς Ἀνδρού. Ὑπόχρεοι εἰς τὴν καταβολήν εἰνεὶ οἱ ἰδιοκτῆται πάντων τῶν ἐν Ἀνδρῷ νηολογημένων πλοίων, τὸν ἀνωτέρῳ μεγέθεν, καθὼς καὶ οἱ Ἀνδριοί πλοιοκτήται, δημόται τῶν Κοινοτήτων τῆς νήσου ἢ οἱ ἐξ Ἀνδροῦ καταβότες εἰς τὴν ἀναπτύξεως ἀλλαχοῦ, οἱ ἔχοντες ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει σκάφη νηολογημένα εἰς ἐτέρους λιμένας τοῦ Κράτους.

Ἐντὸς μηνὸς ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ Νόμου ὑποχρεοῦται τὸ Ὑφυπουργείον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νὰ καταφτίσῃ πίνακα τῶν ὑποχρέων εἰς τὴν καταβολὴν πλοιοκτητῶν καὶ διαβιβάσῃ ἀπὸν εἰς τὸ Ὑπουργείον Συγκοινωνίας, ὅπερ διεῖλει ἐντὸς 15 ἡμερῶν νὰ κοινοποιήσῃ τὸν κατάλογον εἰς τὰς ἀμοδίας ἀρχὰς τῆς Ἀνδρού πρὸς διεπαρχίαν τῶν εἰσφορῶν. Η καταβολὴ θὰ γίνῃ εἰς τρεις δόσεις, ήτοι η πρώτη ἐντὸς δημήνου ἀπὸ τῆς προστήσεως τοῦ ταμίου Ἀνδρού, η δευτέρα ἐντὸς 8μήνου ἀπὸ τῆς ἐκπονήσης τοῦ δημήνου καὶ η τρίτη ἐντὸς ἑξαμήνου ἀπὸ τῆς ληξεως τοῦ 8μήνου. Διὰ τοὺς καθιερώσοντας, ἐφαρμόζονται αἱ διατάξεις περὶ εἰσπράξεως δημοσίων ἑσδόμων.

Κατασκευὴ σιδηρῶν φορτηγίδων ἐν Σύρῳ

Λι ποδὸν παραγγελθεῖσα ὑπὸ τοῦ ἐπουργείου τῶν Ναυτικῶν δύο οιδηραὶ φορτηγίδες εἰς τὰ ἐν Σύρῳ ἐργοστάσια τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Μπαρμπέττα καθειλκύσθησαν τὴν 4ην Ιανουαρίου καὶ ἡδη συνεπληρώθησαν. Αἱ δύο φορτηγίδες ἐδοκιμάσθησαν ἐπιτυχός, ὡς πρὸς τὴν στεγανότητά τουν, παρ' ἀριστούσας τεχνικῆς ἐπιτυχίας, ητοι καὶ ἔχαρακτήσισ τῶν ζανοποιητικήν καὶ σύμφωνον πρὸς τὸν κανάνα τῆς ναυτηρικῆς. Κατόπιν τούτων αἱ φορτηγίδες παρελήφθησαν καὶ θὰ διατεθοῦν εἰς τὰς βοηθητικὰς ὑπηρεσίας τοῦ στόλου.

Τὰ πληρώματα τῶν ρυμουλκῶν

Ἐξ τῶν συγκεντρωθέντων εἰς τὸ ἀριστούσιον τμῆμα τοῦ Ὑφυπουργείου τῆς Ναυτιλίας στοιχείων προκόπτει, διτὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν πληρωμάτων, τῶν ἀπασχολούμενών εἰς ωμούνα τοῦ λιμένος Πειραιῶς ἀνέρχεται εἰς 165. Εἰς τὰ πληρώματα ταῦτα παρέχεται δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. κ. Ὑφυπουργοῦ, μηνίαί αιχθῆσον 400 δραχμῶν διὰ τοὺς κυβερνήσεις καὶ μηχανούς καὶ 300 δραχμῶν διὰ τοὺς θερμαστὰς καὶ ναύτας.

Ἴδρυσις ραδιοτηλεφωνικῶν σταθμῶν

Πληροφορούμενα, διτὶ ἐπετεύχθη ἡ δωρεάν διάθεσις καὶ ἐγκατάστασις δύο ἀκόμη παρακτίων ραδιοτηλεφωνικῶν σταθμῶν ἐν Ἑλλάδι, παρὰ τῆς Σ. Α. Ι. Τ., ἐνὸς εἰς Πάτρας καὶ ἑτέρου εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, γάρ τον τῆς ἐντελεσθέρας ἀνταποκρίσεως τῶν πλοίων.

Συνεστήθη «Οργανισμὸς Δεξαμενῆς Σύρου»

Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 70 τεχνος τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως» (τὴν 24ην Φεβρουαρίου) ἐδημοσιεύθη ὁ ὑπὸ ἀριθ. 1096 Ἀναγκαστικὸς νόμος, διτὶ ὁ συνιστάται, μὲν ἔδραν τὴν «Ἐφημερίδον, «Οργανισμὸς Δεξαμενῆς Σύρου». Συνοπτὸς τοῦ «Οργανισμοῦ τούτου — ἀποκαλούμενον συνοπτικὸς Ο. Δ. Σ. — εἰνεὶ ἡ διοίκησις καὶ διαχείδισις ίδιας περιουσίας, διατιθεμένης ἀποκλειστικῶς διὰ τὴν κατασκευὴν, συντήρησην καὶ ἐκμετάλλευσιν πλωτῆς δεξαμενῆς ἐν Σύρῳ, πρὸς καθαρισμὸν καὶ ἐποιεύσιν τῶν πλοίων. Ο ἴδιωμένος «Οργανισμὸς ἀποτελεῖ νομικὸν δημοσίου δικαίου αἱ ἐπάγγειλαν εἰς τὴν ἀμοδοδήτητα, τὴν ἐποτείαν καὶ τὸν ἔλεγχον τοῦ ἐπουργείου Συγκοινωνίας (Διεύθυνσις Λιμενικῶν ἔργων). Θὰ διοίκηται παρὰ δεσμαπελόντος συμβούλου ἀποτελεσθησομένον ἐν τῷ προέδρῳ τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς Σύρου, ἐνὸς μέλους τῆς ίδιας Ἐπιτροπῆς, τοῦ Δημάρχου Ερμούπολεως, ἐνὸς δημοτικοῦ συμβούλου, τριῶν ἀντιπροσώπων τῶν ὀμολογημένων δανειστῶν τοῦ Οργανισμοῦ (ἀπαριθμήτως κατοίκων Σύρου), τοῦ Δημάρχου Σύρου, τοῦ νομομηχανοῦ Κυριλλάδων καὶ τοῦ Διευθυντοῦ τοῦ ἐν Σύρῳ ἐποκαταστήματος τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος ἢ ἀντιπροσώπου του. Τὴν προεδρίαν τοῦ Συμβούλου ἀσκεῖ ὁ προέδρος τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς Σύρου, η δὲ ὑπερια τοῦ Συμβούλου ὁρίζεται διετής (διὰ τὸ μέλος τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς, τοῦ δημοτικὸν σύμβολον καὶ τὰ τρία αἱρετά μέλη τῶν ὀμολογημένων).

Διὰ τὴν πομήθειαν, ἐγκατάστασιν καὶ λειτουργίαν τῆς πλωτῆς δεξαμενῆς ἐπιτρέπεται εἰς τὸ Ο.Δ.Σ. νὰ σενάψῃ ὀμολογακὸν δάνειον μέροι ποσὸς 60.000.000 δραχμῶν, μὲν ἐποχρέωσιν τοῦ Δήμου Ερμούπολεως καὶ τοῦ Δημονικοῦ Ταμείου νὰ καλύψῃ ἀνὰ 15.000.000 δρ. ἔκαστος. Τὸ ὑπόλοιπον ποσὸν θὰ καλύψῃ διὰ δημοσίας ἐγγραφῆς, ἐὰν δὲ αἱ ἐγγραφαὶ ἐπερθαίνουν τὸ διαθέσιμον ποσὸν τῶν ὀμολογημάτων, θὰ προτιμῶνται κατὰ σειρὰν οἱ ἔχοντες νηολογημένα πλοῖα εἰς Σύρῳ ἢ εἰς τὰς λοιπὰς Κυριλλάδας ἐφαπλοτάται καὶ είτε οἱ ἔχοντες νηολογημένα πλοῖα εἰς τοὺς ὑπολοίπους τῆς χώρας λιμέναν. Εἳναι τὸ ἀριστόν δάνειον τῶν 60 ἐκαπομώγων δὲν ἐπαρχέσει ἐπιτρέπεται η σύναψη καὶ δευτέρουν ἱπὸ τοὺς ίδιους ὄφες. Τὰ οὕτον συναμπλησθήσανται δάνεια ἐξασφαλίζονται αὐτοδικαίως καὶ ἀνεντὸς ἀλλαχοῦ ἐσόδων.

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSION, ANTIFOULING, BOOTOPPING,
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΒΕΔΝΙΚΙΑ Δ ΕΝΑΜΕΛΣ

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΒUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

7, BURY COURT, LONDON E.C. 3
TELEPHONE: AVENUE 3733

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

τῶν συναφῶν μὲ τὴν λειτουργίαν τῆς ἔργων.
Διὰ τὴν ἔξυπερον τῶν ἀπαιτούμενων κεφαλαίων συμμετοχῆς τοῦ Δήμου Εμοριόλεως καὶ τοῦ Αιγαίνοι Τακείου, ἐπιτρέπεται ἡ παρ' αὐτῶν σύναψις ἀναλόγων δανείου, ἔχοντες θημόσημά των ἔφισταμένων λιμενικῶν καὶ δημοτικῶν ἄρδων, τελῶν ἡ δικαιωμάτων ἡ καὶ τῆς ἐπιβολῆς νέων τοιύποντον. Ορίζεται τέλος, ὅτι ἀπαντά τὰ διὰ τὴν ἐπέτεον τῶν ἔργων τοῦ Ο.Δ.Σ. εἰσαγόμενα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἡ ἐξ ἄλλων μερῶν τοῦ Κράτους μεταφερόμενα μηχανήματα, ἐργαλεῖα, ὑλικά σπλ. ἀπαλλάσσοντα τὸ δημοσίου εἰσαγωγικοῦ δασμοῦ, τῶν δημοτικῶν καὶ λιμενικῶν ἄρδων καὶ οἰνοδήποτε ἄλλων ἄρδων, τελῶν καὶ δικαιωμάτων.

Σύντομοι ναυτικοί εἰδήσεις

Τὸ πολὺηθὲν εἰς ἀλλοδαπὸν μηχάνημα φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «ΒΑΡΚΟ» 344 τ. γκρός (τοῦ 1898) παραδόθεν εἰς τὴν Σέτταν ὑφιστος Γαλλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «ROMAIN».

— Ἐνηρογήθησαν εἰς Πειραιᾶ τὰ μηχάνηματα τοῦ «ΛΙΝΟΣ» 150 τ. γκρός (τοῦ 1915) τῆς ἑταρίας Χημειῶν Προϊόντων καὶ Λιαστικάτων καὶ «ANNA ΜΑΡΙΑ» 149 τ. γκρός (τοῦ 1925) τὸν κ. Ν. Γ. Μανιάτη.

— Τὸ φορτηγὸν «ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐνεγράψῃ εἰς τὸ «Λόρδο Ρέτζο» μὲ χωρητικότητα 4839 τ. γκρός.

— Ἐνηρογήθη εἰς Κέρκυραν τὸ φορτηγὸν «ΛΑΝΙΤΑ» (ex «MYDOL») 2709 τ. γκρός (τοῦ 1897), τὸν κ. Γ. Η. Κοκκωτοῦ.

— Ἐξετέλεσαν γενικὰς ἐπισκευὰς εἰς Μπάρρον τὰ φορτηγὰ «Ταῦγετος» καὶ «Χαδιώτης».

— Εἰς τὸ ἓντιθετοῦ 15 οικτηληφορματικὸν τεῦχος τοῦ «Λόρδο Ρέτζο» ἀναμέρεστα, ὅτι ἐξετέλεσαν σερβεῖ τὰ φορτηγὰ: «Ἀδάμας» εἰς Νιούκαστρη, «Ἄρης» εἰς Ἀμβέρσαν, «Κ. Κτιστάκης» εἰς Ἀμβέρσαν, «Οὐρανίας» εἰς Χούλι, καὶ «Πετρόβη» (τάνκερ) εἰς τὸ «Λιμενεργάται».

— Κατ' εἰδῆσις ἐκ Τόκιο, μέσω Λονδίνου, Ταπονικὸν ἀντιτοπτλικὸν συνέλαβε πλαΐσιον τοῦ Wenchow καὶ ὁδήγησεν εἰς τὴν Σαγκάην τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «ΑΝΩ ΒΑΘΥ». Τὸ σκάφος ἀφέθη ἐλεύθερον κατόπιν διαβίματος τοῦ «Ἑλληνος προέντον πρὸ τὸν Ιάπωνα ὑπονάυαρον κ. Hassegawa, ὅστις ἐδήλωσεν, ὅτι αἱ Ιαπωνικαὶ ναυτικαὶ ἀρχαὶ θὰ ἀναγνωρίζουν ἐφεξῆς τὰ νομίμους πολιθήματα Κινεζικῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπὸν ἀφοπλιστικὸν καὶ οὐχὶ τὰς εἰκονίας μεταφοράς εἰς ξένας σημαίας.

— Ή τιμῇ, εἰς ἥν ἐπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. Γ. Μανούλεοντος εἰς «Ἄγγλους ἀγοραστὰς, τὰ μηχάνηματα τοῦ «ΒΙΟΛΑΕΤΤΑ» (ex «Νεοπτελέμος») καὶ «ΒΙΡΓΙΝΙΑ» (ex «Πολύφλοισσος») εἰλε 20.000 λιρῶν περίποτον διὰ ἔκστασον. Τὸ πρότον φορτηγόν, 1407 τ. γκρός, 1970 τ. φορτίου (τοῦ 1908), μὲ σερβεῖ Νο 3 τοῦ 1934, είλεν ἀγόρασθη τὸν Φεβρουάριον π. ξ. ἀντὶ 11.000 λιρῶν, τὸ δὲ δεύτερον φορτηγόν, 1363 τ. γκρός, 2076 τ. φορτίου (τοῦ 1909), μὲ σερβεῖ Νο 3 τοῦ 1937, είλε πολύθη τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1936 ἀντὶ 9.000 λιρῶν καὶ τὸν Ιανουάριον τοῦ 1937 ἀντὶ 11.500 λιρῶν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΒΙΡΓΙΝΙΑ» (ex «Ναυκρατούσα») 1386 τ. γκρός (τοῦ 1919), οὗτον προανεψέθη ἡ πώλησις εἰς τὸν κ. Μποδοσάκην Ἀθανασιάδην, ἔτενθ ἥνδη σημαίαν Παναμᾶ.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ ναυτικοῦ Οίκου Α. Γ. Παπαδάκη, φορτηγὸν «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ» 6600 τ. γκρός (τοῦ 1917), παραληφθὲν εἰς τὸ Λιμενεργάται, μετωνομάσθη «ΒΙΚΤΟΡΙΑ».

