

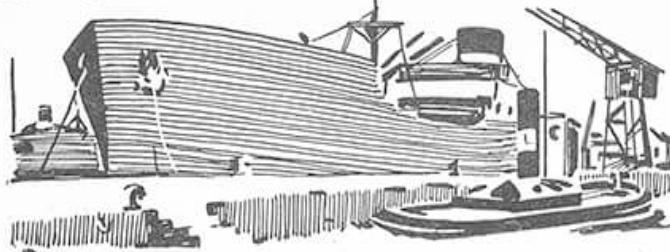
NAYTIKA XPONIKA



15η Μαρτίου 1938

Αρ. Φύλλου 174

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Η'. ΑΡΙΘ. 174

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΡΤΙΟΥ 1938

Τὸ δεκαωνδέμερον

'Απάντησις εἰς ἀπορίας

Διακεκριμένος φίλος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐκτός τοῦ ἐπαγγελματικοῦ κύκλου τῆς Ναυτιλίας εὐρισκόμενος, μὲν ἔξαιρετικῶν ὅμων συμπάθειαν παρακολούθων τὴν εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα ἐπίδοσιν τοῦ «Ἐλληνος», ἐκφράζει εἰς ἐπιστολήν του τὴν ἔξῆς ἀπορίαν: «Διατί—μᾶς γράφει— αἱ κρίσεις σας ἐπὶ τῆς ἔξελιξεως τῶν ναυτιλικῶν μας πραγμάτων διαπνέονται ἀπὸ τόσην, περισσῆν ίσως, δόσιν ἀπαισιοδοξίας; Παρορᾶται μήπως τὸ γεγονός τῆς ἀδιαφολικήτην ἐπιχειρηματικοῦ τῶν ναυτιλούμενών μας, τῆς εἰδίκευσεως αὐτῶν ἡ δὲν ἐκτιμάται παρ' ὑμῶν, καθ' ὃ μέτρον ἐπιβάλλεται ἡ κατό τὰ τελευταῖα ἔτη ἔξορμησης τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου πρὸς ἐπαύξησην τῆς δυνάμεως τῆς Ναυτιλίας μας δι' ἄγορῶν καὶ ναυπηγήσεων, ἔξορμησις ἡτις ἐδικαίωσε τὴν 'Ἐλληνικὴν ἐπιχειρηματικοῦτα καὶ εὑμενῆ προεκάλεσε σχόλια ὅλων τῶν ἔνων ναυτικῶν κύκλων;»

Εἰς τὰς ἀπορίας τοῦ φίλου ἐπιστολογράφου, τὰς συνοψιζόμενας εἰς τὰ δύο ὡς ἀνα ἔρωτήματα, δὲν κρίνομεν ἀσκοπον ν' ἀπαντήσωμεν. «Οσον καὶ ἀν διὰ μακρῶν ἡσοχολήθημεν κατὰ καιροὺς ἐπὶ τῆς «ἔξορμήσεως» καὶ τοῦ «ἐπιχειρηματικοῦ δαιμονίου» τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἐποικοδομητικὸν τῆς ἐρεύνης τοῦ παρ' ἡμῖν ναυτιλιακοῦ προβλήματος θὰ είνε νὰ ἐπανέλθωμεν.

Δέν εἰνε, ὀλλως τε, ἡ μοναδικὴ περίπτωσις, ποὺ ἐπικρίνονται αἱ ἀντιλήψεις τῶν σηλάδων διὰ τὴν ύπερμετρον συντηρητικότητά των. Τὸ ἔργον μάλιστα τῆς «δλοφυρούμένης Κασσάνδρας» μᾶς ἀπεδόθη παρά τινος ἐφοπλιστοῦ, δτὶ ἐπιτελούμεν κατὰ τὰς ἔκαστες παρατηρήσεις μας περὶ τοῦ μέλλοντος τῆς 'Ἐλληνικῆς ναυτιλίας.

Θά διαθεσιώσωμεν λοιπὸν τὸν ἐπιστολογράφον μας καὶ τοὺς ἐπικριτὰς τῶν ὄχι ἐνθυσιωδῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν προθέψεων μας, δτὶ πράγματι τὸ «Ἐμπορικὸν ἥμαν Ναυτικὸν, παρὰ τὴν διόγκων τῆς χωρητικότητὸς του, παρὰ τὴν πρόσκτησιν τῶν καὶ τόσων ἀρχήστων καὶ ρήσιμων πλοίων, παρὰ τὰ πρὸς τὰς ναυπηγήσεις ἐπιχειρηματικά ἀλμάτα θαίνε τὴν κατοιδύσαν. Ἐκπίπτει καθημερινῶς. Ἐδαφος κτηθεὶς διὰ τῶν ἀπαραμίλλων ἀγώνων τῶν ναυτιλούμενών μας διημέραι ἀπόλυται, ἐκτοπιζόμεθα ὅραδέως μὲν, ἀσυνασθήτως ίσως διὰ τοὺς πολλοὺς, ὀλλά σταθερῶς, ἀντὶ νὰ ἐδρασιούμεθα εἰς τὰς θαλάσσας.

Θά μᾶς προσθήῃ θεοβαίως τὸ ἔρώτημα: Ποῦ στρίζεται ἡ τοιαύτη περὶ τῆς ναυτιλιακῆς μας ἐκπτώσεως ἀντιληφτῆς; Εἰς τὰς δλίγας μόνον αὐτὰς λέξεις: Εἰς τὴν ἔλλειψιν ὁργανώσεως καὶ τὴν ἀποσύνη πάσης σαφοῦς γνώσεως τῶν ἀπωτέρων τῆς Ναυτιλίας μας ἐπιδιώκεις. Μέσα εἰς τὰς συγκεκροτημένας δυνάμεις τῶν μεγάλων συναγωνιστῶν τῆς ἡ 'Ἐλληνικὴ Ναυτιλία ἐμφανίζεται μὲν κατεσπαρμένας τὰς δυνάμεις τῆς. Κατεσπαρμένην ἔχει αὕτη τὴν πλοιοκτησίαν τῆς, δυσανάλογον πρὸς τὴν 'Ἐλληνικὴν πραγματικότητα κατέχει δύκον πλωτοῦ ὄλικοῦ, πλοῖα παλαια. ἀσυγχρόνιστα, ἀντιοκονομικά πλείστα ὅσα καταλέγονται εἰς τὴν δύναμιν τῆς, εἰς τὴν κατωτάτην θαθιδᾶ εύρισκεται ἡ ἀσφαλιστικὴ τῆς πίστης, μειωμένη, λόγω τῶν συχνῶν ἀτυχημάτων, εἰνε ἡ πρὸς αὐτὴν ἐμπιστοσύνη τῶν φορτωτῶν, κεφάλαια διαθέσιμα διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς δὲν διαθέτει, δὲν ἔχει ἀκόμη τακτοποιήσει οὐδὲ αὐτὰ τὰ περὶ τὴν ἐσωτερικὴν διοίκησην τῶν πλοίων τῆς ζητήματα, ἐστερημένη εἰνε τὴν στενῆς ἀλληλεγγύης τῶν παραγόντων τῆς καὶ κατατρύχεται τέλος ἀπὸ τὸν τυχοδιωκτισμὸν καὶ εἰς τὰς γενικωτέρας ἀκόμη ἐπιδώξεις τῆς. Αὐτὸ τὸ ἐμψυχον ὄλικὸν τῶν πλοίων μας, τὸ νεώτερον ἴδια, δὲν ἔφθασεν ἀκόμη εἰς τὸ ἐμπρέπον σημεῖον τῆς ἐπαγγελματικῆς του καταρτίσεως. 'Ἡ ἀπότομος, ἡ ἀδικαιολόγητος διόγκωσις τῆς χωρητικότητος τῆς Ναυτιλίας μας ἐπέτρεψε νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν θαλασσαν καὶ νὰ προαχθοῦν ραγδαίως εἰς τὰς ἀνωτέρας θαθιδᾶς τῆς

ναυτιλιακῆς ἱεραρχίας πρόσωπα, ποὺ ἐπὶ πολὺν ἀκόμη χρόνον θὰ ἔπειπε νὰ παραμείνουν κάτω τῆς γεφύρας καὶ ἐκτὸς τοῦ μηχανοστασίου. «Ολα δὲ αὐτὰ τὰ μειονεκτήματα, ποὺ καθημερινῶς καθίστανται ἀντιληπτά εἰς δόσους ἔγγυτερον παρακολουθοῦν τὴν ζωὴν καὶ τὴν κίνησην τῆς Ναυτιλίας μας, ἐπιζητοῦμεν δῆθεν νὰ τὰ ἀναπληρώσωμεν, πρὸς παρηγορίαν μας ίσως, μὲ τὸ «δαιμόνιον» τοῦ «Ἐλληνος» καὶ μὲ τοὺς αὐτοθαυμασμούς περὶ τῆς θαλασσινῆς μας ἐπίδοσεως.

Πιλαρύδην εἰς παλαιοτέραν ἐποχήν, δταν κάθε λαός τὰς Ιδιαιτέρας αὐτοῦ ροπάς καὶ ἰκανότητας ἐλευθέρως ἡδύνατο νὰ καλλιεργῇ δταν τὰ δόγματα περὶ αὐταρκείας εἰς τὴν ναυτιλίαν δπως καὶ εἰς κάθε οἰκονομική δραστηριότητα δὲν ἀπέτελουν τὸ ὀλφα τῶν ἐπιδώξεως δλων τῶν κρατῶν, δταν αἱ θαλάσσαι μεταφοραὶ ήσαν κτῆμα δλων τῶν σημαίων καὶ δὲν είχον καὶ αὐταὶ προσαρμοσθῆ εἰς τὰς μεταπολεμικάς ἔξελιξεις διὰ τῆς εύρυτάπτης ἀναπτύξεως τῆς «λάινερ δργανώσεως, δταν τὰ ρεύματα τοῦ διεθνοῦς ἀνταλλακτικοῦ ἐμπορίου δὲν είχον τόσον ἐκτραπῆ τῶν παλαιῶν των κατευθύνσεων, δταν τέλος ἡ Μεσόγειος ἦτο διὰ τούς «Ἐλληνας ναυτίλους πεδίον δλευθέρας δράσεως, πειράντων τότε ἡ ἐπιχειρηματικής, ἡ προσπάθεια τῶν ἀτόμων καὶ ἡ θαλασσινή ἐπίδοσης νὰ ἀντικρύζουν κάθε ἀλλην δργανική τῆς Ναυτιλίας μας ἔλλειψιν.

Τώρα δμως τὰ πράγματα μετεθλήθησαν ἀρδην. 'Απὸ τὴν Μεσόγειον ἐξετοπίσθημεν δριστικῶς, ἀνεπανορθώτων. «Ολα τὰ Κράτη, ποὺ κάποιαν μικράν ἡ μεγάλην ἔχουν εἰς αὐτὴν διέξοδον δργανώντων ναυτιλιακῶν. Πειρασμός, μικροτέρα, προσίστοντος τοῦ χρόνου, θὰ είνε νὴ συμμετοχή μας εἰς τὴν Μεσογειακήν κίνησιν. 'Ἡ ιδιωτικὴ ἐπιχείρησης δὲν ἡμπορεῖ νὰ ἀντιπαλαίσῃ πρὸς τὰς ὡργανώμενας κρατικάς προσπάθειας. 'Ἄλλου μὲν ἀφθονοι παρέχονται αἱ ἐπιχορηγήσεις, ὀλλοῦ δὲ τὸ Κράτος ἀπροκαλύπτως πλέον ἐναστή την θαλασσίαν ἐμπορείαν.

'Ἄλλα καὶ εἰς τοὺς ἀνοικτοὺς ὥκεανούς, δπου κατ' ἀνάγκην μετεφέραμεν τὴν δραστηριότητα μας, ἐγκαταλείψαντες, λόγῳ δλων ναυτιλίας, τὰς γνωρίμους θαλάσσας, σκληροὺς συναγωνιστὰς ἀντιμετωπίζομεν, τὰς ἔνεας μεγάλας ναυτικάς χώρας, τὰς κεκτημένας ἀρτίαν ναυτιλιακήν δργανώσιν, ίδιαν ἐθνικήν μεταφορικήν κίνησιν, πλούσιαν ἀποθέματα κεφαλαίων, πλωτὸν ὄλικὸν ἀνώτερον, ἔμψυχον τοιούτον ἔξειδικευμένον εἰς πάσαν τεχνικήν, ἐπαγγελματικήν πρόσδοσον.

Πρὸς τοὺς συναγωνιστὰς αὐτοὺς ἀντιπαρατάσσομεν τὰ ἀσυγχρόνιστα πλοῖα μας, τὸ ἀνοργάνωτον τῆς παρ' ἡμῖν ναυτιλούμενούς, τὰς θαθιδᾶς ὁργανώσεως, τὴν ἀσφαλιστικήν κατωτερότητα καὶ πλείστα δσα ὀλόκληρος διόχθος δὲν ὑπέρβαν οἱ μόνοι παράγοντες τῆς τελεσφόρου ἀντιπαρίσεως τοῦ ἀνταγωνισμοῦ. Συνέθαλον θεοβαίως εἰς τὴν μαχητικότητα τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου, ὀλλά καὶ δὲν ἔχρησιμοποιήθησαν τόσον ἀποτελεσματικῶς, ώστε νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἐδρασιού τῆς ναυτιλιακῆς ἥμαν θέσεως καὶ τὴν στροφὴν πρὸς τὰς κατευθύνσεις τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου, ὀλλά καὶ δὲν ἔχρησιμοποιήθησαν τόσον ἀποτελεσματικῶς, ώστε νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἐδρασιού τῆς ναυτιλιακῆς ἥμαν θέσεως καὶ τὴν στροφὴν πρὸς τὰς κατευθύνσεις τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου, ὀλλά καὶ δὲν ἔχρησιμοποιήθησαν τόσον ἀποτελεσματικῶς, ώστε νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἐδρασιού τῆς ναυτιλιακῆς ἥμαν θέσεως καὶ τὴν στροφὴν πρὸς τὰς κατευθύνσεις τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου, ὀλλά καὶ δὲν ἔχρησιμοποιήθησαν τόσον ἀποτελεσματικῶς, ώστε νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἐδρασιού τῆς ναυτιλιακῆς ἥμαν θέσεως καὶ τὴν στροφὴν πρὸς τὰς κατευθύνσεις τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου, διότι τὸν θαλασσινήν μας ἐπιχειρηματικότητα. 'Ἐπεξήσαμεν ίσως τοῦ συναγωνισμοῦ, διότι ἀσχολούμεθα εἰς τὸν ὑποδεέστερον κλάδον τῆς ναυτιλιακῆς θεοβαίωσις, τῶν «τράμπτες» φορτηγῶν, διότι ἀναλαμβάνομεν τὰς μεταφοράς τῶν εὐτελεστέρων φορτίων, διότι είχομεν — δὲν ἔχομεν τώρα — τὰ χαμηλότερα ἔξοδα κινήσεως, διότι τέλος μᾶς ἐπέτρεψαν ἔν τινι μέτρῳ οἱ ἄλλοι νὰ ἔργασθωμεν.

Αἱ ξέναι ναυτιλίαι μᾶλλον πρὸς τὴν δργανώσιν τακτικῶν γραμμῶν ἔστρεψαν τὰς προσπάθειας των. «Ηδη μελετοῦν καὶ τὴν ἀπόκτησιν ἐπαρκοῦς ἀριθμοῦ διὰ τὰς ἔθνικάς μεταφορικάς των ἀνάγκας τράμπτες», δπως η Γερμανική, η Ιταλική καὶ η Ιαπωνική ναυτιλία. Πρέπει δὲ νὰ σημειωθῆ, διότι κάθε προσθήκη φορτηγού χωρητικότητος εἰς τὴν δύναμιν τῶν ὀλλων ναυτιλιῶν αὐτόματον σημαίνει μάλλον τὸν πόλεμον τῶν διαφορών.

μαίνει άχρήστευσιν άναλόγου ιδικής μας χωρητικότητος. Κάθε δηλαδή περαιτέρω άναπτυξις τής ναυτιλιακής δραστηριότητος τών άλλων ναυτιλιών είς φορτηγά «τράμπτς» θά έχῃ άμεσον συνέπειαν τὸν περιορισμὸν τῆς ιδικῆς μας. "Αν π. χ. ή 'Αγγλική, ή Γερμανική καὶ ή 'Ιταλική ναυτιλία ἐπαυξήσουν τὴν φορτηγὸν χωρητικότητά των, κατ' ἀνάλογον μοῖραν θά ίδωμεν μειούμενον τὸ τοννάς τῆς Ναυτιλίας μας. Καὶ τώρα ἀκόμη πρῶτα εἰς τὴν σειρὰν θά ἀπασχοληθοῦν τὰ σκάφη τῶν άλλων μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν καὶ ὑστερα πρὸς κάλυψιν τῶν διεθνῶν ἀναγκῶν θά ναυλωθοῦν τὰ 'Ελληνικά. Αὐτὴ εἶναι ή πραγματικότης. Ζῶμεν εἰς τὸ περιθώριον τῆς παγκοσμίου ναυτιλιακῆς κινήσεως.

'Άλλα δὲν είνε μόνον δυσχερῆς ή σταδιοδρομίας τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, ὑπὸ τὸ καθεστὸν τῆς διευθυνμοένης οἰκονομίας καὶ τῶν διακρίσεων. Αἱ αὐταὶ δυσχέρειαι ἀνακύπτουν εἰς τὴν ἀναπτυξιν ὅλων τῶν ναυτιλιῶν, ποὺ ἀνήκουν εἰς Κράτη μὲ μικράν θενικήν μεταφορικήν κίνησιν. Αἱ ἄλλα ὅμως ναυτιλίαι ἀν καὶ εἰς τὴν αὐτὴν μοῖραν μὲ τὴν ιδικήν μας τελουσιν ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς, δπως αἱ Σκανδιναϊκαὶ, ἀντελήφθησαν ἔγκαιρώς τὸν ἐπερχόμενον κίνδυνον διὰ τὴν ὑπόστασιν τῶν. "Εστρέψαν τὰς προσπαθείας τῶν πρὸς τὴν δημιουργίαν πλοίων εἰδικῶν μεταφορῶν, κατένεμαν τὴν θαλασσινὴν τῶν δραστηριότητος εἰς πλείστους κλάδους τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, δὲν προστλώθησαν μόνον εἰς τὰ φορτηγά «τράμπτς», ήκοιούθησαν ἐκ τοῦ σύνεγγυς τὴν ἔξελιξιν τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, κατέστησαν τὰ πλοῖα τῶν ἀπαραίτητα σργανα τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ ἔξειδικεύθησαν εἰς ὥρισμένας μεταφοράς μέχρι τοιούτου σημείου, ὡστε νὰ εἴνε σήμερον ἀσυναγώνιστοι. Οἱ Σκανδιναϊοὶ ἐφοπλίσταὶ ἔμελέτησαν ἐπισταμένως τὴν θέσιν τῶν ναυτιλιῶν τῶν καὶ τὰς ἀνάγκας εἰδί κῶν τομέων τῆς ναυλαγραΐας, ήκοιούθησαν σαφῶς προδιαγεγραμμένας κατευθύνσεις εἰς τὴν θαλασσινὴν τῶν ἐπίδοσιν καὶ προσηρμόδησαν εἰς τὰς μεταπολεμικὰς τοῦ ἐμπορίου ἀνάγκας.

'Η Ναυτιλία μας τούναντίον οὐδ' ἐπ' ἔλαχιστον συνεχρονίσθη. Εἰς τὴν πατροπαράδοτον ἐργασίαν τῶν φορτηγῶν καθηλώθη, δὲν διείδε τὴν καταπληκτικὴν στροφὴν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας αἱ πρὸς τὰ νέα συστήματα ἐκμεταλλεύσεως τῶν μεταφορῶν, δὲν ἡκοιούθησε τὰ παραδίγματα τῶν άλλων. Περιορισθείσαν νὰ μεταφέρῃ διὰ πλοίων κατωτέρας ποιότητος τὰς ἀκατεργάστους πρώτας ψλας καὶ ἔξ αὐτῶν τὰς εὔτελεστέρας, δὲν ἀντελήφθη τὸν ἐπερχόμενον κίνδυνον τῆς μοιραίας περιστολῆς τῆς δράσεώς της. Θάττον ή 'Θράσιον ἡ ἀναπτυξις ἀφ' ἐνὸς τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος τῶν άλλων ναυτιλιῶν, ἀναπτυξις, ήτις προδιαγράφεται λίαν προσεχής ἀπὸ τὰς ἐμποροναυτικάς κατευθύνσεις ὅλων τῶν μεγάλων σημαιῶν καὶ δι περιορισμὸς ἀφ' ἔτερου τῶν πρὸς μεταφοράν ἀκατεργάστων προϊόντων, λόγω τῆς ἐπιδιωκομένης παρ'. ὅλων τῶν Κρατῶν αὐταρκείας, θά ἐπιφέρουν καὶ τὴν δύσκολον ἀπασχόλησιν τῆς σημεινῆς δυνάμεως τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος μας. Διὰ τὸν προσεκτικὸν παραπήρητὸν τῶν πραγμάτων τῆς Ναυτιλίας μας ἡδη ἤρχισαν ἀνακύπτουσαι αἱ δύσχερειαι. Τὸ μὲν διότι τὰ παλαιά σκάφη τείνουν νὰ ἐκτοπισθοῦν ἀπὸ τὰς θαλασσασ, τὸ δὲ διότι προτιμῶνται παρ' ἐκάστης χώρας τὰ ἔθνικὰ τῆς πλοΐα, ή ιδικὴ μας Ναυτιλία δὲν ἡμπορεῖ ἀνέτως νὰ κινηθῇ εἰς τὸ διεθνὲς πεδίον τῶν μεταφορῶν, πολὺ δὲ περισσότερον νὰ σημειωσῃ καὶ περαιτέρω ἀναπτυξιν. Μὲ τὴν πάρδον τοῦ χρόνου αἱ δυσχέρειαι θά πολλαπλασιάζωνται.

'Άλλα ἔγειρεται τὸ λογικὸν ἔρωτημα: Μέχρι ποίου σημείου προβλέπεται καὶ δι περιορισμὸς τῆς ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος, ἔφοδον θὰ ἐπικενώμενον στενῶς ἀκολουθοῦντες τὴν ἐργασίαν μόνον τῶν «τράμπτς» σκαφῶν; Βεβαίως δὲν πρόκειται καὶ νὰ ἐκλείψῃ ή Ναυτιλία μας. Θά μειωθῆ ὅμως αἰσθητά ή δύναμίς της. Τὰ ὑπερήλικα σκάφη θὰ διαλυθοῦν. Ξένοι ἀγορασταὶ δὲν θὰ εύρεθοῦν νὰ τὰ ἀγοράσουν διὰ νὰ συνεχίσουν τὴν ἀκετάλλευσιν τῶν. 'Η πλοιοκτησία κατ' ἀνάγκην — καὶ τοῦτο πρέπει νὰ τὸ εὐχώμεθα — θὰ περιέλθῃ εἰς δλιγωτέρας, καλύτερον ἴσως ώργανωμένας ἐπιχειρήσεις. 'Επιλογὴ θὰ ἐπέλθῃ τοῦ ἐμψύχου ύλικοῦ καὶ ή κάθοδος πρὸς τὴν θαλασσασ τῶν χερσαίων θὰ σταματήσῃ. Πλοῖα δλιγωτέρα θὰ ἔχωμεν, ποιοτικῶς ὅμως ἀνώτερα. "Ισως δὲ τότε ἀπὸ τὸν περιορισμὸν αὐτὸν νὰ προέλθῃ καὶ ή στροφὴ πρὸς θετικότερας ἐμποροναυτικάς ἐπιδιώξεις. Θὰ διέλθῃ ὅμως ἐν τῷ μεταξύ ή Ναυτιλία μας τὴν κρίσιν τῆς προσαρμογῆς καὶ τῆς ἀνασυγκροτήσεως. "Αν οἱ νεώτεροι ἐφοπλίσταὶ μας εὐρεθοῦν τότε εἰς τὸ ψύχος τῆς ἀποστολῆς τῶν, πιθανὸν μετὰ πάρδον ἐτῶν οἱ ἐπιγενόμενοι νὰ ίδουν τὴν ἔθνικὴν Ναυτιλίαν καὶ πάλιν ἀναγεννωμένην. Μέχρις δημάρτινος τῆς ήμέρας ἔκεινης μεγάλαι αἱ δυσχέρειαι καὶ πολλὰ τὰ δισεπιλυτα προβλήματα. Θὰ τὰς ὑπερπηδήσῃ μόνη ή ἐπιχειρηματικότητος τοῦ 'Ελληνος θαλασσινοῦ; 'Ιδού τὸ σημεῖον τῆς ἀπαισιοδίσιας μας. 'Ιδού ποὺ ἔγκεινται αἱ ἀνησυχίαι διὰ τὴν αὔριον. Εύχομεθα διαπύρως νὰ μὴν ἐπαληθεύσουν αἱ προβλέψεις μας. Αὐτὰ δημάρτινος τὰ πράγματα κάθε ἐπιφύλαξιν δικαιολογοῦν. Μὲ δλιγωτέρων δυσπιστίαν θὰ προσεθέπαιμεν εἰς τὸ μέλλον, ἀν δησθανόμεθα, ὅτι διακατέχονται ἀπὸ τὰς αὐτὰς ἀνησυχίας καὶ οἱ παράγοντες τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν συμβαίνει δημάρτινος τοῦ πιθανοῦ καὶ παρ'. ὅλοις νὰ ἐδημοσιεύσησαν, ἀπησχολήσαμεν τὸν στενὸν τῶν σημαντικῶν αὐτῶν χώρων. Πιστεύομεν δημάρτινος οὐχὶ καὶ ἐπὶ ματαίῳ.

Δέν πιστεύομεν δημάρτινος ὁ φίλος ἐπιστολογράφος μας νὰ μὴ συμφωνήσῃ διὰ κάποιον στηρίζεται ή συντηρητικὴ περὶ τοῦ μέλλοντος τῆς Ναυτιλίας μας ἀντίληψις. Διὰ νὰ διασκεδάσωμεν ἀπορίας ποὺ πιθανὸν καὶ παρ'. ὅλοις νὰ ἐδημοσιεύσησαν, ἀπησχολήσαμεν τὸν στενὸν τῶν σημαντικῶν αὐτῶν χώρων. Πιστεύομεν δημάρτινος οὐχὶ καὶ ἐπὶ ματαίῳ.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,,

Πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῆς πρὸς τὸ θαλάσσιον δίκαιον ἐπιστημονικῆς κινήσεως, ἡμετέρας τε καὶ ἔντης, ἀρχεται ἐκδιδόμενον τακτικῶς κατὰ τρίμηνον

'Απὸ τῆς 15ης Απριλίου

TO

ΑΡΧΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Περιοδικὸν ἐρεύνης τῶν περὶ τὸ δίκαιον τῆς θαλασσίσας ἐμπορείας ἔχειλιξεων.

Οἱ ἐπίλεκτοι τοῦ παρ' ἡμῖν νομικοῦ κόσμου θὰ συνεργασθοῦν διὰ τὴν ἀρτιωτέραν ἐμφάνισιν καὶ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν σκοπῶν τῆς ἐπιθεωρήσεως ταύτης.

Εἰς τὰς 50 σελίδας τοῦ

"ΑΡΧΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ,,

ἐκτυπουμένου ἐπὶ χάρτου ἐκλεκτῆς ποιότητος, πλήρης θὰ παρέχεται νομολογία ἐπὶ ναυτικῶν ὑποθέσεων τῶν Ἑλληνικῶν καὶ ἔνων δικαστηρίων, θ' ἀναπτυσσονται καὶ θὰ διερευνῶνται τὰ περὶ τὸ ναυτικὸν δίκαιον ἐγειρόμενα ζητήματα, θὰ ἐπιδιωχθῇ ὁ συγχρονισμὸς τῆς ναυτικῆς μας νομοθεσίας καὶ αὐτὴ ὄπωσδήποτε ἡ ἐνημέρωσις τῶν Πλοιάρχων καὶ Ἐφοπλιστῶν μας, περὶ τὸ δίκαιον τοῦ ἐπαγγέλματός των, τέλος δὲ θὰ ἔξυπηρετησοῦν τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας.

Τὰ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,, iδιαιτέραν αἰσθάνονται χαράν διότι ἐναποθέτουν τὴν τύχην τοῦ περιοδικοῦ εἰς χειρας τοῦ γνωστοῦ διὰ τὴν εἰδικὴν περὶ τὸ ναυτικὸν δίκαιον κατάρτισιν

κ. ΦΩΚΙΩΝΟΣ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

εἰς τὴν πρωτοβουλίαν ἄλλως τε τοῦ ὄποιου ὀφείλεται καὶ ἡ ἔκδοσις

ΤΟΥ "ΑΡΧΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ,,

Αἱ ἐτήσιαι συνδρομαὶ ωρίσθησαν ώς ἔξης:

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΕΛ. 10/-

Διὰ τοὺς συνδρομητὰς τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν,, ή συνδρομὴ εἰναι Δρχ. 150 διὰ τὸ ἐσωτερικὸν καὶ Σελ. 8) — διὰ τὸ ἐξωτερικὸν.

Συνδρομαὶ ἔξαμηνοι δὲν γίνονται δεκταί. Οὐδεμία δὲ αἰτησις πρὸς ἐγγραφὴν συνδρομητῶν θὰ ληφθῇ ύπ' ὅψιν, ἀν δὲν συνοδεύηται μὲ τὸ ἀντίτιμον συνδρομῆς.

Διαπιστώσεις και προβλέψεις

"Ισως νὰ διερωτῶνται τινὲς ποῖοι ἄρα γε οἱ λόγοι τῆς εἰς τὸ σημεῖον ἔκτασιν ὑποχωρήσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων. Φαινόμενα δυσεξήγητα καὶ διὰ τούς ἐφοπλιστὰς ἀκόμη, τοὺς μακράν ὅπως δήποτε ἔχοντας πείραν τῶν μεταπτώσεων τῆς ναυλαγορᾶς, πιθανὸν ν' ἀπότελούν ἡ συνεχίζομένη ἀπὸ τόσων μηνῶν καὶ διημέρου ἐπιτεινομένη ἀπραξία καὶ ὁ ἐκ τῆς Ἑλλειψεως ἐπαρκοῦς μεταφορικῆς κινήσεως ἀθρόος τῶν φορτηγῶν πλοίων παροπλισμός. Κανεὶς δὲν ἀνέμενε τούς αὐτούς την ὑποχώρησιν τῶν ἐργασιῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Ξένοι καὶ ἥμετεροι ἐφοπλισταὶ, δυνάμεινοι ἔγκυρον νὰ ἔχουν γνώμην, ἔτοντις τὴν σταθερότητα τῆς ναυλαγορᾶς, ἐντατικήν προέβλεπον τὴν περαιτέρω μεταφορικήν δραστηριότητα καὶ κερδοφόρον τὴν ἐργασίαν τῶν πλοίων ἐπὶ ἐνάκομη τούλαχιστον ἔτος.