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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' εὐθείαν φορτωτικὰ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Ταυτικαὶ κατ' εὐθείαν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — — —

“ΕΛΛΑΣ”

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ - Τηλ. 30-153 - 30-154
ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

Ναυτικοί Δίκαιοι

— Γενικὴ ἀθαρία καὶ ἐνημέρωσις τῶν μέσων ναυσιπλοίας

‘Η ἵπόθεσις τοῦ Ἰταλικοῦ μότοροπ «Marija», τὸ δόπιον παρεξέκλινε τῆς πορείας του καὶ ἔξωκειλε τὸν Ιούνιον τοῦ 1932 ἐπὶ τῶν ὑφάλων Frying Pan, καθ' ὃν χρόνον κατηγόρητο ἀπὸ Βίλμυγκτον εἰς Καρολίναν, ὥγειρε μίαν περίπλοκον δικαστικὴν διένεξιν, τόσον ἐνώπιον τῶν Αμερικανικῶν, ὃσον καὶ τὸν Ἰταλικὸν δικαστηρίων. Τὰ «Ναυτικὰ Χρονιάτα» ἡ σχολὴ ἤθιψεν τοὺς ἀλλοτε ἐπὶ τῶν ἐν προκειμένῳ ἐκδοθεισῶν ἀποφάσεων, εἰς τὰς ὅποιας οἱ πέραν τοῦ ὥκεανοῦ δικασταῖ, ὃσον καὶ οἱ Ἰταλοὶ συνάδελφοι των, ἀπέδωσαν τὸ ἀπύγμα εἰς τὴν διάφορον θέντος φαρμακού, ἔναντι ὃν πλοιαρχος ἔνομιζεν, ὅτι ἐνόρισετο. Οἱ ἀνδιαφερόμενοι παραλήπται τοῦ φορτίου ἐπετήριζαν, ὅτι ἡ προσάργιας ὥρειτο εἰς σφάλμα τοῦ πλοίου, ἐνῷ οἱ ἐφοπλισταὶ τοῖς ισχυριζοῦσι τὸν φορτίον. Οὕτως, ἡ ἵπόθεσις ἔπειτα περὶ σφάλματος τοῦ πλοίου καὶ τοῦ δικαστηρίου τῆς Τεργεστῆς ὅπου τὸ «Ἐφετείον» ἔξεδωσε πρὸ τίνων μάλις μηνῶν τὴν ἀπόφασιν τοῦ, ἀποφίνων τὴν ἐφοπλιστικὴν ἀποφίνων. Εἰς τὴν ἐφετειακὴν ἀπόφασιν ἔθιγοντο καὶ ὥρισμένα σημεῖα γενικοτέρουν ἐνδιαφέροντος, ἀφορῶντα τὴν γενικὴν ἀβάριαν. Προσβλήθησαν ἐνόπιον τοῦ δικαστηρίου ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν ἀντιφόρεις, ὃσον ἀφορᾷ τὴν τηρηθεῖσαν διαδίκαιαν παρὰ τῶν ἀντιδίκων κατὰ τὸν διακανονισμὸν τῆς ἀβάριας. ‘Η ἀντιδίκια ἀνέληψη — δηλαδὴ — ἀπὸ κοινοῦ παρὰ τῶν διαφόρων παραληπτῶν, μὲ τὴν παρέβασιν καὶ τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ φορτίου καὶ τῶν ἀπαλιστῶν του, ἐνῷ τοῦτον ἀπὸ ἔπος εἰς τὸν ἰδιαίτερον εἰς ἔκστασην τῶν παραληπτῶν τὴν ἐνεργήσας δικαστικῆς κατὰ τὸν διακανονισμὸν τῆς ἀβάριας, διὰ τὸ ποσὸν ποιεῖται ἐνδιερέθετο. ‘Η ἐφετειακὴ ἀπόφασις καθώριζεν, ὅτι ἡδύναντο, πράγματι, ἀπὸ κοινοῦ δαιοὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι (παραλήπται, ἰδιοκτηται καὶ ἀσχαλισται τοῦ φορτίου) νὰ ἐνεργήσουν, προκειμένοι νὰ ἀποδείξουν ἴπειθινον τὸν μεταφορέα διὰ τὴν βλάβην τῶν φορτίων των.

‘Ο ἐφοπλιστής ὅμως προέβαλε κατόπιν τὴν ἀντίρρησιν, ὅτι δὲν ἐλήφθη ἡτού ὅμηρος μέρους τῶν ἐνδιαφερούμενων διὰ τὸ φορτίον ὁ φορτός δρος τῆς φορτωτικῆς, βάσει τοῦ ὅποιον οἱ παραλήπται εἶνε ὑποχρεωμένοι νὰ συνυπογράψουν τὸ συνυποσχετικὸν διορίσμον τῶν ἐκκαθαριστῶν, ἐν περιπτώσει γενικῆς ἀβάριας (παραπομένοι νὰ οισαδόποτε ἐντάσσονται καὶ ἐποχεούμενοι νὰ καταβάλουν τὴν προσωρινὴν συνεισφοράν). Τὸ δικαστήριον ἀπεργάνθη ἐπὶ τῆς ἀντίρρησεως ταῦτης, ὅτι ἡ ἀναγοραφούμενη, ώς ἄνω, ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀπόχρεωσις τῶν παραληπτῶν, ἔχει ως οητὴν προτίθεσιν, τὴν πραγματικὴν ὑπαρξίαν, «επειταπέσσεις γενικῆς ἀβάριας» καὶ ὅτι, πάντος, δὲν ἀπαγορεύεται εἰς τὸν ἐνδιαφερούμενον τὸν ἀποδείξοντα δηλαδὴ κατὰ τὸν πλοιοκτήτην, δίκαιον είναι ἀντὸς καὶ νότος τοῦ παραληπτοῦ τοῦ φορτίου, ἀποφέρεται τὸν δικαστηρίου την προσωρινὴν συνεισφοράν. Τὸ δικαστήριον ἀπεργάνθη ἐπὶ τῆς ἀντίρρησεως ταῦτης, ὅτι ἡ ἀναγοραφούμενη, ώς ἄνω, ἐν τῇ φορτωτικῇ ἀπόχρεωσις τῶν παραληπτῶν, ἔχει ως οητὴν προτίθεσιν, τὴν πραγματικὴν ὑπαρξίαν, «επειταπέσσεις γενικῆς ἀβάριας» καὶ ὅτι, πάντος, δὲν ἀπαγορεύεται εἰς τὸν ἐνδιαφερούμενον τὸν ἀποδείξοντα δηλαδὴ κατὰ τὸν πλοιοκτήτην, ἀρνούμενοι τὸν διακανονισμὸν τῆς ἀβάριας. ‘Οσον ἀφορᾷ τὸν ἀντικανονικὸν διορίσμον τῶν ἐκκαθαριστῶν γωρίς, δηλαδὴ, τὴν συγκατάθεσιν τῶν ἐνδιαφερούμενων διὰ τὸ φορτίον

<p>Telephone: LEITH 37011 (4 lines)</p> <p>W. N. LINDSAY LIMITED. 138, Constitution Street, LEITH</p> <p>Shipbrokers and Stevedores Keenest quotations for loading or discharging all classes of cargo</p> <p>All enquiries direct to W. N. LINDSAY LTD. LEITH</p> <p>Or to London agents, SHEPPARD & Co.</p> <p>6, Lloyd's Avenue LONDON E.C. 3 Telephone: ROYAL 4954</p>	<p>Cables: LINDSAY, Leith</p>
--	-----------------------------------

τὸ Έφετείον καθώδισεν, ὅτι ὁ τοιοῦτος διορισμὸς καὶ αἱ κατόπιν ἀντοῖ διενεγγηθεῖσαι πράξεις, δύνανται πράγματα νὰ ἐνεργηθοῦν διὰ μόνης τῆς πρωτοβούλιας τοῦ πλοίουρον, διότι οὗτος νομίζως, κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ἀτένχυματος, ἀντιπροσωπεύει ἀδικιώτας τὰ σημερέοντα τοῦ τε πλοίου καὶ τοῦ φορτίου. "Οσον ἀφορᾷ τέλος τὴν εὐθύνην τοῦ πλοιοκτήτην διὰ μίαν παρέκκλισιν τοῦ πλοίου ἀπὸ τὴν καθισμένην πορείαν του, ἐφόσον αὕτη ἔγενετο κατ' ἐντολὴν τοῦ ἐφοπλιστοῦ, καθώδισε τὸ Δικαστηρίου ὅτι ἡ ἴντοξρέωσις νὰ ἔχῃ τὸ πλοίον τοὺς γενικοὺς καὶ εἰδικοὺς γεωγραφικοὺς χάρατας, καθὼς καὶ αἱ τὰ σημετακά ἔγγραφα καὶ πληροφορίαις ἐν πλήρει ἐνημερόθητη διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἑνὸς ταξιδίου του, ἐπιπλεκτεί εἰς τὸν πλοιοκτήτην καὶ οὐδὲ εἰς τὸν πλοίαρχον. Ή ἔλευψις ἡ ἀνέπαρκεια τῶν ἐν λόγῳ μέσων ναυσιπλοίας ἀποδεινεῖ μίαν οὐδιαστήην ἀνίκανότητα τοῦ πλοίου πρὸς ναυσιπλοίαν, δι' ἣν μόνος ὑπεύθυνος είναι ὁ ἐφοπλιστής.

Τότε Δικαστήριον ἐπομένων κατέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ ἐνθύη διὰ τὴν προσάραξιν τοῦ μότοροπτ «*Maria*», προελθοῦσα ἐξ τοῦ λόγου καὶ μόνον, ὅτι ἐπὶ τοῦ πλοίου δὲν ἦταν οἱ ταξίδιον, ἔβασεν τὴν ἐπαφὴν πληροφοριακὰ καὶ ἐνημερωμένα στοιχεῖα διὰ τὸ ταξίδιον, ἐθάυμαντες τὴν ὀλοκλήρωσην τῶν ἐφοριαστῶν καὶ συνεπόντες δὲν δύναται νὰ τεθῇ ζητήμα γενινῆς ἀδρίας ἐκ τοῦ οὕτω προελθόντος ἀτυχήματος. «Υποχρεώθη ὅθεν ὃ πλοιολάζθη δὲν ἐπιστρέψῃ τὰς εἰσπραχθείσας συνεισφοράς ἐντόκως, διεφοριάζθη δὲ καὶ τὸ δικαίωμα εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους διὰ τὸ φορτίον νὰ ἐπανέλθουν ἐνώπιον τοῦ Δικαστηρίου, διὰ ν' ἀποδείξουν τὰς ζημίας καὶ τὰ ἔσοδα, ἀτίνα ὑπέστησαν λόγῳ τοῦ ἀτυχήματος καὶ τῆς τηρηθείσης ὑπὸ τοῦ ἐφοριαστοῦ τακτικῆς ἔναντι τῆς προασπίσεως τῶν συμφερόντων τοῦ αὐτοῦ».

—Καθυστέρησις εἰς τὸν κατάπλουν πρὸς ψόρτωσιν

Ἐνόπλον τὸν Ἀγγλικὸν διαστημάτων ἔξεδικάσθη τελευτῶν ἐνδιαφέρουσα ἑπτάθεις ἀρρόδοσα ἀπάτησιν τοῦ Οἴκου «Λούνη Ντρέψφουζ» (τοῦ Λονδίνου καὶ τῆς Βομβάνης) κατὰ τοῦ Ἐφοπλιστικοῦ Οἴκου «Lauros» (τῆς Νεαπόλεως) διὰ καθιντέφοιν τοῦ κατάπλοιον εἰς Μοριογύγανο τοῦ γαλιώνεντος ὑπὲ τῶν ἑναγόντων φορτηγοῦ ἀπόπλοιον τῶν ἑναγομένων «Verbanias». Κατὰ τὴν προηγθεῖσαν διατητικὴν ἀπόφασιν, οἱ ναυτῶν ταὶ ἀπῆτον τὴν ταταβολὴν ποσοῦ 481 λιγον πρὸς κάλιψην τῶν ἐκ τῆς καυστορήσεως τοῦ πλοίου ἐπτάκιτον διαπονῶν των, ἐστήρξαν δὲ τὴν ἀπάτησιν τον ταύτην εἰς τὴν παρέλειψιν τῶν ἑναγομένων ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἔθεσαν τὸ «Verbania» εἰς τὴν διάθεσιν των, πρὸς φότωσιν, τὴν Ἑγγειούριον, ἀντὶ τῆς προβλεπομένης ὑπὲ τοῦ ναυλοσυμφώνου 18ης Νοεμβρίου. Ισχυρίσθησαν οἱ ἐνάγοντες — ναυλωταί, ὅτι ἡ σχετικὴ φράσις τοῦ ναυλοσυμφώνου «προσδοκώμενον νὰ είνεται ἔτοιμον πρὸς φότωσιν περὶ τὴν 15ην ἑως 18ην Νοεμβρίου» ισοδημάτει πρὸς ἐγγῆσην, ὅτι θὰ ἥτο, πάραμετι, ἔτοιμον τὸ πλοίον τὴν 18ην Νοεμβρίου διὰ τὴν ἑναρξην τῆς φορτίσεως. Οἱ κατάπλοιοι, διθεν, τοῦ φορτηγοῦ τὴν Ἑγγειούριον ἀπετέλει παράβασιν τῆς δοθείσης ἐγγῆσεως. Υπεστήριξαν ἀπόμη οἱ ἐνάγοντες, ὅτι ἡ ἡμερομηνία φορτώσεως δὲν είχεν ὑπολογισθῆναι παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν ἐπὶ λογικῆς βάσεως καὶ ὅτι τὸ σκάφος δὲν ἦδυνθῇ νά κατευθυνθῇ πρὸς τὸν λιμένα τῆς φορτίσεως μὲ λογικὴν σπουδὴν.

Οι έναγόμενοι ἀφ' ἑτέρου ἀντέταξαν, διτή κατὰ προσδοκίαν ἡμερομηνία φροτώσεως δὲν ισοδυνάμει πρὸς ἐγγύσιαν, διτή καθιντέροιται ὠφεῖλετο εἰς αἵτια προβλεπόμενα ἐκ τῶν περιεχομένων εἰς τὸ ναυλωτικόν τοις ἔξαιρέσεων καὶ διτή αἱ καθ' ὑπολογισμὸν δοξύζουσαι ἡμερομηνία κατέπλου εἰς Μοριουγκάο ἐπέτρεπον ἔνα περιθωρίουν χρόνου πέραν τῆς 18ης Νοεμβρίου. Ὁ διαιτητὴς είχεν ἀποφανῆ, διτή ἀνὴρ περιεμένη εἰς τὸ ναυλωτικόν τοις φράσταις, επειδὴ της 15ης ἦτος 18ην Νοεμβρίου παρέτεινε τὸν τοῦντον κατέπλου τέλουν τῆς 18ης Νοεμβρίου ὁ

τοιαύτη παράτασις θὰ ήτο κανονικός μέχρι της 22ας Νοεμβρίου (λόγω τετραμέρου χρονοτριβής τοῦ πλοίου ἐπί προσαράξεως). Είχεν αὖθις προσθέτους ὁ διαιτητής ὅτι, ἀν παρεδέχετο τὸ δικαστήριον τὴν σχετικὴν φράσιν τοῦ νανολισματικοῦ, ὡς ἰσοδυναμωδῶν ποὺς «έγγρησίν», τότε μὲν ἔπειτε νὰ καταβλῆῃ εἰς τοὺς ἐνάγοντας ποὺς 84 λιρῶν, ἐνῷ ἀν τὸ δικαστήριον ἐπεξέτειν τὴν ἡμερομηνίαν πέραν τῆς 30ης Νοεμβρίου, τότε πιθανόν ἄλλως νὰ είχεν ἡ αἴτιητος τῶν ἐνάγοντον. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἥσαν — κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ διαιτητοῦ — εἰλιξινεῖς, ἀλλ᾽ εἰς τὸν ἴππολιτικὸν τῆς ἡμερομηνίας, καθ' ἣν τὸ σκάφος των θὰ ήτο ἔτοιμον νὰ φορτώσῃ, ἀπεδειχθήσαν ὑπερβαλλόντως αἰσιόδοξοι.

Κατά τὴν ἐνόπιον τοῦ διαισθητικοῦ διαδικασίαν, ὁ συνήγορος τῶν ἐναγόντων ἀνέφερεν, ὅτι τὴν ὄντη Οὐρανίου καὶ ποὶ ἡ κλεισθῆ ἡ ναύλωσις, τὸ «Verbania» ἀπέπλευσεν ἐξ Γένοβας καὶ κατόπιν διαφόρων προσεγγίσεων εἰς διαμερίσματα λιμένων κατέληξεν εἰς Τζιμπούτι. 'Ο διαιτητής — εἶπεν — ἀπεδέχθη δὲτη ταχτέρα ἡμερομνία, καθ' ἣν τὸ πλοῖον ὃνδενατο νὰ καταπλεύσῃ εἰς Μορογούγκαο, ἥτο ἡ 26η Νοεμβρίου καὶ διὰ ὑπῆρχε μία καθυστέρημος τερσάρων ἡμέρων, λόγῳ προσαράξεως εἰς Παλέρμο. Ἐφόσον, θὲν κατέπλευσε τὴν ὄντη Δεκεμβρίου, καθίστατο προφανῆς ἡ ἐπὸ τῶν ἐργολαστῶν παράβασις τῆς «έγγυησίος». Τὸ «Verbania» — ἔχοντοῦθησεν ὁ συνήγορος τῶν ἐναγόντων — δὲν ηρχισε τὸ ταξίδιόν του διὰ Μορογούγκαο, ὅπαν ἀπέπλευσεν ἐξ Γένοβας, εἰμὶ δταν ἀνεψιούσης ἐξ Τζιμπούτι, ὦτως ὥστε οιδῆποτε προηγουμένη καθιστέομης δὲν περιέλαμβάνετο εἰς τὰς «έξαρδεσις» τοῦ ναυλοσυμφώνου. 'Υπῆρχε καθαρὰ παράβασις τῆς ἐποχοφύσεως του νὰ πλέυσῃ εἰς τὸ λιμένα τῆς φορτώσεως μὲν λογικὴν σπουδὴν, διότι καὶ ἂν ἀδόμη προστίθεντο τέσσαρες ἡμέραι, διὰ τὴν εἰς Παλέρμο προσάρξην, ἔφερε και πάλιν νὰ κατέπλευσε εἰς Μορογούγκαο τὴν 30ην Νοεμβρίου. Κατὰ τὸ ναυλοσυμφώνον, ὧφειλε νὰ είλει φύσασε μεταξὺ 15ης και 18ης Νοεμβρίου, ἂν δὲ συνέτρεψε πρεπτώτατις περιθυσιόν τινος παραστάσεως, δὲν θὰ ἔφερε νὰ ὑπερέβανε τὴν μίαν ἡ δέν εἰσέτι ἡμέρας.