Ἐκ τῶν ὄντερων θεοθάσιων κάθε ἐπίκρισις τῆς κατὰ Σεπτέμβριον τοῦ παρελθόντος ἔτους κρατούσης αἰσιοδοξίας περιττή νομίζουμεν νὰ εἶνε. Πολλοὶ ἀλλά τε τὸ λόγοι συνηγόρουν τόπε τῶν καλῶν προθλέψεων. Ἡ παγκόσμιος οἰκονομία ἐπεδείκνυεν ἔκτακτον δραστηριότητα, ἡ θιλυρχανικὴ κατά χώρας παραγωγὴ ἐσημείωνε συνεχῆ αὔξησιν καὶ τὰ εὐρύτατα προγράμματα τῶν ἑξοπλισμῶν ὑποσχοῦντο μεγάλας μεταφοράς πρώτων ύλῶν καὶ κατ' ἀκολουθίαν ψηφιούς ναύλους.

'Υπήρχον θεσμώς καὶ σημεῖα τινὰ σκοτεινά, μέσα εἰς τὴν διαγραφούμενην τότε αἰθρίαν. Πολλοὶ ἡσαν οἱ συντηρητικώτερον προσβλέποντες τά πράγματα. Αἱ πρώται κατ' Αὐγούστουν στατιστικαὶ πληροφορίαι περὶ τῶν ἐσοδειῶν τῆς Εὐρώπης καὶ τῆς Βορείου Ἀμερικῆς δὲν ἡσαν ἔνθαρρυντικαὶ διὰ τάς ἐκ μακρυνῶν χωρῶν μεταφοράς γεννημάτων. Ἡ πολιτικὴ τῆς αὐταρκείας, οἱ συναλλαγματικοὶ καὶ εἰσαγωγικοὶ περιορισμοὶ διετηροῦντο ἀπό τὰ πλείστα τῶν Κρατῶν. Χῶραι εὐρυτάτης καταναλωτικῆς ἴκανότητος, δπως ἡ Γερμανία, ἡ Ἰταλία καὶ ἄλλαι μικρότεραι ἦσαν σχέδιον ἀποκεκλιεισμέναι ἀπό τὰς ἐλευθέρας διεθνεῖς συναλλαγάς. "Αν ὁ φόδος πολεμικῶν διαταραχῶν ὑπερέωσε τοὺς πάντας καὶ αὐτὴν τὴν Ἀγγλίαν σημαντικά ἀποθέματα τροφίμων καὶ πρώτων υλῶν νὰ δημιουργήσουν, θά ἐπρεπε νὰ προεθλέπετο, ὅτι εύθυνς ὡς ἡ δύνατης παρηρχετο θά ἀντιμετωπίζετο ὁ περιορισμὸς τῶν ἑκτάκτων μεταφορῶν. Πρόσκαρον ἐπομένως καὶ μὴ στηριζομένην ἐπὶ ὀμαλῶν καὶ θετικῶν δεδουλέων ἔχαρακτηρίζειν τινές την ἀπότομον τότε τῆς ναυλαγορᾶς ζωηρότητα. Τὰ πράγματα τούς ἐδικαίωσαν.

Η Ναυτιλία δέν είναι παρά ένα σύργανον της παγκοσμίου οικονομικής δραστηριότητος. Αἱ διακυμάνσεις τῆς ἔργασίας της δέν οφείλονται παρά εἰς τὴν οὕτως ή ἄλλως ἔξελιξιν τῶν συνθηκῶν τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας. Συνέπεια ἀμεσος τοῦ περιορισμοῦ τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν εἰναι καὶ τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν ή περιστολή. "Οταν ἡ ναυλαγορά χαλαρώνται καὶ τὰ πρόισα δύσκολον εύρισκουν τὴν ἀπασχόλησιν ή ἀφορμὴ πάντοτε πρέπει νά ἀναζητηθῇ εἰς τὰ χρηματιστήρια τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τῶν ἀξιῶν καὶ δῆλος τὸ Baltic τοῦ Λονδίνου.

Καὶ τὰν ἀξῶν καὶ όχι τούτην τὴν πόλιν τοῦ Αἰγαίου.

Καὶ κατά τὴν παρούσαν τῆς ναυτιλιακής δυσπραγίας περίοδον δὲν εἶνε δύσκολον νὰ ἀνέυρεθῇ ἡ γενεσιούργος αἰτία. Τὰ πρώτα νέφη πού κατεκάλυψαν ἥδη τὸν ναυτιλιακὸν ὄρίζοντα ἐσημεώθησαν καὶ πάλιν ἀπό τὴν Βόρειον Ἀμερικήν, τὴν συγκεντρούσαν πράγματι τὸ σηματικότερον ἀπόθεμα τῶν οἰκονομικῶν δυνάμεων τοῦ κόσμου. Τὸ ἀνοιγμα τῶν φινιοπωρινῶν ἐργασιῶν εἰς τάς Ἡνωμένας Πολιτείας ὑπῆρξε πράγματι ἀπογοητευτικόν. Ἐκδηλὸς κατέστη ἡ μειωμένη ἐμπιστοσύνη, μὲ τὴν ὅποιαν ἀντιμετωπίζετο τὸ μέλλον. Τά ύψηλά ἐπίπεδα τῶν τιμῶν ἤρχισαν ὑποχωροῦντα, κάποια επιφύλαξις διεδήλωστο διὰ τὴν μελλοντικήν εύρυτην τῶν συναλλαγῶν. Ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἀμφιβολίας διὰ τὴν αὔριον οἱ δεῖκται τῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος ἤρχισαν καὶ πάλιν ὑποχωροῦντες. Ἐλπίδες πολλαὶ ἔκτοτε ἐστηρίχθησαν εἰς τὴν ἐνεργόν τοῦ κ. Ρούσεβελτ παρέμβασιν διὰ νὰ συγκρατηθῇ ἡ κατάστασις, διὰ νὰ ἀποφευχθῇ ἡ ἔκπτωσις τῶν τιμῶν, διὰ νὰ πνεύσῃ καὶ πάλιν ὁ ἀνεμος τῆς ἐμπιστοσύνης καὶ τῆς αἰσιοδοξίας. Μέχρι τῆς στιγμῆς τούλαχιστον δὲν διακρίνονται ἀπό τα στατιστικά διαπιστώσιμα θετικά τὰ ἀποτελέσματα τῆς προ-εδοικῆς ταύτης παρεμβάσεως.

Τό «Economist» τοῦ Λονδίνου, τὸ ἔγκυρότερον οἰκονομολογικὸν δρυγανον, κατὰ τὴν τελευταῖαν περιοδικήν ἀνασκόπησίν του περὶ τῆς ἔξελιξεως τῶν παγκοσμίων οἰκονομικῶν πραγμάτων καταλήγει εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι καμμία αἰσθητῇ θελτίσις δὲν ἐσημειώθη εἰς τὴν ἐν ὑποχώρησι τελούσαν παγκόσμιον οἰκονομίαν. Πράγματι ὁ δείκτης τῆς γενεικῆς οἰκονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας ὑπελογίζετο κατὰ τὴν 1ην Ἰανουαρίου εἰς τὰ 78.3. Ἀνῆλθε πρὸς στιγμὴν εἰς τὰ 82.3 καὶ κατέπεσε πάλιν εἰς τὰ 79.7. Αἱ προσπάθειαι δηλαδὴ τοῦ κ. Ροῦσθελτ δὲν φάνονται καρποφορούμσαι εἰσέτι. Ἐν τῷ μεταξὺ τὰ ἀποθέματα τῶν προϊόντων ἤρχισαν συσσωρεύμενα. Βιομηχανιαὶ τινὲς, ἴδια τῶν μετάλλων, ἐμφανίζουν τὰς εἰς χάλυβα προμηθείας τῶν ἐπαρκεῖς δι'. ἔνα σχεδὸν δίμηνον, ἐλάχιστοι δὲ διαγράφονται ἐπλιπές διὰ τὴν ἄμεσον τῶν ἐργασιῶν ἀνάνηψιν. Ἐν τούτοις τὸ «Economist» τονίζει, ὅτι ἀν δέ κ. Ροῦσθελτ ἐπιτύχῃ εἰς τὰς ἐνεργείας του καὶ στατιστήσῃ τὴν ὑποχώρησιν τῶν τιμῶν, τότε πιθανῶς αἱ ἐργασίαι ν'

“Οσον άφορά την ‘Αγγλίαν και έκει διαπιστούται έλαφρά όποιχράισις της δραστηρότητος. Ο γενικός δεικτής της κινήσεως των συναλλαγών με θάσιον 100 διά το 1935, εύρισκετο εις τά 110½

διά τὸν Ἰανουάριον 1938 ἔναντι 111 τοῦ Δεκεμβρίου 1937 καὶ 107½ τοῦ Ἰανουαρίου τοῦ 1937. Ὁ δύγκος τῶν ἐργασιῶν εἰς πολλάς θιομηχανίας δὲν θαίνει πλέον ἀνάπτυξόσμενος καὶ τὰ ἀποθέθεμά των κατειργασμένων καὶ ἡμικατειργασμένων προϊόντων αὐξάνουν σταθερῶς. Αἱ παραγγελίαι εἰνε καὶ πάλιν κατωτεραι τῆς κανονικῆς θιομηχανικῆς παραγωγῆς. Ὁ ἀρθρογράφος τοῦ Ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ διαβλέπει καὶ διά τὴν Μεγ. Βρεταννίαν περιορισμὸν τῆς γενικῆς δραστηριότητος τῶν συναλλαγῶν, ἐφόσον ἡ κατανάλωσις ἐντὸς τοῦ ἀμέσου μέλλοντος δὲν θελεῖ ἀνάπτυχθι. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀνέργων ἔφθασεν εἰς τὰ 2 ἑκατομμύρια διά τὸν Φεβρουάριον, μὲ αὔξησιν 1.4 % ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς τοῦ 1937.

Εις τάς αύτας διαποτώσεις προθαίνει καὶ διὰ τάς ἄλλας ἀγοράς ἡ ἀνασκόπησις τοῦ «Εeconomist». Αἱ Βρετανικαὶ Ἀποικίαι δὲν θέλουσι πλέον ἀναπτυσσόμενή την οἰκονομικήν των κίνησιν, εἰς δὲ τὴν Νότιον Ἀμερικήν πλήρης οημειούται κατάλαρων, ἐκδηλουμένη διὰ τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν, ποὺ ἐπεβλήθησαν τελευταῖς εἰς πλείστα τῶν ἔκει κρατῶν. «Οσον ἀφορᾶ τὴν Ἀπὸ Ἀνατολὴν, ὁ Σινιοῖσπανικός πόλεμος δὲν ἀποτελεῖ θεσμῶν παράγοντα ἀναπτύξεως τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. Ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν Εὐρώπην γενικῶς ἡ καταστασίς δὲν διαγράφεται πλέον εύοινός. Ἀλλοθές είνε διε τοι πλείστας χώρας διατηρεῖται ἡ ζωηρότης τῶν προηγουμένων μηνῶν, οημειούνται ὅμως καὶ τὰ πρώτα ουμπτώματα τῆς στασιμότητος, ήτις ύποδηλοί την ὑποχρήσιν.

Ίδου τώρα και ό τιμάριθμος τῶν πρώτων ύλῶν. Με βάσιν 100 διά τὸν Σεπτέμβριον τοῦ 1931, εύρισκετο οὗτος εἰς τὰ 146.5 τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1938 και 141.7 τὴν 1ην Φεβρουαρίου, ἐνῷ και ὁ ὄγκος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, δοτὶς συνήθως κατὰ τοὺς μῆνας αὐτοὺς ἐστημένων αὔξησιν. Ἐμφανίζεται ηδη ἔτι μᾶλλον περιωρισμένος ἔναντι τοῦ γ' τριμήνου τοῦ 1937.

Άμεριδάν τινα είκόνα της παγκοσμίου οίκονομικής καταστάσεως μηδέ παρέχουν αἱ ἀνωτέρω ἔγκυροι διαιτιστώσεις καὶ οἱ σχετικοὶ μὲν αὐτάς ἀριθμοί. "Αν διώς ἀποδῷ τις πίστιν εἰς τὰς παραπτήσεις τῶν μεγάλων ἔρευνητον τῶν οίκονομικῶν προσβλημάτων δὲν πρέπει καὶ ἀπαισιοδόξους νὰ ἀποβλέπωμεν εἰς τὸ μέλλον. Πρό τινος ἀκόμη ὁ κ. Κεγκες, ὁ γνωστὸς "Αγγλος οίκονομολόγος, ἐτόνιζεν, ὅτι δὲν διαθλέπει μεγαλυτέραν ύποχρήσιν τῆς οίκονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Κύριος πάντως παράγων πρὸς τὴν θετικὴν θελτίσιν εἶνε ἡ ἐπάνοδος τῆς ἐμπιστούνης. "Αν τὰ πολιτικοϊκονομικά πράγματα τοῦ Κόδουν χωρίσουν πρὸς τὴν ἑκκαθάρισιν τῶν δισφορῶν, δὲν θίθεται ἐν ἀμφιθόλῳ καὶ ἡ ἀναζωγόνησις. 'Ἐν τῷ μεταξὺ ἥ προσοχὴ εἶνε ἐστραμμένη πρὸς τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας. 'Εκείθεν ἀναμένεται τὸ πρῶτον πρὸς τὴν ἀνιούσαν καὶ πάλιν θῆται.

"Υπὸ τὴν κατάστασιν αὐτῆν τῆς ἑκπτώσεως τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὥλων, τῶν ἀμφιθολιῶν διὰ τὴν αὔριον καὶ τῆς ύποχωρήσεως τῶν διεθνῶν συναλλαγῶν δὲν ήτο θειάσις δυνατόν ή καθόλου ναυτίλιας καὶ πρώτη ή φορτηγούς τοιαύτη νά μη ίδη περιστελλούμενη τὴν ἀπασχόλησίν της. Ή πορεία τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὥλων είνε εἰσέτι ἀγνωστος. Οἱ φορτωταὶ περιορίζουν τάς διαταγάς των εἰς τὰς ἀμέσους ἀνάγκας των, αἵτινες καὶ λόγῳ τοῦ χαμηλοῦ τόνου τῆς θιομηχανικῆς δραστηριότητος είνε πάντας τὰς μικρότερας εἰς δύκον. Τὰ γεννήματα έξ, ἀλλοῦ, ή θασικῇ αὐτῇ πηγῇ ἔργασιας διὰ τὰς «τρέματις» φορτηγά, δὲν ἀπέδωκαν ἀπό τοῦ παρελθόντος 'Οκτωβρίου καὶ δὲν πρόκειται νά παράσχουν κατά τοὺς προσεχεῖς μῆνας οσθεράν μεταφορικήν κίνησιν. 'Ολιγώτεραι είνε αἱ ἀνάγκαι τῶν εἰσαγωγικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης εἰς σιτηρά καὶ ή πτωχίᾳ ἐσοδεία τῆς Ἀργεντινῆς διὰ τε τὸν σῖτον καὶ τὸν ἀράβδοσιτον δὲν θὰ ἐπιτρέψῃ οὐδέ τὸ ἡμίου τῆς περιουσίης ἔξαγωγικῆς κινήσεως νά πραγματοποιηθῇ. Μετά τινα χρόνον καὶ ή Αύστραλια θὰ ἔξαντλήσῃ τὰ πρός φόρτωσιν σιτηρά της, ή δέ κατανάλωσις θὰ στραφῇ, σχεδὸν μονοπωλιαστικῶς μέχρι τῆς νέας ἐσοδείας, διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν της πρός την Βόρ. Ἀμερικὴν καὶ τὸν Καναδῶν. Αἱ μεταφοραὶ δηλαδὴ θὰ διεσχαθῶντ από πλησιεστερα κέντρα φορτώσεων, τὰ ταξίδια θὰ είνε μικρά διαρκείας καὶ ἐφόδου δὲν προβλέπεται ή ζωηρά ζήτησις χωρητικότητος ἀπό πλείστας τῆς μιᾶς ἀγορᾶς, ώστε νά ἐπέλθῃ συναγωνισμός εἰς τὴν προσέλκυσιν πρός αὐτάς πλοιών, δὲν ήμπορεὶ τις νά ἐπλήστη καὶ εἰς τὴν θελτιώσιν τῶν ναυλῶν. Θα παραμείνουν εἰς ταῖς κατέτοπτρος ὅπου δι' ἄραις θυμούσιας ἀλλά τόπους με-

C. K. HANSEN

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

CODENHAGEN

Telegr. Adr.: HANSEN

διών», είς έπιχημια δὲ θά έξιχθοῦν, ὃν δὲν ἔφθασαν ήδη, ἐπίπεδα διὰ τοὺς ὑποκειμένους εἰς τὸν ἐλεύθερον συναγωνισμὸν τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς.

Τὰ πλοῖα κατ' ἀνάγκην κατά ποσοστόν τι θὰ παροπλισθοῦν. Διά τὸ τρέχον ἔτος ἐλάχισται ἀπομένουν αἱ ἐλπίδες ἀναθιώσεως τῆς κινήσεως, ἐκτὸς θεοῖς ἀπρόσπτων, τὰ δποῖα καὶ δὲν ἀποκλείονται. Ισως, ὃν δὲν εἶνε παρακινδυνευμένη ἡ πρόσθεψις, ἀπὸ τοῦ φθινοπώρου καὶ ἐντεῦθεν, μετά τὴν διακρίσισιν τοῦ ὅγκου τῶν νέων ἐσοδεῶν τῆς Εὐρώπης καὶ μετά τὴν ἐπί αἰσιοὶς ἔξομάλυνσιν τῶν πολιτικῶν πραγμάτων, κάποια στροφὴ πρὸς τὴν θελτίσιν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν νὰ προσδώσῃ καὶ ὑγιέστερον τὸν εἰς τὴν ναυλαγοράν. Μέχρι τῆς ἡμέρας ἑκείνης ἡ ναυτιλία καὶ πάλιν μίαν δύσκολον περίοδον ἀπρᾶξις θὰ διέλθῃ. Οἱ λιμένες καὶ αἱ ὁχθαὶ τῶν ποταμῶν θὰ δεχθῶν τάς πυκνάς σειράς τῶν παροπλιζομένων σκαφῶν. "Ἄς ἐλπίσωμεν νὰ εἶνε πρόσκαιρος ἡ τωρινὴ ἀργία; ὅπως πρόσκαιρος ἀτυχῶς ὑπῆρξε καὶ τῶν καλῶν ἐργασιῶν ἡ διάρκεια.

"Ισως ν' ἀπαιτήται κάποια ἔρευνα"

Τι ἄρα γε νὰ κρύπτεται πίσω ἀπὸ τὴν ὑπόθεσιν αὐτὴν τῆς ψυχώσεως τῆς Κυανολεύκου εἰς τὰ μακρύνα ὕδατα τῆς "Απω Ανατολῆς ἐπὶ Κινεζικῶν πλοίων; Αἱ ιαπωνικαὶ ναυτικαὶ ἀρχαὶ συνέλαβαν δύο ἔκ τῶν ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαίαν τέως Κινεζικῶν σκαφῶν καὶ κατόπιν μὲν σχετικῶν διαθέματων τὰ ἀφήκαν ἐλεύθερα, ἐδήλωσαν ὅμως, διὰ πρόκειται περὶ εἰκονικῶν πωλήσεων, τάς δποῖας εἰς τὸ μέλλον δὲν θὰ ἀναγνωρίσουσιν.

"Ἐλληνες πράγματι ἐπιχειρηματίαι ἡγόρασσαν τὰ σκάφη αὐτὰ καὶ καθ' ὅ δικαιώματα είχον ὕψωσαν τὴν ἔθνικήν των σημαίαν; "Η ἀπλῶς ἔναντι μικρᾶς τινος ἀντιμισθίας διευκολύνονται οἱ Κινέζοι πλοιοκτήται εἰς τὸ νὰ καλύψουν ὑπὸ τὴν Κυανολεύκου τὴν πραγματικὴν ἔθνικότητα τῶν σκαφῶν των διὰ νὰ δύνανται ἀνενόχλητοι νὰ ταξιδεύουν εἰς τάς ἐπόκλεισμῷ θαλάσσας τῶν καὶ νὰ διεξάγουν ίσως καὶ λαθρεμπόριον πολέμου;

Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν δικαιολογημένην εἶνε κάθε προστασία ούσιαστικῶν συμφέροντων τῶν δομοεθνῶν μας. Εἰς τὴν δευτέραν δόμων περίπτωσιν δὲν νομίζουμεν σκόπιμον οὐδὲ ἐποικοδομητικὸν τοῦ κύρους τῆς ἐμπορικῆς μας σημαίας νὰ χρησιμεύῃ αὐτῇ ὡς ἀντικείμενον ὑπόπτων ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, πολλῷ δὲ μᾶλλον νὰ καλύπτῃ ἔνας, δλῶς διόλου ἀσχέτους πρὸς τὴν ναυτιλίαν μας δραστηριότητα, ἐπιδιώκεις.

"Ἡ ὑπόθεσις αὐτή μᾶς ἐνθυμίζει παρόμοιόν τι, ποὺ πρὸ ἐτῶν ἔλασθε χώραν εἰς τὸ Δάστιγκ. Διείχητο καὶ ἐκεὶ διὰ μικρῶν ιστιοφόρων ἡ θεοῖς θεοῖς τῶν ιστιοφόρων πλοίων σαθαρὸν λαθρεμπόριον οἰνοπνευματῶδῶν ποτῶν μὲ τάς γειτονικὰς Βαλτικὰς χώρας. Κάποιος "Ἐλλήν, ἐν συνεργασίᾳ μὲ παυθέντα ἔκτοτε ἔνον πρόξενον τῆς "Ἐλλάδος—ἢ ἔστω καὶ ἐν ἀγορᾷ αὐτοῦ,—θέωρησεν ἔχυπερτεκὸν τῶν ιδίων αὐτοῦ συμφερόντων νὰ θέσῃ ὑπὸ τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν λαθρεμπορικά τινα ιστιοφόρα πλοῖα. Ἀπὸ στατιστικὴν τῆς κινήσεως τῶν Βαλτικῶν λιμένων μᾶς ἐδημιουργήθη ἡ περιέργεια νὰ ὑποθάλωμεν τὸ ἔρωτημα εἰς τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ε. Ν., πῶς εἰς τοὺς θορείους ἔκεινους λιμένας εὑρέθησαν ιστιοφόρα "Ἐλληνικὰ χωρτικότητος 80 καὶ 100 τόνων. Τὸ ἔρωτημα αὐτὸν καὶ αἱ διενεργήθεισαι ἀνακρίσεις ἀπεκάλυψαν τὴν ἀλήθειαν. Ἐπρόκειτο πράγματι περὶ ξένων λαθρεμπορικῶν, ποὺ ἔφεραν εἰκονικῶν τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν.

Μήπως θὰ χρειασθῇ νὰ διεκαχθῇ καὶ πάλιν σχετικὴ ἔρευνα; Δὲν θὰ θλάψῃ. Θὰ διαπιστώσῃ πάντως τὴν πραγματικότητα.

"Η δεξαμενή τῆς Σύρου"

Οἱ κάτοικοι τῆς Σύρου διεδήλωσαν —καὶ πολὺ δικαίως— τὴν εὐγνωμοσύνην τῶν πρὸς τὴν Κυβέρνησην διὰ τὴν δημοσίευσιν τοῦ νόμου περὶ ἐγκαταστάσεως πλωτῆς δεξαμενῆς εἰς τὸν λιμένα τῆς πρωτευούσης τῶν Κυκλάδων. Τὸ Κράτος ἐν τῷ μέτρῳ τῶν δυνάμεων τὸν ἐξεπλήρωσε τὴν πρὸ μηνῶν διὰ τῶν ὑπουργῶν τοῦ διοθέσιαν ὑπόσχεσιν. "Ο νόμος περὶ συστάσεως τοῦ Ὀργανισμοῦ τῆς δεξαμενῆς ἀποτελεῖ τὸ πρῶτον ὅμιλον διὰ τὴν πραγματοποίησιν μιᾶς αἱ δεκάδων ἐτῶν χρονολογουμένης ἐπιδιώκεις τῆς

Σύρου. "Ηδη οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ δευτέρου ἐμποροναυτικοῦ μας κέντρου τοπικοὶ ὄργανοι διά της Δῆμος Ἐρμουπόλεως καὶ ἡ Λιμενικὴ Ἐπιτροπεία—ἀλλά καὶ οἱ δικαστήριοι περιορύουνται ἐπιχειρηματίαι καὶ Κυκλαδῖται ἐφοπλισταὶ διά της διοίκησης τοῦ νόμου τὸν διανομὴν τῶν τριάκοντα ἐκατομμυρίων δραχμῶν. "Απομένουν δώματα ἀκόμη νὰ καλυφθοῦν δι' εἰσοφορῶν ἀλλὰ τριάκοντα ἐκατομμύρια, χωρὶς ν' ἀποκλείεται η ἀνάγκη καὶ δευτερούμενοι μικροτέρου δανείου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν δλῶν τῶν ἀπαραιτητῶν διὰ τὴν ἔγκατάστασιν τῆς δεξαμενῆς ἔργων.

Πράγματι τὸ ζήτημα τῆς ἔξευρέσεως τῶν κεφαλαίων προέχει, εἶναι δὲ καὶ τὸ δυσχερέστερον. "Ελπίζομεν, ὅτι διὰ Δῆμος Ἐρμουπόλεως καὶ ἡ Λιμενικὴ Σύρου, ὑποθισθούμενοι ἀπὸ τὸ Κράτος, διὰ τὸν στοργικὴν καὶ ἐν προκειμένῳ ἐπέδειξε μέριμναν, θὰ ἐπιτύχουν τὸν διανομὴν τῶν τριάκοντα ἐκατομμυρίων δραχμῶν. "Απομένουν δώματα ἀκόμη νὰ καλυφθοῦν δι' εἰσοφορῶν ἀλλὰ τριάκοντα ἐκατομμύρια, χωρὶς ν' ἀποκλείεται η ἀνάγκη καὶ δευτερούμενοι μικροτέρου δανείου διὰ τὴν ἐκτέλεσιν δλῶν τῶν ἀπαραιτητῶν διὰ τὴν ἔγκατάστασιν τῆς δεξαμενῆς ἔργων.

Κάθε εὔρος Συριανὸς καὶ ἐκεῖνοι ἀκόμη ποὺ ἀπὸ ἐτῶν μετωργανούνται εἰς Αθήνας ἔχουν ὑποχρέωνται τὴν διακανιστρωσιν τῶν ἀπατούμενών των κεφαλαίων. "Ο κατάλογος τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν χρηματοδότησιν τοῦ ἔργου πρέπει νὰ περιλάβῃ δχι μόνον τοὺς Κυκλαδῖτας ἐφοπλιστάς, ἀλλὰ καὶ τοὺς θιομηχάνους, τοὺς κτηματίας καὶ δλους τοὺς πλουσίους Συριανούς. Τὰ χρήματα τῶν διὰ τοῦ δημοσίευθεντος νόμου εἶναι ἔξευρα σημαντικά διὰ τὸν πρόκειται θεοῖς ἀποφέρουν καὶ κέρδη. Μικρὸν καὶ λίαν περιφρίσμενον τόκον θὰ ἀπολαύσουν οἱ συνεισφέροντες, ἐκτελοῦντες τὸ καθήκον των ονταντι τῆς ιδιαιτέρας των πατρίδος, ονταντι τῶν ευτυχίας, ἐν οἰκονομικῇ ἀπαθλιώσει συμπατριωτῶν των.

Αὐτὴ καθ' ἐστι τὴν ἐπιχειρήσης τῆς δεξαμενῆς δὲν προβλέπεται νὰ εἶνε κερδοφόρος. "Η ἐκετάλλευσίς της μόλις θὰ καλύψῃ τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ δημολογικοῦ δανείου, ἐνῷ ἀμφιθίσονται εἰναι διὰ Δῆμος καὶ ἡ Λιμενικὴ θὰ εἰσπράττουν τὸ πρός κάλυψιν τῶν τοκοχρεωλυσίων τῶν κεφαλαίων ποὺ θὰ δανεισθοῦν. Αὐτὴ εἶναι η μία πλευρά τῆς οἰκονομικῆς πραγματικότητος. Μεγάλα δώματα διὰ τὸν λιμένα καὶ τὸ ὀφελήματα διὰ τὸν πόλιν τῆς Σύρου ποὺ θὰ προκύψουν ἀπὸ τὴν λειτουργίαν τῆς δεξαμενῆς, ισοσταθμίζοντα τὸ μειονέκτημα τῆς μὴ ἀπόδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως της.

Κατὰ τοὺς μετριωτέρους ὑπολογισμούς 100 καὶ πλέον φορτηγά σκάφη θὰ εἰσέρχωνται ἐπηρίως εἰς τὴν δεξαμενήν πρὸς καθαρούς καὶ ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν. Εἰς δικαιώματα δεξαμενῆς, λιμενικὰ τοιαῦτα, ἐργατικὰ ἡμερομίσθια διὰ τὴν προμήθειαν ὑλικῶν, τροφῶν καὶ ἐφοδίων, εἰς ἀνθρακεύσεις, ἐπισκευάς καὶ διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν κάθε σχετικῆς ἀνάγκης των, τὰ 100 καὶ πλέον αὐτά σκάφη θὰ καταλίπουν εἰς τὴν Σύρον περὶ τὰ 80 ἐκατομμύρια δραχμῶν ἐπηρίων, μέρος τῶν δομέων, ἀρκετά σημαντικόν, θὰ συνισταὶ εἰς ἡμερομίσθια ἐργατῶν καὶ κέρδη τῶν ἐκεὶ θιομηχάνων, θιοτεχνῶν καὶ ἐπαγγελματιῶν, χωρὶς νὰ παρορᾶται καὶ τὸ γεγονός, διὰ τοὺς Συριανούς ναυτιλόδουν εὐκολώτερον θὰ ἔξευρισκουν ἐργασίαν διὰ τῆς συχνῆς διελεύσεως τῶν φορτηγῶν μας ἀπὸ τὸν λιμένα των. "Αν δὲ ὅπως πιοτεύουμεν ιδιαιτέρον ἐπιδείξουν ἐνδιαφέροντας διὰ τὴν δεξαμενήν οι Κυκλαδῖται ἐφοπλισταὶ, τότε διὰ τὴν διεκάποδης ἀπασχόλησίς της πρέπει νὰ θεωρήσαι τὴν δεξαμενήν.