Ο συνήγορος τῶν ἑναγόμενών ἐφοιτιστῶν ἀντέταξεν, ὅτι ἡ φράσις επερὶ τὴν Ἰωνίην ἦν 18ην Νοεμβρίου ἐνείχε τὴν σημασίαν ποιᾶς τίνος χαλαρότητος ὡς πρὸς τὴν ἡμερομηνίαν κατάπλου καὶ ὅτι οἱ ἑναγόμενοι ἐδίωκαντο εἰς παραστασιν μέχρι τῆς 26ης Νοεμβρίου, τούτης ἀποτελοῦσσης. Ισχυρίσθη ἐπίσης, ὅτι τὸ ἐπιτείχιμα πρὸς ἔλευσιν τῆς δεούσης σπουδῆς ἀπέδειχθη, ὅτι ὁ ὄρος τῶν «ἔξαρφέσσοντος» ἐκάλυπτε τὸ ταξίδιον ἔξοδημεσσος καὶ ὅτι συνεπές περιελάμβανε καὶ τὰς παφεμεπούσας ἀποδότους καθιστούσιες κατά τὸ πλοῦ τοῦ σκάφους πρὸς τὰς Ἰωδίας.

Ο δικαστής Λόρδος Branson, ἐπιμνημόνων τὴν κρίσιν τοῦ διαιτητοῦ, ἐπένθισεν εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεώς του, ὅτι οἱ νανλωταὶ προέβαλλον διριζμένας ἀπατήσεις βασιζούμενας ἐπὶ τῆς θεοφίας, ὅτι ἡ καθιστήσεις τοῦ κατάπλου τοῦ *Verbania* ἐλέγχει συντελέσει εἰς τὴν ἀνοδό τητα τοῦ νανλοσμάρκων καὶ αὐτοὶ οἱ ἔναγοντες ἐδίκαιωντον εἰς τὸ ποζηματισθεῖον διὰ τὴν ἐσφαλμένην ἀναγραφὴν τῆς «ημερομηνίας φορτώσεως» καὶ τὴν ἀφτιῶν τοῦ πλοίου, μέχρι τῆς Βιττίας Δεκεμβρίου. Ἡ ἀπάτησις ἀνεφέρετο εἰς προσθέτους δαπάνας ἀποθηκεύεσσος τοῦ φροτίου καὶ εἰς ἀποζημιώσιν διὰ τὴν καθιστήσην. Οἱ ἐναγάμενοι ἀφ' ἑτέρου — ἐξαιρούμενοι δοῦλοι της δικαστής — ισχυροῦθναν, ὅτι δὲν ὑπῆρχε παράβασις, ὅτι — ἐν πάσῃ περιπτώσει — ἐπρόκειτο ἀπλῶς περὶ σφράγιατος εἰς τὴν περιγραφὴν τῆς *eposίtioν* τοῦ πλοίου καὶ ὅτι αἱ πρός ἀποζημιώσιν ἡμέρα καθιστήσεως περιωρίζοντο εἰς τέσσαρας μόνον. Ο διαιτητής τέλος ἐλέγχει φάσεις εἰς τὸ συμπέρασμα, οὐ όπως αὐτοὶ οἱ ὑπῆρχε παραβίασις τοῦ νανλοσμάρκων, λόγῳ τοῦ ἐπισποθέματος κατάπλου καὶ ἀτερφαίνετον ὑπέρ των μᾶς ἀποζημιώσεως τοῦ ἐναγάμοντον διὰ ποσοῦ 84 λιοντάρι.

Οι ἐπότεστα — ἀνέψευτοι περιττώς τὸ σκεπτικὸν — είχον ισχυροῦ, διὰ τὴν ἐπότεστον περὶ τοῦ «τούμου» τῶν πλοίων τῶν κατὰ τὴν καθηρι-
νή της περιπολῆς.

**Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ
”Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ“ [HELLENIC LINES LIMITED]**

Τακτική δεκαπενθήμερος Γραμμή φορτηγών άτμοπλοίων έξ 'Ελλάδος δι' AMBOURGON - ROTTERDAM - AMBERSAN και τάγάπαλιν.

Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδιναվιαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ώς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορώσεως εἰς τοὺς ώς ἄνω λιμένας καὶ ἔκδόσεως κατ' εὐθεῖαν φορτωτικῶν.

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

МЕГАРОН ВАТТН

ΠΕΙΔΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρείας

ξις πειθούσα, ότι τὸ «Verbania» δέν ήδυνήθη νὰ πλεύσῃ μὲ πάσαν λογικήν σπουδὴν εἰς Μοριογκάδα. Τὰ χρονικά δρια εἰς τὴν παρούσαν περίπτωσιν — είπεν ὁ λόρδος δικαστῆς — δέν νὰ καθοισθοῦν ἐπὸ τῆς ὅρθος ἀποδιδομένης σημασίας τῆς φάσεως «περὶ τὴν 1οην ἔως τὴν 18ην Νοεμβρίου». Πρέπει νὰ ἐπάρχῃ κάποιο δριον μεταξὺ προσδοκωμένης ἡμερογνοίας καὶ ἐπονούμενης προθεομίας, καθ' ἣν τὸ πλοίον διειστεῖ νὰ καταπλεύσῃ μὲ ὅλην τὴν δέουσαν σπουδὴν εἰς τὸν λιμένα τῆς φροτίσεως ἑγκαίρως. Υπῆρχεν ἐποχέρωσις νὰ ἀποληθεύσῃ τὸ σκάφος ἐξ οὐρδῆποτε λιμένας, εἰς τὸν δρόμον θὰ ἐρίσκετο, εἰς τοιάντην ἡμέραν, ὥστε μὲ λογικὴν σπουδὴν νὰ δύναται νὰ καταπλεύσῃ εἰς τὸν λιμένα φροτίσεως κατὰ τὴν προσδοκωμένην ἡμερομηνίαν. Ποία ἐξ ἄλλων ἦτο ἡ προσδοκωμένη ἡμερομηνία, ἐξητάτο τοῦτο ἐκ τῆς σημασίας τῆς φροτίσεως «περὶ τὴν 15ην ἔως τὴν 18ην Νοεμβρίου». Ἐπὶ τοῦ ἀντικεμένου τούτου ὁ διαιτητής εἶχεν ἀποφασθῆ, ὅτι μία παράτασις οὐχι πέραν τῆς 22ας Νοεμβρίου μὲ δύνατο νὰ θεωρηθῇ καλεπτούμενη ἐπὸ τῆς φροτίσεως ταῦτης, ὁ δὲ λόρδος δικαστῆς δὲν ἤτο διαιτητικόν νὰ διαιτεῖμενον νὰ διαιτωνήσῃ πρὸς τὴν δοθεῖσαν ἡμερομηνίαν. Είμα τῆς γνώμης — εἴπεν — ὅτι ἡ φράσις τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἡ σχετική μὲ τὴν ἡμερομηνίαν φροτίσεως, ἐστιμανεν οὐχὶ ἐνορθίερον τῆς 15ης, οὐτε ὡραίτερον τῆς 18ης Νοεμβρίου. Κατόπιν διως τῆς διαιτητικῆς ἀποφάσεως, ἡ ἔννοια τοῦ ναυλοσυμφώνου δὲν ἐπέτρεψεν εἰς τὸ πλοίον νὰ καταπλεύσῃ εἰς Μοριογκάδα πέραν τῆς 22ας Νοεμβρίου καὶ σινεπῶς ἡ καθιντερός διαιτητικής παραβίασιον τοῦ ναυλοσυμφώνου. Ο μόνος κίνδυνος ὁ ἐπιδεχόμενος ἐξαίρεσιν, ἦτο ἡ προσδράξις εἰς τὸ Παλέρμον, ἡτις καὶ ἀπερρόφησεν χρόνον τεσσάρων ἡμερῶν. Εάν καὶ αἱ ἡμέραι αὕτη ἐλαμβάνοντο ὑπὸ διηρέωσης, δὲν ἀπῆλλασσοντο καὶ πάλιν οἱ ἐναγόμενοι τῆς παραβίασεως τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἡ οποία καθίστα αὐτοὺς ἀπενθύνοντας διὰ τὰς ἐπὸ τοῦ διαιτητοῦ διαιτοθείσας ζημιας. Βάσει τοῦ σκεπτικοῦ τούτου ὁ λόρδος δικαστῆς ἔκρινεν, ὅτι ἐπέτρεψεν ἡ ἀποφασίς τοῦ διαιτητοῦ νὰ ἐπινυδωθῇ μετὰ τῶν ἐξόδων.

Άγορα πωλησίας πλοίων

Η ἀγορὰ τῶν μεταχειριζομένων πλοίων δὲν φαίνεται εἰσέτι νὰ δικαιολογῇ τὰς ἑλπίδας μᾶς προσεχοῦς βελτιώσεως τῶν ἀξιῶν, καὶ μόνον ἐάν οἱ ναῦλοι ἐμφανίσουν ἐνθαρρυντικά τινα σημεῖα, εἶναι πιθανόν νὰ προέλθῃ κάποια ζητητής εἰς τὰς ἀγορατιλήσιας καὶ ποιά τις θετικά τέρα της προσαρμογὴν τῶν τιμῶν εἰς ὑψηλότερο ὑπὲρ. Ἀξιοσημείωτοι πράξεις κατὰ τὸ διαιρεθεὶσαν 15θήμερον ὑπῆρχαν αἱ πώλησις τῶν φροτίγων «στάνταρ» Β., «Canadian Highlander» καὶ «Queen Eleanor». Η πώλησις τοῦ πρώτου ἐνεφάνισε πτώσιν τῶν ἀξιῶν 50 ὥροι διὰ σάφει τοῦ ὅρθεντος τέτον καὶ ἡ δευτέρα πώλησις — ἡτις καὶ πρέπει νὰ θεωρηθῇ, ὡς ἡ ἐνδεικτική τῶν τιμῶν, διότι τὸ «Canadian Highlander» είναι Καναδικής κατασκευῆς, ἐνῷ τὸ «Queen Eleanor» είναι «Αγγλικῆς» — ἐνεφάνισε πτώσιν 52 ὥροι, ἔναντι τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου, διότι τὸ «Trewyn» εἶχε πωληθῆ ἀντὶ 62.000 λιρῶν. Σημειωτέον, ὅτι τὰ νεωτέρας ἡλικίας στάρη δὲν ἐμφανίζουν μείον τῶν ἀξιῶν τῶν πέραν τῶν 20 ἴσως καὶ 25 ὥροι, ἐγγνωσθή δὲ ὅτι δι᾽ Ἐλληνικῶν φροτίγων μεγάλης χρηματικότητος καὶ ἡλικίας 9 ἐτῶν προσερέθη πλατὶ Γερμανῶν ἀγοραστῶν τιμὴ τῶν 55.000 λιρῶν, ἡτις ὥρας καὶ δὲν ἐγένετο μέχρι τῆς στημῆς ἀποδεστῆ. Προβλέπεται ἐπὸ τίνων κύρων περιστέρω τις πτώσις τῶν ἀξιῶν τῶν μεγάλης ἡλικίας πλοίων, ἐκτὸς ἐὰν ἀνάχωγονθῇ τὸ ἐνδιαιτέρον, συνεπείκει βελτιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς.

«DUNSTANBURGH» Αγγλικόν, μὲ ἐν καταστόμα, 1095 τ. γρόδ., 1194 τ. φροτίον, μὲ ἐμφορτον δύνθιμα 14.10 1/4 ποδῶν, διαιθέτον θέσεις καὶ διὰ 12 ἑπιδάτας καὶ ναυτηγήθεν τὸ 1912, μὲ σερβέν Νο3 τοῦ 1933, ἐπωλήθη ἀντὶ 9.000 λιρῶν.

«GLENARCH» Αγγλικόν, μὲ ἐν καταστόμα, 500 τ. γρόδ., 520 τ. φροτίον καὶ ναυτηγήσεως 1915, μὲ σερβέν Νο 2 τοῦ 1935, ἐπωλήθη

ἀντὶ 5250 λιρῶν.

«QUEEN ELEANOR» Αγγλικόν, «στάνταρ» Β., μὲ δύο κατούματα, 5271 τ. γρόδ., 8230 τ. φροτίον, μὲ ἐμφορτον δύνθιμα 25.3 ποδῶν καὶ ναυτηγήσεως 1918, μὲ σερβέν Νο1 τοῦ 1936, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς ἀντὶ 35.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχε πωληθῆ τὸν Φεβρουάριον 1924, ἀντὶ 45.000 λιρῶν.

«MONARK» Αγγλικόν, μὲ ἐν καταστόμα, 1816 τ. γρόδ., 2900 τ. φροτίον, μὲ ἐμφορτον δύνθιμα 17.7 1/2 ποδῶν καὶ ναυτηγήσεως 1914, ἡγοράσθη παρ' «Αγγλικὸν ἀντὶ γύρω τῶν 20.000 λιρῶν.

«PHYLLIS SOTO» Αμερικανικόν, μὲ ἐν καταστόμα, 3252 τ. γρόδ., 5400 τ. φροτίον, μὲ ἐμφορτον δύνθιμα 23 ποδῶν καὶ ναυτηγήσεως 1919, μὲ σερβέν τοῦ 1935, καταστάσιον δὲ πετρέλαιον, ἡγοράσθη ἐπὸ Γιουγκούσκων ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 100.000 δολλαρίων. Τὸ αὐτὸ σκάφος είχε πωληθῆ τὸν Απρίλιον π. ξ. ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὸ Λόδης Αγγελεῖς, ἀντὶ 57.500 δολλαρίων.

«HESPERIA» Αγγλικόν, μὲ ἐν καταστόμα καὶ «σέλτερ - ντέκ» 3895 τ. γρόδ., 7047 τ. φροτίον, μὲ ἐμφορτον δύνθιμα 22.11 ποδῶν καὶ ναυτηγήσεως 1919, μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1934, ἐπωλήθη εἰς τὴν ἑταφίαν «ΕΞΣΕΙΝΟΣ» (τοῦ Λονδίνου) ἀντὶ τιμῆς 40.000 λιρῶν.

«JULIAN» Νορβηγικόν, μὲ δύο καταστόματα, 1310 τ. γρόδ., 2500 τ. φροτίον καὶ ναυτηγήσεως 1937, μὲ μηχανὴ τετραζυγίνδρον, ἐπωλήθη εἰς Γάλλους ἐφοπλιστῶν ἀντὶ τιμῆς 65.500 λιρῶν.

«MARTHALA» Αγγλικόν, μὲ δύο καταστόματα, 4999 τ. γρόδ., 8246 τ. φροτίον, μὲ ἐμφορτον δύνθιμα 25.5 1/2 ποδῶν καὶ ναυτηγήσεως 1926, μὲ σερβέν Νο 2 τοῦ 1924, ἐπωλήθη εἰς Αγγετακήν ἑταφίαν ἀντὶ 57.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ἀμοῦ διέλθει «σερβέν».

«MORTLAKE» Αγγλικόν, 1742 τ. γρόδ., 2600 τ. φροτίον καὶ ναυτηγήσεως 1923, μὲ σερβέν Νο3 τοῦ 1936, ἡγοράσθη παρ' «Αγγλικὸν ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 30.000 λιρῶν.

«OLJAREN» διπλέλικον Νορβηγικὸν «μότορ - τάνκερ», 5482 τ. γρόδ., 8194 τ. φροτίον, μὲ ἐμφορτον δύνθιμα 25.2 1/4 ποδῶν καὶ ναυτηγήσεως 1922, μὲ σερβέν Νο3 τοῦ 1937, ἐπωλήθη εἰς Σουηδούς ἀντὶ 103.000 λιρῶν.

«CANADIAN HIGHLANDER» Καναδικόν, τῆς κατηγορίας «στάνταρ» Β., μὲ δύο καταστόματα, 5370 τ. γρόδ., 8306 τ. φροτίον, μὲ ἐμφορτον δύνθιμα 25.3 1/2 ποδῶν καὶ ναυτηγήσεως Καναδικῆς κατὰ τὸ 1921, μὲ σερβέν Νο 1 τοῦ 1937, ἐπωλήθη ἀντὶ 31.000 λιρῶν.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Σποραδικὰ ὑπῆρχαν καὶ κατὰ τὸ 6^ο 15θήμερον τοῦ Φεβρουαρίου αἱ πώλησις παλαιῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν, περιορισθεῖσαι κυρίως, εἰς μικρὰ ἀπτοπλοῖκα σκάφη καὶ εἰς ἀτμοκίνητα ἀλιευτικά. Μία δεκάς τοιούτων σταφῶν, κάποια τὸν 500 τ. γρόδ. ἔσταστο, ἐπωλήθη εἰς «Αγγλικὸς καὶ Ολλανδῶν διαλετάς, ἐνῷ καὶ τὸ Τουρκικὸν ἀπ' «Nilufer» 609 τ. γρόδ. (τοῦ 1904) ἐπωλήθη εἰς διαλετάς τῆς Κωνσταντινούπολεως. Η μόνη ἀξιόλογης πώλησις ἦτο ἡ τὸν Αμερικανικὸν φροτίγων «West View» 5769 τ. γρόδ. (τοῦ 1918) καὶ «Yomesite» 6077 τ. γρόδ. (τοῦ 1918), ἄπανα ἡγοράσθησαν παρ' «Αγγλικὸν διαλετῶν ἀντὶ 100.000 δολλαρίων, διορ. παραδοτον ὡς εἰναι καὶ εὑρίσκοντα παροπλισμένα εἰς Ήνωμένας Πολιτείας. Άγετα, ὅτι «Αγγλικά τινα καὶ Αμερικανικά «λάνερς» πρόκειται νὰ προσφερθεῖσαν πρὸς πώλησις, μεταξὺ δ' αὐτῶν περιλαμβάνονται συγκεκριμένα τὰ «Αγγλικά ἑπερωτεάνα «Moldavia» 16.556 τ. γρόδ. (τοῦ 1922) καὶ «Mongolia» 16.600 τ. γρόδ. (τοῦ 1923) καὶ τὰ Αμερικανικά «George Washington» 23.788 τ. γρόδ. (τοῦ 1908) «Mount Vernon» 18.372 τ. γρόδ. (τοῦ 1906), «Monticello» 19.361 τ. γρόδ. (τοῦ 1902), «America» 21.239 τ. γρόδ. (τοῦ 1905) καὶ «Artemis» 8414 τ. γρόδ. (τοῦ 1902).