Τι καλύτερον θὰ ήδυντο τὶς νὰ ἐπιδιώξῃ δι' ἔνα λιμένα εἰς ἐπίκαιρον κείμενον θέσιν καὶ καθ' ὅλα προητοιμασμένον νὰ δεχθῇ μιᾶς ηδύνεντης ναυτιλιακήν κίνησιν; Καὶ τί καλύτερον κάθε ἀγαπῶν τὴν ιδιαιτέρων του πατρίδα θὰ ήδυντο νὰ ἐπιδιώξῃ διὰ τὴν ιδιαιτέρων την διεξαγωγή της πρέπει νὰ θεωρήσαι τὴν δεξαμενήν.

Δὲν παρασυρόμεθα εἰκαστάστασιν τῶν πρώτων ἐντυπώσεων διὰ νὰ πιστεύωμεν, διὰ τὸ έργον καὶ τῆς ἔξευρέσεως τῶν κεφαλαίων καὶ τῆς δεξαμενῆς. Οἱ ἀναλαβόντες τὴν πρωτοβουλίαν πολλάς θὰ συναντήσουν δυσχερείας. Δύστροπον θὰ συναντήσουν καὶ τὸ ιδιωτικὸν κεφάλαιον διὰ νὰ συμμετάσῃ εἰς έργον μὴ καθαυτὸν ἀποδοτικὸν, παρὰ τὸ κοινωφελές του, ἀξιώσεις δὲ θὰ προβληθοῦν μὴ δυνάμεναι νὰ ικανοποιηθοῦν. Δὲν πρέπει δώματα νὰ ἀπογοητευθοῦν. "Ἐν τῇ προσπαθείᾳ των νὰ ιδουν τὸν διάλογο τῶν εἰλικρινῶν ποθούντων τὴν πραγματωσιν τῆς ὥρας ἐπιδιώξεως των καὶ κυρίως τοῦ Κράτους, ὅπερ θὰ παρα-

YANNOULATOS BROS (CHINA)
OWNERS, AGENTS, BROKERS FOR CHARTERING & INSURANCE
FAR EASTERN MERCHANTS, BUNKERING CONTRACTORS ESTABLISHED 1910

HEAD OFFICE: ATHENS, Pindarou 32.
HEAD OFFICE FOR THE FAR EAST: 55, Yuen Ming Yuen Rd. SHANGHAI (P.O.Box 293)
BRANCH OFFICE: -77 Beach Street GHEFOO. Cables & Radiograms—«ONEYBROS» Shanghai
AGENCIES throughout CHINA and JAPAN.

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

Cables: "Yannoulatos, -LONDON

κολουθήση έκ τοῦ σύνεγγυς τάς ἐνεργείας των. "Αν πρυτανεύσῃ ἡ δροφόροσύπ καὶ ἀναγνωρισθῇ ἡ ίδιαζονα θέσις τοῦ ίδιωτικού κεφαλαίου, ὅπερ ἐπιτελούν τὸ καθῆκον του ἔναντι τῆς Σύρου, οὐδὲν οὐσιαστικῶς πρόκειται νὰ προσπορισθῇ, ἔτι δὲ ἀν νοικοκυρεμένη προδιαγραφῇ ἡ διαχείρισις τῶν οἰκονομικῶν ζητημάτων, εἰμεθα βέβαιοι, ὅτι μετ' ὀλίγον χρόνον θὰ διαδηλώσουν πανηγυρικῶν τερον οἱ κάτοικοι τῆς Σύρου τὰ αἰσθήματα τῆς χαρᾶς των, ὅταν θὰ ίδουν τὸ πρώτον σκάφος εἰσερχόμενον εἰς τὴν δεξαμενήν. Τὸ εὐχόμεθα δλοψύχως, χάριν τῆς Σύρου, ἀλλὰ καὶ γενικῶτερον χάριν τῆς ἑθνικῆς ήμῶν οἰκονομίας.

Δι' ἕνα ἀτυχές θῦμα τοῦ καθήκοντος

Πρό τινος ἀκόμη χρόνου αἱ στῆλαι αὐταὶ ἀπησχολήθησαν κατὰ παρέκθασιν τῶν συνήθων θεμάτων μὲ τὸ ζῆτημα τῆς ἐπιθράσεως, τῆς ἡθικῆς τούλαχιστον, τῶν ναυτιλλομένων μας, ἐκείνων ποὺ ἀφίέρωσαν δλην των τὴν ίκμάδα τῆς δημιουργικῆς των δραστηριότητος διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς ἑθνικῆς ναυτιλιακῆς ὑποθέσεως. Εἶχομεν πάντοτε τὴν ἀντίληψιν — καὶ αὐτὸ κυρίως ἐτονίσαμεν — ὅτι κάποιος στενώτερος ψυχικὸς σύνδεσμος θὰ ἔπρεπε νὰ ἀναπτυχθῇ μεταξὺ κεφαλαίου καὶ ἥργασίας εἰς τὴν Ναυτιλίαν. Δὲν μᾶς παρεοχέθη ἔκτοτε ἡ εὐκαιρία νὰ διαπιστώσωμεν τὴν ἀπήχησιν τῶν σκέψεων μας ἐκείνων. Οφείλομεν πάντοτε νὰ ὄμολογήσωμεν, ὅτι ἡ δρόθητης αὐτῶν δὲν ἔτεθη ἐν ἀμφιθόλῳ παρ' οὐδενὸς τῶν ἀφοπλιστικῶν μας παραγόντων.

Ίδου ὅμως τῷρα — ἐν συνεχείᾳ τῶν διων τότε ἐγράφομεν — ὅτι εὐρισκόμεθα εἰς τὴν σκληρὰν ἀνάγκην νὰ φέρωμεν εἰς τὴν δημοσιότητα πρᾶξιν ἀφοπλιστοῦ, σημαντικῶς εὐποροῦντος, τῆς δοπιαὶς τῶν χαρακτηρισμὸν ἐπαφιέμεθα εἰς τὸ ἀλάθητον κριτήριον τῆς κοινῆς γνώμης καὶ ίδιατέρως τῆς ναυτικῆς μας οἰκογενείας. Ἡμεῖς θὰ περιορισθῶμεν εἰς τὴν ξηράν καὶ σύντομον τῶν γεγονότων ἀφήγησον.

Εἰς Χιακόν τορηγὸν σκάφος μεταφέρον γαιάνθρακας ἔξεράγη πρὸ τινων ἑταῖρων πυρκαϊά. Κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς πρώτης ἀναφέξεως τῶν ἐκ τῶν γαιάνθρακων ἀστρίων καὶ μόλις ὁ ἐπὶ τῆς γεφύρας εὐρισκόμενος ὑποπλοίαρχος ἀντελήθη τὸν κίνδυνον διὰ τινας ἐκ τοῦ πληρώματος, ἔσπευσε νὰ παράσχῃ χεῖρα θυθείας καὶ νὰ ἀνασύρῃ σχεδὸν ἀπὸ τὰς ὑπὲρ τὸ κύτος ἔξερχομένας φλόγας ἔνα ναυτήν, δοτὶς ἀφεύκτης θὰ κατεκάιτο, χωρὶς δόμως ὁ πτωχὸς σωτῆρος νὰ διασώσῃ καὶ τὸν ἑαυτόν του. "Οταν ἔξηλθεν ἀπὸ τὰς φλόγας τὸ πρόσωπον καὶ αἱ χεῖρες αὐτοῦ είχον γίνει παρανάλωμα τοῦ πυρός. Εἰς ἀμφορφον μάζαν μετεβλήθη τὸ πρόσωπον του, οἱ σφραγίδαι καὶ τὰ στόμα μόλις διεκρίνοντο, τὰ βλέφαρα καὶ τὰ χείλη είχον σχεδὸν ἔξαφανισθῇ, τὰ δὲ ἄκρα τῶν χειρῶν — καὶ οἱ δέκα δάκτυλοι — ἀπέτελεσαν καὶ αὐτοὶ τὴν σκληράν θυσίαν εἰς τὸν θωμὸν τοῦ καθῆκοντος.

'Αφοῦ τὰ ἀτυχές θῦμα ἐπὶ μῆνας ἐπάλαισε πρὸς τὸν θάνατον καὶ ἀφοῦ ἐπὶ ἑτη ὑπέστη εἰς Ἀγγλίαν δύο δεκα πλαστικάς ἔγχειριστες διὰ νὰ ἀναλάθῃ τὸ πρόσωπον αὐτοῦ ἀνεκτήν πως, ἀνθρώπην μορφην, μὴ προκαλοῦσαν τὸν ἀποτροπισμόν, μὲ τὰς χειράς του ἀκρωτηρισμένας, εἰσέπραξεν ἀπὸ τὰς ἀσφαλείας τὴν δυσανάλογον πρὸς τὸ ἀτύχημά του ἀποζημίωσιν καὶ ἀνάπτηρος πλέον, αὐτὸς ὁ σφριγγής, ὁ λεβεντοκόρμος ἡρωϊκὸς πλοιάρχος ἀνεζήτησε πόρον ζωῆς εἰς χερσάδιν τι ἐπάγγελμα, μὴ ἀπαιτοῦντος θέσαις χρησιμοποίησον τῶν χειρῶν.

'Ενθαρρυνόμενος ἀπὸ τῶν συμπατριωτῶν του τὴν ἡθικὴν καὶ ἔν τινι μέτρῳ — διὰ τὰς δυνάμεις πτωχῶν ναυτιλλομένων — τὴν διλικὴν ἀρωγὴν ἐπεχείρησε νὰ ίδρυσην ξενοδοχεῖον εἰς Πειραιᾶ. Εδρεν ὀμέριστον τὴν ὑποστήριξιν δλῶν τῶν Χίων ναυτεργατῶν καὶ ὑπελόγιζεν, ὅτι θὰ ἔσοικονδει μειοναὶ οὐτῷ τὰ πρόστο τὸ ξῆν. Διὰ νὰ ἐπιτύχῃ ὅμως τὴν ἀδειαν τοῦ ὑπουργείου τοῦ Τουρισμοῦ ἔχρειαζετο νὰ ὑποβληθῇ εἰς ἐκτάκτους τινάς διπάνας ἐπιπλωσεῶς, καὶ εὔπρεπισμοῦ τῶν δωματίων τοῦ ξενοδοχείου. 'Απητοῦντο 30 χιλιάδες δραχμῶν. Δι' ἔρανων συνεκεντρώθησαν αἱ 15 χιλιά-

δες. Διὰ τὸ ὑπόλοιπον ἀπηθύνθη εἰς τὸν συγγενῆ του ἔφοπλιστον, κάτοχον σεβαστῆς περιουσίας, ἀδελφὸν τοῦ πλοιοκτήτου τοῦ σκάφους ὃ που ὁ ἐν λόγῳ ἀτυχῆς πλοιάρχος παρεμορφώθη καὶ ἡ κρωτηριάσθη. Δέν ἔξῆτησε παρὰ ἔνα δάνειον διὰ νὰ δυνηθῇ νὰ θέσῃ εἰς λειτουργίαν τὴν πτωχὴν ἐπιχείρησιν του. Παρεκάλεσε καὶ ἐπεδίωξε νὰ συγκινήσῃ τὰ συγγενικά, τὰ φιλεύσταλαχνα αἰσθήματα τοῦ ἔφοπλιστοῦ αὐτοῦ, εἰς μάτην δύμας. 'Ο πλούσιος πλοιοκτήτης ἡρήθη τὴν μικρὰν αὐτὴν θοήθειαν εἰς τὸν ἀναξιοπαθούντα συγγενῆ του, εἰς τὸ ἀτύχημα θύμα μαῖς θαλασσινῆς περιπτείας. Τρίτοι τοῦ ὑπέδειξαν τὸ καθῆκον του, τὸ ὑπαγορευόμενον ἐπὶ τέλους ἀπὸ τὰ στοιχειώδη ἀνθρωπιστικὰ αἰσθήματα. Παρὰ ταῦτα δύμως ἐπέμεινεν εἰς τὴν ἀρνητικήν του. Προέδαλε τὴν δικαιολογίαν, ὅτι κατ' ἀπαράθατον ἀρχήν δὲν παρείχει δάνεια. Δάνειον δύμας θὰ ἔπρεπε νὰ θεωρηθῇ ἡ θοήθεια πρὸς τὸν σιωπηλὸν αὐτὸν, τὸν ἀφανῆ τοῦ καθῆκοντος ἐργάτην;

Οὕτως ἔχουν τὰ γεγονότα. Παραλείπομεν κάθε ἄλλο σχόλιον. Πρὸς τὶ ἄλλως τε; Δέν δύμιλον ἀρκετά αὐτά τὰ πράγματα; "Αν λόγοι εὐπρεπεῖσαν τῶν στηλῶν αὐτῶν ἀπαγορεύουν νὰ κατονόμασσον τὸν ἔφοπλιστὴν τούτον, τὰ περιστατικά, δπως τὰ ἀφηγούμενά του, τὸν ὑποδηλοῦν. Οἱ συμπατριῶται του τὸν γνωρίζουν. Τὸν παραδίδομεν εἰς τὴν δημοσίαν κρίσιν ὡς μοναδικὸν εὐτυχῶς δείγμα σκληρότητος, καὶ ἀγνωμοσύνης μεταξὺ δλου τοῦ ἔφοπλιστοῦ μας κοσμού. 'Αλλοίμονον ἀν ὑπάρχουν καὶ ἄλλοι. Πάντως καμίας ἐπιφύλαξις δεσμῶν γνωριμίας ή ἀλλης τινὸς σκοπιμότητος δὲν μᾶς συνεκράτησε διὰ νὰ ἀποσιωπήσωμεν τὸ οἰκτρόν αὐτὸ γεγονός. Καταγγέλλοντες τὴν διαστροφὴν αὐτὴν τῶν ὥρων ναυτικῶν μας παραδόσεων, ἐπιτελοῦμεν καὶ πάλιν ἔνα καθῆκον. 'Εκόντες ἄκοντες καὶ οἱ στρεθλάς περὶ τῆς ἀποστολῆς τοῦ κεφαλαίου ἔχοντες ἀντιλήψεις θὰ συναισθανθοῦν ἐπὶ τέλους τὸ καθῆκον των.

Νὰ πιστεύσωμεν ὅτι θὰ πραγματοποιηθῇ;

Μὲ ιδιαίτεραν ικανοποίησιν ἀναγράφομεν τὴν πληροφορίαν, διὰ ὁ κ. Μαρῆς Ἐμπειρικὸς διαπραγματεύεται τὴν ἀγοράν δύο ἐπιθετικῶν σκαφῶν μικρᾶς ἡλικίας — τοῦ 1930 — ἔξαιρετικῆς ταχύτητος καὶ μεγάλης χωρητικότητος — 5500 τ. γκρός — διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἔδδομαδιαίσας γραμμῆς μεταξὺ 'Αλεξανδρείας — Πειραιῶς — Μασσαλίας. 'Απὸ τὰς φωτογραφίας καὶ τὰ σχεδιαγράμματα τῶν δύο τούτων πλοίων διεπιστώσαμεν πράγματι, διὰ πρόκειται περὶ ἔξαιρετικῶν δλως θαλασσηγῶν γραμμῆς, διὰ τὰς ὅποιας, ἀν εύδοχωμενον αἱ διαπραγματεύεσι τῆς ἀγορᾶς των, θὰ ὑπερφανεύεται η σημαία μας. Θὰ είνε τὰ πολυτελέστερα, ταχύτερα τὰ νεώτερα ἀκόμη τῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ καὶ πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν αὐτῆς κινούμενων σκαφῶν τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας.

Νὰ πιστεύωμεν, διὰ τὸ Ἐμπορικὸν μας Ναυτικὸν θὰ εὐτυχήσῃ νὰ ίδῃ τὴν πραγματοποιημένην τὴν προσπάθειαν τοῦ κ. Μ. Ἐμπειρικού; 'Ομολογούμεν, διὰ εἰνε τόση ἡ συγκίνησις ποὺ μᾶς καταλαμβάνει ἐπὶ τῇ ἐλπίδι, διὰ τὴν Κυανόλευκος θὰ κυματίσῃ ἐπὶ τοιούτων πλοίων, ὡστε νὰ παρασύρῃ καὶ κάθε δικαιολογημένην ἐπιφύλαξιν.

Παρήγορον δύμως ἔξ, ἀλλού είνε τὸ ἐπιδειχθέν ἐνδιαφέρον τῆς Κυθερῆσεως διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν δύο τούτων σκαφῶν. 'Απὸ πάσης πλευρᾶς, τουριστικῆς, συναλλαγματικῆς, προσαγωγῆς τοῦ θέματος γοήτρου, ἀπασχολήσεως ὑπερτετρακοσίων ναυτιλλομένων μας, ἔξυπηρτήσεως ἐν ἐν λόγῳ τῶν γενικωτέρων συμφερόνων τῆς Οἰκονομίας τοῦ Τόπου, η ἀγορά πλοίων τοιαύτης ἀποστολῆς θ' ἀποτελέση γεγονός ἀξιοσημείωτον, ἔργον κατ' ἔρχογήν παραγωγικόν.

Τὸ Κράτος τὸ σημερινὸν, τῆς παραγωγῆς καὶ τῆς ἔργασίας, εἰμεθα πεπισμένοι, διὰ θὰ παράσχῃ κάθε δυνατήν ἐνθάρρυνσιν εἰς τὴν πρωτοθουλίαν τοῦ κ. Ἐμπειρικού. Δέν πρέπει νὰ μᾶς διαφύγῃ καὶ ἡ εὐκαιρία αὐτή διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιθατηγοῦ Ναυτιλίας μας, ἀνάπτυξιν μαλιστα πρωτισμένην νὰ ἀποδώσῃ τόσα σημαντικά ὑφελήματα.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΞΑΝΘΟΤΟΥΓΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων. Ανθρακεύσεις ἀτμοπλοΐων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὄρους λίαν συμφέροντας.

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

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

Ai éπιβαρύνσεις τῆς Ναυτιλίας μας και οι ἔξ αὐτῶν κίνδυνοι

Tὸ δεύτερον ἄρθρον τοῦ κ. ΚΩΝ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ

'Αναλόγων εἰδικώτερον τὰ κονδύλια δαπανῶν, μὲ τάς όποιας ἐπιβαρύνθησαν ἀπό ἔτους τὰ φορτηγά μας, δύναμαι νὰ διαστείλω ταύτας εἰς ἐπιβαρύνσεις γενικάς καὶ ἐπιβαρύνσεις ειδικάς (ἄλλως ἑσωτερικάς). 'Ως γενικάς μὲν δρίζω τάς ἀφορώσας ἀπαντά τὰ φορτηγά ἀνέκαρτήτων σώματος, καὶ ὡς τοιαύτας, μὴ ἐνδιαφερούσας τὴν παρούσαν ἔρευναν, δι' οὓς λόγους ἀνεπτύχθη ἥδη, ἔνεκεν δηλαδὴ τοῦ ἀκινδύνου αὐτῶν ἔγκειμένου ἐν τῇ γενικότητι τῆς ἐφαρμογῆς των. Τοιαῦται ἐπιβαρύνσεις εἰνεὶ αἱ ἔξ ὑπερτιμήσεως τοῦ κόστους τῶν ἐπισκευῶν, ὑπερτιμήσεως τῶν γαιανθράκων, εἰδῶν τροφοδοσίας, ὄλικῶν σώματος καὶ μηχανῆς, ἔξδων λιμένων, φορτοεκφορτωτικῶν, στοιθακτικῶν κλπ. (1).

'Ως εἰδικάς ἡ ἄλλως ἑσωτερικάς ἐπιβαρύνσεις νοῦ τὰς προσδιαζούσας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, θερυνούσας δριστικῶς ταύτην καὶ ἐπὶ τῶν όποιων συνεπῶς ἡ ἐπίπτωσις ἐπὶ τῆς καταναλώσεως διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν ναύλων εἰνεὶ ἐκ τῶν πραγμάτων ἀδύνατος. 'Ελέχθη ἥδη, διτὶ αὗται ἔξασθενούσι τὴν συναγωνιστικὴν δύναμιν τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ. Τοιαῦται ἐπιβαρύνσεις εἰνεὶ : Αἱ μισθολογικαὶ, ώριμέναι δαπάναι κοινωνικῆς προνοίας, αἱ παλινοστήσεων πληρωμάτων καὶ ἐπανδρώσεων τῶν πλοίων εἰς ἀλλοδαπούς λιμένας, τὰ ἐπηυξημένα ἀσφάλιστρα σώματος καὶ μηχανῆς, ἐφ' ὅσον δὲν ὑφίσταται διεθνῆς ἀσφαλιστικῆς ιστομίας, τὰ εἰς τὸν αὐτὸν λόγον ὁφελούμενα ἐπασφάλιστρα φορτίου, ὅποιας δὲ προϋποθέσεις καὶ ἐν περιωρισμένῳ μέτρῳ αἱ δαπάναι ἐπισκευῶν, περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων κλπ.

'Ἐκ τῶν εἰδικῶν τούτων ἐπιβαρύνσεων, κατηγορία τις διείλεται εἰς ἑσωτερικούς λόγους ἀφορῶντας τὴν Ναυτιλίαν μας αὐτὴν καθ' ἑαυτήν, δὲν προέρχεται δηλαδὴ ἐξ ἑσωτερικῶν αἰτίων, ἀλλ' εἰνεὶ τὸν ἀναγκαῖον ἀπακόλουθον αὐτοῦ τοῦ τρόπου τῆς συγκρήτησεως τῆς Ναυτιλίας μας, τῆς συνθέσεως τοῦ πλωτοῦ τῆς ὄλικοῦ. Τοιούτου εἰδους ἐπιβαρύνσεις εἰνεὶ, ἡ ἔξ, ἀσφαλιστρων σώματος καὶ μηχανῆς, ἐπασφαλιστρων φορτίων, ἐκ συνεισφορᾶς εἰς ἀλληλασφαλιστικούς ὄργανοισμούς Λονδίνου διὰ τὴν κάλυψιν κινδύνων φορτίων, ἔξισκευῶν παρηλίκων πλοίων ἔχοντων μεγάλας ἀνάγκας συντηρήσεως κλπ. κλπ. Καὶ θεωρίας διὰ τὴν ἀρρούνη ἀπλῶς ἀμβλυνούσι τῶν ἐπιβαρύνσεων τούτων, ὁ ἐφοπλισμός διείλεται νὰ στηριχθῇ κυρίως καὶ πρὸ παντὸς εἰς τὰς ίδιας αὐτοῦ δυνάμεις. 'Η ἀρρούνη τοῦ Κράτους καὶ τῆς οικιώδους παρ' ἡμῖν ναυτικῆς πίστεως ἀποτελεῖ δευτερεύοντα ὅλως συντελεστὴ ἐπιτυχίας τοῦ ἀναληφθομένου ἀγώνου. 'Ως δὲ γνωστὸν τυγχάνει, ἐπὶ δύο ἥδη συναπτά ἔτη μέγας ἀγώνος κατεβλήθη παρὰ τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας ἐπὶ τοῦ ζητήματος τῶν ἐπασφαλιστρων φορτίων, ἀτυχῶς ὅμως ἄνευ ἀποτελέσματος. Τὸ χειρότερον δὲ εἰνεὶ, διτὶ κατά τὸ τρέχον ἔτος δ ἀγώνη ἀπέθη δαπανήρητος, προεκάλεσε πολλὰς ζημίας εἰς ἀργήσοντα πλοῖα εἰς τὸ Πλέιτ, ἀτινα ἡρήθησαν νὰ ναυλωθῶσι δεχόμενα τὸν ὄρον ἐπασφαλιστρων φορτίων, ἔνῳ ἔξ ἄλλου προεκλήθη καὶ μεγάλη ἀπογοήτευσις τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου, λόγω τῆς σημειωθείσης ἀποτυχίας.

'Η μειονεκτικὴ ἀσφαλιστικὴ μας θέσις ἀπό ἀπόφεως σωμάτων καὶ μηχανῶν, ἀποτελεῖ ἀπό τινος ἀντικείμενον σοθαρᾶς καὶ ἐνδελεχούς ἔρευνης καὶ μερίμνης πάντων τῶν ἐνδιαφερομένων,

(1) 'Ο κ. Γ. Ε. Εμπειρίκος (Ν. Χ. 1) 1938 σελ. 3) λαμβάνων ὡς δάσιον πλοίον 8.000 τόνων d. w., δρόμος ἑπολογίζει, διτὶ ἐντὸς τῶν τελευταίων 4 ἔτῶν ἡ Ἑλληνικὴ φορτηγός ναυτιλία ὑπέστη ἐπιβάρυνσιν κατὰ πλοίον ἐκ Α. Α. 10.584 ἐτησίως, κατὰ τὸν ἔξης ἀναλυτικὸν πίνακα :

	Ἐτησίως	
	Α.Α. 1470.—	
6') Ταμείον Φυματισῶν	» 69.—	
γ') Ἐπιβάρυνσις λόγῳ αἰξήσεως ἀσθενεῶν πληρωμάτων, franchise Α. 10 κατ' ηματισμένον ἀσθενῆ καὶ λόγῳ αἰξήσεως κατὰ 3 πέννας συνεισφορᾶς πρὸς μιαρασφαλείας	» 250.—	
δ') Ἐπιβάρυνσις λόγῳ ἀθρόων παλινοστήσεων καὶ ἀντικαταστάσεων παλινοστημένων	» 250.—	
ε') Ἐπιβάρυνσις τροφοδοσίας	» 261.—	
στ') Ἐπιβάρυνσις δαπανῶν κανάριων ἔλης	» 2100.—	
ζ') Ἐπιβάρυνσις ἀσφαλιστρων σώματος καὶ μηχανῆς...	» 1400.—	
η') Ἐπιβάρυνσις ἐποικεύων, σεφερό, δεξαμενισμόν...	» 800.—	
θ') Ἐπιβάρυνσις ἐλιμενιζῶν καὶ συναλλαγματιδῶν διαφορῶν, μεσιτοπρομηθείων κλπ.	» 1050.—	
ι') Ἐπιβάρυνσις ἔξ ἐπασφαλιστρων φορτίων καὶ λόγῳ αἰξήσεως τιμῶν μεταφερομένων ἐμπορευμάτων	» 300.—	
ια') Ἐπιβάρυνσις ὑλικῶν συντηρήσεως σώματος καὶ μηχανῆς	» 300.—	
ιβ') Ἐπιβάρυνσις ἐκ διαφορᾶς ἐτησίας ἀποσθέσεως μεταξὺ πλοίου ἀγωνασθέντος εἰς τιμᾶς κρίσεως καὶ τοεχούσας τιμᾶς	» 2384.—	
Sύνολον ἐπιβαρύνσεων ἔτος 1937 ἐν ἀντιπαραβολῇ μὲ ἔτος 1933 περίπου	Α.Α. 10.584.—	=====

ἐπινεύσει καὶ τῆς Πολιτείας, αἱ δὲ ἔξαιρετικα δαπάναι ἐπισκευῶν συντηρήσεως καὶ περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων δέν δύνανται νὰ ἀποφευχθῶσι, λόγῳ τῆς προκεχωρημένης ἡλικίας των. Διὰ τὴν μειώσιν τῶν ἐπασφαλιστρων φορτίων, δύνανται ἀσφαλῶς νὰ συντελέσωσι καὶ οἱ πλοιοκτῆται διὰ τοῦ ἐφοδιασμοῦ τῶν πλοίων των μὲ τὸν ἀπαιτούμενον ἔξοπλισμὸν διὰ τὴν τελειοτέραν περιποίησιν τῶν εὔπαθῶν φορτίων καὶ δι' ἐπιθολῆς κυρώσεων κατὰ τῶν ύπευθυνῶν μελῶν τοῦ πληρωμάτος διὰ τὴν μὴ καλὴν συντήρησιν αὐτῶν. 'Ως πρὸς τὸ τελευταῖον δύο τοῦ τὴν ηθικήν ἀμοιβὴν τῶν ίκανῶν καὶ λῆψιν μέτρων κατὰ τῶν ἀνικανῶν πληρωμάτων.

'Ἐτέρα πάλιν κατηγορία ἐκ τῶν εἰδικῶν ἑσωτερικῶν ἐπιθεωρήσεων τῆς σημαίας μας, οὐδόλως διείλεται εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας ὡς τοιαύτην, δέν εἰνεὶ δηλαδὴ αὐτὴ ἡ ναυτιλιακὴ ἐπιχείρησις ἢ γενεισιούργος αἰτία, ἀλλ' αἱ ἐπιβαρύνσεις προέρχονται ἐξ ἄλλων αἰτίων, ἐπὶ τῆς ἔξελιξεως τῶν ὅποιων οὐδεμίαν αὐτὴ δύνανται νὰ ἔνασκησῃ ἐπίδρασιν. Καὶ ἀναφέρω ὡς τοιαύτας, τὰς πρὸς τοὺς ἀλληλασφαλιστικούς ὄργανοισμούς καταθαλλομένας ηὐδημένας συνεισφορᾶς διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων ἀσθενειῶν τῶν πληρωμάτων, τὰς περισσοτέρας τῶν διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν συνεισφοράν, τὴν συνεισφοράν πλοιοκτήτου εἰς τὸ Ν.Α.Τ., εἰς Ταμείον Φυματισῶν, τὰς πάσης φύσεως ἀποζημιώσεις ναυτεργατῶν, τὴν περιθαλψιν ἀσθενῶν, τὴν φορούλογιαν, δημοσίειν, κοινωνικὴν καὶ ὑπὲρ διαφόρων ὄργανοισμῶν, τὰς κατὰ καιρούς ἐκτάκτους εἰσφοράς, τὰς παλινοστήσεις πληρωμάτων, τὴν δαπάνη τοῦ πλοιοκτήτου ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ἐπάνδρωσιν τῶν πλοίων καὶ τέλος τὴν αὐξήσιν τῆς μισθοδοσίας, τὴν ἐπελθοῦσαν λόγῳ τῆς προσκάριου ἀνατιμῆσεως τῶν ναύλων. "Ισως ἐν τινὶ μέτρῳ καὶ διὰ τὰ ἡὐδημένα ἐπασφαλιστρα φορτίων, νὰ μὴ εὐθύνεται μόνον ἡ παλαιότητα τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ καὶ ἡ πιθανὴ ἐλλειψις τοῦ δέοντος ἐξοπλισμοῦ του, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀνεπάρκεια καὶ ἡ ἐλλειψις πείρας τῶν πληρωμάτων μας. 'Ἐπι τῆς κατηγορίας ταύτης τῶν ἐπιθεωρήσεων δύνανται τὸ Κράτος, προέχουσαν νὰ ἔχῃ γνῶμην. Ναι μὲν δὲν ὑποστηρίζω, οὔτε διτὶ πρέπει, οὔτε διτὶ εἰκόνολον εἰνεὶ νὰ ἀρθῶσι παραχωρηθέντας ἡδη εἰς τὴν ναυτεργατικὴν τάξιν κοινωνικῆς φύσεως πλεονεκτήματα, οἱ μισθοί δύμως εἰνεὶ εὐχερές νὰ προσαρμόζωνται εἰς τὴν ἔκαστοτε κρατούσαν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς. 'Αφ' ἔτερου διὰ τὴν τάξεως καὶ τῆς ἀντικακῶς ἔχοντα θά διορθωθῶσιν. 'Αρνητικῶς δ' ἐπίσης δύνανται κατὰ πολὺ τὸ Κράτος νὰ διογκίσῃ τὴν Ναυτιλίαν ἀποφεύγοντας πάσαν νέαν ἐπιβάρυνσιν οἰσασθῆπο μορφῆς.