THE HORIZON SERVICES LTD

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
EN GARDIFF

i. Pier Head Chambers Bute Street

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ
ΔΙΝΤΗΣ MIX. ΛΕΝΙΟΣ

Τηλ. Διεύθ. «HORIZON»-Cardiff

Tel. 7507

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

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

ΕΠΑ. ΔΙΕΥΘ. ΑΓΟΡΟΝΕΥΣ
ΙΣ ΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. ΒΟΓΙΑΤΖΟΓΛΟΥ

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE, CHARTERING,
OF STEAMERS

Άτυχήματα εις Έλληνικά πλοϊα

Τὸ φορτηγὸν «Παναγία» ἔξωκειλε καὶ ἐγκατελείφθη

Σημαντικὴ ἀπόλεια Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ, ἐξ τῶν νεωτέρων τῆς Ναυτίλιας μας, ἐγγνώσθη τὴν 18ην Φεβρουαρίου. Πρόσκειται περὶ τοῦ ἀπὸ «Παναγία» 4289 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἀνήκοντος εἰς τὴν ἀνόνυμον ναυτικὴν ἑταῖραν «Κάσος», τῆς Σύρου. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος, πλοιαρχόμενον παρὰ τοῦ κ. Ἡλία Μανιάδη, εἶχεν ἀπολύτευσεν κενόν ἀπὸ Ρίο Γκράντε τῆς Βραζιλίας κατευθυνόμενον εἰς Αὐστραλίαν πρὸς παραλαβὴν φορτίου 7200 τόννων σιτηρῶν δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, μὲ ναῦλον 38) — καὶ μὲ ὄψιδον δι' Ἑλλάδα. Τὴν 1ην μεταμεσονίκτιον ὥσπερ τῆς 17ης πρὸς τὴν 18ην Φεβρουαρίου ἔξεπενε τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S., μὲ τὴν προσθήκην, ὅτι ἔξωκειλεν ἐπὶ βραχώδους βυθοῦ εἰς τὰ παρὰ τὸ Klippen ἀβαθῆ, πλησίον τοῦ Cap Franeis. Κατὰ τὴν προσάραξιν ἦτο θάλασσα ἡτο γαληναῖα, ἐπεκράτει δικαὶος πυκνοτάτη ὁμίχλη καὶ — λόγῳ καὶ τοῦ νοτεροφού σκότους — ἡ δρατότης ἡτο περιωρισμένη εἰς τὸ ἔλαχιστον. Εἴ της προσφρόνεσσος τὸ πλοῖον ἱερῆστη σοβαρὰ ὄμηγατα τῶν ὑψών του καὶ ἐνεσφρόνηθη ἐπὶ τοῦ βραχώδους βυθοῦ. Τὰ κύτη του κατεκλύζοντο γροῦγες ἀπὸ τὰ ὑδάτα καὶ ἡ θέσις τοῦ σκάφους καθίστατο κρίσιμος.

Τὸ σῆμα κινδύνου ἔληφθη ἀπὸ τὸ εὑρισκόμενον εἰς πλήσιον θέσιν Ἀγγλικὸν λάινεο «Clan Macneile» 6111 τ. γκρός (τοῦ 1922), ὅπερ καὶ ἐπεινος νὰ παράσῃ τὰς βοηθίας του. Ἐπειδὴ τὸ «Παναγία» ἡμεινθῆσθη, τὸ πλήρωμα τὸ ἐγκατέλευτον καὶ ἐπέβη τοῦ Ἀγγλίου σκάφους, ἀποβιβασθὲν τὴν ἐπομένην εἰς Πόρτο Ἐλισάβετ. Οἱ ναυαγοὶ, ἀφοῦ κατέθεσαν τὰ τοῦ ναυαγίου καὶ τὰ τῆς ἐγκαταλείψεως εἰς τὰς ἐπιπόλεις λιμενικάς ἀρχάς, ἐπέβησαν τὴν 19ην Φεβρουαρίου τοῦ λάινεο «Balmoral Castle» κατευθυνόμενοι εἰς Λονδίνον, ὅποθεν θὰ ἐπιστρέψουν εἰς Ἑλλάδα. Εἰς τὸν τόπον τοῦ ναυαγίου μετέβη δι' εἰς Πόρτο Ἐλισάβετ ἀντιπόσωτος τῶν «Λόνδ'ξ», διστὶς ἀνέφερον, ὅτι τὸ φορτηγὸν ἔξωκειλεν ἐπὶ βραχώδους βυθοῦ ἐποστάν ἐκτεταμένας ζημίας τῶν ὑψών του. Εἴ την θέσιν τῆς προσφράξεως τὰ ὑδάτα ἔχουν βάθος 10 ποδῶν μόνον, ἡ δὲ διάσωσις τοῦ πλοίου εἶναι προβληματική. Εἰς περίπτωσιν τριχυμίας θὰ ἀποδῇ «total loss». Τὸ ἐγκαταλειφθὲν φορτηγὸν ἡτο ἡσυχασμένον ἀντὶ 75.000 λιρῶν. Κατὰ συμπληρωματικὰς τηλεγραφικὰς ἀναφορὰς τὸ σκάφος παραμένει ἐνσφρόνεμόν ἐπὶ βραχώδους βυθοῦ, ὑπάρχοντες δὲ ὑδάτα εἰς τὰ κύτη του φθάνοντα μέχρι τοῦ ὑψοῦ τῆς ἐπιφανεῖς τῆς θαλάσσης. Αἱ πιθανότητες διασώσεως εἶναι ἔλαχιστα, διότι τὸ βάθος τῶν ὑδάτων μὲ τὴν ήμεσειαν παλιρροιαν εἶναι 4 πόδες εἰς τὴν πρῷαν καὶ 10 πόδες εἰς τὴν πρύμναν.

«ΕΙΡΗΝΗ ΒΕΡΝΙΚΟΥ»: Η ἐργαγεῖσα πυρκαϊαὶ εἰς τὰ «μπούνκερς» τοῦ σκάφους κατεσθέσθη κατόπιν τηματικῆς ἐκφοτώσεως. Η προξενικής ζημία ἡτο ἀσύμματος. (Φεβρ. 12)

«ΑΦΡΟΕΣΣΑ»: Εἰσσόδημον εἰς Μπάρον προσέκρουσεν ἐλαφρῶς εἰς τὸ «εντὸς» ἐποστάν ζημίας εἰς τὰ πτερόγυα τῆς Σικελίας του. Τὴν ἐπομένην τὸ αὐτὸν σκάφος κατατέλεον εἰς Σουνάν προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ ὑγκυροβολημένου Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «TUCURINCA» καὶ τῷ προύσεντον ἐλαφρᾶς ζημίας εἰς τινὰ ἔλασματα πλησίον τῆς γεφύρας. Αἱ ζημίαι τοῦ Ἐλληνικοῦ ἐπήρξαν ἀσύμματος. (Φεβρ. 12)

«ΥΔΡΟΥΣΣΑ»: Προσφρόμενον ἀπὸ τὸν λιμένα Zigi, μὲ φορτίον πυρίου, κατέπλευσεν εἰς τὴν Σέτταν πόδες ἐκφρόντων. Καθ' ἡ ἀνέφερον δὲ πλοίαρχος εἰς τὰς οἰκίες ἀρχάς, τὸ σκάφος συναντῆσαν κατὰ τὸ ταξίδιόν του σφρόδρων θαλασσοταραχῆν, ἡναγκάσθη νὰ ποδίσῃ εἰς τὸν δόμον τῆς Λάρνακος, μὲ ἐλαφράν βλάβην εἰς τὸ πηδάλιον. Κατὰ τὴν προσδόμην διεπιπλωθῆ, διότι τὸ ἀγκυροβόλον δὲν ἡτο ἀσφαλές, ὁ δὲ

πλοίαρχος ἡθέληση νὰ δόηγησῃ τὸ σκάφος εἰς ἑτέραν θέσιν. Η ἀγκυρα δύμως εἶχεν ἐμπλακῆ εἰς τὸν βυθὸν καὶ δὲν ἀνεσύρετο, δι' ὃ καὶ ἐκόπη ὑπὸ τοῦ πληρωμάτος ἡ βλάβη. Τὸ πλοῖον κατέφυγεν εἰς ἀσφαλεστέραν θέσιν καὶ μὲ τὴν βελτίωσιν τοῦ κωφοῦ ἐξηκολούθησε τὸν πλοῦν του. Η ἀγκυρα ἀνασυρθεῖσα ἵπτη διτύον μετεφέρθη εἰς Πειραιᾶ, δύον καὶ δύα παραληφθῆ εἰς πρότην προσέγγισιν τοῦ σκάφους. (Φεβρ. 13)

«ΜΑΡΙΑ Α.»: Κατευθυνόμενον ἐξ Κάρδιφ εἰς Μπονένος «Ἄρες» μὲ φορτίον γωνιδράκων, ἀνήγγειλε διὰ τοῦ ἀσφυμάτου του, ὅτι ἐπέστη βλάβην εἰς τὸ πηδάλιον του, εἰς θέσιν πλάτους 38-8Β. καὶ μῆκος 13-11Δ. Τὸ ταξίδιον συνεχίστηκε μὲ τὴν βοήθειαν τοῦ ψηφοκίνητον πηδάλιον, τὸ πλοῦν δύμως ἐκυθερώτατο μετὰ δυσκολίας. Οἱ πλοιοκτῖται διέταξαν τὸν πλοίαρχον νὰ ὀδηγήσῃ τὸ φορτηγὸν εἰς τὴν Λάζ Πάλμας δι' ἐποκενάς. Εἰς τὸν λιμένα αὐτὸν κατέπλευσε τὸ σκάφος τὴν 13ην Φεβρουαρίου, ὁ δὲ ἐπιθεωρήσας τὰς ζημίας ἀντιπρόσωπος τοῦ «Λόνδ» ἑπέδειξε τὰς ἀπαραίτητος μονίμους ἐποκενάς. Η διάρκεια τῶν ἐπελογίσθη εἰς τέσσαρας ἡμέρας. Μετὰ τὴν ἐπέτειον των τὸ πλοῖον ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλόιον διὰ τὸ κυκλικὸν ἀντοῦ τοξείδιον, μὲ τὴν σύστασιν τοῦ ἐπιθεωρητοῦ, δύος διεξαχθῆ νέας ἐπιθεώρησης, διτά τὸ πλοῖον θὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν Εὐρώπην. (Φεβρ. 12-17)

«ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ»: Συνεπείδη βλάβης τῶν μηχανῶν του παρέμενεν ἀκυρεύοντος εἰς τὸ Αἴταντικὸν ώρεανόν, ὃς εἰχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος καὶ ἀνέμενε τὸ ἀπολεῦσαν ἐξ Νέας Υόρων Ἀμερικανῶν ναυαγοσοστικῶν «CASTLE HARBOUR», ἵνα τὸ συντοκήσῃ εἰς Βερμούδας. Τὸ ναυαγοσοστικὸν συνίγνησε τὸ πλοῖον, τὸ προσέδεσε καὶ τὸ ἐργονούλησην εἰς Βερμούδας τὴν 12ην Φεβρουαρίου. Εἰς κύλνδρος καὶ τὸ κάλιμμα εὑδέησαν θραυσμένα, ὁ δὲ ἐπιθεωρητής ἑπέδειξεν δύσιμένας ἀντικαταστάσεις, ἀτινες ἡτο δύσκολον νὰ πραγματοποιθῶν εἰς Βερμούδας, ἐλλείψει τεχνικῶν μέσων. Κατὰ τὴν γνώμην τοῦ ἐπιθεωρητοῦ δύα ἡτο προτιμότερος ὡς φυσιοληπής τοῦ πλοίου εἰς ἓντα λιμένα τῶν Ήνωμένων Πολιτειῶν, δύστε νὰ προληφθῇ ἐνδεχομένη παρὰ αὐτοῦ καθεστέρηση. Μετὰ νέαν ἐπισταμένην ἐπιθεώρησην ἀνεκτόνηθη, ὅτι καὶ ἔναν καταστοῦν δηματαὶ αἱ προστριναὶ ἐποκεναὶ εἰς τὰς Βερμούδας, δύο εἶναι αὐτῶν πολιθάπαινοι καὶ συγχρόνως δύα ἀπωτῆδι διά τὴν συμπλήρωσιν τῶν χρόνων 15 τοῦ πλούτου τον ιμερόν. (Φεβρ. 12-19)

«ΤΑΜΕΣΙΣ»: Εξ Κάρδιφ διὰ Βύλλαν Κονστιτούσιον προσέκρουσεν εἰς τὰ ἀβαθῆ τοῦ 64 χιλιομέτρου τοῦ Πλείτη, παρὰ τὸ Σάν Πέντρο, ἀλλ' ἀνεικόνιθη τὴν ἐπομένην μὲ τὴν βοήθειαν τῆς παλιρροίας καὶ ζορίς νὰ παραπτῇ ἀνάγκη προσλήψεως ωμουλκοῦ. Τὸ σκάφος, μὴ ὑποστάντα προσλανδόν — ζημίας τῶν ὑφάλων του, ἐξηκολούθησε τὸν πλοῦν του διὰ Βύλλαν Κονστιτούσιον, δύον καὶ ἔνα πρόθιστησε. (Φεβρ. 12-14)

«ΕΛΕΝΗ»: Κατευθυνόμενον κενὸν ἐπὶ Γ' δύνιας εἰς Μαντούς προσέκρουσεν εἰς τὰ τοιχώματα τῆς διώρυγος τοῦ Χολτενάου. Τὸ σκάφος εἰσῆλθεν ἀκολούθως εἰς τὸν λιμένα τοῦ Κίελου, ἀλλ' κατὰ τὴν ἀγκυροβούλιαν του ἐπέπεσεν ἐπὶ τὸν ἡγκυροβολημένον Γερμανικοῦ ποταμοπλοΐου «PALLAS», ὅπερ ἔφερε φορτίον γενικῶν ἐμπορευμάτων ἀπὸ Κενιζέρηγην διὰ Ρήνον. Ἐν συνεχείᾳ τὸ «Ελένη» προσέκρουσεν εἰς τὸν ξυλίνους προφυλακτήρας τοῦ πλοίου κορηπιδώματος. Τὸ Γερμανικὸν ποταμοπλόιον ὑπέστη ἐλαφρᾶς τινας ζημίας εἰς τὸν πρύμναν, οἱ ξύλινοι προφυλακτήρες τοῦ κορηπιδώματος ἐβλάψαν σοβαρῶς, τὰ δὲ τέσσαρα πτερόγυα τῆς Ελίκος τῆς «Ελένης» ἐθραυσθησαν. Οἱ ἐπιθεωρητής διέπειρεν τὸν πρύμναν τῆς Ελίκος τῆς «Ελένης» ἐθραυσθησαν. Οἱ ἐργασίας αὗτης ἐγένετο, ωρίς νὰ δεξαμενισθῇ τὸ πλοῖον. Επηγορούνθησεν ἐπιθεώρησης καὶ τὸ φορτηγὸν ἀνεχόρωσε διὰ τὸν προσορισμὸν του, ἀφοῦ προηγουμένος ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλόιον. (Φεβρ. 14-18)

«ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΧΩΡΙΟ»: Κατά τὴν διάρκειαν σφρόδερατης θεέλησης παρεσύρθησαν ἐν τῷ δρόμῳ Αγίου Γεωργίου καὶ προσέκρουσαν ὑπο-

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΟ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o LTD

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΤΛΟΙΩΝ

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

άπο Κύπρου διὰ Δουνγκέρονην, 8)6 από Μπόναν διὰ Δουβλίνον, 8)6 από Σφάς δι' "Ιμπριζαν καὶ 7)6 δι' "Ιγούντζ. Άπο Καζαπλάγκαν διὰ Ρούεν 6)7½ καὶ Χονέλβαν, δι' "Αμπερενταμ 7)6. Οἱ βαμβακόσποροι Ἀλεξανδρείας μὲ σχετικὴν τινὰ ξήτησιν, ἀλλ' ἀπολογοῦντες καὶ αὐτοὶ τὴν γενικὴν ἔκπτωσιν τὸν τιμῶν τὸν ναῦλον.

Οἱ γανθιναῖς ἀμετάβλητοι εἰς τὰς ἀπολογίους τιμάς: Ἀπὸ Δάντιγκ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 7)6 καὶ Ἀδριατικὴν 8)6. Ἀπὸ Ρόττερνταμ διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 5)9, Πόρτ Σαΐδ 6)3 καὶ Ρίον Ἰανέτιον 11)—. Ἐξ Βρετανίης διὰ Πόρτ Σαΐδ 6)1½, ἐκ Τάιν διὰ Γένοβαν 6)— καὶ ἐκ Κάρδιφ 6)3 δι' Ἀλεξανδρείαν καὶ 13)— διὰ Μπ. "Αὔρες.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις τοῦ 150ημέρου ἔχουν ὡς ἔξης:

-Ἐκ τοῦ Πλέιτ (διὰ γεννημάτα)

«ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἀπὸ Νεαποτέα 6700 τ. δι' Ἀγγλίαν (ἔξωστοι Ἰολανδίας) σελ. 25)3, ἐκανὸν Ἀμέρεσαν Ρόττερνταμ 25)—, Γερμανίαν 26)—, μὲ δψὸν καὶ δι' Ἑλλάδα, καντσέλλο 25 Φεβρουαρίου.

-Ἐξ Ἀγγλίας-Κόντινεντ (διὰ γαιάνθρακας)

«ΜΟΣΧΑ Α. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» ἐξ Κάρδιφ 6800 τ. διὰ Μπούνενος "Αὔρες 13)—, καντσέλλο 26 Φεβρουαρίου.

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Κάρδιφ 6300 τ. διὰ Μοντεβίδεο 12)6, καντσέλλο 21 Φεβρουαρίου.

«ΘΕΤΙΣ Α.» ἐξ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Πόρτ Σαΐδ 6)3, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΩΚΕΑΝΙΑ» ἐξ Ρόττερνταμ 7300 τ. διὰ Σῦρον ἢ Πειραιᾶ 7)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΑΝΟΣ» ἐξ Κάρδιφ 6000 τ. διὰ Μπάζιαν Μπλάγκαν 15)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΣΠΑΣΙΑ» ἐξ Σύντερλαντ 6000 τ. διὰ Μοντεβίδεο 14)—, φόρτωσις 1—10 Μαρτίου.

«ΦΛΩΡΑ» ἐξ Σύντερλαντ 6000 τ. διὰ Δυτ. Ἰταλίαν 7)6, Τοιβιταβένιαν 7)10½, δψὸν Ἀδριατικὴν 8)6, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΕΜΜΥ» ἐξ Κάρδιφ 6600 διὰ Ροζάριο 13)6 καὶ τιμῆμα διὰ Σάντα Φὲ 14)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» ἐξ Κάρδιφ 6000 τ. διὰ Ρίον Ἰανέτιον 11)6, καντσέλλο 10 Μαρτίου.

«ΣΤΑΜΟΣ» ἐξ Κάρδιφ 6000 τ. διὰ Μπ. "Αὔρες 13)—, ἀμ. φόρτ.

-Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΜΥΚΟΝΟΣ» ἐξ Κωνσταντζῆς 1600 τ. σιτηρῶν διὰ Κέρκυραν 9)—, εἴοι αποστολή, φόρτωσις 1—10 Μαρτίου.

«ΜΥΚΑΛΟΣ» ἐξ Πότι 8000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντιγκ 11)3 φίο, φόρτωσις 20—31 Μαρτίου.

«ΟΡΟΣ ΜΥΚΑΛΗ» ἐξ Νιζολάιεφ 6000 τ. γιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ ἢ Ρούεν 12)6, φόρτωσις 15—30 Μαρτίου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» ἐξ Νιζολάιεφ 6000 τ. πίσσης διὰ Σέτταν 11)6, φόρτωσις 1—12 Μαρτίου.

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» ἐξ Νοβορεσσίσκης 4800—5200 κ. π. γενικῶν φορτίου διὰ Νέαν Υόρζην λ. στ. 4850 κατ' ἀποκοπὴν, φόρτωσις 28 Φεβρουαρίου —12 Μαρτίου.

«ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐξ Πότι 8000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντιγκ 11)3 φίο, φόρτωσις 20—31 Μαρτίου.

«ΟΡΟΣ ΜΥΚΑΛΗ» ἐξ Νιζολάιεφ 6000 τ. γιανθράκων διὰ Ρόττερνταμ ἢ Ρούεν 12)6, φόρτωσις 15—30 Μαρτίου.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» ἐξ Νιζολάιεφ 6000 τ. πίσσης διὰ Σέτταν 11)6, φόρτωσις 1—12 Μαρτίου.

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» ἐξ Νοβορεσσίσκης 4800—5200 κ. π. γενικῶν φορτίου διὰ Νέαν Υόρζην λ. στ. 4850 κατ' ἀποκοπὴν, φόρτωσις 28 Φεβρουαρίου —12 Μαρτίου.

«ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ» ἐξ Οδησσοῦ 6500 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Νέαν Υόρζην 15)— φίο, φόρτωσις Μάρτιον — Αὔριον.

«ΘΕΟΔΩΡΟΣ Τ.» ἐξ Μαριουπόλεως 5500 τ. γιανθράκων διὰ Ρούεν 11)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΚΩΣΤΗΣ» (ἢ ἔτερον) ἐξ Πότι 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Γκόττερντεργκ 12)—, φόρτωσις Μάρτιον.

-Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ τριῶν λιμένων Ἐλλάδος 3100 τ. μεταλλεύμάτων διὰ Καλαί καὶ Ρόττερνταμ, ἦτοι ἐξ Ἀγίας Μαρίνας 13)—, φόρτωσις 5—20 Μαρτίου.

«ΤΑΚΗΣ» ἐξ Κύπρου 2500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δούναβιν σελ. 4)6, φίο, φόρτωσις 1—5 Μαρτίου.

ΑΠΟΦΕΥΓΕΤΕ ΤΑΣ ΑΠΟΜΙΜΗΣΕΙΣ

Χρησιμοποιεῖτε μόνον παρεμβύσματα **"ΛΑΪΟΝ,"**

Εἶναι ὁ **ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ** καὶ χρησιγοῦνται εἰς τὸ Βρεταννικόν, Ἐλληνικὸν καὶ διάφορα ἔτερα Πολεμικὰ Ναυτικὰ ὡς καὶ εἰς τὰς μεγαλυτέρας ἀτμοπλοΐας τοῦ Κόσμου.

KATAΣΚΕΥΑΣΤΑΙ JAMES WALKER & Co. LTD.

WORKING SURREY LION WORKS ENGLAND
PHONE: 1040 CABLES LIONCELLE.

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΑΙ Εἰς δόλους τοὺς λιμένας τοῦ οἴσμου
ΠΡΑΚΤΩΡ ΛΟΝΔΙΝΟΥ S. B. METAXAS

-Ἐκ τῆς "Απωλετολῆς

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΕΛΕΝΗ» ἀπὸ Καράτοι — Μορμονγκάρ ρὸδος 7300 τ. λιναροσπόρον καὶ φιστικιῶν δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 29)—, ὄψιν ἀπὸ παραλίαν Μαντράς 31)6, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΔΗΜ. ΧΑΛΔΡΗΣ» ἐξ Νοτίου Αντσαράλιας ἢ Βιτωρίας 7300 τ. γεννημάτων (ζῆμα) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 32)—, φόρτωσις 25 Μαρτίου — 15 Αὔριον.

«Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» ἢ ἔτερον ἐξ Δυτ. Αντσαράλιας 7500 τ. γεννημάτων (ζῆμα) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 31)—, ὄψιν ἐξ Νοτίου Αντσαράλιας ἢ Βιτωρίας 32)—, φόρτωσις 1—15 Αὔριον.

«ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ» (Νιζολάιον) ἀπὸ Καράτοι — Μορμονγκάρ 6600 τ. λιναροσπόρον καὶ φιστικιῶν δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 28)—, φόρτωσις 9—25 Αὔριον.

«ΠΙΝΔΑΣ» ἐξ Νοτίου Αντσαράλιας ἢ Βιτωρίας 7000 τ. σιτηρῶν (ζῆμα) δι' Βλαδιβοστόκ 25)—, καντσέλλο 5 Αὔριον.

«ΕΥΤΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐξ Δυτ. Αντσαράλιας 7500 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 31)— (ζῆμα), μὲ δψὸν Ἐλλάδα, φόρτωσις 3—25 Αὔριον.

«ΧΕΛΑΤΡΟΣ» ἐξ Δυτ. Αντσαράλ. 6000 τ. γεννημάτων (ζῆμα) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 31)—, μὲ δψὸν καὶ ἐξ Ν. Αντσαράλιας, φόρτωσις 1—30 Αὔριον. (Ἀναζωρεῖ ἐξ Σάντα Φὲ τενόν).

«ΕΙΡΗΝΗ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ», «ΓΕΩΡΓ. Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ», «ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ» καὶ ἔτερον ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἀπὸ ἐνανθρώπους ἢ Αντσαράλιας διὰ Βλαδιβοστόκ, εἰς τὰ 24)6 ὥστε 25).

-Ἐκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«ΓΕΩΓΙΟΣ ΜΑΝΤΑΚΑΣ» ἐξ Ρίον Ἰανέτιον 4500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δάντιγκ 15)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ ΚΟΝΑΥΔΗΣ» ἐξ Μόμπιλ 28.000 κουδωτερῶν σίτου διὰ Ρόττερνταμ 2)3 τὸ κουδωτερό, ἀμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) ἐξ Νόρδερον φέιντς 8000 τ. παλαιοσπόρων δι' Ιαπωνίαν 18)6 φίο, δψὸν ἀπὸ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας Ήνομένων Πολιτεών) σελ. 19)6, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΑΝΝΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας Ήνομ. Πολιτεών) 7000 τ. παλαιοσπόρων δι' Ιαπωνίαν 19)—, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΟΡΟΣ ΧΕΛΑΜΟΣ» ἐξ Ήνομένων Πολιτεών (λιμένας Ατλαντικοῦ) 9500 τ. παλαιοσπόρων δι' Ιαπωνίαν 18)6 φίο, δψὸν ἐξ Κόλπου 19)6 φόρτωσις Μάρτιον — Αὔριον.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) ἐξ Νόρδερον φέιντς 7700 τ. παλαιοσπόρων δι' Ιαπωνίαν 18)6, φόρτωσις 10 Μαρτίου — 10 Αὔριον, ἐὰν δψὸν ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας Ήνομ. Πολιτεών) σελ. 19)6, καντσέλλο 15 Αὔριον.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ» ἐξ Κούβας 7000 τ. ζαχάρεως δι' Ἀγγλίαν, Αμέρεσαν, Ρόττερνταμ ἢ Αιστερνταμ 15)9, φόρτωσις 21 Μαρτίου — 5 Αὔριον.

«ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» (ex «PARIS CITY») ἐξ Νόρδερον φέιντς 8500 τ. παλαιοσπόρων 19)—, φόρτωσις Μάρτιον.

-Τάιμι - τσάφτερς

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ἐλληνικὸν) 6153 τ. d. w. «τάιμι - τσάφτερς» 5 ὥστε 6 μῆνας εἰς ταξίδια Βαλτικῆς — Λευκῆς Θαλάσσης 4)4½, παράδοσις εἰς Ἀγατολικὴν ἀπὸ τὴν Ἀγγλίας 9—25 Μαΐου.

-Ναυλώσεις **"τάνκερς"**

«ΝΑΥΣΙΚΑ» ἀπὸ Αριβά — Σιρασαο 7500 τ. πετρελαίου διὰ Δουνγκέρη 23)—, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΜΑΡΙΑ» ἐξ Κωνσταντζῆς 8000 τ. πετρελαίου διὰ Δουνγκέρη 16)6, φόρτωσις Μάρτιον.

«ΘΕΟΔΩΡΑ» ἐξ Κωνσταντζῆς 1300 τ. πετρελαίου δι' Ἀλεξάνδρειαν 12)—, ἀμεσος φόρτωσις.

'Επισκευασίαι ἀτμοπλοίων

Φέρεται εἰς γνῶσιν τῶν κ. κ. Ἐφοπλιστῶν, δτὶ τὰ ἐν Σπαλάτῳ Ναυπηγείᾳ «Jadranika Brodogradilista A. D.» ἀναλαμβάνουν τὴν ἐπισκευὴν καὶ δεξαμενισμὸν ἀτμοπλοίων καθὼς καὶ τὴν ἐνέργειαν πάσσης φύσεως τεχνικῶν διαρρυθμίσεων καὶ τὴν ἀναγνώρισιν κλάσεως, ὅπο τούς μᾶλλον εύνοικούς δρους. Ἐπίσης ναυπηγεῖσις ἀτμοπλοίων καὶ θαλαμηγῶν παντὸς εἰδους.

Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν ἀπευθυντέον εἰς τοὺς ἑνταῦθα Γεν. Αντιπροσώπους «ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΑΝΑΤΟΛΗ Α. Ε.» Νοταρᾶ 67. Τηλέφωνον 40-288.



ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

ΜΕΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗΣ

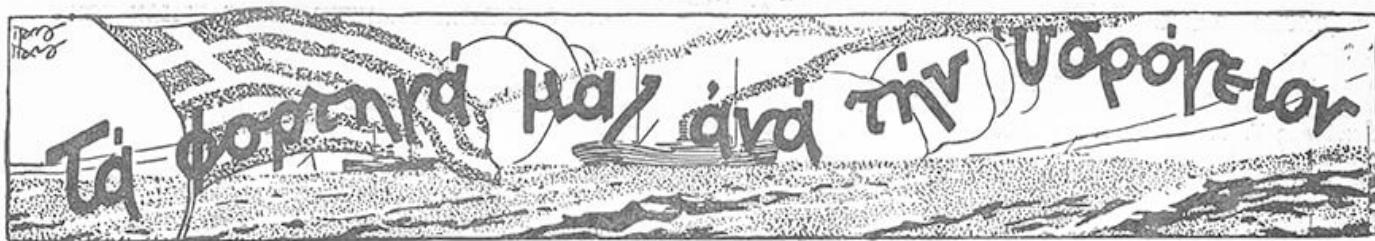
ΑΗ. ΝΑΥΤ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

ΑΣΤΗΡ

ΑΚΤΗ ΤΣΕΛΕΝΗ-ΠΕΙΡΑΙ

Τηλέφ. 40-195

Τηλ.)τα STARCO



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος ναυ.