'Ἐτέρα σκόπιμος διάκρισις τῶν ἑσωτερικῶν ἐπιθεωρήσεων εἰνεὶ, εἰς μονίμους καὶ προσωρινά. Αἱ προσωρινὴν ἐπιβάρυνσιν εἰνεὶ π. χ. ἡ ἐκ τῆς αὐξήσεως τοῦ μισθολογίου. 'Ἐφ' ὅσον οἱ μισθοί εἰνεὶ ἐλαστικοὶ δυνάμεινοι νὰ παρακολουθῶσι τὰς αὐξομειώσεις τῶν ναυλατιμαρίθμων καὶ τοῦ τιμαρίθμου ζωῆς, ἡ ἀνατιμήσις τῶν μισθῶν, ἐν ἀνατιμητική ναυλαγορᾶ, δὲν δημιουργεῖ κινδύνους, ἔαν καὶ ἐφ' δόσον τὰ μισθολόγια παρακολουθοῦσι τὴν χαλάρωσιν τῆς ναυλαγορᾶς. 'Αντιθέτως ἐπιθεωρήσεις ἐκ λόγων κοινωνικῆς προνοίας ἡ ὑπὸ τούπου μονίμων καὶ νομοθετικῶς κεκυρωμένων παροχῶν, τιθέμεναι μάλιστα εἰς ἐφαρμογὴν ἐν στιγμῇ ἀνατιμητικῆς ναυλαγορᾶς, εἰνεὶ λίαν ἀπικίνδυνοι, διότι δὲν εἰνεὶ δυνατὴ ἡ προσαρμογὴ των πρὸς τοὺς κάποτε ὑποτιμήσει μέλλοντας νὰ εὐρεθῶσι ναύλους. Τούτου τοῦ λόγου ἔνεκεν καὶ πρέπει νὰ ἀποφεύγηται ἡ ἐπιθολῆ παγίων καὶ μονίμων νομοθετικῶν ἐπιθεωρήσεων, ίδιως δὲ κατὰ περιόδους ζωηρότητος τῶν ναυλαγορῶν καὶ ἐπὶ τῆς διαρκείας τῆς ζωηρότητος. Τούτο δ' ἐπὶ τοσούτον μαλλον., ἐπειδὴ εἰνεὶ παρατηρημένον, διτὶ ἐν τῇ δύο ἔτη καλῶν τῆς ναυτιλίας ἐργασιῶν, διαδέχονται 5, 6 ή καὶ περισσότερα ἔτη χαλαρότητος τῆς ναυλαγορᾶς καὶ παρατεταμένης ἐνίστηται ἀπραξίας. Εἰνεὶ δὲ ἀντεπιστημονικὸν καὶ ἀντιοικονομικὸν τὸ σύστημα τῆς ἀπό την θάσει μόνον αἰσιοδόξων προθλέψεων ἐπιθολῆς ἐπιθεωρήσεων, δίνει προκαταθολικῆς ἔρευνης τῆς δυνάμεως ἀντιστάσεως τῆς Ναυτιλίας.

G') "Οπως καταστήσω πλέον νοητόν, δποία εἰνεὶ σήμερον ἡ θέσις τῆς φορτηγοῦ μας ναυτιλίας καὶ τίνα συγκεκριμένα γεγονότα μὲ ἡγαγον εἰς τὸ νὰ κρούσω τὸν κώδωνα τοῦ κινδύνου, νομίζω συντελεστικὸν νὰ παραθέσω πίνακα παριστῶντα τὰς ἑσωτερικάς ἐπιθεωρήσεις τῆς Ἑλληνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἐκ τῶν δημοίων εἰνεὶ ἀπλαγμένη ἡ Ἀγγλικὴ φορτηγὸς ναυτιλίας (τῶν τράπτων), εἴτε ὀλοκληρωτικῶς εἰτε κατὰ ποσοστόν. "Ετερος ἐπίσης λόγος, δι' ὅν προθαίνω εἰς τοιούτον παραληλισμόν,

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

"WAALHAVEN,"

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)
After Hours: 21851

Teleg.: DOCKAGE

ALL SHIP REPAIRS

είνε τό γεγονός ότι αἱ δύο κυριώτεραι ναυτιλίαι τῶν καθαρῶν φορτηγῶν πλοίων, τῶν ἀσχολουμένων εἰς μεταφοράς τῶν δικαιωδῶν φορτίων (πρώτων ύλῶν, raw materials, φορτίων εἰς χῦμα κλπ.), είνε ἡ Ἀγγλική ναυτιλία καὶ κατά δεύτερον λόγον ἡ Ἑλληνική. Καὶ ἄλλην διατύπωσιν δέον νὰ ἀποθέψουμεν πρὸς τὴν Ἀγγλικήν ναυτιλίαν, ὡς πρὸς τὸν κυριώτερον ἥμαν συναγωνιστὴν. 'Υπὸ τὸ αὐτὸ ἄλλως τε πρίσμα μᾶς θέλεπουσι καὶ οἱ 'Ἀγγλοι. Τὸ τοιοῦτον, παρ' ὅλας τὰς ἀγαθωτάτας σχέσεις, αἴτινες ουνδέουν ἀμφοτέρας τὰς ναυτιλίας καὶ τὴν στενὴν ἀνάμεταξύ των συνεργασίαν, ἀπαύγασμα τῆς ποίας ἀπέτελεσαν αἱ πρόσφατοι συμφωνίαι περὶ σχεδίων Διεθνοῦς Συνεργασίας ἐν τῇ Ναυτικῇ Βιομηχανίᾳ καὶ κατωτάτων δρίών ναύλων (Schemes). Προχωρῶν λαμβάνω ὡς θάσιν πλοίον τύπου standard, 8,200 τόνων δ. π. περίπου, κατασκευῆς 1920. Αἱ ἑσωτερικαὶ ἐπιθαρύνσεις τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, τοῦ τύπου τούτου, ὃν στερεῖται τὸ ἀντιστοιχον Ἀγγλικὸν φορτηγὸν ἐν ὅλῳ ἢ ἐν μέρει ἔχουσιν ὡς ἔξης:

1) ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΚΙΝΔΥΝΩΝ ΠΟΛΕΜΟΥ.— 'Εν 'Αγγλία ύφισταται ἐν εἰδός συγκεντρωτικού ἀλληλασφαλιστικού 'Οργανισμού ὑπὸ τὴν ἔπωνυμίαν «Mutual War Risk Association». Οὗτος ἐσχηματίσθη ἀπὸ τοὺς λοιποὺς ἐφοπλιστικούς ἀλληλασφαλιστικούς ὄργανισμούς, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ Μεγάλου Πολέμου. 'Ο ὄργανισμός οὗτος σκοπεῖ τὴν κάλυψιν τῶν ἐκ τοῦ πολέμου κινδύνων πλοίων, ἄτινα, α') εὐρίσκονται ὑπὸ 'Αγγλικῆν σημαίαν, θ') εἰνὲ ιηολογημένα εἰς 'Αγγλικούς λιμένας καὶ γ') κυβερνήσαται παρὰ πλοιάρχων αὐτοχθόνων "Αγγλῶν, ἀποκλειομένων τῶν ἀλλοδαπῶν πλοίων. 'Η 'Αγγλικὴ Κυβέρνησις ἔγγυαται πρὸς τοὺς ἀλληλασφαλιστικούς ὄργανισμούς σχεδὸν τὴν ὀλόττητα τῶν ἀναλαμβανομένων παρὰ τούτων κινδύνων πολέμου ἐπὶ τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων. Σήμερον οἱ κίνδυνοι οὗτοι καλύπτονται πρὸς 2 πεντας % ἐπὶ οἵων ὑπολογιζομένας συνήθως ἐπὶ τῆς ὀλικῆς ἡσφαλισμένης δια θαλασσίους κινδύνους ἀξίας (ἥτοι ἐπὶ ποσοῦ ἀσφαλείας σώματος, μηχανῆς, ναύλου, ἔξδων). 'Ἐάν οἵμερον λάθωμεν ὡς θάσιν ἀπαντα ταῦτα τά ὡς ἀνω ἡσφαλισμένα συμφέροντα ἀντὶ Λ. Α. 62.500, διὰ πλοίου κατηγορίας ὡς τὸ προρρήθεν, ἔχομεν ἐπήσιον ἀσφάλιστρον κινδύνων πολέμου 'Αγγλικοῦ πλοίου Λ. Α. 5(12)7)%'. Τὸ 'Ελληνικὸν ἀτμόπλοιον μὴ ὃν δεκτὸν εἰς τὸν ὄργανισμὸν τούτου, ἀσφαλίζεται διὰ κινδύνους πολέμου, μέσω τῶν Λόδū'ς, παρὰ τοῖς ἀσφαλισταῖς Λοιδίνου, πληρῶν διὰ τὴν ρηθεῖσαν κατηγορίαν ἀσφάλιστρων ἐπὶ Λ. Α. 62.500 ἀσφάλιστρον πρὸς 1) 6% κατὰ τριμηνίαν, ἥτοι Λ. Α. 46(17)6. ἥτοι διὰ τας 4 τριμηνίας ἐνός ἔτος Λ. Α. 187(10)—. 'Αλλ' ἡ ἀσφάλεια αὕτη δὲν καλύπτει τὰ ταξίδια Μεσογείου, Κίνας καὶ 1-παπωνίας. Δεδομένου δ' ὅτι ἔκαστον 'Ελληνικὸν πλοίον ἐπιχειρεῖ συνήθως τούλαχιστον ἐν ταξίδιον Μεσογείου κατ' ἔτος ή διέρχεται ἀπαξ τοῦ ἐνιαυτοῦ διὰ τῆς Μεσογείου, θά ὑποθληθῇ τὸ γε νῦν ἔχον εἰς ἐπὶ πλέον ἀσφάλιστρον πρὸς 4)—% (extra) διὰ τὸ ταξίδιον τοῦτο καὶ θά πληρώῃ προσθέτως £ 125, ἥτοι συνοικίως: Λ. Α. 312(10)—. Εἰς τὸ ποσὸν τοῦτο δὲν συνυπολογίζονται τὰ πολὺ μεγαλύτερα ἀσφάλιστρα, ἄτινα πληρώνονται παρὰ πλοίων ἐκτελούντων πλόας 'Ισπανίας, Κίνας καὶ 1-παπωνίας. Κατὰ ταῦτα, ἐπὶ τοῦ κεφαλαίου τῶν ἀσφαλιστρων διὰ κάλυψιν κινδύνων πολέμου, ὑστερεῖ τὸ 'Ελληνικὸν πλοίον, τοῦ ἀντιστοίχου Αγγλικοῦ περίπολον.

Αγγελικού, περίπου ἑταῖρως κατά Λ. Α. 305.—
2) ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΘΑΛΛΑΣΣΙΩΝ ΚΙΝΔΥΝΩΝ.—'Η ἔξεύ-
σεις τῆς ηὔξημένης δαπάνης, ἵν προκαλεῖ ἡ ἀσφαλιστική μας

στοιχείων διά τάς ἀσφαλείας κατά θαλασσιών κινδύνων τῆς Ἀγγλικῆς χωρητικότητος. Ἰδίως κατά τά τέλη τοῦ 1937, ἐπήλθον τόσαι ριζικαὶ μεταβολαὶ εἰς τὰ «πρέμια» καὶ εἰς τά συστήματα, ἀτίνα ἔφαρμοζουν οἱ ἀσφαλισταὶ Λονδίνου, κατά τάς αὐξομελώσεις τῶν ἀσφαλισμένων ἀξιῶν (Valuations) καὶ τῶν ποσοστῶν τῶν ἀσφαλιστρῶν, ὅστε νὰ εἴνει δυσχερές νὰ σχηματίσῃ τις ἀπολύτως ἀκριβέες συμπέρασμα ἐπὶ τῶν ὅρων, ὡφὲ οὐδὲ ἀσφαλίζονται σημερον τά Ἀγγλικά πλοῖα. Καίτοι δὲν νομίζω, οἱ περὶ τούτων ἀριθμοὶ μου νὰ εἴνει αὐθαίρετοι, οὐχ ἢττον δὲν ἔγγυωμαι καὶ τὴν ἀπόλυτον ἀκρίβειάν των. Ἐνδεχόμενον νὰ σφάλλω κατά περιθώριον κυματινόμενον περὶ τάς Λ.Α. 200 περίπου πλέον ἡ ἐλάττων ἐτησίως.

Πρός προσδιορισμόν των έπι 'Αγγλικών πλοίων έφαρμοζόμενών ασφαλίστρων, έλαθον ώς θάσιν πληροφορίας, ας είχον έκ προηγουμένων έτῶν ώς και τὰ νέα ασφαλιστικά κλιμάκια τὰ καθορισθέντα, διά τὸ 1938, παρά των άσφαλιστῶν Λονδίνου, προκειμένου περὶ 'Αγγλικῶν ἀφ' ἐνὸς καὶ 'Ελληνικῶν ἀφ' ἔτέρου πλοίων (New British Scale, New Greek Scale). Η 'Ελληνική κλιμάκις ἐδημοσιεύθη εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 15ης Φεβρ. τρέτους. Πρός κατάδειξην τῆς δυσχεροῦς θέσεως, εἰς ἣν ἔχει περιστῇ ή Ναυτιλία μας, κατά τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων τῶν σκαφῶν της, ἀρκεῖ να ἐπαναλάθωμεν τὸ ἀνάλογως εἰς τὴν Βρετανικὴν καὶ 'Ελληνικὴν κλιμάκας ἀναφέρομενον, δητὶ α') προκειμένου μὲν περὶ τῶν 'Αγγλικῶν πλοίων ἡ θασικὴ αὐδησία προσδοπίζεται εἰς 15% τῶν πρὸ τοῦ 'Ιουλίου 1937 ισχύοντων ἀσφαλίστρων καὶ β') διά τὰ 'Ελληνικά πλοῖα ἡ γενικὴ αὐδησία εἰνε 100% τῶν πρὸ τοῦ 'Ιουλίου 1937 ἀσφαλίστρων, διά τὴν κάλυψιν ὅλων τῶν κινδύνων (All Risks) περιλαμβανομένων γενικῆς, μερικῆς ἀβερίας, σώστρων κλπ. ἔξαιρεσι δολικῆς ἀπωλείας, αὐδησίας δὲ κατά 2) 6% τοῦ ἐκ σελλινίων 30 - ἀσφαλίστρου τοῦ 1937 διά τὴν κάλυψιν κινδύνου δολικῆς ἀπωλείας.

Λαμπάνων ός έδαινον πλοίον τύπου στάνταρ κατασκευής 1920, ήτοι ήλικιας 18 έτών, τόνων 8.300 έαρους, δύπερ θάξη μικτήν χωρητικότητα (γκρός) περίπου τόνων 5.230 και προφεύγων εις τά κλιμάκια της οίκειας στήλης της New Greek Insurance Scale, άνευρισκων, με άσφαλιστικήν εκτίμησην (ήσφαλισμένην *Valuation*) σώματος και μηχανής έκ Λ. Α. 50.000, διτού ἀναλογούον δισφάλιστρον ἀντιτοιχεῖ εἰς Λ. Α. 1905 ἐτήσιων διά κάλυψιν δλων τῶν κινδύνων (All Risks), συμπεριλαμβανομένης τῆς μερικῆς ἀθαρίας καὶ μὲ ἔκπεστέαν δισφάλιστικήν ἀπαλλαγὴν έκ Λ.Α. 1000 ύπο κίνδυνον τοῦ πλοιοκτήτου ($\frac{1}{2} \times 1000$ deductible franchise at owners' risks), ἔξαιρουμενῆς δύμως τῆς δλικῆς ἀπωλείας. Διά κάλυψιν δὲ δλικῆς ἀπωλείας (total loss), τὸ πρέμιον θάξη ἀνέλθη εἰς Λ. Α. 1)12)6%, ήτοι δι' ἀσφάλισιν Λ. Α. 50.000 εἰς Λ. Α. 812. Διά τὴν κάλυψιν δὲ τῶν λοιπῶν κινδύνων, ήτοι ναύλου, δαπανῶν πλοίου κλπ., ἀτίνα εἰθίσται νὰ δισφαλίζωνται πρός τὰ 25% τῆς έκ Λ. Α. 50.000 Valuation, ήτοι δι' ἀσφάλισιν ποσοῦ Λ. Α. 12.000 θεωρῶ περιττὸν νὰ κάμω λεπτομερῆ ὑπολογισμὸν δλοκήρου τοῦ δισφάλιστρου, περιοριζόμενος νὰ προσθέσω τὴν έκ Λ. Α. 30 δισφοράν εἰς θάρος τοῦ 'Ἐλληνικοῦ πλοίου, ἢν θὰ προκαλέσῃ ἡ ἔφαρμογή ώς δισφάλιστρου τοῦ 'Ἀγγλικοῦ τοιούτου, ηδήμενου περίπου ώς ὑπολογίζω κατά 5)–%. Δηλαδή τὸ 'Ἐλληνικόν θὰ πληρώσῃ δισφάλιστρα Λ. Α. 1905 + Λ.Α. 812 + τῇ δισφορᾷ έκ Λ.Α. 30 περίπου, μεταξὺ δισφάλιστρου 'Ἐλληνικοῦ καὶ δισφάλιστρου 'Ἀγγλικοῦ διά τὴν κάλυψιν κινδύνων ναύλους καὶ δαπανῶν πλοίου, ήτοι τὸ ἀθροισμα τούτων έκ Λ.Α. 2.747, μείον ἔκπτωσεως 10% = Λ.Α. 2.450 περίπου.

Τό δέ ἀσφαλίστρον τοῦ Ἀγγυλικοῦ ἀνευρίσκω κατά τὸν ἔ-
ης πρόχειρον ύπολογισμόν: α') Διὰ τὴν κάλυψιν ὅλων τῶν κιν-
δύνων, συμπεριλαμβανομένης μερικῆς ἀδερφίας καὶ ὥπο τοὺς λοι-
πούς προρρήτηντας δρους, ἐλέχθη. ὅτι τὸ 'Ἐλληνικὸν πληρώνει
ἔφετος Λ. Α. 1905, ὅτι ἐν συγκρίσει μὲ 'Ιούλιον 1937, πληρώνει
ἡδη τὸ διπλοῦν ἀσφαλίστρον. ὅποι πέμπουν ἐπλήρωσε περίπου Λ.

Telephone:
LEITH 37011
(4 lines)

Cables:

W. N. LINDSAY LIMITED.
138, Constitution Street,

Shipbrokers and Stevedores

Keenest quotations for loading or discharging all classes of cargo.

All enquiries direct to W. N. LINDSAY LTD.

Or to London agents SHEPPARD & Co.

6, Lloyd's Avenue
LONDON E.C. 3
Telephone: ROYAL 4954



Established 1874

HÖEGS Anti - Corrosive & Anti - Fouling
Compositions
are of first-class Quality and
used all over the world

Transit-Depot at Piraeus
AGENT FOR Greece:
THEODOR E. KELER, ATHENS
Tel. 23-954

Α. 950. 'Οπότε συμπεραίνω, δτι τὸ Ἀγγλικὸν θά ἐπλήρωνε τὸ παρελθόν ἔτος περὶ τὰ 10 % διλιγάτερον, ἢτοι περὶ τὰς Λ. A. 850, πλέον τῆς ἑφετεινῆς αὐξήσεως πρὸς 15 % ἐκ Λ. A. 130, ἔχομεν μεν Λ. A. 980. ^{8'}) Διὰ τὴν καλύψιν κινδύνων διλικῆς ἀπώλειας τὸ Ἑλληνικὸν πληρώνει πρέμιον πρὸς 32)6%, ὅποτε τελώ ὑπὸ τὴν ἐντύπωσιν, δτι τὸ Ἀγγλικὸν θά πληρώνῃ περὶ τὰ σελλίνια 10)—% διλιγάτερον, ἢτοι μόνον 22)6%, διότι παρὰ τοῖς ἀσφαλισταῖς τοῦ Λονδίνου νομίζω, δτι ἐπεκράτησε τοιάυτη τις συνθήσεις. Οὕτω τὰ ἀσφάλιστρα, μὲν ἀσφαλισμένην ἀξίαν Λ. A. 50.000, θὰ ἀνέλθωσιν εἰς Λ. A. 563, ἢτοι συνοικικῶν (ἔξαιρέσεις ἀσφαλείας ναύλου καὶ δαπανῶν) εἰς Λ. A. 1543, μείον 10%, εἰς Λ. A. 1400 περίπου καὶ θά προκύψῃ διαφορά ἐτησίων ἀσφαλιστρων θαλασσίων κινδύνων, υπέρ τοῦ Ἀγγλικοῦ καὶ κατά τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀ-τυμοπλοίου, περίπου ἐκ Λ. A. 1050. Είρηται ἡδη, δτι δὲν συνυπελλόγεισα τὸ ἀσφάλιστρον καλύψεως ναύλων καὶ δαπανῶν πλοίου εἰς οὐδέμιαν τῶν δύο περιπτώσεων, ἔλαθον μόνον ὑπ' ὄψιν, προκειμένου τοῦ Ἑλληνικοῦ, τὴν ἐκ Λ. A. 30 περίπου διαφοράν τοῦ ἀσφαλιστρου τούτου.

Εἰς τὸ ἄνω ποσὸν τῆς διαφορᾶς ἀσφαλίστρων Ἀγγελικοῦ καὶ Ἐλληνικοῦ πλοίου ἐκ £ 1050, δὲν συμπεριλαμβάνω τὰς εἰδίκας ἀσφαλείας ναύλων, αἵτινες γίνονται ἐπὶ πλέον τῶν διὰ τῶν ἑταῖρῶν συμβολαίων ἡσφαλισμένων οιούτων, ὅσάκις ὁ εἰς κίνδυνον ἔκτιθέμενος ναῦλος τοῦ κυκλικοῦ ταξίδιου εἶνε μεγαλύτερος, τοῦ διὰ τοῦ ἐνιαυσίου ἀσφαλιστήριου κεκαλυμμένου. Ἔαν συνυπελόγιζον τὰ σχετικά ἀσφάλιστρα θά προέκυπτον καὶ ἄλλαι διαφοραὶ καθ' ἡμῶν.

3) ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΔΙ' ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΚΑΦΩΝ.— Ταῦτα ἔχουν προσδιορισθή διά μεταφοράς εύπαθῶν φορτίων ἐξ ὡρισμένων τομέων. Τὰ ἑτησια ἀσφάλιστρα τῆς νέας χρήσεως, ἀτινα συνῆψαν οἱ φορτωταὶ διά ταῖς ἐκ ποταμοῦ Λά Πλάτα καὶ γενικῶς ἐξ Ἀργεντινῆς μεταφορᾶς οιτηρῶν καὶ δημητριακῶν ἐν γένει, προκειμένου περὶ τῶν δι' Ἑλληνικῶν πλοίων ἐκτελουμένων, δρίζουσι τὰ ἔξης κλιμάκια ἐπασφαλίστοιν.

α') Διά πλοϊα μέχρι 10 έτών πρός	3)-%
β') Διά πλοϊα από 10 μέχρις 20 έτών πρός	4)9%
γ') Διά πλοϊα από 20 μέχρι 30 έτών πρός	9)-%
δ') Διά πλοϊα άνω των 30 έτών πρός	11)3 %

Τό πρέμιον ύπολογίζεται έπι της δέξιας του φορτίου (ίδε λεπτομερείς ἐν The Shipping World, February 16, 1938, σελ. 244). Τάκη πασφάλιστρα ταῦτα ύποχρεούνται οἱ ιδιοκτήται τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων να ἀποδώσουν εἰς τοὺς ναυλωτάς. Φορτηγὸν τόνων 8200 Λ. Λ. περίπου, μεταφέρει φορτίον σιτηρῶν δέξιας σημειωνῆς περίπου Λ. Α. 50.000. Δεδομένου, δτὶ τὰ περισσότερα φορτηγά μας ἄγουσιν ἡλικιών μεταξὺ 20-30 ἑτῶν, λαμβάνων ὡς μέσον όρον πρέμιον 9)-%, δτὲ ἔχομεν ἐπασφάλιστρον φορτίου δι' ἐν ταξιδίον ἀπὸ Πλέιτ δι' Εύρωπην Λ. Α. 225. Διὰ δὲ 3½ ταξίδια ἔμφορτα ἀπὸ Πλέιτ, δσα περίπου ἀντιστοιχούντων εἰς περιόδουν ἑνὸς ἔτους, ἡ διλικὴ ἔξ ἐπασφάλιστρων φορτίων ἐπιθέραυνσις τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ (ἥς εἰνε ἀπλλαγμένον τὸ 'Αγγλικόν), θὰ ἀνέλθῃ περίπου εἰς Λ. Α. 785.

4) ΕΙΣΦΟΡΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΟΥ ΕΙΣ ΤΟ Ν. Α. Τ. — 'Ανέρ-

THE KOPPERS COAL CO.

IAIOKTHTAI OPYXEION

Έτησία παραγωγή 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις:

"ELPINCOAL,"

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

KOPPERS POCAHONTAS

KOPPERS NEW RIVER

KOPPERS INDIAN CREEK
KOPPERS SLOPE

Ποάκτοος;

H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.
112)113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3

Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN, LONDON

Τηλέφ. No. ROYAL 4140

— — — — —

χονται ἑτησίως διά πλοίον κεκτημένον σύνθεσιν ἐξ ἀνδρῶν 30 εἰς δραχμάς 57.400, κατά τὴν εἰς Λ. Α. ἀναγωγὴν πρὸς 546 περίπου Λ. Α. 105.

Πρόκειται περὶ εἰδικῆς ἐπιθερύνσεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἀντιστούγου τῆς ὅποιας είνε ἀπηλλαγμένη ἢ Ἀγγλική.

5) ΤΑΜΕΙΟΝ ΦΥΜΑΤΙΚΩΝ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΩΝ.— 'Ἐπι μι-
σθοδοσίας μηνιάς Λ. Α. 290 πρὸς συντελεστὴν 2% = Λ.Α. 5) 16)—
ἐπὶ 12 μῆνας = Λ. Α. 70, ὅπερ ἐστὶν ἔτερα εἰδικῇ ἐπιβάρυνοις τῆς
Ναυτιλίας μας.

6) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΕΚ ΠΡΟΣΘΕΤΟΥ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΕΙΣ ΑΛΛΗΛΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥΣ ΛΟΝΔΙΝΟΥ.—Λόγω τῶν μεγάλων ἀπαίτησεων τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, διφοιλομένων ἵδιως εἰς τὰς ἡδύημένας ἀπαίτησεις ἐξ ἀσθενειῶν τῶν πληρωμάτων των, ἡδύηθη ἡ συνεισφορά των παρὰ τῆς West of England κατά—)3 κατά τὸν μικτῆς χωρητικότητος ἔτησιος, ἢτοι διά πλοίον χωρητικότηος 5230 τόννων γκρός κατά Λ. Α. 40.

7) ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΙΣ ΛΟΓΩ ΑΣΘΕΝΕΙΩΝ.—Κατά τό 'Αγγλικόν 'Εργατικὸν Δίκαιον «Workman's Compensation Act», ὁ πλοιοκτήτης εὐθύνεται διὰ τὴν θεραπείαν μόνον τῶν ἀσθενούντων μελῶν

τοῦ πληρώματός του, οὐχὶ δύμως διά τὴν μισθοδοσίαν καὶ τροφοδοσίαν αὐτῶν κατά τὸ διάστημα τῆς ἀσθενείας, Ἡ ὑποχρέωσίς του αὕτη (νοσηλείας) ἔξικνεται μέχρι 30) – ἐθδομαδιαίων, 'Αφ' ἔτερους καὶ αὐτή νοσηλεία ἐν 'Ἀγγλίᾳ συνήθως παρέχεται δωρεάν ὑπὸ τῶν διαδόρων Κοινοτικῶν καὶ Δημοσίων Νοσοκομείων. Οὕτως ἡ ἔξι ἀσθενειῶν τῶν πληρωμάτων δαπάνη τοῦ 'Ἀγγλικοῦ πλοίου είνει ἐλαχίστη προκύπτουσα κυρίως δόσακις δὲ ναυτικός ἀσθενείης εἰς ἀλλοδαπὸν λίμενα καὶ περιοριζομένη ὡς πρὸς τὰ πολλὰ ἔξοδα νοσηλείας. 'Αντιθέτως τὸ 'Ἐλληνικὸν πλοίον καταθάλλει νοσηλεία, ἔξοδα παλινοστήσεως, μισθούς καὶ ἀντίτιμουν τροφῆς, καθ' ἀπαν τὸ διάστημα τῆς ἀσθενείας μέχρις ἔξαντλησεως 4μήνου, οὕτως ἡδη μελετᾶται ἡ εἰς δημηνον ἐπέκτασις μὲν τινας παραλλαγάς. Δεδομένου δ' ὅτι κατὰ τὰ τελευταῖα ἐπὶ παρουσιάζεται εἰς τὰ 'Ἐλληνικά πλοῖα πληθώρα ἀσθενειῶν καὶ ιδίᾳ φευδασθενειῶν, διτὶ γίνεται μία πρωτοφανῆς καὶ ἀνίκουστος ἔκμετάλλευσις εἰς θάρος τῆς ἐπιχειρήσεως διά τοῦ συστήματος τῶν ἀσθενειῶν, διτὶ εἰς ἔκαστον πλοίον ἀναλογούσι κατά μέσον δρον τὸ ἐλάχιστον περὶ τὰ 20 περιστατικά ἀτυχημάτων καὶ ἀσθενειῶν κατ' ἔτος, διτὶ ἐπὶ πλέον ὅτι ἀλληλασφαλιστικοὶ δργανισμοὶ Λοιδονίου, παρ' οἷς είνει ἥσφαλισμένα τὰ πλοῖα δι' ἀσθενείας καὶ ἀτυχημάτα τῶν πληρωμάτων, ἐκπίπτουσι τὴν ἥσφαλιστικὴν ἀπαλλαγὴν (Franchise) ἐκ Λ. Α. 10 κατ' ἀσθενῆ εἰς θάρος τοῦ πλοιοκτήτου, ἔχομεν μίαν ἐπησίαν ἐπιθέραυνον τούλαχιστον ἐκ Λ. Α. 200 δι' ἔκαστον 'Ἐλληνικὸν πλοίον, ἡτις, δι' οὓς λόγους ἔξεθεσα ἀνωτέρω δὲν θά υπερβαίνῃ τάς Α. 50 διά τὸ 'Ἀγγλικὸν πλοῖον. "Ητοι ἐπησίων διαφορά εἰς θάρος τοῦ 'Ἐλληνικοῦ περίπου ἐκ Λ. Α. 150.

8) ΠΡΟΣΘΕΤΟΙ ΔΑΠΑΝΑΙ ΕΚ ΣΥΧΝΩΝ ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΝΔΡΩΣΕΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΕΙΣ ΑΛΑΔΟΑΠΟΥΣ ΛΙΜΕΝΑΣ.— 'Η είς τὸ θέμα τοῦτο ἀναγομένη ἐπιθάρυνσις τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ δὲν εἰνεὶ εὔκαταφρόνητος. 'Ο φειλεται δ' εἰς τὰ ἔξις: α') "Οτι ἐνῷ εἰς τὰ Ἀγγλικά πλοϊα εἰνεὶ ἐπιτετραμμένη ἡ ἔξι, ἀλλοδαπῶν ἐπάνδρωσις τοῦ κατωτέρου πληρώματος, ἔστω κατὰ μέγα ποσοστόν, ἀνιθέτως εἰς Ἑλληνικά πλοϊα, εὐρισκόμενα ἀκόμη εἰς λιμένας τοῦ ἔξωτερικοῦ (τοῦ Κόντινεντ καὶ τῆς Ἀγγλίας), κατὰ σύστημα, παρὰ τῶν ἐκεῖ Ἑλληνικῶν προδεινικῶν ἀρχῶν, δὲν ἐπιτρέπεται οὔτε ἔνα ἢ δύο ξένους νάργους ως πλήρωμα. (2)

Ούτω τὰ πλοιά εύρισκονται εἰς συνεχῆ ἀνάγκην νὰ ἀναζητῶσι πληρώματα ἔξ, Ἐλλάδος, ὑποθαλλόμενα εἰς σημαντικὴν διαπάνυ.

Θ') Διότι τά 'Αγγλικά πλοϊα τράπους έχουν ώς δρμητήρια τους 'Αγγλικούς λιμένας, όπου καταρτίζουν άσταπάνως τά πληρώματά των. 'Αντιθέτως, ώς είρηται, τά 'Ελληνικά φορτηγά ταξιδεύουν εις τομεῖς κειμένους μακρών των χωρικών μας υδάτων και δὲν έχουν ξεχέρη καὶ άσταπάνων τὸν τρόπον τῆς ἐπανδρώσεώς των. Μία ἀποστολὴ ἐνὸς μέλους κατοτέρου πληρώματος εἰς 'Αγγλίαν ἡ τάναπαλιν, δι' εἰσιτήριον, ἔξοδα ἀποσκευῶν, τροφήν, ἀγθοφορικά κλπ. στοιχίζει περὶ τάς Λ. Α. 12, ἀξιωματικοῦ δὲ περὶ τάς Λ. Α. 15. Πᾶσας δαπάνη παλινοστήσεως ἄνδρός, συνεπάγεται κατὰ κανόναν ἵσην δαπάνην ἀποτολῆς ἀντικαταστάτου εἰς ἀλλοδαπήν. Τούτεστι τὸ ἔξοδον διπλασιάζεται. Δέον συναφῶς νὰ λεγθῇ, διτὶ ἐνὸς ἥδη ἔτους ἀγγωνοτὸν διὰ τίνα λόγον, περὶ τοὺς 30 ἄνδρες ἔξ, ἐκάστου πλοίου ἐτησίως ζητοῦν τὴν ἀπόλυσιν καὶ παλινοστήσιν των εἰς 'Ελλάδα, προκαλείται δ' ἐν ταῦτῃ καὶ ἀποστολῇ ισαρθίμων ἀντικαταστάτων εἰς ἀλλοδαπήν. Πρόκειται περὶ ἀληθοῦς μάστιγος τῆς Ναυτιλίας μας. Ήτις θερύνει ἐποιώς

(2) Τὸ γεγονός τοῦτο ἔχει καὶ ἄλλας συνεπείας. Ἐν. ἀνατιμητικὴν ναυλαγορᾶ, δέ τε καὶ ἡ χωρητικότης μαζὶ διογκόνται, καὶ τὰ πλοῖα δὲν παροπλίζονται καὶ τὰ μεσθόλγια ἀκολουθοῦν τὴν ἀνισθαν, λόγῳ τῆς σημειουμένης ἐλλειψεως πληρωμάτων καὶ τῆς ἀπαγορεύσεως ναυτοδημοσίεως ἕστος καὶ μικροῦ ποσοστοῦ ἀλλοδαπών καὶ ἐνεκα τὸ παρεχομένον ὑψηλὸν μισθῶν, δημιουργεῖται μεγάλη ζητησις ἐντόπιων πληρωμάτων, καὶ τρέπονται τότε πρὸς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἀθρόως ἀγόραται καὶ ἐργάται ξηρᾶς ἡ καὶ ἐπανέρχονται εἰς αὐτὸν ἀποστρατευθέντες ναυτικοί. Οὕτω προσαλέται ἀβελτήτως τεχνήτος πληθυσμός ἐν τῷ ναυτικῷ ἐπαγγέλματι καὶ ἀνεργίᾳ μόλις ἡ ναυλαγορᾶ ἀναστορεῖται μὲν ὑποτιμήσειν, κατατίμησιν.

τὴν διαχείρισιν ἑκάστου πλοίου μας περὶ τὰς Λ. Α. 800.

Τῆς δαπάνης ταύτης είνε ἐντελῶς ἀπηλλαγμένον τὸ Ἀγγλικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικόν. Δὲν ἄρκει δὲ ὅτι τὸ κακὸν ἔχει φθάσει εἰς τὸ ἀπροχώρητον, ἀλλ' ἐπιδιώκεται ἡδη νὰ μονιμοποιηθῇ καὶ ἐπεκταθῇ ἡ πληγὴ αὐτῆς, γενικευμένου τοῦ θεσμοῦ παλινοστήσεως τοῦ πληρωμάτος ἀναγκαστικῆς δαπάνης τοῦ πλοίου, εἰς πᾶσαν σχεδὸν περιπτώσιν ἀπολύσεως ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ.

9) **ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ.** — Τὰ Ἑλληνικά πληρώματα ἔσχάτως ἀπέβησαν πλέον ἀπατητικά τῶν Ἀγγλικῶν ἀπὸ ἀπόψεως τροφοδοσίας. Οἱ Ἀγγλοὶ ἐν πελάγει τρέφονται καὶ μὲ διπυρίτην (γαλέττα), κατεψυγμένα ἡ διατηρημένα κρέατα (κονσέρβα) κ. λ. π. κλπ. Οἱ Ἑλληνες κατανάλοκουσι νωπὸν ἀρτον παρασκευαζόμενον ἐν τῷ πλοίῳ, νῶς καὶ νιπτάντα κρέατα. Προφανές δόπιας δυσκολίας προκαλεῖ ἡ χρῆσις νωποῦ κρέατος ἐν μέσῳ ωκεανῷ καὶ μὲ πλοῦν ἐνὸς καὶ δύο μηνῶν: Κατάληψιν χώρου προοριζόμενου διὰ φορτίου, φθοράν τῶν οιδηρῶν ἀλασμάτων, ἀπασχόλησιν ἀνδρὸς ως σφαγέως καὶ ἐκδρομῆς, δαπάνην χορτονυμῆς, φύραν, ἀσθενείας καὶ θανάτους τῶν ζώων κλπ. κλπ. Ὅπολογίζουσιν οἱ εἰδότες ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν εἴνε ἀκριβώτερον τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀπὸ τῆς ἀπόψεως ταύτης ἐτησίως κατὰ Λ. Α. 100.

10) **ΣΥΝΤΗΡΗΣΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΙ ΤΑΞΙΔΙΩΝ.** — Κατὰ τὸ ἔτος 1937 ἡ σύνθεσις τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου παρουσιάζει τὴν ἔξης ἀναλογίαν ἡλικίας, ύπολογιζομένην ἐπὶ τοῖς ἔκατον τοῦ συνόλου τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητός μας.

α')	Πλοΐα μέχρι 5 ἔτῶν	1,83%
β')	Πλοΐα ἀπὸ 6–10 ἔτῶν	3,15%
γ')	Πλοΐα ἀπὸ 11–15 ἔτῶν	4,04%
δ')	Πλοΐα ἀπὸ 16–20 ἔτῶν	39,86%
ε')	Πλοΐα ἀπὸ 21–25 ἔτῶν	22,91%
ζ')	Πλοΐα ἀπὸ 26 ἔτῶν καὶ ἀνων	28,21%

'Αντιθέτως ὁ μέγας σύγκος τῆς Ἀγγλικῆς χωρητικότητος ἀπαρτίζεται κυρίως ἀπὸ νεοτεύκτα πλοῖα καὶ μέσης ἡλικίας τοιαῦτα, εἰς ἐλάχιστον δὲ ποσὸν ἀναλογούσιν πλασιά. 'Αφ' ἐπέρι τὸ Ἀγγλος ἐφοπλιστής ναυπηγεῖ πλοῖα συνήθως διὰ νὰ τὰ ἀκμεταλευθή ἐπὶ 10 ή τὸ πολὺ 15 ἔτη καὶ νὰ τὰ πωλήσῃ ἐπειτα. Συνεπῶς δὲν ἐνδιαφέρεται μεγάλως διὰ τὴν καλήν συντήρησιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, ὅπερ δὲν παραμένει εἰς χειράς του, ἀμα καταστῆ παλαιόν. 'Αντιθέτως ὁ Ἐλλην ἐφοπλιστής ἀγόραζει συνήθως πλοῖα παρήλια καὶ μεταχειρισμένα. Προσπαθεῖ δὲ νὰ ἐμφυσήσῃ εἰς αὐτά νέαν ζωῆν, δι' ἐκτεταμένων ἐπισκευῶν καὶ ἐπιμελήμηντης συντηρήσεως, αὐτίνες καὶ προκαλοῦσι μείζονα δαπάνην. Ὅπολογίζω κατὰ μέσον δρον, δι' ἔκαστον Ἑλληνικὸν πλοίον δαπανῆ εἰς ὑλικά διὰ συντήρησιν σώματος καὶ μηχανῆς, ως καὶ διὰ τὰς συχνάς ἐπισκευάς ταξιδίων, εἰς ἄς διαρκῶς ἐκτίθεται, λόγω τῆς παλαιότητός του, ἐτησίως ποσὸν ὑπερβαίνον τὰς ἀντιστοίχους δαπάνας τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου κατὰ Λ. Α. 500.

11) 'Ως γνωστὸν κατὰ τοὺς κανονισμούς τούς διέποντας τὴν ἐγγραφὴν τῶν πλοίων εἰς τοὺς διαφόρους Νηογνώμονας (Classification Registers), καθ' ἔκαστον 4ον ἔτος είνε ὑποχρεωτική ἡ ἐκτέλεσις τῶν περιοδικῶν ἐπιθεωρήσεων, διὰ νὰ διατηρήσῃ τὸ πλοῖον τὴν ἐν τῷ νηογνώμονι κλάσιν του. Κατὰ τὴν ἐπιθεωρήσιν ταύτην, ἐκτελοῦνται ἐπισκευαὶ καθ' ὑπόδειξην καὶ ὑπὸ τὴν ἐπιθεωρήσιν τῶν νηογνωμόνων (Classification Surveyors). 'Υπολογίζω χονδρικῶς, λόγω διαφορᾶς ἡλικίας, δι' τοιαύτην τετραετῆ ἐπιθεωρήσιν, τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον κατὰ μέ-

σον δρον δαπανᾷ Λ. Α. 3.000, ἔναντι τῶν Λ.Α. 1000, ὃς θὰ ἔξοδεύῃ τὸ Ἀγγλικόν. 'Ητοι πρόσθετος κατ' ἔτος ἐπιθέρυνσις τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐκ τῆς αἰτίας ταύτης κατὰ περίπου Λ. Α. 500.

ΑΝΑΚΕΦΑΛΑΙΩΣΙΣ. — 'Ανακεφαλαῖως ἀπάσας τὰς ἀνωτέρω ἐπιθεωρήσεις τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ὃν εἴνε ἀπηλλαγμένον τὸ Ἀγγλικὸν πλοίον, ἐν πίνακι ώς ἔξης:

1)	Ἐπιθέρυνσις ἔξι ἀσφαλίστρων κινδύνων πολέμου Λ.Α. 305.—
2)	> ἔξι ἀσφαλίστρων θαλασ. κινδύνων » 1050.—
3)	> ἔξι ἀσφαλίστρων φορτίων » 785.—
4)	> ἔκ συνεισφορᾶς πλοιοκτ. εἰς Ν.Α.Τ. » 105.—
5)	> ἔκ συνεισφορᾶς Ταμείου Φυματικῶν » 70.—
6)	> ἔκ προσθέτων εἰσφορῶν εἰς 'Αλληλασφαλιστρικούς 'Οργανισμούς » 40.—
7)	> πρόσθετος ἔξι ἀσθενειῶν » 800.—
8)	> ἔκ παλινοστήσεως καὶ ἀποστολῆς πληρωμάτων εἰς ἀλλοδαπήν πρός ἐπάνδρων πλοίων » 150.—
9)	πρόσθετος ἔκ τροφοδοσίας » 100.—
10)	> ἔκ συντηρήσεως καὶ ἐπισκευῶν » 500.—
11)	> ἔξι ἀκτελέσεως περιοδικῶν Σερβέων καὶ τῶν κατ' αὐτὰς ἐπισκευῶν, ἀναλογία κατ' ἔτος » 500.—

Σύνολον προσθέτων ἐπιθεωρήσεων Ἑλληνικοῦ πλοίου
ἐν ἀντιπαραθολῇ μὲ Ἀγγλικόν

Λ.Α. 4.405.—

'Αντιθέτως τὰ Ἀγγλικά πλοῖα είνε δαπανηρότερα τῶν Ἑλληνικῶν, ἀπὸ ἀπόψεως μισθοδοσίας πληρωμάτων. 'Η ἐκ μισθῶν διαφορά θὰ ἥτο ἀκόμη μεγαλυτέρα, ἔναν δ 'Αγγλικος νόμος δὲν ἐπέτρεπεν, ὅμα τῇ ἀγκυροθολίᾳ τοῦ πλοίου εἰς ἔθνικὸν λιμένα, τὴν ἀπόλυσιν τοῦ πληρωμάτου. Τὸ Ἀγγλικὸν πλοίον προσθίνει συνηθέστατα εἰς φορτοεκφράσεις ἐν Ἀγγλίᾳ ἀνευ συκεροτημένου πληρώματος. Τοῦτο πιθανώτατα καθ' ἔκαστον ἔτος ἔξοικονομεῖ μισθοδοσίσαν ἐνὸς τούλαχιστον μηνός. Τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον δὲν δικαιούτατο, ούτε εἰς ἡμεδαπούς λιμένας, νὰ ἀπολύσῃ τὸ πλήρωμά του, πρὸ τοῦ πέραστος τῆς ἐκφράσεως. Λαμπανομένων δ' ὑπὸ διαθέσιν τῶν ἀνωτέρω περιστατικῶν, ἀνευρίσκω, διτὶ ἡ μισθοδοσία τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου είνε κατὰ Λ. Α. 500 ἀκριβωτέρα ἐτήσιας τῆς τοῦ Ἑλληνικοῦ. Οὕτως οἱ ἐσωτερικὲς ἐπιθεωρήσεις τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, περιορίζονται εἰς ποσὸν κατὰ Λ. Α. 3.900 περίπου ἐτήσιων μείζον τῶν ἀντιστοίχων ἐπιθεωρήσεων τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου τῶν αὐτῶν τύπου, χωρητικότητος, καὶ ἡλικίας. Τοιαύτη τις είνε ἡ θέσις τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, ἀπὸ ἀπόψεως ἐκμεταλλεύσεως ἔναντι τοῦ Ἀγγλικοῦ.

Συμπεράσματα πάν αλλο ή αἰσιόδοξα δύναται πᾶς τις νὰ συναγάγῃ. 'Επεκταθεὶς ἐπὶ τοσοῦτον ἐπὶ τοῦ θέματος, δὲν θὰ ἐπεθύμουν νὰ ἐκληφθῶ, διτὶ ἀγωνίζομαι ἀτομικὸν ἀγῶνα. Παρ' ὅλον τὸ δύναμα, ὅπερ φέρω, ἔχω περιωρισμένα ἐν προκειμένῳ ἀτομικὰ συμφέροντα. Καταλέγομαι μεταξὺ τῶν μικρῶν ἐφοπλιστῶν.

Τὸ ναυτικὸν δημαρχίαν μείζων τοῦ θέματος, δὲν θὰ ἐπεθύμουν νὰ ἐκληφθῶ, διτὶ ἀγωνίζομαι ἀτομικὸν ἀγῶνα. Παρ' ὅλον τὸ δύναμα, ὅπερ φέρω, ἔχω περιωρισμένα ἐν προκειμένῳ ἀτομικὰ συμφέροντα. Καταλέγομαι μεταξὺ τῶν μικρῶν ἐφοπλιστῶν.

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΟ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑΙ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o LTD

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

Άτμομηχανή ή Άτμοστρόβιλος ή Κινητήρ Δεῖζελ; "Ανθραξ ή πετρέλαιον;

Τοῦ κ. ΑΡΙΣΤ. Π. ΠΡΩΤΟΠΑΠΑΔΑΚΗ

Εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» τῆς 1ης Μαρτίου τρέχοντος ἔτους ἐδημοσιεύθη ἄρθρον «Τεχνικοῦ» ύπό τὸν τίτλον «Δεῖζελόπλοιον καὶ ἀτμόπλοιον», εἰς τὸ πότον γίνεται σύγκρισις τῆς οἰκονομικῆς, οὕτως εἰπεῖν, ἀπόδοσεως συνήθους ἀτμομηχανῆς ἀφ' ἐνὸς καὶ κινητήρους Δεῖζελ ἀφ' ἐτέρου. Τὸ ζῆτημα δὲν εἶναι ὅσον ἀπλοῦν ἐμφανίζεται εἰς τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον, ἀλλ' ἀπ' ἐναντίας αἱ ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου συζητήσεις ἔξακολουθοῦν εἰς τὸν διεθνῆ τεχνικὸν τύπον, μὲ μόνον συμπέρασμα μέχρι σήμερον, διτὶ τὸ πρόσθλημα δὲν ἐπιδέχεται λύσιν ἐνιαίαν διὰ πᾶσαν παρουσιαζομένην περίπτωσιν.

Οὕτως ὁ Bleieken πρὸ ἔτους περίπου κατέληξεν, εἰς ἄρθρον τοῦ δημοσιεύθεν εἰς τὸ περιοδικόν «Der Deutsche Seemann», εἰς τὸ ἔχης συμπέρασμα:

1) "Οτι διὰ πλοῖα μὲ πρωστήριον δύναμιν ἀνω τῶν 30.000 ἵππων τὸ συμφέρονταν πρωστήριον σύστημα εἰνε ἀτμοστρόβιλος μὲ πετρελαιολέθητας (μὲ ὑδραυλούς).

2) "Οτι διὰ πλοῖα μὲ ἵπποδύναμιν ἀπὸ 15.000 μέχρι 30.000 ἵππων παραμένει συζητήσιμον, ἐάν ἐνδείκνυται ἀτμομηχανή (ἀτμοστρόβιλος) ή δεῖζελοκινητήρ.

3) "Οτι διὰ τὸ πεδίον ἀπὸ 5.000 ἕως 15.000 ἵππων προτιμήτος εἰνε διὰ δεῖζελοκινητήρ. Καὶ διτὶ:

4) Διά πλοῖα μὲ ἵπποδύναμιν κάτω τῶν 5000 ἵππων συμφέρει ἡ ἀτμομηχανή μὲ συνήθεις λέθητας διὰ γαιανθράκων.

'Ο Goos λέγει εἰς τὴν ἀναλυτικωτάτην ἐπὶ τοῦ θέματος τούτου ἀνακοίνωσίν του ἐνώπιον τῆς «Schiffbautechnische Gesellschaft», διτὶ αἱ τιμαὶ τῶν καυσίμων ποικίλλων τόσον πολὺ καὶ τόσον ἀνωμάλως ἀπὸ χρόνου εἰς χρόνον καὶ ἀπὸ τόπου εἰς τόπον — καὶ ἀπολύτως καὶ εἰς τὰς σχέσεις των πρὸς ἀλλήλας — ὥστε νά εἶναι σύνηθες τὸ φαινόμενον ἐκεῖ π. χ. ὅπου αἴφης τὸ 1929 ήτο συμφέρωτερον τὸ δεῖζελόπλοιον ή τὸ κοινὸν ἀτμόπλοιον νά καθισταται τὸ 1932 συμφέρωτερον τὸ ἀτμόπλοιον μὲ πετρελαιολέθητας ή καὶ τάνατοπλοίων.

Θεωρεῖ, διτὶ κατά τὸ 1933—1934 διὰ τὴν γραμμὴν Βορείου Αμερικῆς ήσαν προτιμήτα ἀτμόπλοια μὲ πετρελαιολέθητας, διὰ τὴν γραμμὴν Αὐστραλίας ἀτμόπλοια μὲ γαιανθρακολέθητας καὶ διὰ τὴν γραμμὴν "Ανω" Ανατολῆς δεῖζελόπλοια.

'Ἐν τούτοις τὰ γνωστά νεοτεύκτα (1935) πλοῖα τοῦ Norddeutsche Lloyd, τὰ ὅποια πρωρίζοντο καὶ ἐκτελοῦν τὴν γραμμὴν "Απω" Ανατολῆς, τὰ «Sharnhorst», «Potsdam» καὶ «Gneisenau», ἐφωδιάσθησαν τὰ μεν δύο πρῶτα διὰ στροβιλολεκτρικῆς προσεως μὲ πετρελαιολέθητας ὑπερθέρμου ἀτμοῦ πιεσεως 50 ἀτμ., τὸ δὲ τρίτον διοι συνήθους ἀτμοστροβιλῆς προσεως, ὥστα τως δὲ μὲ πετρελαιολέθητας ὑπερθέρμου ἀτμοῦ ὑψηλῆς τάσεως.

'Ο Hildesheim (1931) ύπολογίζει τὸ θάρος πρωστήριον συγκροτήματος ἐκ συνήθους ἀτμομηχανῆς μὲ κυλινδρικούς (Σκωτικούς) λέθητας ίσον πρὸς τὸ θάρος πλήρους ἔγκαταστάσεως δεῖζελοκινητήρος, τοῦ δὲ συγκροτήματος ἐξ ἀτμομηχανῆς μὲ ὑδραυλωτούς λέθητας κατά πολὺ ἐλαφρότερον. Τονίζει, διτὶ οἱ κραδασμοὶ τοῦ δεῖζελοκινητήρος εἶναι μεγαλύτεροι τῶν τῆς ἀτμομηχανῆς, λόγῳ τοῦ διτὶ καὶ αἱ πιέσεις καὶ αἱ κινούμεναι μᾶζαι εἶναι μεγαλύτεραι εἰς τὸν πρῶτον ἡ ἐπίδρασις τῶν μεγαλύτερων τούτων κραδασμῶν ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐπηρεάζει δυσμενῶς τὸ ποσοστὸν ἀποσθέσεως σκάφους τε καὶ μηχανῆς. Θεωρεῖ, διτὶ τὸ προσὸν τῆς μεγαλύτερας οἰκονομίας εἰς τὸ καύσιμον — εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ δεῖζελοκινητῆρος — γίνεται αἰσθητὸν κυρίως εἰς τὰ μεγάλα ταξίδια (Αὐστραλία, Ινδία, "Απω" Ανατολή).

'Ο Wiele (1935) λέγει, διτὶ εἰς οὐδὲν σαφές καὶ ἐνιαῖον συμπέρασμα ἔχουν καταλήξει αἱ σχετικαὶ συζητήσεις, ὡς παραδείγματο δὲ γραμμῶν, ὅπου ὑπερτερεῖ τὸ δεῖζελόπλοιον ἀναφέρει τὰς γραμμὰς "Απω" Ανατολῆς καὶ Αὐστραλίας, ὡς καὶ δυτικῆς ἀκτῆς Βορείου Αμερικῆς, ἐνῷ ἀφ' ἐτέρου αἱ γραμμαὶ Εὐρώπης, Αφρικῆς καὶ Ινδῶν προτιμοῦν τὸ ἀτμόπλοιον μὲ γαιανθρακολέθητας· τονίζει δύως, διτὶ ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν μεταβάλλονται τὰ πράγματα.

'Ἐπι τοῦ θέματος ἐγένοντο περαιτέρω ἐπανειλημμέναι συζητήσεις καὶ εἰς τὴν Institution of Naval Architects καὶ εἰς ἀλλα ἐπιστημονικὰ σωματεῖα. Κατά τὴν ἐπακολουθήσασαν, τὴν πρὸ διλίγων ἐτῶν (1929), γενομένην ἀνακοίνωσίν του J. Johnson συζητησιν, εἰς τὴν ὅποιαν ἔλασθον μέρος προσωπικότετες ὡς οἱ John Biles, Charles Parsons, Harold Yarrow, Robert Dixon, Archibald, Denny κ. ἄ. διεπιστώθη, διτὶ ὑπάρχουν πεδία, εἰς τὰ διποῖα διεῖζελοκινητῆρο δὲν δύναται νά συναγωνισθῇ τὴν ἀτμομηχανῆν καὶ διτὶ μοιραίως εἰς τὸ μέλλον θὰ συνυπάρχουν καὶ τὰ δύο ταῦτα συστήματα προσώσεως, ἐκάτερον εἰς τὸν ἐνδεδειγμένον διὰ τοῦτο τομέα.

'Εις μίαν ἐνώπιον τῆς «American Society of Naval Architects and Marine Engineers» ἀνακοίνωσίν του τὸν Νοέμβριον τοῦ 1933 δ. I. R. Ford ἐξετάζει τὴν εἰδικήν περίπτωσιν τῶν Αμερικανικῶν πλοίων καὶ καταλήγει τονίζων, διτὶ συμπέρασματα διὰ μίαν ωρισμένην γραμμὴν ἐπ' οὐδὲν λόγῳ ἐπιτρέπεται νά γενικεύωνται, διτὶ δὲ ἡ μελέτη τοῦ ἀφορᾶ μόνον τὰς Αμερικανικὰς συνήθηκας ναυσιπλοίας καὶ δὲν δύναται νά ἔχῃ ἐφαρμογὴν δι' ἀλλα χώρας.

Καθίσταται συνεπῶς φανερὸν ἐκ τῶν ἀνωτέρω, πόσον ἀκανθῶδες καὶ δυσεπίλυτον εἶναι τὸ ἀνά χειρας ζῆτημα. Τὸ πεδίον δράσεως τοῦ πλοίου, αἱ κατά χρόνον καὶ τόπον ἀνωμάλως ποι-

κίλλουσαι τιμαὶ τῶν καυσίμων, τὸ ἐπίπεδον τοῦ μισθολογίου, ἡ τιμὴ τῶν κεφαλαίων, ἡ σχέσις μεταξὺ ἀφ' ἐνὸς μὲν τοῦ ἐπόποτον πλοίου διαφόρους λιμένας διατησικόμενου, καὶ μύριοι ἀλλοι παράγοντες παίζουν ἀποφασιστικὸν ρόλον κατά τὴν μελέτην περὶ τοῦ προτιμέτου συστήματος προώσεως. Εἶναι ζῆτημα δέ, ἐάν καὶ ἡ πλέον ἐμπειριστατικὴ μελέτη εἰνε εἰς θεοῖν νά δώσῃ τὴν πραγματικῶς οἰκονομικοτέραν ἐκάστοτε λύσιν. Καὶ ἐάν ἀκόμη μία τοιάτη μελέτη ἔχῃ ὡς θοηθὸν μακράν πεῖραν, πάλιν εἰνε ἀμφιθολογίαν, ἐάν τὸ ἔξανθησόμενον συμπέρασμα θά ἀνταποκρίνηται πλήρως εἰς τὴν πραγματικότητα. "Εκεῖνο, τὸ διποῖον δύναται διώσηση πάντας νά ἀγάγῃ εἰς ἀσφαλῆ συμπέρασματα — καὶ τοῦτο δι' ὠρισμένον χρονικὸν διάστημα, ἔχαρτωμενον ἀπὸ τὸν ρυθμὸν τῆς μεταβολῆς τοῦ διποτέρου τῶν τιμῶν — εἰνε ἡ σύγκρισις πλοίων ἐκτελούντων πραγματικὰ ταξίδια, ἐφωδιασμένων δὲ μὲ πρωστήρια συγκροτήματα διαφόρους συστήματος, διπος π. χ. ἐπραξεῖ τὸ Norddeutscher Lloyd μὲ τὰ τρία ἀνωτέρω πλατείσανται νεότευκτα ἀτμόπλοια του, διμώιως δὲ καὶ πλείσται δσαι ἀλλα "Εταιρίας.