Τόν. γηρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

Άγαλλιανή	Θ. Έπιφανειάδη	11	1656	σργεί Πειραιά από 30 Ιαν.
Άγιος Βλάσσιος	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	διηλθεί Πόρτ Σαΐδ 20 Φεβρ. διά Αντοραλίαν
Άγιος Γεώργιος	ντο. Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	ξφθ. Πόρτ Αρδούν 19 Φεβρ.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ξφθ. Μπάζ. Μπλάγκαν 16 Φεβρ.
Άγια Βαρθάρα	Α. Λογοθέτη — Μ. Φαζῆ.	13	4572	άνεγ. Βοστόνην 21 Φεβρ. διά Φάλιμονθ
Άγια Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλα και Σία	04	2425	ξφθ. Γδένιαν 13 Φεβρ.
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3808	άνεγ. Γκάλβεστον 19 Φεβρ. διά Κορινθάριον
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άνεγ. Φριμαντλ 23 Φεβρ. διά Πόρτ Σαΐδ
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	διηλθεί Φαγιάλ 19 Φεβρ. διά Εύφορην
Άγιος Νικόλαος	Ενάγ. Νομαρχού	99	1106	εις Πειραιά 20 Φεβρ.
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άνεγ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. διά Λισσαβόνα, ξφθ. 23
Άγι. Σπυρίδων	έτ. Βλάσση	12	1864	ξφθ. Λαύριον 22 Φεβρ.
Άδαμαντιος	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	15	4277	ξφθ. Ροζάριο 16 Φεβρ.
Άδαμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	άνεγ. Μπομόν 6 Φεβρ. διά Εύφορην
Άδαμη	άδελφ. Γεωργαντή	16	3445	άνεγ. Κύπρον 13 Φεβρ., Γιβραλτάρ 21 διά Λουγκέρων
Άδαμη	άδελφ. Ι. Πειθή και Σία	08	4537	ξφθ. Σπαλάτο 20 Φεβρ.
Άδελφης	Μιχ. Καρρά	17	5838	άνεγ. Πενσαρόλαν 11 Φεβρ. διά Άμβονγον
Άδελφης	Ίω. Δ. Χανδρή	19	6176	άνεγ. Βίλαγκτον 12 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
Άδελφοι Χανδρή	Σ. Λιβανού	36	4824	διηλθεί Παναμάν 12 Φεβρ. διά Πόρτλαντ (Ορεγκον)
Άθηνα Λιθανού	«Ελληνική» Α. Ε.	10	2897	διηλθεί Ούζεν 23 Φεβρ. διά Άμβερσαν
Άθηναι	άδ. Πατέρα	15	4729	διηλθεί Σαμπλάγκ 24 Φεβρ. διά Πόρτ Σαΐδ
Άιας	Γ. και Α. Φώκια και Σία	96	1406	ξφθ. Πειραιά 20 Φεβρ.
Άιγαλ	Έτ. «Άιγαλιον» Α.Ε.	19	5285	άνεγ. Βούβανην 18 Φεβρ. διά Λίβερπολι
Άιγαλιον	άδ. Πατέρα	20	4538	άνεγ. Τσάρλεστον 10 Φεβρ. διά Κορινθάριον
Άιγευς	άδ. Γεωργαντή	13	4929	ξφθ. Λίβερπολιν 14 Φεβρ. και Κάρδιφ 25
Άικατερίνη	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	ξφθ. Πειραιά 26 Φεβρ.
Άικατερίνη Τ.	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	άνεγ. Μπάρου 17 Φεβρ. διά Μπάζιαν Μπλάγκαν
Άικατ. Κουμαντάρου	N. Νικολάου	17	6600	Ίδε: «ΒΙΚΤΩΡΙΑ», σημαία Έλληνική
Άικατ. Νικολάου	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	10	3554	διηλθεί Γιβραλτάρ 18 Φεβρ. διά Χούλι.
Άινος	νιοι Γ. Σιγάλα	08	2098	ξφθ. Γερασινήν 15 Φεβρ.
Άιτις Γιώργης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	ξφθ. Μασαλίαν 10 Φεβρ. και άνεγ. 19 διά Σέρον
Άκτη	Κ. Καρρά και Υτού	13	4355	ξφθ. Φλόρινγκ 12 Φεβρ.
Άλεξάνδρα	M. Α. Ταχιμπέζη	06	4343	ξφθ. Βόργιακτον 23 Φεβρ.
Άλεξάνδρος	Σ. Λιβανού	13	4521	διηλθεί Σάν Τόμας 21 Φεβρ. διά Γιβραλτάρ
Άλιάκμων	N. Γ. Λιβανού	17	5140	άνεγ. Βίλαγκαταν 19 Φεβρ., Κολόμπο 23 διά Καλαί
Άλικη	Σ. Λιβανού	20	5116	ξφθ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ.
Άλφειδος	Π. Προποπατά	05	2883	άνεγ. Γδένια 22 Φεβρ. διά Μπαρέτταν
Άναστασία	Δ. Πατέρα	14	3382	ξφθ. Πειραιά 8 Φεβρ.
Άναστ. Πατέρας	I. Α. Κοσμᾶ	17	4933	άνεγ. Μαρόβος 19 Φεβρ., Σάν Τόμας 21 διά Καζαμπλάγκαν
Άνδρεας	zίδινιον Α. Ε.	19	6566	εις Ντάρεν από 18 Ιαν.
Άνδρεας	Νιζ. Κυδωνιέως	12	4393	ξφθ. Μπονένος Λύρες 23 Φεβρ.
Άνδριώτης	Γ. Κοκκωτού	97	2741	ξφθ. Οστάνδην 8 Φεβρ.
Άνιτα	N. Λιγιαρδοπούλου	19	5173	άνεγ. Πόρτ Σαΐδ 15 Φεβρ. διά Τρονέοντεν
Άννα	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ξφθ. Σαβάνναν 24 Φεβρ.
Άννα Βούλγαρη	άδ. Γουλανδρή	21	4358	όφγει Κάρδιφ από 21 Ιαν.
Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Μαζαρόπη	13	5411	ξφθ. Χούλι 11 Φεβρ. και Τάιν 25
Άννα Μαζαράκη	Μάντακα και Βιντιάδη	85	1272	ξφθ. Τρίπολιν (Λιβάνης) 9 Φεβρ. και Βεγγάζην 20
Άννα Μαρία	έτ. Σταθάτου	18	5685	ξφθ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ.
Άννα Σταθάτου	Θ. Α. Τεργιάζου	06	2728	ξφθ. Κύπρον 23 Φεβρ.
Άννα Τ.	K. Μιχάλου	05	3298	διηλθεί Κέαν 17 Φεβρ. διά Νορβηγίαν
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Σ. και Π. Λαμπού	15	3729	άνεγ. Χονέλβαν 17 Φεβρ. διά Γρεφεντζενάριον, ξφθ. 24
Άντωνης	A. Γεωργαντή	83	1187	όφγει Σαγγάν από 13 Ιαν.
Άντωνιος	K. Μιχάλου	01	3514	ξφθ. Πειραιά 5 Φεβρ.
Άντωνης Μίχαλος	Γ. Γεωργαντή	15	3557	διηλθεί Λίζαρητ 4 Φεβρ. διά Γκάλβεστον
Άντωνης Γεωργαντής	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	διηλθεί Τενερίφαν 6 Φεβρ. διά Μπ. "Αϊρες
Άντωνιος Σταθάτος	Βιομ. — Έφ. «Χανδρής»	18	5866	ξφθ. Σαγγάν 8 Φεβρ.
Άντωνιος Χανδρής	Σ. Λιβανού	19	5289	διηλθεί Φαγιάλ 16 Φεβρ. διά Άμβερσαν, ξφθ. 25
Άξιδης	Μαρή Έμπειρικού	21	4786	άνεγ. Στέττιν 17 Φεβρ. διά Νεάπολιν
Άργολικός	M. Ξυλά	14	4810	ξφθ. Θεσσαλονίκην 8 Φεβρ.
Άρης	I. Νιζηφόρου — E. Λαμπού	12	4745	άνεγ. Βοστόνην 19 Φεβρ. διά Βοέμην
Άριαδηνη	E. Γουλανδρή	05	3470	ξφθ. Βενετίαν 21 Φεβρ.
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	«Ατλαντίς» Α.Ε.	66—21	904	άνεγ. Πειραιά 22 Φεβρ. διά Ρούμανίαν
Άρκαδία	Π. Μπάζα	19	4683	άνεγ. Μάντζεστερ 22 Φεβρ. διά Στέττιν
Άρμαθια	I. Γαλάζη	06	1433	όφγει Χίον από 18 Ιαν.
Άρτεμις Πήγητα	άδ. Λιβανού	17	5692	άνεγ. Φλόρινγκ 16 Φεβρ., Γιβραλτάρ 21 διά Αντοραλίαν
Άρχαγγελος	Κωστή Λαμπού	21	1364	άνεγ. Θεσσάλην 11 Φεβρ., Γιβραλτάρ 23 διά Ράπτερνταμ
Άρχων	II. Μπάζα	95	1344	ξφθ. Πειραιά 16 Φεβρ. και Χάιφαν 19
Άσημηνα Μπάζικα	I. Γαλάζη	14	4211	ξφθ. Αμβέρσαν 18 Φεβρ.
Άσπασια	I. Α. Τοζμαντζή	04	3313	άνεγ. Στρατών 9 Φεβρ., Γιβραλτάρ 21 διά Λάντσιγκ
Άστερια	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1350	όφγει Πειραιά από 30 Ιαν.
Άστηρ	Γ. Κοκκωτού	01	4109	όφγει Ρουέν από 26 Οκτ.
Άτεα	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	ξφθ. Υμουνίτεν 18 Φεβρ.
Άτλαντικός	«Γρανσπετέρδο» Α.Ε.	09	4009	διηλθεί Κων(λι)ν 21 Φεβρ. διά Χάβοην
Άτλας (τάνκερ)	I. Χαδούλη — M. Στινά	12	4652	όφγει Ρόττερνταμ από 22 Ιαν.
Άύρα	«Άδ. Κιοτάτα	05	2529	ξφθ. Σουάν 16 Φεβρ.
Άφροδεσσα	νίδν Δ. Τγγλέση	12	1556	άνεγ. Κωνσταντζαν 27 Φεβρ. διά Πειραιά

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυλ.	Τόν. γνq.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	έφθ. Κρήτην 10 Φεβρ. .
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3293	έφθ. Ροζάριο 24 Ιαν.
Βασ. Α. Πολέμης	'Ιο. Γρούμα	07	3429	άργει Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 3 Νοεμ.
Βασίλειος Τ.	'Ελ. Τριζόγλου	20	3673	ἀνεγ. Χάμπτον φόδες 16 Φεβρ. διὰ Σάντο Ντομέγκο
Βάσος (τάνκερ)	'Ιο. Δ. Χανδρῆ	12	4733	ἀνεγ. 'Αρούπτα 20 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 18 Φεβρ., Γιβραλτάρ 24 διὰ Πειραιᾶ
Βικτώρια	Ν.'Απόδιακον—Χ. Πατέρα	14	4202	διηλθε Ντακάρ 22 Φεβρ. διὰ Κόντινεντ
Βικτώρια	'Αντ. Γ. Παπαδάκη	17	6600	άργει 'Αμστερνταμ ἀπὸ 19 Ιαν.
Βιντούντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	έφθ. Σεγμεν (Τουρκίας) 12 Φεβρ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	ἀνεγ. Βοστώνην 15 Φεβρ. δι' 'Αγγλίαν
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	ἀνεγ. Καζαπλάγκαν 17 Φεβρ., Γιβραλτάρ 18 διὰ Νίκαιαν
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	εἰς 'Οδησσόν 15 Φεβρ., φορτώνει
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβ»	17	5166	διηλθε Μαδέρας 6 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Γ. Σ. Λιθανδρ	N. Γ. Λιθανοῦ	37	4835	έφθ. Λίβερπολή 15 Φεβρ. καὶ Κάρδιφ 21
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	ἀνεγ. Πόρτο Νατάλ 21 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	χρατεῖται Θέουταν ἀπὸ 1 Απριλ. 1937
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμοῦ	14	4708	διηλθε Πόρτο Νατάλ 1 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
Γεράσιμος Βεργωτῆς	κληρ. Ρ. Βεργωτῆ	20	6343	ἀνεγ. Τάιν 23 Φεβρ. διὰ Β. 'Αμερικὴν
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	ἀνεγ. 'Αμβούργον 25 Φεβρ., δι' 'Αμβέρσαν
Γεώργιος	N. Λαζαρούτη	10	2216	διηλθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. δι' "Αμστερνταμ
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπταση	18	4289	έφθ. Ρίο Γιζάντε 10 Φεβρ.
Γεώργιος Π.	Θ. 'Επιφανειάδη	03	4052	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Ιαν.
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	13	4345	έφθ. Βαλτιμόρην 20 Φεβρ.
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	έφθ. Ρίον Ιανέριον 11 Ιαν. ('Εναντιόθη ἐκ Κούνας)
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	ἀνεγ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 8 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανέριον, έφθ. 17
Γεώργ. Μ. Έμπειρικός	Σ. Γ. 'Επιμειρίκου	21	5728	διηλθε Ποντία Αρένας 19 Φεβρ.
Γεώργ. Μ. Λιθανδρ	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	ἀνεγ. Πειραιᾶ 19 Φεβρ., Σονές 24 δι' Ινδίας
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Ιαν.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 9 Φεβρ., Γιβραλτάρ 17 διὰ Παλέρμο
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νήλ.—Παντελῆ	14	3714	έφθ. 'Αντίλλας 15 Φεβρ.
Γρανικός	«Γρανικός» Α.Ε.	16	3689	διηλθε Σονές 9 Φεβρ. δι' Abedan
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	έφθ. Κονικήν 26 Φεβρ.
Δαμασκηνή	Παν. 'Αγγελάτου	03	1196	ἀνεγ. Πειραιᾶ 14 Φεβρ. διὰ Τεργέστην
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	διηλθε Κονικήν 10 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν, έφθ. 19
Δάνατρις	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	έφθ. Μεσοίναν 26 Ιαν. Φορτώνει
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ.
Δάφνη	N. Λυκαρδοπούλου	18	3798	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Φεβρ.
Δελφίν	Λῶ καὶ 'Ανδρεάδη	06	3816	ἀνεγ. Στέττιν 11 Φεβρ., Γιβραλτάρ 21 διὰ Γένοβαν
Δελφοί	M. Δ. καὶ E. Λαμοῦ	15	4739	ἀνεγ. Γδύνια 17 Φεβρ., Ντούτζενες 12 δι' 'Οδησσόν
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	έφθ. Στέττιν 17 Φεβρ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ	05	3338	άργει Χίον ἀπὸ 15 Φεβρ.
Δημη. Βερίκος (τάνκερ)	N. Βερνίκου	11	1203	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ μηνῶν
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	ἀνεγ. Κούναν 20 Φεβρ. δι' 'Αμβέρσαν
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	έφθ. Σάντος 14 Φεβρ. διὰ Μπονένος "Αὔρες 23
Δημ. Ιγγλέσης	νῖῶν Δ. 'Ιγγλέση	18	5275	έφθ. Σάντος 14 Φεβρ.
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	έφθ. Κονικήν 11 Φεβρ.
Δημ. Χανδρῆς	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	ἀνεγ. Δάντσιγκ 18 Φεβρ., Κίελον 20 δι' Αύστραλιαν
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	διηλθε Πόρτο Νατάλ 1 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
Διονύσιος	E. A. Καραβία	03	2018	ἀνεγ. Μπάρον 12 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ 28
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	έφθ. Ρόττερνταμ 27 Ιαν.
Δίφρυς	άδ. Πατέρα	17	4240	ἀνεγ. Μόμπιλ 5 Φεβρ. διὰ Κονινστάουν
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4181	ἀνεγ. Λιβόνο 9 Φεβρ. δι' 'Ελλάδα
Δούναβης	Δεσον. Α. 'Επιπειρίκου	15	5604	έφθ. Δάντσιγκ 25 Φεβρ.
Δυοίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	ἀνεγ. 'Αμβέρσαν 17 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
"Εθη Λιθανοῦ	N. Λιθανοῦ	37	4839	διηλθε Γιβραλτάρ 24 Φεβρ. διὰ Λίβερπολην.
"Εθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	διηλθε Κέεπ Τάουν 16 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
Ειοήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 24 Ιαν.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	έφθ. Στέττιν 23 Φεβρ.
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. 'Επιπειρίκου	27	4164	ἀνεγ. Ρόζάριο 6 Φεβρ. διὰ Πόρτο Νατάλ.
Εκατόνταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Ιαν.
Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	P. Κυδωνιέως	16	4129	διηλθε Μαδέρας 21 Φεβρ. δι' Οράν.
"Ελένα P.	A. Ρούσσου	17	4576	έφθ. Μπονένος "Αὔρες 15 Φεβρ.
Έλένη	Α. Καλλινίου	18	5655	ἀνεγ. Γδύνια 12 Φεβρ., Κίελον 17 διὰ Μαντράς
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπταση	19	5260	διηλθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διὰ Βαλτικήν
Έλένη T.	Θ. Α. Τεργιάζου	97	3039	ἀνεγ. Στέττιν 10 Φεβρ., Γιβραλτάρ 23 διὰ Πειραιᾶ
Έλιζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Ιαν.
Έλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀνεγ. Νέαν Ορελεάνην 16 Φεβρ. διὰ Λοντόντερον
Έλλενικ Πίονερ	άδ. Γιαννουλάτου	24	3549	άργει Βαλτιμόρην ἀπὸ 3 Νοεμ.
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α. E.	16	2081	έφθ. Σμύρνην 23 Φεβρ.
Έλλη	άδ. Γιαννουλάτου	90	1198	άργει "Αμστερνταμ ἀπὸ 16 Νοεμ.
Έλλην	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκος»	38	4976	εἰς Χάρτλεπον ὑπὸ συμπλήρωσιν
Έλληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04.	3059	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
Έλληνικό Βουνό	Θ. Παπαδημητρίου	04.	3667	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Ιαν.
Έλπις	Θ. Παπαδημητρίου	89	1499	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν.
Έλπις	I. Ν. Γούλανδρῆ	12	3651	έφθ. Μπ. "Αὔρες 21 Φεβρ.
Έμμυ	A. Πεξᾶ	19	1492	ἀνεγ. Μπαλέτταν 24 Φεβρ. δι' Ακτούι
Έπαι. K. Εμπειρίκος	Γ. Βεργωτῆ	14	2995	έφθ. Λίβερπολη 10 Φεβρ.
Έρατώ	νῖῶν 'Επ. 'Εμπειρίκου	27	4385	ἀνεγ. Ντάρεν 16 Φεβρ. διὰ Πόρτο Σαΐδ
Εύανθια	I. Σκαρλατίδη	18	5904	εἰς πλάς ἐν τῇ "Απο" Ανατολῆ
Εύθοικος	'Ιω. Π. Γούλανδρῆ	15	3551	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 19 Φεβρ. διὰ Στάβαγκερ
Εύγενα Καμπάνη	Μαρή 'Εμπειρίκου	22	4792	ἀνεγ. Ρίον Ιανέριον 11 Φεβρ. διὰ Κούναν
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Γ. N. 'Εμπειρίκου	98	8470	εἰς Οδησσόν 16 Φεβρ., ὑπὸ φόρτωσιν
Εύγενια Λιθανοῦ	Στ. 'Εμπειρίκου	20	4882	έφθ. Λίβερπολη 18 Φεβρ.
Εύγενια Χανδρῆ	Σ. Λιθανοῦ	36	4816	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ.
Εύγενια Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	διηλθε Ντουρμπάν 9 Φεβρ. δι' Αύστραλιαν
Εύηνος	'Ιω. Λιθανοῦ	19	5627	ἀνεγ. "Ικούκ 26 Φεβρ. δι' Αξόρας