"Ινα ἔτι πληρέστερον κατανοηθῇ τὸ ἀθέσθιον τῶν συμπερασμάτων μᾶς μελέτης καὶ τὸ ἀδύνατον ἔξευρέσεως ἐνιαίας λύσεως τοῦ ζῆτηματος, ἀς ἐξετάσωμεν κατωτέρω μερικὰ περιπτώσεις, διναυμένας ὑπωδήποτε νά θεωρηθοῦν ως πλησιάζουσαι πρὸς συγκεκριμένα παραδείγματα.

Oι L. J. Le Mesurier καὶ H. S. Humphreys, εἰς ἀνακοίνωσίν των κατά Φεβρουάριον τοῦ 1935 ἐνώπιον τῆς North-East Cost Institution of Engineers and Shipbuilders, ἐξετάζουν, πῶς ἔχει τὸ ζῆτημα τῆς οἰκονομίας τῆς προώσεως εἰς τὴν περίπτωσιν συνήθων τύπων δεξαμενοπλοίων. "Αντικείμενον τῆς συγκριτικῆς των μελέτης εἰνε τρεῖς τύποι δεξαμενοπλοίων:

I) Δεξαμενόπλοια σταθεροῦ μήκους 440 ποδῶν, τῶν ὅποιων ὅμως τὸ μεμφόρτον ἔκτοπισμα καὶ ἡ ικανότης φορτίου μεταβάλλονται ἐκάστοτε οὕτως, ὥστε νά προσαρμόζηται το σχῆμα τῆς γάστρας, ως καὶ τὰ λοιπὰ στοιχεῖα σκάφους τε καὶ μηχανῆς, πρὸς τὴν ἐκάστοτε δεδομένην ταχύτητα, ήτις ποικίλλει ἀπὸ 10 ἔως 18 κόμβους.

II) Δεξαμενόπλοια σταθεροῦ ἔκτοπισματος, 15.500 τόννων, πρὸς τὴν ταχύτητα προσαρμοζούμενων τῶν λοιπῶν στοιχείων, ὥστε πάντοτε νά ἔχωμεν — ως ἐν I — συνήθεις καὶ κανονικούς τύπους δεξαμενοπλοίων.

III) Δεξαμενόπλοια σταθερᾶς ικανότητος φορτίου 11.000 τόννων, τῶν λοιπῶν στοιχείων προσαρμοζούμενων ἐκάστοτε πρὸς τὴν ταχύτητα, ως ἐν I καὶ II.

Εἰς τὴν ἐν λόγῳ ἀνακοίνωσιν ἐξετάζεται λεπτομερῶς ἡ περίπτωσις τοῦ δεξαμενοπλοίου τύπου II διὰ ταχύτητα 11,75 κόμβων καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν ταξίδιων μήκους 5000 μιλίων. Τιθεται ἡ προϋπόθεισ, διτὶ τὸ πλοῖον θὰ εύρισκηται ἐν πλῷ 300 ἡμέρας κατ' ἑτοῖς. "Η σύγκρισις ἀφορᾷ τὰ ἔχης πέντε συστήματα προώσεως:

A') Κίνητήρ Δεῖζελ.

B') Άτμοστρόβιλος μὲ πετρελαιολέθητας.

C') Άτμομηχανή παλινδρομική μὲ πετρελαιολέθητας.

D') Άτμομηχανή παλινδρομική μὲ γαιανθρακολέθητας.

Δια τὸν ὑπολογισμὸν τοῦ κόστους καυσίμου λαμβάνονται αἱ ἔχης τιμαὶ:

Πετρέλαιον καύσεως λεβήτων 35 σελ.

Πετρέλαιον Δεῖζελ 45 »

Γαιανθρακες 20 »

"Ως βάσις διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τίθεται περαιτέρω, διτὶ ἡ κατανάλωσις καυσίμου ἔχει ως κάστωθι διὰ τὰ πέντε ὑπό σύγκρισιν συστήματα προώσεως διὰ δύναμιν μηχανῆς 3000 ἵππων, δηση ἀπαιτεῖται διὰ τὴν προκειμένην περίπτωσιν:

A') 11,6 τόννοι πετρελαιού ήμερησίων.

B') 24,0 » » »

C') 29,0 » » »

D') 36,0 » γαιανθρακών ήμερησίων

E') 43,5 » » »

"Ἐν τῇ ηρητοίᾳ ἀνακοίνωσει γίνεται ἀναγωγὴ τοῦ κόστους ἀνά μονάδα μεταφορικοῦ ἔργου τοῦ πλοίου, ως τοιαύτη δὲ μονάς λαμβάνεται: 1 τόννος X 1 μιλίου.

Τὸ συμπέρασμα τῆς ἀνακοίνωσεως συνοψίζεται εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα, διποινται εἰς λίρας τὰ διάφορα ἔξοδα καὶ τὸ ουνολικὸν κόστος ἀνά ἐκπατιμώριον τόννων καὶ μιλίων.

ΠΙΝΑΞ 1

Συστήμα	Συντήρηση	Έφεδρα	Μισθοί	Κανύστη	Έξυπηρ.	Σύνο-
προώσεως	σις	μηχανῆς	μηχαν.	μον.	Κεφαλ.	λον
A	3,03	1,35	5,96	16,90	14,10	41,34
B	2,92	1,06	5,70	28,40	12,90	50,98
C	2,50	1,13	5,35	34,42	10,22	53,62
D	3,13	1,10	8,58	25,20	13,03	51,04
E	2,72	1,18	8,25	30,70	10,32	53,16

"Ο ἀνωτέρω πίναξ 1 δεικνύει, διτὶ διὰ τὰς συνθήκας, αἱ διέτηθοσαν ως βάσις διὰ τοὺς μέθοδον καὶ τὰς προϋποθέσεις τῆς ἀναφερθείσης ἀνακοίνωσεως — διὰ δεξαμενόπλοιον τύπου III ικανότητος φορτίου 11.000 τόννων διὰ ταχύτητα 10 κόμβων εύρισκο-

"Ἐξετάσωμεν ἡδη, πῶς παρουσιάζονται τὰ πρόγυματα συμφώνων πάντοτε πρὸς τὴν μέθοδον καὶ τὰς προϋποθέσεις τῆς ἀναφερθείσης ἀνακοίνωσεως — διὰ δεξαμενόπλοιον τύπου III ικανότητος φορτίου 11.000 τόννων διὰ ταχύτητα 10 κόμβων εύρισκο-

«λίγο απ' δύλα». Η επιχρωτούσα σήμερον ἐν τῇ ναυτιλίᾳ τάσις εὐνοεῖ όλονέν καὶ περισσότερον τοὺς εἰδικοὺς τύπους, ή δὲ παγκόσμιος προσπάθεια στρέβεται σταθερώς πρὸς τὴν πατασενήν καὶ ἔξτεταλλευτὸν «ἀλάνερο» διαφόρων τύπων. Μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1913 καὶ 1933 ἡ χωρητικότης τῶν «τράμπες» κατήλθεν ἀπὸ 22.7 εἰς 21.3 ἐκατομμύρια τόννων γράδος, ἐνῷ ἀντιθέτως ἡ χωρητικότης όλον τῶν ἄλλων τύπων ἐμπορικῶν σκαφῶν ἀνῆλθεν ἀπὸ 26.4 εἰς 46.7 ἐκατομμύρια τόννων γράδος. Οὕτως, ἡ χωρητικότης τῶν «τράμπες» ἐγάλλεται τῷ 1933 ἵνα ποσοτὸν 31.0 οἱ μόνον τοῦ παγκοσμίου τονῶν, ἔναντι ἀντιστοίχου ποσοτοῦ 46.0 οἱ διὰ τὸ ἔτος 1914. Τὸ νὰ ἐπιχειρήσῃ ὅθεν ἡ Ἀμερικανικὴ ναυτιλία νὰ ἀναπτύξῃ τὴν κατηγορίαν τῶν «τράμπες», θὰ ἥτο — κατὰ τὴν ἔκθεσιν τῆς Ἐπιτροπῆς — μία προσπάθεια ἀντιθέτως πρὸς τὴν χρωτούσαν παγκόσμιον τάσιν ἐν τῇ ναυτικῇ βιομηχανίᾳ.

2) Ἡ Μεγάλη Βρετανία καὶ ἄλλα χώρα, εἰς τὰς δύοις τὰ μισθολόγια εἶνε πρῆξμένα καὶ τὸ ἐπίπεδον τῆς ζωῆς ὑψηλόν, ἐκτοπλαζούται σημερέα ἐν τοῦ πεδίῳ τῶν «τράμπες» ἀπὸ τὰς χώρας ἔκεινας, αἵτινες διατηροῦνται ἔχοντες περισσότερον ζωῆς καὶ ἔχονται ἐν τοῖς μικροτέροις μισθολογίας κλίμακας. Δεδομένου, ὅτεν, ὅτι τὸ Ἀμερικανικὸν μισθολόγιον εἴναι ἀντιθέτων τοῦ Ἀγγλικοῦ, καθίσταται φανερόν, ὅτι τὰ Ἀμερικανικὰ «τράμπες» δέν θὰ ἱδύναντο νὰ συναγωνισθοῦν τὰ φορτηγά τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν, ἐκτὸς ἐὰν ἐπεστηρίζονται διὰ πλονοίων κυβερνητικῶν ἐπιχορηγήσεων. Ακόμη καὶ αὐτῇ ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία τῶν «τράμπες» ἐδέσθη κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη νὰ ἐνισχυθῇ ὥλιτον ἀπὸ τὸ Κράτος διὰ νὰ ἀντικεπούσῃ πατὰ τὴν ἐποχὴν τὰς κρίσεων τὰς δισχερείας της. Ἐφόσον οἱ «Ἀγγλοί» ἐφοπλισταὶ τῶν «τράμπες» — τούτεις ἡ ἔκθεσις — μὲ τὴν πατροπαράδοτον πεῖσμαν ὀλοκλήρων γενεῶν, ἐχρειάσθησαν τὴν κυβερνητικὴν ἀρωγὴν κατὰ τὰ ἔτη τῆς οἰκονομικῆς κρίσεως καὶ ἐφόσον εὑροῦνται νὰ πωλήσουν τὸ ἥμισυ περιποιῶν τοῦ ἐκ φορτηγῶν σκαφῶν στόλου τῶν εἰς τὸν «Ἐλληνα», Ἰταλίας καὶ Ἰάπωνας ἐφοπλιστάς, κατὰ τὴν πεταπολεμικὴν περιόδου, δὲν πρέπει νὰ δεωφορᾶται οὐδὲ καλὸν πιθανὸν ὅτι οἱ Ἀμερικανοὶ ἐφοπλισταὶ θὰ ἔδροπον ἐπιτυχίας εἰς τὸ ἐπίπεδον ἐνὸς δευτέρου τοῦ Ηνωμένου συναγωνισμοῦ τῆς διενοῦντος ναυτιλίας τῶν «τράμπες».

3) Αἱ ξέναι χώραι ὑπεστήριξαν κατὰ προτίμησιν διὰ τῆς τακτικῆς τῶν ἐπιχορηγήσεων τὴν κατηγορίαν τῶν πλοίων «ἀλάνερο», τοῦδε ὅπερ σημαίνει, ὅτι ἡ κατηγορία αὕτη τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας θεωρεῖται ὡς ἡ προτιμότερα. Αἱ καταβολαὶ αὐτῶν τούτων τῶν Ἀμερικανικῶν ἐπιχορηγήσεων κατὰ τὸ παρελθόν ἀνεφέροντο ἀποκλειστικῶς εἰς τὰς ὑπηρεσίας τακτικῶν χραμῶν, αἵτινες ἔξεντρητον τοὺς ἔθνικον λιμένας καὶ τὸ ἔξτερον ἐμπόριον τῶν «τράμπες».

4) Ή στροφὴ τῆς κανοίμουν ὥλης ἀπὸ τὸν γαλάνθρωπος εἰς τὸ πετρέλαιον, ἡ συνεχῶς καθισταμένη ἐνθυνοτέρα ταχύτης καὶ τόσαι ἄλλαι πρόσδοι, ἐπιτρέπονταν εἰς τὰ «ἀλάνερο» όλονέν καὶ εἰς μεγαλύτερον βαθὺν νὰ εἰσχωρήσουν εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ἐργασίας τῶν «τράμπες», νὰ μεταφέρουν, δηλαδή, περισσότερας σὺν τῷ χρόνῳ ποσθητας ἐμπορευμάτων μικρᾶς ἀξίας, βαρέων καὶ ὄγκωδων. Δὲν πρέπει ὅμως καὶ ἡ ναυτιλία τῶν «τράμπες» νὰ θεωρηθῇ ὡς καταδικασμένη. Κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη οἱ ἐφοπλισταὶ καθαρῶς φορτηγῶν σκαφῶν ἤχοισαν στρεψόμενοι πρὸς τὴν χρησιμοποίησιν τοῦ οἰκονομικοῦ δηκελοπλοίου. Ή οἰκονομία καὶ τὸ εὐμεταχειρίστον τοῦ «τράμπες» ἐγγνώνται τὴν παράτασιν τῆς ζητημοτοιχείως τοῦ εἰς τὴν παγκόσμιον ἐργασίαν, ὁ κύκλος ὅμως τῆς δράσεως τοῦ θα βαίνῃ ὀπωδήποτε δισμέρα περιοριζόμενος.

5) Πολλά ἐξ τῶν εὐθηνῶν, βαρέων καὶ ὀγκωδῶν φορτίων τῶν μεταφερομένων ἐν τῆς ἀλλοδαπῆς εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἡ ἔξαγομένων ἀπὸ τοὺς ἔθνικον λιμένας, ἐγκατελεῖσαν ἡ ἐγκαταλεῖσαν τὸ «τράμπες» καὶ ἀντ' αὐτοῦ προτιμοῦν τὸ «ἀλάνερο». Μὲ τὴν αὔξονσαν τάσιν νὰ φορτώνωνται βιομηχανοτοιχείων προϊόντων, μὲ τὸν περιορισμὸν τῶν ἐποχῶν φορτώσεως καὶ τῆς ἀνομάλου κινήσεως τῶν εἰς χῦμα φορτίων καὶ μὲ τὴν αὔξονσαν ἀπὸ μέρους τῶν φορτωτῶν ζήτησιν με-

γαλντέρας ταχύτητος μεταφορᾶς καὶ συγνότητος προσεγγίσεων, θὰ ἀπομεγαλύτερα καὶ ἡ ἀνάγκη τῶν ἐπηρεοῦντων τῶν «ἀλάνερο» εἰς τὴν κίνησην τῶν ὑπεροπτικῶν μεταφορῶν τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐμπορίου.

6) Ελεῖς ἀληθές — τούτεις ἐν συνεχείᾳ ἡ ἔκθεσις — ὅτι τὰ φορτηγά, ποὺ ἀπασχολοῦνται εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν εἰς χῦμα φορτίων, καλύπτουν μίαν ζωτικὴν ἀνάγκην δι' ἔθνος εύφορούμενον εἰς ἐμπόλεμον κατάστασιν, διότι διατομφύεται τὰ τρόφιμα καὶ ἔφδαι. Δέονταν τούτοις νὰ ἐπομηθῆση, ὅτι ἡ ταχύτης μιᾶς νηοπομπῆς ἔξαρταται ἀπὸ τὸ δραδυτορῦν σκάφος καὶ ὅτι ταχύτης τῶν διάρκειαν τοῦ Ἐνδρουπάκον πολέμου πλείσται δωσι δυσχέρεια προέκυψαν διὰ τὴν συνοδείαν βραδυπλούσιων φορτηγῶν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας εἰς τὴν Ἐνδώπην καὶ τὰ νάπαλιν. Απὸ τῆς πλευρᾶς ὅθεν καὶ τῆς ἐδυνατῆς ἀμνῆς θὰ ἥτο σκοπιμότερον νὰ ἐπομηθῆσην τὰ φορτηγά γραμμῆς, ταχύτητος οὐχὶ μικρότερος τῶν 15 ½ μιλίων.

Καὶ ἐφόσον αἱ ἔργασια τῶν Ἀμερικανικῶν «τράμπες» — καταλήγει ἡ ἔκθεσις — εἶναι αὐτόχοημα ἀδύνατοι, ἀνεν τῆς καταβολῆς πλονοίων ἐπιχορηγήσεων καὶ ἐφόσον οὐδεμία ἀνάγκη φαίνεται νὰ δικαιολογηθῇ τὴν πληρωμὴν τοιούτων ἀμισθῶν, δὲν θὰ ἥτο σύστημα διὰ τῶν Ἀμερικανικῶν πολίτων νὰ ἀποδύνθῃ εἰς τὰς «τράμπες» μὲ πλοία νηολογημένα εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας.

Ίταλία

Λιμενικαὶ ἐπεκτάσεις εἰς τὴν Γένοβαν

Ύπο τοῦ Αὐτονόμου Οργανισμοῦ τοῦ λιμένος τῆς Γένοβας ἐξεπονήθησαν τὰ ὄριστα τὰ σχέδια διαφυμμάσιος τῆς ἐπεκτάσεως τῆς βιομηχανικῆς-λιμενικῆς λεκάνης Sestri. Η Ίταλικὴ κυβερνητική εἰχε παράσχει πρὸς τὸν σποτὸν αὐτὸν πλάτων 42 ἐκατομμυρίων λιρεττῶν, κατόπιν ὅμως συνεννοήσεως μὲ τὰς μεγαλύτερας ἐκ τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν δελτίων τῶν εἰς τὸν Sestri ἐγκαταστάσεων, βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων, ἡ σχετικὴ πίστωσις ηγένηται εἰς τὸν 105 ἐκατομμύρια λιρεττῶν.

Η ναυτιλιακὴ καὶ ἐμπορικὴ κίνησις

Διὰ νὰ καταδειχθῇ πόσον εὐρεῖα εἶναι ἡ ἐνασκομένη παρά τινων κυβερνήσεων πολιτικὴ τῆς ναυτιλιακῆς αὐταρκείας καὶ διαχρίσεως τῆς έθνικῆς σημαίας, λόγῳ — ίσως — καὶ τῶν συναλλαγματικῶν δυσχερείων ποὺ ἀντιτετοπίζουν καὶ ποῖος ὁ ἀντίτυπος διὰ τὴν διεθνῆ ναυτιλίαν, ἀφεῖ ν' ἀναφέρουμεν, ἀπὸ προσφάτως ἐπισήμους στατιστικάς, τὰ ποστά της συμμετοχῆς τῆς Ίταλικῆς καὶ τῶν ξένων σημαῶν εἰς τὴν ναυτιλίαν καὶ ἐμπορικὴν κίνησιν τῶν Ίταλικῶν λιμένων κατὰ τὸ 1937, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰ δύο προηγούμενα ἔτη. Οὕτως, ὡς πρὸς τὸν ἀφεμένον τῶν πλοίων, τὰ 97.5 οὗ τοῦ δύο ἀφιθμοῦ κατάπλουν καὶ ἀναχωρήσοντας ἀνεφέροντα εἰς σκάφη ὑπὸ Ίταλικής σημαίας, τὸ αὐτὸ δὲ ποσοστὸν ἰσχεται καὶ διὰ τὴν ἀντίστοιχην ναυτιλιακὴν κίνησιν τῶν δύο προηγούμενων ἔτων. Ως πρὸς τὴν χωρητικότητα τὸ ποσοστὸν ἀνίσχετο εἰς 84.9 οὗ, ἔναντι 79.50 οὗ τοῦ 1935.

Χαρακτηριστικὴ εἶναι ἡ αὔξωσα συμμετοχὴ τῆς Ίταλικῆς σημαίας εἰς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν. Ανήλθεν αὕτη κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, διὰ μὲν τὰ ἐκφορτωθέντα ἐμπορεύματα εἰς 69.65 οὗ ἐπὶ τοῦ συνολού δύο δισκού, ἔναντι 68.77 διὰ τὸ 1936 καὶ 55.39 διὰ τὸ 1935, διὰ δὲ τὰς ἐξαγωγὰς εἰς 90.04 οὗ, ἔναντι 84.9 τοῦ 1935. Η ἐπιβατικὴ ἐξ ἄλλων κινησιῶν διεξήχθη κατὰ ποσοστὸν 98.86 οὗ διὰ Ίταλικῶν σκαφῶν. Συνιστώσεων, διὰ τὰς μονολικὴς ναυτιλιακὴς κίνησιν τῶν Ίταλικῶν λιμένων (κατάπλου) ἀνήλθε τὸ 1937 εἰς 87.762.586 τ. νέτ., μὲ αὔξησην 6.401.703 τ. νέτ. ἔναντι τοῦ 1936, η δὲ ἐμπορικὴ ποιανή εἰς 44.270.910 τόννων, μὲ αὔξησην 7.875.843 τόννων, ἔναντι τοῦ 1936. Τὰ εμπόνκερας καὶ αἱ προμήθεια τῶν πλοίων σημειώνηται εἰς τὰς στατιστικὰς μὲ 1.450.063 τόννων, ὁ δὲ ἀφιθμὸς τῶν ἐπιβατῶν (ἀφίξεις καὶ ἀναχωρήσεις) ἔφθασεν εἰς 9.132.856, μὲ αὔξησην 10 οὗ ἔναντι τοῦ 1936.

**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



Μεγ. Βρεταννία

Προβλέψεις και άνησυχία

Κατά την συγχροτημέσιαν πρό ίμερων είς Κάρδιφ ἐποισίαν συνέλευσιν τῶν ἡνομένων ἐφοπλιστικῶν «Ἐνόσθειων» τοῦ Κάρδιφ καὶ τοῦ Μπριστολ. Ταῖνελ, ὁ νεοεκλεγεῖς πρόεδρος κ. Idwal Williams, γενικὸς διευθυντής τῆς ναυτικῆς ἑταφίας Craig, ἀνασκοπῶν τὴν θέσιν τῆς βιομηχανίας τῶν ἑταφίων ἀπέκριψε τὰς ἀνησυχίας τον διὰ τὸ ἀμέσως προσερχές μέλλον καὶ ἐπέστησε τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαιτημένων πλοιοστητῶν ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, ὅπως ἴστορηριζθῇ παρ' αὐτῶν τὸ «σχέδιον» συνεργασίας. Ὁ ὄμιλος τῆς συνεργώντος μὲ τὴν ἰδέαν ἐπεκτάσεως τῆς συνεργασίας διὰ τῆς δημιουργίας ἐνὸς «προούλου», δυναμένον νὰ ζαταβάῃ ἀποζημιώσεις εἰς τὰς ἀναγκαιτικῶς παροπλίζουσαν σχάσην.

Διά πρότινη φοράν είς τὴν ναυτιλιακὴν ἴστοριαν —εἰτε — εἰσῆλθο-
μεν εἰς ἓντος μὲ τόσον καλῶς ὡργανωμένην καὶ ἐδρασιμένην τὴν δι-
εθνῆ ἐφοπλιστικὴν συνεργασίαν, ἐγόθσον δὲ τὸ ἐπιθυμητὸν αὐτὸν δημιουρ-
γημα διετρέποι διὰ τῆς εἰλιξινειας καὶ τῆς καλής πότεως τῶν μετε-
χόντων ἐφοπλιστῶν, θά ἥδηντο ν' ἀντιμετωπισθῶν ἄνευ γενικωτέρων
ἀνησυχιῶν αἱ ἔργατοι τοισί τῆς ναυτιλιαζῆς ἐργασίαις, μία τῶν ὅποι-
ων είναι καὶ η ἀπό τινων μηνῶν παραπορούμενη.

Περιστέρω δέ ο Williams ἀνέφερεν, ὅτι η γενική βελτίωσις τῶν συνθηκῶν ἐργασίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος συνετέλεσεν εἰς μίαν παύληλην βελτίωσιν τῆς οἰκονομικῆς θέσεως τῶν ἀξιωματικῶν καὶ πληρωμάτων τῶν Ἀγγλικῶν πλείων, τὸ δὲ σχέδιον περὶ συντάξεων, ὃπερ ἐθεοπόσθη διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καταστρόματος καὶ μηχανῆς, ὃ δύναντο ἀσφαλῶς νὰ ἐπεκτεῖθῃ δραδύετον καὶ εἰς τὸ προσωπικὸν τῶν γραφείων. Οἱ ἐφοριασταὶ ἀντιμετώπισαν ἐξ ἄλλου μίαν σοβαρὰν αἴσησιν τῶν δαπανῶν δι' ἐπονεύσεις, ἀνανέσεις, ἐφόδια, μπόντερζ, ἀσφαλίεις καὶ γενικῶς μίαν αὔξησην ὅλων τῶν κονδύλων τῶν σχετιζομένων μὲ τὴν ἐκμετάλλευσιν καὶ τὴν συντήρησιν τῶν στασιῶν τοῦ. Τὰ κονδύλia ταῦτα ἐπεβάρυναν ἀφούντως τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν.

Τη ἐπιτυχία τοῦ σχεδίου ἔθενοσίας συνεργασίας ἔησαν φαίλισθή διὰ τῆς ὑποτηρίξεως τῶν ἀταριῶν τῶν «λάίνερς» καὶ διὰ τῆς προθυμίας καὶ τῆς ἀλληλεγγύης τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν τῶν «τράμπες», διὰ τὴν ἄξιαν τῆς όποιας οἰοδήποτε λόγου δὲν θύ ήσαν ισανοί ν' ἀντικατοπτρίσουν τὴν σημασίαν της. Τὰ πολλὰ τοῦ σχεδίου πλεονεκτήματα καὶ η ἐπιτελεσματικής του ἀπατούμενή περία, είναι ἐφαρκῇ ἔχεγγυα διὰ τὴν ἀποτελεσματικήν του προσπάθειαν, διὰ παρακαμψῆς ή δυσχέρειας ἐκ τῆς προσωρινῆς ἐπεργοπροσφορᾶς καθοριζότητος.

Αναφορικώς μὲ τὴν κατάστασιν τῆς γιανθρωπαγορᾶς ὁ π. William έτονίσειν, ότι ἡ αἴξονσα τάσις τῶν ἐφοπλιστῶν, δύος παραγγέλλουν πετρελαιοκίνητα σκάφη, διὰ λόγους οἰκονομίας, θὰ ἔπειτε νὰ κινήσῃ τὴν προσοχὴν τῶν παραγόντων τῆς ἀνθρωποιμηχανίας. Θὰ ἤδυναντο οὗτοι — εἰτε — νὰ ἔνθερροντον τὴν εὐνότεραν χοησμοποίησαν τοῦ γιανθρωποῦ, διὰ τῆς διατηρήσεως τῶν τιμῶν τῶν εμπόνωντος εἰς δύον τὸ δυνατὸν χαμηλότερα ἐπίπεδα. Μία ἀνάνηψις ἐξ ἄλλου τῶν ἐξαγωγῶν γιανθρώπων θὰ ὑπενούθετο διὰ τῆς προσαρμογῆς τῶν τιμῶν εἰς ἐπίπεδα περισσότερον συναγωνίσμα.

Τό παρελθόν έτος ή Μεγάλη Βρεταννία άντιμετώπισε μέγια έλλειμμα εις τὸ Ιουνύγιον τῶν πληρωμῶν της, φθάσαν εἰς τὸ σεβαστὸν ποσὸν τῶν 52 ἑκατομμυρίων λιρῶν. Ἡ σύγκρισις τοῦ παθητικοῦ ἀπολοίπου μὲ τὸ ἐπί 200 ἑκατομμυρίων λιρῶν ἐνεργητικούν ἑπόλοιπον τοῦ 1930, ἐμφανίζει εἰς πόσην ἔπασιν ὡς χόρᾳ ἀποτεῖ ἦδη ἐπὶ τῶν κεφαλαίων της.

Ἡ σημασία — εἶπε — τῆς ἀδέκουσεως τοῦ ἔξαγοργικοῦ μας ἐμπορίου είναι τόσον μεγάλη, ὥστε δὲ ἐπετόξετο γ' ἀντίληφαντεν κάθιτο ποσ-

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ
EN ROTTERDAM

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

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

Ned. Expeditie en Controlebebrijf
Expediteurs en Controleurs

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

πάθειαν τείνονταν εἰς τὴν διεύρυνσιν τῶν ὑπεροχεανίων ἀγορῶν καταναλόσεων τῶν Ἀγγλικῶν προϊόντων. Τελευτῶν τὸν λόγον του ὁ κ. William εἶτοντες, διτὶ αἱ ἄμειοι προβλέψεις διὰ τὴν ναυτιλίαν τῶν «τράππτων» εἶναι πλήρεις ανησυχίαι. «Ἐὰν δύος ἐπιχρυσατής ή καὶ ἡ θέληση τοῦ ποτελεσματικού συνεργάτη θύλακος δημιουργήσεται ἢ οὐκέτι δυνατὸν ἀπό πάσης πλευρᾶς ν' ἀντιμετωπισθῇ τὸ μέλλον μὲ πλήρῃ ἐμπιστοσύνῃ καὶ μὲ θετικάς ἐπιδιδασκαλίας τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας.

‘Η ἔκθεσις τῆς Ἐνώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Λίβερπουλ

Ο πρόεδρος τῶν ἐφοπλιστῶν τοῦ Λίβερπούλ, κ. G. W. Robins εἶδε τὴν εἰκασίαν κατὰ τὴν πρὸ ίμερῶν συγχροτηθεῖσαν ἑτοῖαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς «Ἐνόσεως» νά όμιλήσῃ ἐπὶ τῆς θέσεως τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας καὶ τῶν ἀπαρχολόντων ἀπὸ τὴν κυριωτέρων ἔντημάτων, πολλὰ τῶν ὅποιων εἶναι γενικαὶς ἄρνεσις καὶ συνεργῶς ἐνδιαφέρουν τὸν εὐρύτερον κύκλον τοῦ δειμοῦς ἐφοπλισμοῦ. Τὸ παρελθόντερον ἦτος — εἰπεν δὲ κ. Robins — ἐπῆρξεν ικανοποιητικὸν διά τὴν ναυτιλιακὴν ἔργασίαν καὶ πρὸς στιγμὴν παρέσχεν ἐνθαρρυντικὰς ἐλπίδας παφατάσεως τῆς βελτιώσεως καὶ ἐπικρατήσεως εὐνοϊκῶντέρων ἔτι συνηθικῶν κατὰ τὸ τρέζον ἔτος. Δυντυχῶς, αἱ ἐλπίδες αὗται διεγένθησαν ἐπὶ τῶν πραγμάτων. Οἱ ναῦλοι ἀνεπάργοραν κατὰ τὸ τελευταῖον τρίμηνον τοῦ ἔτους, αἱ πολεμικαὶ ἀντεμπορίαι εἰς τὴν Ἰσπανίαν καὶ τὴν Κίναν ἐξακολουθοῦσθον, ἐνῷ καὶ ἡ πολιτικὴ δύνηται εἰς ἄλλους τομεῖς συνέβαλεν εἰς τὴν δημιουργίαν νέων προσβλημάτων καὶ εἰς τὴν ἀντιμετώπισιν νέων ἔμπιδων. Τὸ μόνον ἐνθαρρυντικὸν σημεῖον, μέσα εἰς τὸν διεμνῆ ἀπὸ τούς κύριους τῶν ἀντιστροφῶν καὶ τῆς διαταραχῆς, ἐπῆρξεν ἡ πρόσφατος ἐνδειξίς μιᾶς στενωτέρας προσγέγεισεως καὶ συνεργασίας μεταξὺ Μεγάλης Βρεταννίας καὶ Ἕνομένων Πολιτειῶν.

Είτε τὴν ἑτησίαν ἀρ' ἔτερον ἔκθεσιν τῆς Ἐνώσεως γίνεται ίδια-
τέρᾳ μνεία τῶν Ικανοποιητικῶν πεπραγμένων τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας
κατά τὸ παρόλθινὸν ἓτος, παραλλήλως δικαιούμενοι στατήσαις
ἀβεβαύτως διὰ τὸ μέλλον καὶ διαποτοῖται ή νιφισταμένη ἀνησυχία διὰ
τὴν προδίουσαν αὐξησιν τοῦ παθητικοῦ οξείων εἰς τὸ ισοζύγιον τοῦ ἐ-
ζητεούσου ἐμπορίου τῆς Μεγάλης Βρεταννίας. Ή αὐξησις ἐξ ἄλλου
τῆς ἐμπορικῆς κινήσεος ἐδημιουργήσει μεγάλωτερον δύχον ἐργα-
σίας, ή παρωπλισμένη χωρητικότης περιωρισθῇ εἰς ἀσήμαντον ἀφθονόν,
οἱ ναῦλοι ὥρθησαν εἰς τόσον βαθμόν, διστε νὰ ἀρθοῦν ἀντομάτως
αἱ πρὸς τὰ Ἀγγλικά στράτητα κυριερητικά ἐπιχορηγήσεις, ἐνῷ καὶ
σημαντικὰ κονδύλια — ἔναντι τῶν πτωχῶν η καὶ ἀνιπάρχων τοιούτων
τῶν προηγουμένων ἔτῶν — διετηθησαν εἰς ἀποσθέσεις. Παρὰ ταῦτα,
η ἀβεβαύτως διὰ τὸ μέλλον ἀπετέλεσεν ἀφομάς ποθαρῶν διὰ τὴν ναυ-
τιλακήν ἐργασίαν ἀνησυχίαν.

Τό πιο πιστόφορο γεγονός τοῦ ἔτους, δύον ἀκορδά τὰς ἑστατηκίας ὑποθέσεις τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ὅπηρε — κατὰ τὴν ἔνθεσιν — ἡ παράτασις τοῦ σχεδίου ἐθέλονσίας συνεργασίας, ὅπερ ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν ἀπὸ τῆς Ιησοῦ Ιανουαρίου καὶ περιλαμβάνει ἀμφότερα τὰ τυήματα τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, τὰ «τραϊμέτρα» καὶ τὰ «ἄλιμερα». Τὴν συνεργασίαν ενοεῖ ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνήσις, ἥτις ἄλλως τε καὶ τὴν ἐπεδειξεν, ἐνῷ καὶ οἱ φροτοτάτοι πρέπει ἀδιστάκτος νὰ τὴν ἐποιηθῆτων, διότι διὰ τῶν ἐν ἴσχυι σχεδίων δὲν ἀποσκοπεῖται ἡ ὑψώσις τῶν ναύλων ὑπεράνω τῶν λογικῶν καὶ οἰκονομικῶν ὁρίων, οὗτε ἄλλως πως παραβλάπτονται τὰ συμφέροντα τῶν ἐμπόρων. Κύριος σκοπὸς τῆς συνεργασίας — συνεγγίζει ἡ ἔνθεσις — εἶναι ἡ ἀποφράγματος τοῦ ὀλευθερίου συναγωνισμοῦ, θὰ ἔπρεπε δὲ νὰ τέλῃ αὕτη τῆς ὁμοθύμου ἐποιηθῆτων εἰς μέρους παντὸς ἐνδιαφερομένου διὰ τὴν διατήρησιν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας εἰς ἐπίπεδον οἰκονομικῆς αὐταρκείας.

Θίγεται περιπτέρων ἐν τῇ ἐνθέσει ἡ ἀνάγκη ἐνοικύσεως τῆς θέσεως τῆς Βρεταννικῆς σημιαίας εἰς τὰ ὄντα τῆς "Απωλεῖας", ἔνθα ἡ

Δοκιμάσατε τὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,"

Διὰ τὰ πλοῖα σας
ΑΙΟΤΙ

Καίτοι οικονομικώτερα, είνε άνωτερα τῶν ἄλλων κατασκευαστῶν

Χρώματα & Βερνίκια παντός είδους

**Έπισης: Ιδιαιτέρα ειδικότης χρωμάτων
πρὸς διατήρησιν τῶν Tanks & Bilges**

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Δ. Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

Τηλ)ματα: "CAMREX,, - Cardiff n Sunderland

Ιαπωνική διείσδυσις κατατηκτή δύνημέρων ήδαφος και άποστηλή έργασίαν άνικουσαν έξι παραδόσεις είς τὰ Ἀγγλικά πλοῖα. Τὸν Ιαπωνικὸν συναγωνισμὸν καθιστῶν περισσότερον ἐπικίνδυνον, ὅχι τόσον αἱ κρατικαὶ ἐπαρχογηγήσεις καὶ τὰ ποικίλα μέτρα προστασίας καὶ διακρίσεως, δύον τὰ χαμηλά ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεων τῶν Ιαπωνικῶν πλοίων ἀφ' ἐνός καὶ τὰ ἔξπλωσις ἀφ' ἐτέρων τῶν ἐθνητέρων Ιαπωνικῶν βιομηχανικῶν προϊόντων, ἀπίνα έκποιησον ἀπὸ τὰς κατανάλωτρίας ἀγοράς, ίδιᾳ τὰς ἔκειθεν τοῦ Σονέζ κειμένας, τὰ ἀντίστοιχα Ἀγγλικά καὶ ξένα εἰδη. Οὕτω, τὰ ἔξ Εὐρώπης φορτία διὰ τοὺς πέραν τοῦ Σονέζ τομεῖς ἐμειωθῆσαν προκαλέσαντα ἀνάλογον περιορισμὸν τῆς ἔργωσίας τῶν πλοίων, ἐνῷ ἐξ ἄλλου τὰ Ἀγγλικά σκάφη τὰ ἔργασόμενα εἰς τὰ ὑδατα τῆς Ἀπο-Ἀνατολῆς ἴπποικαθίσταντα ὀλονὲν καὶ τὶς μεγαλυτέρων κλίμακα απὸ τὸν Ιαπωνικὸν πλοια, λόγῳ προτιμήσεως ἀπό τῶν ὑπὸ τῶν Ιαπώνων ἔχαγοντεων, ἄλλα καὶ συνεπειῶν τῶν ἐφαρμοζόμενον μεθόδουν συνδυασμοῦ πλοιοπτησίας καὶ ἐμπορίας ὑπὸ τῶν μεγαλυτέρων βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων τῆς Ιαπωνίας.

Ἐπισύρεται τέλος ἐν τῇ ἐκθέσει ἡ προσοχὴ τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως διὰ τὴν ἀδικιαλόγητον καθυντερόταν τῆς νομοθετικῆς κυρώσεως τοῦ σχεδίου περὶ ἀσφαλίσεων τῶν πολεμικῶν κινδύνων, ὡς τοῦτο ἀνεθεωρήθη πρὸ ἐνδεκα ὅλων ἑτῶν, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς κτηθείστης κατὰ τὴν διάκειαν τοῦ Ἐνρωπατικοῦ πολέμου πείσας. Μέχρις δύο ώραστιθῆ ὁ ὄγκειος νόμος δὲν είναι δυνατὸν νὰ ἔξασφαλισθῇ προστασία εἰς τοὺς ίδιοκτήτας φροτίων ἐπὶ Ἀγγλικῶν πλοιών πρὸ τῆς ἐνάρξεως πολέμου, ἐνῷ ἡ ἀμερικανικὴ ποιότητα προστασίας κατὰ τὴν ἐναρξην πολέμου ὀποτελεῖ συντελεστὴν ἀπαραίτητον διὰ τὴν συνέχισιν τῶν τρεχόντων ταξιδίων καὶ τὴν ἔξασφαλίσιν τῶν ὑπερολυτίων πουσιθείων τοῦ Νησιωτικοῦ Βασιλείου.

‘Η ύπόθεσις τῶν ἐπιτάκτων Ἰσπανικῶν πλοίων

Ἐνδιαφέροντας ἐπόθεσις ἡχὴ εἰς πέρας πορ τινον ἡμερῶν ὑπὸ τῶν ἀνωτάτων Ἀγγλικῶν δικαιοτρίων, ή δὲ ἐπ’ αὐτῆς ἐκδοθεῖσα ἀπόφασις ρυθμίζει τὴν τύχην 40 περιποτῶν πλοίων ναυλοχύνοντων εἰς Ἀγγλικοὺς λιμένας. Ή ἐπόθεσις ἀφεύρων τὸ ἄπειρον, ὅπουνος οἱ ίδιοκτήται ἔτεδιοικον νὰ κατοχυρώσουν τὴν ἐπὶ τοῦ σκάφους ίδιοκτοσιάν των διά δικαστικῆς ἐν Ἀγγλίᾳ ἀποφάσεως. Η ίδια ἐπόθεσις εἰχεν ἀ-
χθῆ προηγούμενος ἐνώπιον τοῦ δικαστοῦ κ. Bucknill καὶ βραδύτερον ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου, εἰς ἀμφοτέρας δὲ τὰς δίκας δὲν είχον κατορθώσει οἱ πλοιοκτήται νὰ ἐπιτύχουν τὴν ἀναγνώσιαν τῶν ἀπόφεων των. Τὸ Ι-
στορικὸν τῆς ἐπόθεσεως ταῦτης καὶ τῆς ἀμφισβητήσεως τῆς ίδιοκτησίας
ἔγει ὡς ἔξι:

Ολίγον πρό της καταλήψεως τοῦ Μπλυμάτο ὑπὸ τῶν Ἰσπανῶν ἐθνικιστῶν, ἡ δημοκρατικὴ κυβέρνησις τῆς Μαδρίτης εἶχεν ἐκδόσει διάταγμα ἐπιτάξεως ἀπάντων τῶν εἰς τὸν οηλέντα λιμένα νηολογημένων Ἰσπανικῶν πλοίων. "Ἐνεὶ ἐκ τῶν ουαΐδων ἀπόν τον συνέπεσε νά είνει και τοῖς *'Cristinas'*, ὅταν δὲ τοῦτο κατέπλευσεν εἰς τὸ Καδίκι πρός ἐκφότων, ἐγένοντο διαβήματα, ὅπους περιέλθη ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς Ἰσπανικῆς κυβερνήσεως τῆς Μαδρίτης, ὡς ἐπίτακτον. Αἱ γνώμαι τοῦ πληρώματος ἤσαν διχασμέναι. Πάντως, τὸ κατώτερον πλήρωμα δίέσκοψε τὴν ἐκφότων, ἀνέσθε τὴν κλίμακα καὶ ἀπήργασεν εἰς τὸν πλοίαρχον τὴν ἀνδονὸν ἐπὶ τοῦ σπάνους, φασόμενον μήπως οὗτος καταστρατηγήσῃ τὸ διάταγμα τῆς ἐπιτάξεως.

τηγούν το διατάγμα της επιτάξεως.
Ο Ισπανὸς πρόξενος τῆς κυβερνητικῆς παρατάξεως, ἐνεργῶν, ἐν προκειμένῳ, κατόπιν ἐκ Ἐλλήνων, ἀπέλυσε τὸν πλοίαρχον καὶ διώρισεν ἔτερον. Πρὶν δώμας τὸ σκάφος δυνηθῇ νὰ ἀποτέλεσῃ, οἱ δάσσει τῶν ἑγγράφων νησολογήσεως πλοιοκτήται ἐπέτυχον τὴν κατάσχεσιν αὐτοῦ ἡποτηθῆσαντες, διὰ τοῦτο καὶ μόνον ἦσαν οἱ κάτοχοι τοῦ πλοίου, ὃς διδοκτήται του. Τὰ ἐπιληφθέντα τῆς ἡποτέσεως δικαστήσια ἐσήρχαν ἕαυτά ἀναμόδια καὶ ἀντιπαρέθησαν τὴν κατάσχεσιν, τὸ δ' Ἐφετεῖον ἀπεργάνθη, διὰ τοῦτο μία ἐν προκειμένῳ λέντος τοῦ προσκυνάντος νομικοῦ Ἑπιτάγματος, διδοκέντη παῦο τοῦ Ἀνοτάτου Δικαστηρίου.

Τὰ Δικαιώματα τῆς Βούλης τῶν Αἴροδων ἐπεξίσθισε τὰς προηγουμένες.

νας περι άναφοδιότητος άποφάσεις και ηδή πολλά πλοία, οπανα έν τῷ μεταβολή είχον κρατηθῆ διὰ παρομοίων κατασχέσεων, θά δυνηθούν νά ἐπαναλάβουν τοὺς πλόας των. Τὸ Ἰσπανικὰ ταῦτα σκάψη ὑπολογίζονται εἰς 40 περίου, διλήπης χρονικότητος 100.000 τόννων.

‘Αφ’ δύον ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ἰονίου ἡ ουσιαὶ αὕτη χωρητικότης ἥδρανει εἰς τοὺς Ἀγγίλους λιμένας καὶ καθ’ ὃν χρόνον οὐδεὶς ἡμισοῦνται τὸ δὲ ζῆταια τῆς νομίμου ἰδιοκτησίας, τὸ ἀνόμαλον τῆς ἀγώνης ἐνός ξένου κράτους ἐνώπιον τῶν Ἀγγίλων δικαιοσηπίων ἀγεννώσετο. Πρέπει ἔνος τοιούτου νομίκου ἐπιχειριστας ἑστεόφετο ἢ ὑπάθεσις τοι ἀ) π «Cristina», τὸ δὲ ἔγραφεν ζῆταια ἣτο ἀνεν προηγουμένον. Ἡ ἀποψις τῶν πλιοκτητῶν ὑπεστήσειν, ὅτι τὸ «Cristina» δὲν εὑρίσκετο εἰς τὰ χωριά ὑδατα τῆς Ἰσπανίας κατά τὸν χρόνον τῆς δημοσιεύσεως τοῦ διατάγματος καὶ ὅτι ἔκτοτε οὐδέποτε προσῆγγισεν εἰς Ἱσπανίαν λιμένα ἢ εὑρέθη ἔντος τῶν έδυνων χωριών οὐδέποτε. Υπεστήσειαν ἐπίσης ὅτι τὸ πλοίον οὐδέποτε ἐξῆλθε τῆς νομίμου αὐτοῦ ἰδιοκτησίας.

Αναμφιβόλως — έτονοισεν εἰς τὴν ἀπόφασίν του ὁ λόρδος δικαιοτῆς—
θὰ φαίνεται ἄδικον εἰς τοὺς Ἰστανόντες ἐφοπλιστάς, τοὺς προσκειμένους
μὲ τὴν ἔθνησιν παράτατος, νὰ βλέποντα τὰ πλοῖα τῶν ἐπιτασσόμενα παρὰ
Μαδούριτος καὶ χορηγούμενα πατὰ τὸν ίδιον αὐτὸν ἄρχονταν καὶ
ἀντιλήγεον. Ή Ἰστανική κυβερνητικής ὅμως είνει ἀνεγγωρισμένη ἐν Ἀγ-
γλίᾳ ὡς ἀνεξάρτητον κράτος καὶ συνεπῶς δὲν θὰ ἐπετρέπετο εἰς τὸ
δικαιοτῆτον νὰ ἐπιχειρήσουν τὴν ἀπονομὴν δικαιού ἐπὶ ίδιοτητοῖς ἂντος Ἰ-
στανικήν σημαίαν. Ταῦτορούν — ὡς ἔτονισθη καὶ πατὰ τὴν διαδικασ-
σίαν — δέοντο νὰ ἑπάρχῃ κάπιον διόρον εἰς τὸ εἶδος τῆς ἀπάτησεως, ήτις
ἐνδέχεται νὰ προβληθῇ ἐξ ὄντοματος μᾶς ξένης κυβερνήσεως

Ἐπὶ παραδίγματι — εἶτε ὁ λόρδος Maugham — ἔαν τις 'Ανατολίτης 'Αρχιγέρος Κράτους ἤγιετο ἀξώσεις δι' ὀλόκληρον στόλον τῆς 'Επιστήνας ταῦ Αγγλικά δικαιοτίου δὲν θὰ ήδύναντο ν' ἀποφανθοῖν, διὶ καὶ η 'Κιοῦνγκας δὲν ἔχει οὐδεμιάν ἀπαίτησιν ἐπ' αὐτοῦ.

Αἰσιόδοξοι προβλέψεις

Ο πρόεδρος τοῦ «Ινστιτούτου» τῶν ναυλομεσοπτῶν τοῦ Λονδίνου σέρ Arthur Sutherland, ἐποπτηριῶν τὴν ἀνάγκην τῆς διεθνοῦς συνεργασίας εἰς τὴν ναυτιλίαν, ὡς τὸ καλύτερον ὅπλον πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν δυσχερειῶν αὐτῆς, ἐδημοσίευσεν εἰς τὸ περιοδικὸν «Shipbrokers» ἐνδιάφερον ἀρθρον, ἀπὸ τῷ ὅποιον ἀποσπουδεύει τὰς ἀκολούθους περιφοράς: «Τὸ 1937 — τοῖνεις ἡ ἀρδψογάραφος — ὑπῆρξεν ἔναν καλὸν ἔτος διὰ τὴν ναυτιλίαν, ἢν καὶ κατὰ τὸ τελευταῖον αὐτὸν τημόνιον παρετηρήθη μία αἰσθητὴ ἔπιπτωσις τῶν ναύλων. Αἱ μετὰ τὸν Ἡνομένων Πόλιτειῶν διαπραγματεύεις διὰ τὸν μετριασμὸν τῶν δασμολογικῶν φραγμῶν ἀπετέλεσαν ἔνα δῆμα πρὸς τὴν ὁρθὴν κατεύθυνσιν, ὃσον ἀφορᾷ τὴν ναυτιλίαν ἐργασίαν, ἐνῷ παραλλήλως κατέστη φανερόν, ὅτι καὶ οἱ ἐφοπλιστῶν δόλοι τοῦ Κόσμου ἀντιλαμβάνοντα ἦδη τὸ ἀποτελεσματικὸν τῆς εἰσχόντος ἐν τῇ ἔνσει καὶ εἰνὲ πεπεισμένοι, ὅτι τὸ καλύτερον ὅπλον πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν μεταπόθεσιν τοῦ παγκοσμίου ἔχειται εἰς τὴν συνεργασίαν.

— Νομίζω — ξέκαλούσθει διάφορογάρας — ότι έπιτρέπουμε εἰς τα «ενέδρα τῶν ἐμπορικῶν χρηματιστηρίων νὰ μᾶς ἐπηρεάσουν υπὲρ τὸ δέον. Τὰ Χρηματιστήρια κλονίζονται σήμερον τόσον πολὺ ἀπὸ φήμιας καὶ γνώμων, ὅπει δὲν δύνανται νὰ θεωρηθῶν ὡς ἀκριβῆ βαρόμετρα τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, τὰ δὲ σποιχηματα ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν μετοχῶν καὶ τῶν μερισμάτων δὲν εἶναι ἀμέσως συνδεδεμένα μὲ τὰ πραγματικῶν ἔμποριον. Αἱ δυσχέραια τῶν κερδοσόπων, οἵτινες ὑπερέβαλον ἕαυτούς, δὲν θὰ ἔπειτα νὰ αἴρονται, διτοις ὑπονομεύοντις τὴν ἐμπιστοσύνην πρὸς τοὺς ὑγιεῖς κλάδους τῆς βιομηχανίας καὶ τοῦ ἐμπορίου. Εισήλθουμε εἰς το 1938 υπὸ εινώνων διπλωμάτων συνθήκας. Η κυβερνήσις μᾶς κατηύθυνε κατὰ τόπουν ἐπιτυχῆ διὰ μέσου τῶν ὑπόλογων διεθνῶν ὑφάλων καὶ τῶν ἐμποδίων τοῦ ἑνὸς ἢ τῶν δύο τελευτῶν, ἐάν δὲ η τατικὴ αὕτη συγεγειθῇ, μέγος ὅτου ὁ παγκόσμιος διοί-

Tel. addr.: Ugleexport MOSCOW

Address: Kaligievsky 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

ζων καταστή διηγώτερον θυελλώδης, όταν έχωμεν — νομίζω — πάντα λόγον νά αισιοδοξήμεν και νά άναμενομεν την έξιλιξιν της καταστάσεως με ήρεμάν και έμπιστοσύνην.

Ναυτιλία και ισοζύγιον πληρωμών

Εις το προηγούμενον τεχνός μας είχομεν άναγκάμει τα στατιστικά συμπεράσματα του «Board of Trade» έπει τον ναυτιλιακόν είσοδηματος της Μεγάλης Βρετανίας κατά το 1937 και τάς δοθείσας ἐπ' αὐτῶν έπειχησες άναφορικῶς με τάς διαφορετικάς ἐπί τον ίδιον άντικειμένον διαπιστώσεις τον «Ναυτικού Επιμελητηρίου» τον Λονδίνον και της «Ένωσεως Εφοριάστων» τον Λίβερπουλ. Τό ξυρώτερον σημείον τῶν υπολογισμῶν ἀφεώρω τὴν παρατηρούμενήν κατ' ἔτος αὐξήσουν τῶν 'Αγγλικῶν εἰσαγωγῶν, ἔναντι τῶν έξαγωγῶν, λόγον τῆς ὅποιας τὸ παθητικὸν ὑπόστοιπον τοῦ 1937 ἀνήλθεν εἰς 467 ἔκατονμέρια λιρῶν, ἔναντι 348 τοῦ προηγούμενον ἔτους. Τό «Board of Trade» ἐπιχειρούν ν' ἀποδεῖξῃ, ὅτι τὸ ἀνωτέρῳ ἔλλειμμα είνε σχεδὸν ἀντίφαστον ἢ ὅτι περιορίζεται εἰς ἓνα ἀσήμαντον ποσοῦ, ὑπελόγισε τάς «άσφατονς έξαγωγάς» ἐπ τοῦ καθαροῦ ναυτιλιακοῦ είσοδηματος και ἐπ τῶν ἔσδομον τῶν ἀπενδυμένων εἰς τὸ έξωτερον 'Αγγλικῶν κεφαλαίων, ἀνερχομένας εἰς 395 ἔκατονμέρια λιρῶν διὰ τὸ 1937, ἔναντι 330 διὰ τὸ 1936, ἀπομένοντος οὕτως ἓνας καθαροῦ ἔλλειμματος διὰ μὲν τὸ 1937 ἐπ 52 ἔκατονμέριον, διὰ δὲ τὸ 1936 ἐπ 18 ἔκατονμέριον λιρῶν.

Τὸ ἐπ τῆς ναυτιλίας καθαροῦ είσδομα ὑπελογίζετο οὕτως εἰς 130 ἔκατονμέρια λιρῶν, ἔναντι 85 διὰ τὸ 1936 και 70 διὰ τὸ 1935. Οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ ὅμως δὲν ἀποδεινώνον και τὴν ἔκτασιν τῶν πραγματικῶν κερδῶν τῆς 'Αγγλικῆς Ναυτιλίας. Διότι είνε μὲν ἀληθές, ὅτι οἱ ναύλοι ηὔθησαν σημαντικάτως τὸ παρελθόν ἔτος, ἀλλ' η αὔξησις δὲν ἀπετέλεσε καθαρῶν κέρδων, δεδομένον, ὅτι τὰ πρόσθετα κανονιώλα τῶν δαπανῶν ἀπρόφασαν ικανὸν τημήν τῶν ἔκτατῶν εἰσπράξεων. Τὸ 1933 οἱ «άσφατοις έξαγωγάς της ναυτιλίας ὑπελογίζοντο εἰς 59 ἔκατονμέρια λιρῶν, τὸ 1929 εἰς 130, τὸ 1920 εἰς 340 και τὸ 1913 εἰς 94 ἔκατονμέρια λιρῶν.

Τὸ «Faireplay» σχολίαζον τοὺς ἀντετέρους ἀριθμοὺς τοῦ «Board of Trade» ἀποστηρίζει, ὅτι διὰ νά ἔκτιμοθῇ ἡ μεταξὺ τῶν ναυτιλιακῶν κερδῶν και τῶν «άσφατον» ἐπ τῆς ναυτιλίας έξαγωγῶν σχέσις, πρέπει νά ἡλθῇ ὑπ' ὄψιν, ὅτι — συμφωνος πρὸς τὰς δημοσιεύσεις πρὸς ἔτους στατιστικάς ἐπ τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου — Βρετανικά «τρόμπε», συνολικῆς χωρητικότητος 3.518.000 τόννων γυρός, ἐπέτευχον κατὰ τὴν έξαετίαν 1930—35 νά θέσσουν κατὰ μέρος ἓνα ποσὸν 2.996.000 λιρῶν μόνον. Τὸ ποσὸν αὐτὸν διὰ κατά 15.699.000 λιρῶν κατώτερον ἀπὸ τὸ ἀπατούμενον νά διατεθῇ κεφαλαίον διὰ τὰς κανονικάς ἐπ 5 οο ἐτησίας ἀποσθέσεις τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων, χωρὶς οὐδεμίαν πρόβλεψιν διὰ τόσους, ἐνῷ η ζημία ἐπ τῆς ἐμπειταλένσεως ἐπιβατηγῶν και φορτηγῶν «λάινερ», χωρητικότητος 9.170.528 τόννων γυρός θὰ ἡτο ἀσφαλῶς μεγαλύτερα.

Καθισταται ὅθεν φανερὸν — συνεχίζει τὸ 'Αγγλικὸν περιοδικὸν — ὅτι αἱ «άσφατοι ναυτικαί έξαγωγαί» και αἱ ἀκαθάριστοι εἰσπράξεις τῆς ναυτιλίας οὐδεμίαν ἔχουν σχέσιν μὲ τὰ πραγματοποιούμενα ὑπ τῶν ναυτικῶν ἐταῖρων κέρδη. Τὸ ζῆτημα τοῦ ἀπετέλεσε τὸν παρελθόντα Δεσμέθριον τὸ θέμα ἐνδιαφερούσης διαλέξεως τοῦ δόκτορος Iisserlis πρὸς τὴν «Βασιλικὴν ἐπαρχίαν τῆς Στατιστικῆς». 'Ο οὐδιητής είχε τότε ἀναφέρει, ὅτι τὰ 48.7 οο τοῦ ναυτιλιακοῦ είσοδηματος τοῦ 1931 είχον προέλθει ἐπ τῶν ἐνδοωτοριακῶν μεταφο-

ρῶν, συμπεριλαμβανομένης τῆς 'Αγγλίας και ὅτι μόνον 51.3 οο προήχοντο ἐπ ταξιδίων μεταξὺ Αντορρατορίας και ἐξωτερικοῦ ἢ μεταξὺ ξένων χωρῶν. Ειδικώτερον, τὸ εἰσόδημα ἐπ μεταφορῶν μεταξὺ ξένων ἀποκλειστικῶς χωρῶν ἔκπλιτο τὸ 10.7 οο μόνον τῶν ἀκαθαριστῶν εἰσπράξεων τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας. Κατὰ τὸ ίδιον ἔκεινο ἔτος τὸ Ναυτικὸν 'Επιμελητηρίον συνεκέντωσεν ἐπαροτεῖς πληροφορίας, ἐπ τῶν ὅποιων διεπιστότερο — λαμβανομένον κατὰ τύχην ἐνὸς ἔτους — ὅτι ἐπι έσδομον 109.852 λιρῶν ἀπὸ μεταφορᾶς μεταξὺ Γαλλίας και 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, οἱ ἐφοπλισταὶ κατέβαλον δι' ἔξοδα εἰς μὲν τὴν Γαλλίαν 34.463 λιρας, εἰς δὲ τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας 37.146 λιρας, οὗτως ὥστε ἀπέμεινε μόνον ἔνα ποσὸν 38.243 λιρῶν, ως συνεισφορὰ διὰ τὸ ισοζύγιον τῶν 'Αγγλικῶν πληρωμῶν.

Ο νέος ναυλοτιμάριθμος

Ο καταρισμὸς ἐνὸς νέοι ναυλοτιμαρίθμου, βάσιον ἔχοντος ὅχι μόνον τὴν μέσην τημήν τῶν ναύλων, ἀλλὰ και τὸν δύκον τῶν ἐπιδρομῶν ταξιδίων μεταφεύθεντα φορτίον, ἀνεκοινώθη πρὸς ἡμερῶν εἰς διαφέρειν τοῦ διευθυντοῦ τοῦ τμήματος στατιστικῆς τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου, δοθείσαν ἐνώπιον τῆς «Βασιλικῆς Έπαρχίας τῆς Στατιστικῆς» με θέμα: «Η ναυτιλία τῶν «τρόμπε», τὰ φορτία και οἱ ναύλοι».

Ο τιμάριθμος οὗτος συνδράσων τὰ κατὰ τομεῖς φορτία και τὸν εἰσπράξθεντας ἐξ ἔκστον αὐτῶν αὐτῶν ναύλους ἐπὶ τὸν 'Αγγλικὸν «τρόμπε» με βάσιν 100 διὰ τὸ 1935, ἀντικαθιστᾷ ὅδη τὸν παλαιὸν ναυλοτιμάριθμον τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου, δοτις δὲν ἀνεφέρετο, παρὰ μόνον εἰς τὴν μέσην τημήν τῶν ναύλων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1920, ἔτος δάσσεως και ὡς ἐκ τούτου ἐξορθήη, ὅτι δὲν ἀπέδιδε τιμαριθμικῶς τὴν πραγματικότητα, δύον ἀφορᾶ τὸ ἔργον τῆς 'Αγγλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Οὕτως ὁ ἐφεζῆς χοησμοπούμενος τιμάριθμος θὰ λαμβάνῃ ὑπ' ὄψιν τὰ φορτία, ἀπινα μετεφέρθησαν δι' ἔκστον εἶδος και τὸς ναύλους πὸν ἐπληρώθησαν δι' αὐτά. Συγκεκριμένως, κατὰ τὸ 1935 — ἔτος δάσσεως

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

Θέλετε ἔξασφαλίσῃ οίκονομικωτάτην
συντήρησιν τῶν πλοίων σας και
ώραιοτάτην ἐμφάνισιν αὐτῶν.