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυτ.	Τόν γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	διηλθε Μαδέρας 10 Φεβρ. διά Λά Πλάταν
Εύθαλια Μαρή	Ν. Μαρή	19	4196	Έφθ. Αμέρεσαν 16 Φεβρ.
Εύπλοια	Γιώργη Λαμπού	11	3862	άργει Πειραιᾶ ἀπό 6 Δεκ.
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3557	άργει Πειραιᾶ ἀπό 25 Ιαν.
Εύτυχια Βεργωτή	έτ. «Επτάνησος»	09	2993	άργει Μάλταν ἀπό 4 Νοεμ.
Εψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	άνεγ. Χάμπτον φόδες 17 Φεβρ. διά Νότιον Αμερικήν
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	άνεγ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ. διά Λιβρόντο
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	Έφθ. Αργεντίνης 21 Φεβρ.
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	άνεγ. Μπάχιαν Μπλάγχαν 10 Φεβρ. δι' Ενδόπομην
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	διηλθε Πλότη Νατάλ 5 Φεβρ. δι' Αντηραλίαν
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	Έφθ. Ρίον Ιανέριον 19 Φεβρ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	άνεγ. Σαβόναν 12 Φεβρ. διά Κέαν
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφούν κλπ.	06	1516	άνεγ. Πειραιᾶ 23 Φεβρ. διά Μερσίναν
Θάλεια	'Ηλία Ξυλά	17	5875	άνεγ. Φορνιαντή 9 Φεβρ. διά Πόρτ Σαΐδ
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	Έφθ. Αλεξανδρειαν 25 Φεβρ.
Θεόδολδ 2	Θωμάς Ν. Εμπανειάδη	10	657	Έφθ. Κονσταντίναν 14 Φεβρ. Πειραιᾶ 19
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπλάς καὶ Σία	17	1054	Έφθ. Πειραιᾶ 19 Φεβρ. καὶ άνεγ. 23 διά Κοντάναν
Θεόδωρος Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	άνεγ. Στέττιν 16 Φεβρ., Ρόττερνταμ 19 διά Σπαλάτο
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	άνεγ. Σάντος 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδριού	11	3726	Έφθ. Ρίον Ιανέριον 22 Ιαν.
Θεοφανώ Λιθανού	Σ. Γ. Λιθανού	37	4815	Έφθ. Αμβούργον 23 Φεβρ.
Θερμαϊκός	Μαρή Εμπειρίκου	23	4518	Έφθ. Κονσταντίναν 7 Φεβρ.
Θέτις	Π. Χατζηλία	17	4860	διηλθεν "Άδεν 18 Φεβρ. δι' Ελλάδα
Θέτις Α.	Γ. Λανδρεάδου	10	4111	άνεγ. Γάνδην 13 Φεβρ. διά Χονέλβαν
Θηρασία Νομικού	Εδαγγ. Νομικοῦ	88	1356	Έφθ. Πειραιᾶ 18 Φεβρ.
Θρακη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	Έφθ. Βάρδων 18 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 25
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	άνεγ. Μπάρων 16 Φεβρ., Γιβραλτάρ 23 διά Σαβόναν
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	Έφθ. Γκρεντίζεμάνον 23 Φεβρ.
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	άργει Πειραιᾶ ἀπό 25 Ιαν.
Ιγόρ	Πεξά καὶ Σία	07	2693	άνεγ. Ρόττερνταμ 24 Φεβρ. διά Πειραιᾶ
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	Έφθ. "Αλάμποργκ 13 Φεβρ. καὶ "Οσλο 22
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	άργει Πειραιᾶ ἀπό 30 Ιαν.
Ικάριον	έτ. Βεργωτῆ	12	4013	άνεγ. Ρόττερνταμ 17 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέριον
Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιθανού	15	4724	άνεγ. Τσάρλεστον 7 Φεβρ. διά Κονιντάουν
Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	διηλθε Φίλσογκ 21 Φεβρ. δι' Αντηραλίαν
Ισμήνη	Ν. Δ. Κοτζιά καὶ Σία	90	2399	άργει Λισαβόνην ἀπό 4 Δεκ. Ζημία
Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	Έφθ. Σαμψούντα 16 Φεβρ.
Ιωάννης	Δ. Δάμαραση	09	3667	άργει Σάν Νικολάς ἀπό 9 Φεβρ.
Ιω. Καρράς	Παν. Καρδα	17	3527	άνεγ. Ρίον Ιανέριον 18 Φεβρ. διά Δάντογκ
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 24 Ιαν.
Ιω. Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	640	εἰς πλας "Ελλάδος — Κονσταντίνης
Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	διηλθεν Φερνάντο Νορόγκα 14 Φεβρ. διά Ροζάριο
Ιω. Φαφαλίδης	Λ. Φαφαλίου	19	5670	διηλθεν "Αγ. Βικέντιον 18 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέριον
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	άνεγ. Πενσακόλαν 14 Φεβρ. διά Κονιντάουν
Ιω. Χανδρής	'Ιω. Δ. Χανδρή	20	6094	άνεγ. Βαλτιμόρην 12 Φεβρ., Αζόρας 25 διά Γδύνιαν
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κιτσάκη	07	4291	άνεγ. Κέρδον 8 Φεβρ., Γιβραλτάρ 21 διά Πέρνις
Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	Έφθ. Σαμψούντα 16 Φεβρ.
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	3061	Έφθ. "Οδησσόν 16 Φεβρ.
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	άργει Πειραιᾶ ἀπό 6 Ιαν.
Καλαφάτης	Κ. Καλαράτη	17	4443	άργει Λίβερπολή ἀπό 15 Ιαν.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άνεγ. Δάντογκ 22 Φεβρ. διά Μπονένος "Λιόρες
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	άνεγ. Σάγγον 23 Φεβρ. διά Νάντην
Καλύψω Βεργωτή	«Επτάνησος» Α. Ε.	18	5686	Έφθ. Δάντογκ 17 Φεβρ.
Καπετάν Στρατής	Ξενίδες—Κουνιτής καὶ Σία	06	3574	Έφθ. Μίδδλεσεμπορ 19 Φεβρ.
Καρράς	Κ. Καρράς καὶ Υιού	18	5234	έφθ. Πειραιᾶ 14 Φεβρ.
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρή	19	5106	έφθ. Χάμπτον φόδες 22 Φεβρ.
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άνεγ. Μπ. "Άιρες 12 Φεβρ. διά Ντακάρ
Κάστωρ	Γράτσουν	21	5497	διηλθε Λάδ. "Αντζελες 23 Ιαν. διά Λορέντζο Μαροκές
Κάτε	Ν. Λιγαδοπούλου	18	5197	άνεγ. Νέαν Όφλεάνη 3 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσποτόδη» Α. Ε.	87	2495	Έφθ. Θεσσαλονίκην 18 Φεβρ.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιών Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	διηλθε Πιβραλτάρ 12 Φεβρ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 20
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	Έφθ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ. καὶ Αμβούργον 25
Κέιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & Κ. Ξένου	05	3890	Έφθ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ.
Κεραμίδης	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	διηλθε Ντακάρ 20 Φεβρ. διά Στέττιν
Κεχρέα	Θ. Επιφανίδη	12	1968	Έφθ. Πιεραιᾶ 6 Φεβρ.
Κλεάνθης	Λ. Βογιατζήδη	11	4153	Έφθ. Νέαν Όφλεάνη 23 Φεβρ.
Κολχίς	άδ. Συνοδιούν	09	2219	άργει Βόλον ἀπό 20 Ιαν.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	έφθ. Νεστόρεα 17 Φεβρ.
Κονίστρα	Θωμάς Επιφανιάδη	07	3530	άνεγ. Μπάρων 22 Φεβρ. δι' Αλεξανδρειαν
Κορινθιακός	Μαρή Εμπειρίκου	10	3562	διηλθε Φλάσιγκ 19 Φεβρ. διά Κόρσορ
Κόρθιον	άδελ. Σύμπορα	09	2116	έφθ. Σουσάκ 24 Φεβρ.
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	έφθ. Πιεραιᾶ 19 Φεβρ.
Κουμουνδούρος	Υιοί Έπ. Εμπειρίκου	25	3598	έφθ. Σάν Νικολάς 7 Φεβρ.
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	έφθ. "Αλεξανδρειαν 11 Φεβρ.
Κύμα	Ι. Χαδούλη — Μ. Στιτινά	12	3994	διηλθε Λίβλαν Κονστιτούσιον 18 Φεβρ.
Κύμα	Ν. Λιθανού	11	3959	διηλθε Λαύριον 20 Φεβρ. διά Ρόττερνταμ
Κυρά — Παναγιά 11	'Αντ. Χάλαση	99	1012	έφθ. Μασσαλίαν 20 Φεβρ.
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Αιμού	18	4340	έφθ. Ρίον Ιανέριον 22 Φεβρ.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	έφθ. "Αλεξανδρειαν 22 Φεβρ.
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρή	22	4697	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 18 Φεβρ. δι' Αμβούργον
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	5962	άνεγ. Ρόττερνταμ 9 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέριον
Κωστής	Μουσιώρης καὶ Βενιεράζη	19	5438	έφθ. Μπουνένος "Άιρες 7 Φεβρ.
Κωστή	Ι. Δ. Χανδρή	05	3933	έφθ. Πιεραιᾶ 18 Φεβρ.
Λακωνικός	Μαρή Εμπειρίκου	14	3803	διηλθε Κων(πολί)ν 23 Φεβρ. διά Λονδίνον
Λάνα	Στεφ. Γ. Φαρκούχ	98	3462	διηλθεν "Άλγεριον 19 Φεβρ. διά Λονδίνον

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γραμ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Λ. Τεργιάζος	11	4953	έφθ. Σούνιας 2 Φεβρ.
Λέρος	Ιω. Φασόλη	99	846	έφθ. Κονιάν 15 Φεβρ.
Λέσβος	Αδ. Σιφναίος	10	1005	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Ιαν.
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	διῆλθε Πόρος Νατάλ 15 Φεβρ. δι' Αέστραλίαν
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	έφθ. Δάντσιγ 15 Φεβρ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	άνεγ. Σάνι Νιζολάς 10 Φεβρ. διὰ Πόρος Νατάλ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	διῆλθε Φιλόπιγ 22 Φεβρ. δι' Αλβιζ
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιέν. Λ. Κονδύλη	12	3923	έφθ. Μόμπια 8 Φεβρ.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 31 Δεκ.
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	άνεγ. Αρντρόσσαν 19 Φεβρ. διὰ Πέπελ.
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	άνεγ. Δάντσιγ 15 Φεβρ. δι' Όφαν
Μαίηντ δφ Σάμος	νιοὶ Π. Δ. Γούλανδρη	01	1190	άνεγ. Σπλάτο 14 Φεβρ. διὰ Γιάννεφαν
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	διῆλθε Πειραιᾶ 16 Φεβρ. διὰ Καζαμπλάγκαν
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	έφθ. Μη. "Άηρες ρόδες 21 Φεβρ.
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	έφθ. Γαλάτος 20 Φεβρ.
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	έφθ. Πειραιᾶ 9 Φεβρ. Έποσκενή
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπούλου	06	3546	έφθ. Μασσαλίαν 6 Φεβρ.
Μαλιακός	Μαρη̄ Έμπειρούν	12	3903	έφθ. Κονιάν 10 Φεβρ.
Μαλέας	Ιω. Παπαδέα	17	5709	έφθ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ.
Μανούλια	νιοὶ Γεωργ. Καραβία	20	1965	έφθ. Πειραιᾶ 16 Φεβρ.
Μανώλης	Μποδοσάκη Άθανασιάδη	07	950	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Φεβρ.
Μάξις Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	έφθ. Νέαν Ορθεάνην 13 Φεβρ.
Μαραθών	Α. Λουζη̄ ιλπ.	19	6352	διῆλθεν Ούζαν 1 Φεβρ. δι' Αέστραλίαν
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σωφρανοῦ	89	2187	έφθ. Πειραιᾶ 8 Φεβρ.
Μαργαρίτα Χανδρῆ	Ιω. Χανδρῆ	20	5401	έφθ. Νιούπορτ Νιούς 23 Φεβρ.
Μαργαρίτης	άδ. Πειριβολάρη	13	4584	άνεγ. Ντονταί 17 Φεβρ. διὰ Γ'δενίαν, έφθ. 22
Μαρή Χανδρῆ	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5840	άνεγ. Ρόττερνταμ 21 Φεβρ. διὰ Ρίον Ιανέριον
Μαρία	Σ. Περη̄ — Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	έφθ. Κονιάν 13 Φεβρ. καὶ Χαλκίδα 21
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμποῦ	12	4707	διῆλθε Λάς Πάλμας 17 Φεβρ. διὰ Πλέξτ
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	διῆλθε Πόρος Σαΐδ 16 Φεβρ. διὰ Φούνη
Μαρία Σταθάτου	έτ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Γκάλιεστων 12 Φεβρ.
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Φεβρ.
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	13	6042	άνεγ. Τοάρλεστων 14 Φεβρ. διὰ Λήθ
Μαρίκα Πρωτοπατᾶ	Π. Πρωτοπατᾶ	15	4447	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Φεβρ. διὰ Πόρος Σαΐδ, έφθ. 22
Μαριόγκα	Ι. Νιζηρόφου ιλπ.	12	4236	έφθ. Μασσαλίαν 9 Φεβρ.
Μαριόγκα Δ. Θερμώτη	άδελφην Κιρτάτα	04	4784	διῆλθε Πειραιᾶ 17 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν, έφθ. 24
Μαριόγκα I. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	22	5411	έφθ. "Ιαμιγκαμ 13 Φεβρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
Μαρουσκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	έφθ. Βόργακτων 14 Φεβρ. καὶ Μπάρον 22
Μαρουσιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	άνεγ. Ροζάριο 16 Φεβρ. δι' Αγ. Βικέντιον
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	13	4669	έφθ. Φιλαδέλφειαν 19 Φεβρ.
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθίου	19	5476	διῆλθε Λάς Πάλμας 17 Φεβρ. δι' Αέστραλίαν
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	άργει Σάνι Νιζολάς ἀπὸ 15 Ιαν.
Μεμάς	«Άγιαν» Α.Ε.	00	4359	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διὰ Γένοβαν
Μεμάς	Μαρ. Κουρουόκη	12	1735	άνεγ. Σέτταν 7 Φεβρ. διὰ Γαλάται
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διὰ Σαβόνναν
Μερόπη	Άνδρ. Παπᾶ	11	4181	έφθ. Πειραιᾶ 23 Φεβρ.
Μεσσαριά Νομικοῦ	Έτ. «Π. Νομικοῦ» Α.Ε.	95	985	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διὰ Μεσόγειον
Μίμης Χανδρῆ	Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	άνεγ. Πενσακόλαν 21 Φεβρ. διὰ Χούλλ.
Μιμοζός	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	έφθ. Ζουγκουλίδαν 23 Φεβρ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	έφθ. Νιούκαστλ — Νιούς 11 Φεβρ. καὶ Χόδαστ 15
Μιχαήλ Λ. Έμπειροκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	διῆλθε Πόρος Νατάλ 22 Φεβρ. Φεβρ. δι' Αέστραλίαν
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	άνεγ. Κόνιαν 12 Φεβρ. διὰ Κουνιτάσσουν
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου	19	5234	διῆλθε Κέπ Τάουν 17 Φεβρ. δι' Αέστραλίαν
Μιχαλίδης	άδ. Ξυλά	08	3742	διῆλθε Φινιστέρων 6 Φεβρ. διὰ Πέπελ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Κυδωνιέως	15	3874	άνεγ. Πειραιᾶ 19 Φεβρ., Σούνες 23 δι' Ίνδιας
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	έφθ. Κάρδιφ 24 Φεβρ.
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2239	έφθ. Κωνσταντίναν 17 Φεβρ.
Μπένα	Γ. Βασιλάκη	05	2089	εἰς Παλντίσκι. Θάλ πλειστηριασθῆ 3 Μαρτ.
Μύκονος	Ν. Ανδρονίκου καὶ Σία	01	1098	διῆλθεν Όραν 19 Φεβρ. διὰ Κωνσταντίναν
Ναγόδς	I. Λιβανοῦ	12	1926	χρατεῖται θέουνταν ἀπὸ 7 Απριλ.
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	άνεγ. Βουγίε 18 Φεβρ. διὰ Πόρος Σαΐδ, έφθ. 23
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άνεγ. Μπ. "Άηρες 5 Φεβρ., δι' Ενδρόπην
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φασαλιοῦ	12	3451	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	έφθ. Γδόνια 22 Φεβρ.
Νέλλυ	έτ. «Ωκεανδές» Α. Ε.	18	4826	διῆλθε Γιβραλτάρ 11 Φεβρ. διὰ Ρονέν
Νεράιδα	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	άνεγ. Ρόττερνταμ 12 Φεβρ., Γιβραλτάρ 19 διὰ Πειραιᾶ
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	έφθ. Γδόνια 19 Φεβρ.
Νέστος	Ίω. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	διῆλθε Φαγαλ. 16 Φεβρ. δι' Αμβέρσαν
Νέστωρ	υἱῶν Γ. Γράτου	18	1954	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 14 Δεκ.
Νήλον	Α. Καλλινίκου	18	5154	έφθ. Μοντεβίδεο 21 Φεβρ.
Νηρεύς	Ηλ. Χατζηλία	37	5205	διῆλθε Σάιν Τόμας 22 Φεβρ. δι' Ενδρόπην
Νηρίτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άνεγ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ. διὰ Σάντος
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	άργει Σάντα Φέ ἀπὸ 1 Φεβρ.
Νίκος Τ.	Έλευθ. Τριζόγλου	19	5175	διῆλθε Πόρος Νατάλ 16 Φεβρ. δι' Αέστραλίαν
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. Ατλαντικός	17	3201	έφθ. Νεζοτσέα 22 Φεβρ.
Νικόλαος Μήχαλος	Κ. Μήχαλον	13	4342	άνεγ. Γδόνια 17 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Νικόλη. Μ. Έμπειροκος	Κουλουνθρού — Έμπειρίκου	19	5295	άνεγ. Τσάρλεστων 12 Φεβρ. διὰ Κουνιτάσσουν
Νικόλαος Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Σφάξ 15 Φεβρ.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	άνεγ. Κάρδιφ 11 Φεβρ. διὰ Μπ. "Άηρες
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχ. Φιλίνη	04	3111	άργει Χούλλ. ἀπὸ 6 Ιαν.
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	έφθ. Κάρδιφ 17 Φεβρ.
Νικόλαος "Αγγελος	Ίω. Αγγέλου	12	4351	άνεγ. Μπ. "Άηρες 26 Ιαν. διὰ Καμπάνα
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	διῆλθεν Ούζαν 5 Φεβρ. διὰ Γκάλιεστων
Νικόλαος Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	έφθ. Βρέμην 22 Φεβρ.
Νικόλαος Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	άνεγ. Μπόναν 22 Φεβρ. δι' Αδεν
Νικόλαος 'Ελένη	Γ. Νικολάου	20	4528	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γχρ.
Νικολάου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13	7156
Νικολάου Μαρία	Γ. Νικολάου	27	5525
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732
Νύμφη	Ν. Λυκαϊδοπούλου	21	4504
Οδυσσεύς	Παν. Γιαννουλάτου	13	4577
Όλγα 'Επ. Εμπειρίκου	νίδων 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677
Ολλανδία	«Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759
Ολυμπος	Κουλούθουσ — 'Εμπειρίκου	18	5249
Ομόνοια	Ξενιού-'Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699
Ορος "Αθώς	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	13	3578
Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4233
Ορος Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	16	5647
Ορος Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	24	6651
Ορος Ελικών	«Τράμπ, Σο»	18	5525
Ορος Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	14	4191
Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	7914
Ορος Κιθαιρών	«Τράμπ, Σο»	12	3876
Ορος Κυλλήνη	Ε. Κουλουζ. — Σ. Πατέρα	19	5313
Ορος Κύνθος	«Τράμπ, Σο»	18	5188
Ορος Λυκαθητός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292
Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργήλη καὶ Σίλα	07	3556
Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	19	5403
Ορος Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5166
Ορος Οθρυς	Μ. Μάρκου	19	4817
Ορος Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	19	5252
Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	5334
Ορος Πάρνης	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371
Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	18	5208
Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη	17	5896
Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	5655
Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5729
Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986
Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182
Ορος Ταΰρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696
Ορος Ύμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	6388
Ορος Χελιδός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	23	6481
Ούρανία	Παν. 'Αντύτα	02	1953
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός ο.π.	20	2171
Παναγής	Ν. Λυκαϊδοπούλου	20	5187
Παναγία	«Κάσσος» Α. Ε.	28	4289
Παναγιώτης	Ενάγαγ. Νομικοῦ	01	3575
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839
Πανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουτσούζον	15	4661
Παντελής	Κ. Λαζαροῦ καὶ Ι. Ποντικοῦ	11	3845
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981
Παπαδεμήδος	Γ. Α. Γεωργιήλη	10	3748
Πάρολος	Κ. Α. Πετρούτον	06	3435
Παρθενών	άδ. Πειθῆ	08	3189
Πεντέλη	άδ. Κουλούθου	19	5287
Περράκης Λ. Καμπάνης	ζήλη. Α. Καπιτάνη	10	3584
Περσεύς	Α. 'Ανδρεάτον	18	5172
Πεταλοί	Μαροή 'Εμπειρίκου	17	6565
Πετροΐ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόβιλ»	03	4634
Πετράκης Νομικός(τάνκερ)	Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ	14	7020
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695
Πηνελόπη	Σπ. Παραμιθιώτη	19	6559
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α.Ε.	08	4360
Πλειάδες	άδελφ. Πρωτίου	18	4620
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοχραστᾶ	09	1457
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077
Πότη	Μιχ. Βερνίκιον	96	1594
Πότη Σ.	Υἱοί Γ. Σιγάλα	03	2083
Ποσειδῶν	άδ. Πήττα	09	3840
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καὶ Ρ.-Κ.	09	3681
Ρήνος	Λεων. 'Εμπειρίκου	19	4649
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιο. Δ. Χανδρῆ	14	4648
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	6429
Ρόκος Βεργωτῆς	«Επτάνησος» Α. Ε.	19	5637
Ρούλα	Μιχ. Καραγεωργη	99	1044
Σαρωνικός	Μαροή 'Εμπειρίκου	12	3548
Σίφνος	Θεο. Σταφυλοπάτη	17	2290
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300
Σπύρος	έτ. Βεργοτῆ	18	6629
Σταυ. Γ. 'Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ.'Εμπειρίκου»	36	3941
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801
Σταυρός	«Κάσσος» Α.Ε.	25	4853
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528
Στρυμών	Στ. Αιθανοῦ	19	5250
Στυλιανή	άδ. Πήττα—Κ. Συκιδάνου	96	3256

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
άνερ. Χάμπτον ρόδος 19 Φεβρ. δι' Ἀγγλίαν
διῆλθε Γιβραλτάρ 17 Φεβρ. διὰ Τεργέστην
άνερ. Πέδρος Ἀλγερίου 19 Φεβρ. διὰ Λονδίνου
ἔφθ. Ἰμαγζαρ 2 Φεβρ.
ἔφθ. Ἀλάχονς 18 Φεβρ. καὶ Ὄντας 23
ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Φεβρ.
διῆλθεν "Άδεν 24 Φεβρ. δι' Ἐνδώπην
άνερ. Πάτρας 28 Φεβρ. δι' Ἀμβούργον
άνερ. Γράλεστον 29 Ἰαν. διὰ Μπέλφαστ
διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Φεβρ. δι' Ἀμέρισαν
άνερ. Ρίον Ἰανέζον 5 Φεβρ. δι' Ἀμέρισαν
ἔφθ. Βεριγκούν 12 Φεβρ. Ζημία
άνερ. Βασόραν 30 Ἰαν. δι' Ἀντιρρίαν
διῆλθε Τρίνιταν 11 Φεβρ. διὰ Βαλτιμόρην
ἔφθ. Τοκούλλα 17 Φεβρ.
ἔφθ. Γκάλεστον 12 Φεβρ.
άνερ. Μούτζι 4 Φεβρ. διὰ Γλασκώβην
ἀργεῖ Ἀντερνταμ ἀπὸ 27 Ἰαν.
διῆλθε Φλῶσιγκ 20 Φεβρ. διὰ Γδύνια
διῆλθε Πόρτ Νατάλ 6 Φεβρ. δι' Ἀντιρρίαν
ἔφθ. Ροζάριο 14 Φεβρ.
διῆλθε Κονγκίλιαν 18 Φεβρ. διὰ Σέτιταν
άνερ. Μπάρον 26 Ἰαν. δι' Ἀντιρρίαν
ἔφθ. Μόμπι 12 Φεβρ.
ἔφθ. Νέαν Ὁρλεάνην 22 Φεβρ.
ἔφθ. Γδένια 13 Φεβρ.
διῆλθε Πόρτ Σαιδ 21 Φεβρ. δι' Ἀμβούργον
ἔφθ. Ὁδησσόν 17 Φεβρ.
ἔφθ. Μπάρον 20 Φεβρ.
διῆλθε Φλῶσιγκ 18 Φεβρ. διὰ Κάμπο
ἀργεῖ Ἀμέρισαν ἀπὸ 20 Δεκ.
διῆλθε Ντακάρ 11 Φεβρ. διὰ Λονδίνου, ἔφθ. 24
ἔφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
άνερ. Φλῶσιγκ 4 Φεβρ. διὰ Τέμπλ Μπαΐ
ἔφθ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ. καὶ Ὑμούντεν 19
ἔφθ. Ρουέν 1 Φεβρ.
διῆλθε Γιβραλτάρ 22 Φεβρ. διὰ Βίλμαγκτον
ἔφθ. Κάρδιφ 20 Φεβρ.
ἔφθ. Πειραιᾶ 24 Φεβρ.
εἰς Κοήτην 14 Φεβρ.
ἀργεῖ Τολλέσμπουργκ ἀπὸ 21 Φεβρ.
ΕΝΑΥΑΓΗΣΗΣ εἰς ἀποωτήσιον Φράνσις ("Αφρική") 17 Φεβρ.
διῆλθεν Ἀλγερίου 15 Φεβρ. διὰ Σπαλάτον
ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Φεβρ.
άνερ. Φιλαδέλφειαν 23 Φεβρ. διὰ Χούλλ.
διῆλθε Μαδέρας 9 Φεβρ. διὰ Πλέιτ
διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Φεβρ. διὰ Δουνγκέρογην
ἀργεῖ Σάντα Φέ ἀπὸ 28 Δεκ.
ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Ἰαν.
ἔφθ. Τοίπολιν 17 Φεβρ.
διῆλθε Σιγκαπούρην 16 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαιδ
ἔφθ. Αλά Πλάταν 30 Ἰαν.
άνερ. Πενσακόλαν 14 Φεβρ. διὰ Λονδίνου
ἔφθ. Ἐινβούραουθ 18 Φεβρ.
ἔφθ. Νέαν Ὅρζην 20 Φεβρ.
ἔφθ. Μάντεστερ 23 Φεβρ.
άνερ. Νεοτόσεα 21 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
ἔφθ. Νεοτόσεα 28 Ἰαν. (δι' Ἐνδώπην)
ἔφθ. Πειραιᾶ 15 Φεβρ.
διῆλθε Παντάγκ 15 Φεβρ. δι' Ἐλλάδα
ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 18 Φεβρ.
διῆλθε Πόρτ Νατάλ 24 Φεβρ. δι' Ἀντιρρίαν
διῆλθε Κονγκίλιαν 11 Φεβρ. διὰ Μασσαλίαν, ἔφθ. 20
εἰς Ρέθυμνον 15 Φεβρ.
ἔφθ. Ἀλάχονς 14 Φεβρ. καὶ Κόλντιγκ 22
ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Ἰαν.
άνερ. Μπόναν 16 Φεβρ., Γιβραλτάρ 19 διὰ Βορδώ
άνερ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
ἔφθ. Ἀλγερίου 10 Φεβρ. Ἀργεῖ
άνερ. Καζαπλάγκαν 9 Φεβρ. διὰ Στέτιτ, ἔφθ. 21
άνερ. Μάλταν 13 Φεβρ. δι' Ἀργοστόλη
άνερ. Βούντουρν 18 Φεβρ. διὰ Κολόμπο
ἔφθ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ.
ἔφθ. Ἰμουέτς 2 Φεβρ. καὶ Ρόττερνταμ 23
ἔφθ. Νεμούρ 23 Φεβρ.
διῆλθε Ντακάρ 14 Φεβρ. διὰ Δουνγκέρογην
ἔφθ. Πειραιᾶ 21 Φεβρ.
διῆλθε Πλάνουθ 21 Φεβρ. διὰ Γδύνιαν
εἰς Κόμπε ἀπὸ 17 Ἰαν.
ἔφθ. Ρόττερνταμ 11 Φεβρ. καὶ Μπάρον 21
ἔφθ. Ἀμέρισαν 12 Φεβρ. καὶ Κάρδιφ 24
άνερ. Ρόττερνταμ 12 Φεβρ., Γιβραλτάρ 17 δι' Ἀδεν
ἔφθ. Γκέραλτον 19 Φεβρ.
άνερ. Ρουέν 19 Φεβρ. καὶ Ρόττερνταμ 22 δι' Ἀντιρρίαν
ἔφθ. Νάντριν 21 Φεβρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος νωπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Στυλιανός Χανδρής	Ιω: Δ. Χανδρή	19	6059	έφθ. Βοστώνη 19 Φεβρ.
Τάκης	Π. Αντέπο	04	1698	άνεχ. Ντουμπρόβνικ 16 Φεβρ. δι' "Αλεξάνδρειαν, έφθ. 21
Τάμεσις	Λεων. Α. Εμπειρίκου	14	3942	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 13 Φεβρ.
Τάναϊς	γέδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	άνεχ. Βραλάν 26 Φεβρ. διὰ Καλάμας
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμπού	13	4221	έφθ. Κέρκυραν 22 Φεβρ.
Τάσις	«Μυρτής» Α.Ε.	13	4706	διῆλθε Λάδονεν 3 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αϊρες"
Τάσος	Έμμ. Καραβία	01	3634	έφθ. "Αμέρεσαν 19 Φεβρ.
Ταύγετος	Κονύδονθον — Εμπειρίκου	18	5687	άνεχ. Μπάρρον 15 Φεβρ., Γιβραλτάρ 19 διὰ Σαΐδ
Τέτη	εῖοι Γ. Σιγάλα	03	2747	έφθ. "Οδησσόν 6 Φεβρ.
Τέτη Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	02	1882	άνεχ. Κατάνην 15 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3658	άνεχ. Ρόττερνταμ 15 Φεβρ., Γιβραλτάρ 23 διὰ Μπανιόλη
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	άνεχ. Θεσσαλονίκην 26 Φεβρ. διὰ Καβάλλαν — Κονιόλιν
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486	έφθ. "Αμέρεσαν 20 Φεβρ.
Τρεγκόδηναν	Βασ. Ι. Σαποθάρου	03	3075	έφθ. "Αλεξάνδρειαν 31 Ιαν.
Τρίτων	εῖοι Γ. Γράτσου	14	4211	άνεχ. Μπάρρον 19 Φεβρ. δι' Αντιρραίαν
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	3163	έφθ. Γρίνια 19 Φεβρ.
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	άνεχ. Σέτταν 11 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 20
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	άνεχ. Πόδοτ 'Αλμπέρνι 3 Φεβρ. διὰ Χούλλ.
Φαίλαξ	Σ. Παραμυθώτη	15	7188	άνεχ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ. δι' "Αγ. Βικέντιον
Φανερωμένη	Δ. Βλαχάκη	08	3404	έφθ. "Εσμέρεγκ 21 Φεβρ. καὶ 'Αράχους 24
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Δεκ.
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	2012	άνεχ. "Ιμιγγαν 15 Φεβρ. διὰ Σαβάνναν
Φραγκούλλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	6701	άνεχ. Νεζοτσέα 1 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφθ. Μασσαλίαν 8 Φεβρ.
Φωτεινή Καρρᾶ	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	άνεχ. Μπάρρον 21 Φεβρ. διὰ Σαίν Τζόν
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	έφθ. Σάντα Φέ 17 Φεβρ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	διῆλθε Σάιν Τόμας 21 Φεβρ. δι' "Αξόρας
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	28	4641	άνεχ. Μασσαλίαν 13 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 20
Χρῆστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209	άνεχ. Χούλλ. 19 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αϊρες"
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	έφθ. Ρόττερνταμ 19 Φεβρ.
Όκεανία	Μ. Καριβαλή	07	4843	διῆλθε Πόδοτ Σαΐδ 16 Φεβρ. διὰ Ρόττερνταμ
Όναστ Πηνελόπη	Άριστ. Όναστ	19	5404	άνεχ. Συγκαπούρη 10 Φεβρ. διὰ Βατιράνατ
Όναστ Σωκράτης	Άριστ. Όναστ	19	5439	έφθ. Μπ. "Αϊρες ρόδες 15 Φεβρ.
Όριών	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	διῆλθε Σίνδαλτάρ 21 Φεβρ. διὰ Λονδίνον
Όρωπος	Μαρή Εμπειρίκου	13	3475	

BISTIS SHIPPING CORP.

NAYTIKOI PRAKTOREIS
AGORAPOLHSEIAI AΠLOΙΩN

24 STONE ST.

NEW - YORK

THA. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

ARIBISTIS, NEW-YORK

LUNDSTROM & NILSSONAB

ESTABLISHED 1894

SWORN SHIPBROKERS
Shipowners, Steamship & Forwarding agents
Insurance - Average

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

CARLSHAMN (SWEDEN)

RAMSES St. 18
P.O.B. 55

Established 1892

D. J. PAPADIMITRIOU

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

Teleg. PAPADIMITRI

Telephone: 2174

PORT-SAID

SUEZ

Steamship AgentsBrokers for CharteringForwarding Agents

ADMIRALTY LIST COALS - ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

BOUDLEY & KONTHEΣ-WOODLEY & CONDI

DIAPRHSIS PARAKATAFHKK

NAYTIKOI PRAKTOREIS

ASFALIEIAI-DIAKANONISMOSI-TROMHΘEIAI

LLOYD'S AGENTS

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN KEPKYRA

BOUDLEY- KERKYRA CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΟΤΗ)
WOODLEY-CORFU BENTLEY'S-WATKINS

THΛΕΦΔΝΟΝ: 2-23 & 4-72

ABC. 5 & 6 MARCONI