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

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

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

Wood Hempel Ltd, London, England.

Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

- 1) Captain N. B. Metaxas, 61, St. Mary Axe, London, England.
- 2) "Intercontinentale," Πειραιεὺς, Ἀθῆναι, Θνίκη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

ΑΠΟΘΗΚΑΙ ορωμάτων Hempel εἰς 57 διαφόρους λιμένας, συμπεριλαμβανομένου και τοῦ Πειραιῶς.

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον και χρῆμα
χρησιμοποιοῦντες

HEMPEL'S-MARINE-PAINTS



ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

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

Κατ'εύθειαν φορτωτικὰ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ
ΒΟΡΕΙΟΝ και ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Τακτικαὶ πατ'εύθειαν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ και ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — — —

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

τῶν ιπολογισμῶν —ή 'Αγίας Κυριακής ναυτιλία εἰσέπραξε ναύλους 24.534.000 λιρών. Ο δόκτωρ Isserlis κατένευε τὰς εἰσπράξεις ταῦτας εἰς ἐπτά τομεῖς, ἀναλόγως εἰδῶν φορτίου. Καθώρισεν οὖτος 24.534 τημαριθμικάς μονάδας (μία μονάς ἀνά 1000 λίρας), κατεμένοις ταῦτας εἰς τὸς 7 τομεῖς, ἀναλόγως τῆς εἰς ναύλους καὶ φορτίοις εἰσπράξεως ἔκστοτος εἰς τὸ σύνολον τοῦ εἰσοδήματος τῆς ναυτιλίας, ἀνεῦρε τὸν κατ' εἶδος ναυλοτιμάριθμον καὶ ὑπελόγισεν, ἀναλόγως καὶ τῷ ὅγκῳ τῶν μεταφερόμενων φορτίων, τὴν σημβολήν ἔκστοτον τομέως εἰς τὸν καταρτισμὸν τοῦ γενικοῦ τημαριθμοῦ.

Οὗτος ὁ σχετικὸς διὰ τὸ 1937 καὶ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1938 τημαριθμός διδεταί εἰς τὸν ἀζόλουν πίνακα, μὲ σύγκρισιν πρὸς τὸν Δεκεμβρίου, Σεπτέμβριον καὶ Ἰανουάριον τοῦ π. ἡ. καὶ μὲ «βάσιν 100», τὸν τημαριθμὸν τοῦ 1935:

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑΙ ΕΙΔΩΝ	Μονάδ.	Ιαν.	Σεπτ.	Δεκ.	1937	Ιαν. 938
Γαιάνθραξ (ἐπὶ ἄπ) πά- τω τὸν 3000 τ. γρο.)	2116	125.1	156.4	130.7	143.7	99.4
Γαιάνθραξ (ἐπὶ ἄπ) ἄνοι 4651	119.5	162.1	101.2	138.4	93.5	
Γεννήματα	12406	189.8	220.5	152.—	191.7	160.6
Ξυλεῖα	777	—	190.1	—	164.5	115.6
Μεταλλεύματα	1686	187.4	231.6	173.5	192.9	147.2
Διπλαμάτα	1182	158.5	212.3	130.2	164.5	121.5
Ζάχαρις	1131	168.7	192.4	144.1	185.2	148.7
Σίδηρος, χάλυψ καὶ πα- λαιοσίδηρος	585	197.6	208.1	180.3	214.3	171.8
Σύνολον:	24534	167.7	201.7	141.0	175.6	138.2

Κατὰ τὸ 1937 ὁ γενικὸς ναυλοτιμάριθμος ἔφασεν εἰς τὸ ὑψηλότερον δριον τῶν Σεπτέμβριον (201.7 ο.ο.), διὰ νὰ κατατέσσι είτα τὸν Δεκεμβρίου εἰς 141.0 ο.ο. Μία περιτέρω ἐποχώρησις παρετημῆτη τὸν Ἰανουάριον τῷ ἔτῃ, ὁ τημαριθμός τοῦ ὅποιου (138.2 ο.ο.) είναι κατὰ 2 ο.ο. χαμηλότερος τοῦ Δεκεμβρίου καὶ 17.6 ο.ο) χαμηλότερος τοῦ Ἰανουάριον 1937. Ο κατούτερῳ πίνακι παρέχεται μίαν εἰσόνα τῆς πορείας τοῦ τημαριθμοῦ κατὰ τὰ ἔτη τῶν ἐποχηγόρων τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν ὑπὸ τοῦ σχετικοῦ νόμου τεθείσαν «βάσιν 100» τοῦ ἔτους 1920 καὶ ἔναντι τῆς «βάσεως 100» τοῦ 1935:

Ἐτη	1929 = 100	1935=100
1929	100.—	133.5
1935	74.9	100.—
1936	84.3	112.6
1937	131.5	175.6
Ιαν. 938	103.5	138.2

Ο μέσος δρός τοῦ τημαριθμοῦ τοῦ ἔτους 1937 ἦτο κατὰ 56 ο.ο. ύψηλότερος ἀπὸ τὸν μέσον δρόν τοῦ 1936, ἐπὶ τῇ βάσει δὲ τοῦ παλαιοῦ τημαριθμοῦ τοῦ «Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου» ὁ αὐτὸς μέσος δρός ἦτο τὸ παρελθόν ἔτος ὑψηλότερος κατὰ 54.7 ο.ο) ἀπὸ τὸν τοῦ 1936.

Αἱ ἔξ Αργεντινῆς φορτώσεις

Τὸ Ναυτικὸν Επιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου ἐδημοσίεσε τὴν 3ην Μαρτίου τὴν ἀζόλουν ἀνακοίνωσην, ἀναφορικῶς πρὸς τὸ σχέδιον κατωτάτων δρίων ναύλων τοῦ Πλέτητ: «Ἡ διοικητικὴ Επιτροπὴ τῆς ναυτιλίας τῶν ἀτόμων εἰσαγάγειεν δύος, παρὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρ-
δροῦ 2 τοῦ σχέδιον κατωτάτων δρίων ναύλων διὰ τὸν τομέα τοῦ Πλέτητ, ἐπιτραπῇ εἰς τὸν ἐφοπλιστάς τοὺς ἔχοντας κενὰ καὶ ἀργοῦντα σκάψη εἰς Ἀργεντινήν, Οὐρουγούάνην καὶ Βραζιλίαν καὶ δυναμένους νὰ δε-
χθοῦν φόρτωσιν μέχρι καὶ τῆς 31ης Μαρτίου 1938, νὰ περικόψουν τὴν

εἰς κυβικὰ χωρητικότητα τῶν πλοίων των, δσσον ἐπιθυμοῦν, ἐφαρμοζό-
μένης κατόπιν τούτων τῆς τιμῆς ναύλου, τῆς προβλεπομένης ὑπὸ τοῦ
σχέδιον διὰ τὸ οὗτο δηλούμενον εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον μέγεθος. «Ἀπαν-
τεῖτε οἱ λοιποὶ δρόι καὶ συμφωνία τοῦ σχέδιον παραμένουν ἀμετάβλητοι».

Νορβηγία

Η ἔκθεσις τῆς Επιτροπῆς διὰ τὸ 8ωρον

Μία ἀκόμη προσπάθεια διὰ τὴν καθιέρωσιν τοῦ ὄχταώρου εἰς τὰ Νορβηγικά πλοῖα κατεβλήθη μὲ τὴν δημοσίευσιν τῆς ἐκδόσεως μᾶς ἐ-
πιτροπῆς, ηῆται εἰς συγκροτηθῆ ὑπὸ τῆς Βουλῆς τὸ παρελθόν θέρος, διὰ
νὰ ἐπεξεργασθῆ τὴν διεθνῆ σύμβασιν περὶ ὄχταώρου καὶ συνθέσεως τῶν
πληρωμάτων καὶ ἐποβάλῃ τὰ ἐπὶ αὐτῆς πορίσματά της. Η ἐπιτροπὴ
ἀπετελεῖται ἐπὶ τριῶν ἀπολογιστῶν τῶν ναυτεργατῶν δραμάτων
κατικόνων δραμάτων, ἐπειδὴ τὸν προειδόποιον τῶν ναυτεργατῶν
γεννιάται τὸν δραμάτων δραμάτων, ηῆται δὲ ὑπὸ τὴν προεδρίαν ἐνὸς δρουλευτοῦ. Ως
εἶνε γνωστόν, εὐθὺς μετά τὴν διεθνῆ ἐργατικὴν διάσκεψιν τῆς Γενεύης
ζατ, οὔτε δρουλευτοῦ τοῦ 1936, τὸ Νορβηγικὸν ἀπονομεῖν τοῦ Εμπορίου,
ὑπὸ τὴν ἀρμοδιότητα τοῦ δροίον ἐπάγεται η ναυτιλία, ἀπεφάσισε ν'
ἀναθεωρήσῃ τὴν κειμένην νομοθεσίαν, ἐναρμονίζοντας τὰς ἐν προειδόποιον
ἀντιλήψεις τοῦ πρὸς τὴν στάσιν τῶν λοιπῶν Σκανδιναվίων κυβερνήσεων.
Χάριν τῆς ἐνιαίας ἐνεργείας, συνεκροτηθῆ τὸν Ἰανουάριον τοῦ 1937
εἰδικῇ διάσκεψις εἰς τὴν Στοκχόλμην, τῇ συμμετοχῇ ἐκπρόσωπών
τῆς Νορβηγίας, Σονηθίας, Δανίας καὶ Φινλανδίας, καθ' ἣν ἐπῆλθε μὲν μία
κατ' ἀρχὴν συμφωνία ἐπὶ ποληθεύτος σχέδιον Νόμου περὶ ὧδων ἐρ-
γασίας, διεπιστρώματος δροίου διάστασις γνωμῶν, δσσον ἀφορᾷ τὴν σύνθε-
σιν τῶν πληρωμάτων.

Μετὰ τὴν διάσκεψιν ταύτην κατηγορίσθη ἐν Νορβηγίᾳ νομοσχέδιον
επειδὴ ἐπανδρώσεως, κατὰ παράλληλον δὲ τῶν ναυτεργατῶν δραμάτων
σειν συνεστήμη τὸν παρελθόντα Αὔγουστον ἐπιτροπή, ηῆται ὑπέβαλεν
ηῆδη τὴν ἐκθεσίν της. Η ἐπιτροπὴ ἀποδεικνύει, ὅπως διὰ τὰ ταξιδεύοντα
ταῖς τὸ ἐχετερικὸν Νορβηγικὸν πλοῖα, χωρητικότητος 2000 τ. γροδός
καὶ ἄνω, καθορισθῆ ἐνδρομᾶς τῶν 56 ὥρων, ηῆτο η 8ωρος ἡμέρα. Οἱ
μετέχοντες τῆς Επιτροπῆς ἐφοπλιστῶν ὑπεστήσθησαν τὸ δρόν τῶν 2500
τ. γροδός καὶ ἄνω, οἱ ἐπιτρόπων δροίους διάστασις γνωμῶν τὸν 2000 τόννων
γροδός, δεδομένου, οἵτινες δέξιες ἐπέμεναν οὗτοι δρόιοι η ἐφαρμογὴ τοῦ
δρούσου ισχύσην διὰ τὰ ἄνω τῶν 1000 τ. γροδός σάρη.

Διὰ πλοία ἀπασχολούμενα εἰς ἀποπλούντας ἐργασίας θὰ ἐφαρμοσθῇ
ἐπίσης η ἐδρομᾶς τῶν 56 ὥρων διὰ τὸ πλήρωμα καταστρόματος καὶ
μηχανῆς. Ἐκεῖ όπου η ἀριθμὸς τοῦ προσωπικοῦ μηχανῆς ἐπιτρέπει τρεῖς
φυλακάς (βάρδιες) θὰ ἐφαρμοζῆται η 8ωρος ἡμέρα, οἱ ἄλλοι δροίοις μη-
χανού, ἀξιοπατούσι καταστρόματος, καθὼς καὶ τὸ προσωπικόν κατα-
στρόματος, θὰ δένναται νὰ ἐργάζωνται 12 ὥρας ἡμεροήσιως, ἀλλὰ μὲ
ἐδρομαδιάδην σύνολον οὐχὶ περισσότερον τῶν 56 ὥρων. Αἱ προτάσεις τῆς Επι-
τροπῆς, ἀναφορικῶς μὲ τὰς ἐργασίας ἀφασικαὶ κατά τὴν ἡμέραν κατά-
πλοι η ἀπόλλην ὑπερβάλλουν κατὰ πολὺ τὰ δροῖμα τῆς μηχανῆς,

Προστίνει περιτέρω η ἐπιτροπή, ὅπως οἱ θαλαμηπόλοι καὶ οἱ λο-
γισταὶ ἐργάζονται ἐννέα ὥρας ἡμεροήσιως ἐπὶ τὸν φορτηγὸν πλοίων καὶ
δέκα ὥρας ἐπὶ τὸν ἐπιβατηγόν, ἔναντι 10 καὶ 12 ὥρων προβλεπομένων
ὑπὸ τοῦ σχέδιον τοῦ ἀπονομεῖον δι' ἐκάστην κατηγορίαν. Διὰ τὰς κατη-
γορίας ταῦτα προτίνει η ἐπιτροπή, ὅπως ἐφαρμόζωνται οἱ αὐταὶ δια-

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



τάξεις ἐπὶ τῶν ἀποτόποικιν σκαφῶν, ὡς καὶ ἐπὶ τῶν ταξιδεύοντων εἰς τὸ ἔξωτερον. Μία ἑτέρᾳ πρότασις ἔγκειται εἰς τὴν ὑποβίβασιν τοῦ κατοτόπου δρίφιον χωρητικότητος ἀπό 25 εἰς 10 τ. γρούς, δην πρόκειται περὶ ἐπιβατηγῶν σκαφῶν ἢ περὶ πλοίων ἀπασχολουμένων εἰς τακτικά γραμμάτα.

"Οοον ἀφορᾶ τὴν ἐπάνδρωσιν, ἡ Ἐπιτροπὴ προτείνει τὴν ἑποχρεωτικὴν πρόσληψιν ἐνὸς ναυαγίου εἰς τὰ ἄνω τῶν 200 τ. γραφὸς πλόαι. Πρέπει ἐπίσης νὰ ἐπάρχουν τρεῖς θεματιστον, ἐπὶ ἀπολογίων τῶν 500 τόνινων γκρός καὶ τρεῖς ἐναλλασσόμενα φυλακαὶ μηχανῆς ἐπὶ μήτοροις 500 τόνινων γκρός καὶ ἄνω, δια τὰῦτα ἐγγά-
ζωνται εἰς πλόας ἔξωτερικον καὶ τελοῦν ἐν ταξιδίῳ ἐπὶ 16 συνεχεῖς ὥ-
ρας. Προτείνεται τέλος ὑπὸ τῆς Ἐπιτροπῆς λεπτομερῆς κλίμαξ συνθέ-
σεως τοῦ πληρώματος μηχανῆς τῶν «μήτοροις», πρᾶγμα ὅπερ συνεπά-
γεται, εἰς πλείστας περιπτώσεις, αὔξησιν τοῦ ἀφίμου ἡ καὶ τῶν προ-
σόντων τοῦ πληρώματος.

Νοτιοσλαυία

Νέα γραμμή πρὸς τὴν Ἀνατ. Μεσόγειον

Πληροφορία έξ Βελιγραδίου άναψέρουν, ότι η «Jadranska Plovidba» διεξάγει διαπραγματεύσεις με την κυβέρνησην διά την ίδρυσην μάζα νέας τακτικής ναυτικής έπειρσης μεταξύ των Νοτιοσλαβικών λιμένων, του Αιγαίου πελάγους και της Ανατολικής Μεσογείου. Πρός τὸν σημερινόν αὐτὸν ή «Πιαντόνακο» προτίθεται νὰ προσθῇ εἰς τὴν κατασκευὴν δύο μικτῶν σκαφῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Σπαλάτον, ἔκαστον τῶν δοπούν θὰ ἔχῃ χωρητικότητα 2000 τόννων γροῦς και θὰ διαθέτῃ διαμερίσματα δι' ἔκαστον ἐπιβάτας. 'Ἐν τῷ μεταξύ και μέχρι ναυπηγήσεως τῶν ἐλόγῳ σκαφῶν, θέλει ζησημοποιῆσει εἰς τὴν νέαν γραμμὴν δύο ἐκ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων της.

·Ολλανδία

Τὰ ἔτη τῆς κρίσεως

Ο ίμικρατικός δργανισμός «Banas», στις ιδρύθη πρό έτων ύπο της 'Όλλανδικής κυβερνήσεως διά την παροχήν οίκονομης βοηθείας εις την ναυτικήν βιομηχανίαν κατά τὴν ἐποχὴν τῆς πεγκούμινον κρίσεως, ἐδημοσίευσε τὸ πινος ἔκθεσιν αναφερομένην εἰς τὰ πεπραγμένα τῆς ναυτιλίας ἀπό τοῦ 1931 μέχρι καὶ τοῦ 1936. Τὸ σύνολον τῶν Σημάνων 23 ἐκ τῶν κυριωτέρων ἐγκριτικῶν ἑταῖρῶν τῆς 'Όλλανδιας — ἔξαιρουμενών τῶν ἐκ δεξαμενοπλοίων στόλων, μικροῦ τινος ἀριθμοῦ σκαφῶν διευθυνομένων ὑπὸ Σένων κεφαλαίων καὶ τῶν δι' εἰδίκων φορτίων προσφένειν πλοίων — ὑπολογίζεται, κατὰ προσέγγισιν, εἰς 190 ἔκατον μισά guilders, μετά τὴν ἀμάρτιον τῆς καταβλητήσις ἀπό μέρους τῆς κυβερνήσεως ὑλικῆς ἀπογῆς.

Ἐξαιρούμενων τῶν πλοίων «τράμπτες» τῶν 1000 τ. γραῦς καὶ κάτω, ὁ «Ολλανδίζος» ἐμπορικὸς στόλος κατήλθεν εἰς 1.840.099 τ. γραῦς εἰς τὸ τέλος τοῦ 1936, ἔναντι 2.293.568 τ. γραῦς εἰς τὸ τέλος τοῦ 1930. Η παναγιητηρείας μείωσις κατανέμεται εἰς τὰς ἀκολουθών ταπιγορίας σφαγῶν: «Υπεροχεάνια καὶ γενικῶς πλοῖα γραῦμης 1.142.472 τ. γραῦς εἰς τὸ τέλος τοῦ 1936 ἔναντι 1.573. 239 τ. εἰς τὸ τέλος τοῦ 1930. Πλοῖα μικρῶν θαλασσίων ταξιδίων 35.352 τ., ἔναντι 62.633 τ. «Τράμπτες» 136.650 τ. ἔναντι 473.200 τ., «επάνεργα» 339.948 τ. ἔναντι 175.394 τ. καὶ ουμούλικά ἀνοικτῆς θαλάσσης, 5.677 τ. ἔναντι 10.002 τόννων γραῦς.

Τά έξι φορτίων έσοδα των «λάγερς» και των «φορτηγών» — έξαρ-
θεσι των «τάνκερς» — από 251.840.000 guilders του 1930, κατέληπνον τό
1936 εἰς 129.475.000, ένθι και τό μετόν εισόδημα των έπιβατηγών σκα-
υανών πειραιώσιμη κατά τά ίππο σύνολον έπι από 77.577.000 εἰς 36.309.000

guilders. Τονίζεται εἰς τὴν ιδίαν ἔρεθσιν, ὅτι, παρὰ τὰς γενομένιας σοβαράς οἰκονομίας, ἡ δαπάνη εἰς μισθώσεις κατὰ τόννον γκρός - ρέτζιστερ ηδήλωτη βαθμώσις από τοῦ 1932 καὶ ἐπέκεινα, φιλάσσασα διὰ μὲν τὰ ὑπεροχέα καὶ τὰ πλούτια γραμμῆς, ἀπὸ 9.62 εἰς 10.94 guilders κατὰ τὸ 1936, διὰ δὲ τὰ πλούτια μιζώνων από 18.05 εἰς 19.26 καὶ διὰ τὰ στράτευτα απὸ 5.60 εἰς 7.57 guilders.

Poumavía

Ἐλευθέρα ζώνη εἰς τὸ Γαλάζιον

Διέρρευσε μία δεκαετία περίπου, ἀφ' ὃντος ή Ρουμανική ζεύγηνθοις καθιέρωσε νομοθετικῶς τὴν ἴδρυσιν ἐλευθέρων ζώνων εἰς τοὺς παραδοναβίους λιμένας χωρὶς ἔπιτον νῦν ἑφαδοσθῆ ὁ θεσμός, λόγῳ τῶν ἐκάστοτε οἰζονωμάτων δινοχετεῖν. Ἡδη, ἀ ἐπιτόπια ἀρχαὶ τοῦ Γαλαξίου κατίτιστον, ὡς ἐγγνώσθη τὸ σχέδιο δημιουργίας μικρᾶς ἐλευθέρας περιοχῆς εἰς τὸ κάτων ἄρχον τοῦ λιμένος καὶ ἐπὶ τῆς ἀστιστρᾶς ὅχθης τοῦ Δούναβεως. Προτείνεται νῦν διατεθῆ πόρος τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἔνα ἀχρονισμοποίητον ἐδαφικὸν τρίγωνον, μεταξὺ τοῦ διὰ τὴν Ζιλέιαν κορηπιδίου ματος καὶ τοῦ παραποτάμου Προύθουν, συνδεόμενον ἀπὸ Βορρᾶ μὲ τὴν οιδηροδορικὴν γραμμὴν Γαλαζίου — Ρένη. Ἡ ἔξουσιοδοτηθείσα διὰ τὴν ἴδρυσιν τῆς ἐλευθέρας τάντης ζώνης ἀρμοδιά ἀρχὴ δὲν σκοπεύει, πόρος τὸ παρόν, νῦν χρηματιστήσῃ, εἰμὶ ἔνα τρίημα μόνον τῆς διατεθείσης λωρίδος, ἥστινος ὁ ὀλικὸς χῶρος κατέλυτει ἔκτασιν 1235 περίπου στρεμμάτων.

Η ἐν λόγῳ ἔκτασις είνει βαλτώδης καὶ θ' ἀπαυτήθουν ἀποξηφάνστεις καὶ ισοπεδώσις τοῦ ἑδάφους, περιφραξῖς τοῦ χώρου διὰ τοίχου ἐκ σκυροδοκιάματος καὶ κατασκευῆ κοριτσιδιούματον, ἐφιδιασμένουν μὲ δῆλας τὰς ἐνύκλιας, διὰ τὴν ἀσφαλῆ ἀγγυνοβολίαν τῶν σωμάτων θυλάσσης καὶ τῶν ποταμοποιών. Τὸ πρῶτον τῆμα, περιλαμβάνον ἔκτασιν 37 στρεμμάτων περίπου, θὰ ἔχῃ τετράγωνον σχήμα, μὲ τὴν ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ πλευράν διαθέτονταν τέσσαρας χώρους ἀγγυνοβολίας, 400 ποδῶν μήκους ἔκστον καὶ μὲ ισοπεδωμένουν καὶ πλακοστρωμένου χώρον, εἰς βούθος 480 ποδῶν περίπου ἀπὸ τοῦ ποταμοῦ. Ἡ κειμένη δύσθεν τοῦ χώρου τούτου ἔκτασις θὰ είνει διαθέσιμος πρὸς ἀνέγερσιν ἀπαυτήτων τινῶν κτιρίων, λιμεναποθηκῶν ἢ καὶ ἐργοστασίων ἀντηκόντων εἰς ἐπηρεοῦσις προτιθέμενας νῦν χρησιμοποιήσουν τὴν ἐλευθέραν ζώνην καὶ δὲν θὰ ιστεοδοθῇ πρὶν ἡ ἐξπλήρωσις ὅ συρτός, δι' ὃν προορίζεται. Πρός διεκκόλυνσιν τῆς κινήσεως τῆς ζώνης προβλέπεται ἐπέκτασις τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, ηπίς ἔχειπροτεί ήδη τὸ παρακείμενον διὰ τὰς φροτώσιες τῆς Σινείας κοριτσιδίουν.

Πιστεύετα, ότι αἱ πρὸς ἔξαγωγὴν ποδότητες Πολωνικῶν γαιανθράκων, αἱ προσοήδημενα διὰ τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολὴν καὶ τὰς παραδοναβίους ζώρας, οὐδὲ συγχετόνωντα εἴρεσσι εἰς τὴν ἐλευθέραν ζώνην τοῦ Γαλαζίου καὶ ὅτι Η τεσχολοβασία, ή Βονάγαρια, ή Οὐγγαρία καὶ ή Γιουγκοσλαβία θὰ τὴν κομισμούποιησουν αλλάργοντας ἐλευθέραν ζώνην τοῦ Γαλαζίου πρὸς διαμεταπούσιν γενιζον ωστίουν.

Σο6. Ρωσσία

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς κρατικοποίησεως

Κατά τὴν συνέλθοσσαν τὸν παρελθόντα Ἰανουάριον εἰς τὴν Μόδσχαν συνέλευσιν τοῦ ἀνωτάτου συμβούλου τῶν Σοβιέτ πλείστου δοσὶ ὄμιληται ἔξεργασθησαν ἀπαισιοδόξως διὰ τὸ μέλλον τοῦ κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ κατέδειξαν τὸ ἐπίλυμον, διὰ τὰ δημητραῖα οἰκονομικά, τῆς δὲ δημιαγρίασσαν τῶν πλωτῶν μέσουν τῆς κχώρας καὶ τὴν δυσάρεστον κατάστασιν, εἰς τὴν ὧδην ενοίσοντα αἱ καθόλου ἕδραιτα συγκονωνίαν. Εἰς ἄρ-

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΟΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:
ANTICORROSION, ANTIFOULING, BOOTOPPING,
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ
ΒΕΔΝΙΚΙΑ & ENAMELS
ΕΙΑΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΠ.

ΑΝΤΙΤΡΟΦΟΙ ΕΙΣ ΠΑΕΩΝ ΤΟΝ 100 ΚΥΡΙΟΤΕΡΟΝ ΑΙΜΕΝΟΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ.

ANOTACIONES DEL TOKE K.Y.

BITU AG LIMITED

WAFFER ALIYO BITILI AC

**COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE
215 DASHWOOD HOUSE
D O N E.C. 3**

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

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

ύρον του δημοσιευθέντες είς τής «Πράθδαν» ότι απότιρος ποσοτής της έπιπλοτης ήλεγχον τον συμβούλιον των Επιτρόπων τοῦ Λαοῦ Σελιλιάτοκα, έπειτα ήταν τάς δυναστέστοντος προβλέψεις διὰ τής Σοβιετικήν ναυτιλίαν καὶ τὸ μεταφορών της ἔργον. Οὕτως, ὁ στόλος τῶν ποταμοπλοίον μετέφερε τὸ 1937 μικρότερον δύκον ἐμπορευμάτων ἡ κατὰ τὸ 1935 (32.8 δισεκατομμύριον τόννων - χιλιομέτρων τὸ 1937), ἔναντι 34 δισεκατομμυρίων τόννων - χιλιομέτρων τοῦ 1935), ἐνῷ τούναντίον ἡ χωρητικότης του ηγέτηντος κατά τὰ ὑπὸ σύγκρισιν ἔτη κατὰ 276 πλοῖα καὶ 173.000 τόννων γρόσες.

«Η ἐμπορικὴ ναυτιλία ἔξι ἄλλον δὲν ἔκινηθη — κατὰ τὸν ἀρθρογράφον — ὑπὸ καλυτέρους δροῦς. » Αὐτὸν λέμενον ἔτι δύριν μας, γράφει, τὰς μεταφορὰς πετρελαίων μόνον, αἱ διακομισθεῖσαι ποσότητες, παρὰ τὴν αὔξησιν τοῦ στόλου τῶν δεξαμενοπλοίων, δὲν ηγέτηντος καὶ ἀνάλογον ποιοῦντο εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἀλλ' οὐτε καὶ εἰς τὴν ποταμοπλοίαν. Εἰς τὸν Βόλγαν, τὴν κυριωτέραν, δηλαδή, ἀρτηρίαν τῶν διὰ τοῦ ὑδατοῦ ἐσωτερικῶν συγκοινωνιῶν, δὲν ηγέτηντος αἱ μεταφορὰς πετρελαίων μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1913 καὶ 1937, εἰμὶ κατὰ ποσοστὸν 25 οὐρανού, ἐνῷ αἱ παραχθεῖσαι ποσότητες ἐτριπλασιάσθησαν. Τοῦτ' αὐτὸν δύναται τις νὰ εἰπῃ καὶ διὰ τὰς σιδηροδρομικὰς μεταφοράς, εἰς τὰς δύοις ὅμως καταβάλλεται κάποια προσπάθεια ἀναπληρώσεως τῶν ἐλλείφεν τοῦτον ἀπὸ τὰς μειονέμας ποταμούς μεταφοράς.

Γενικῶς, τονίζει ὁ ἀρθρογράφος, ὅτι αἱ ὑδάτινοι μεταφοραὶ κατέληπτον τὸ 1937 εἰς τὰ Σοβιετά ἔνα ἔλλειμμα 274 ἐκατομμυρίων γονθίλιων. Προῆλθε τοῦτο, κυρίως, ἀπὸ τὴν κακὴν κατάστασιν τῶν πλοίων καὶ τοῦ ἐν γένει διαθεσιμού πλωτοῦ ὥλικοῦ καὶ ἀπὸ τὰς ἐλαττωματικὰς ἐποικεύσεις των. Απόδειξις τούτου, ὅτι τὸ 1933 τὰ 46 οὐρανού τοῦ συνόλου τῆς Σοβιετικῆς χωρητικότητος εὑρίσκοντο ποιοτικά εἰς κατάστασιν, ἐνῷ τὴν Ἰανουαρίου 1938 τὸ ποσοστὸν τοῦτο κατέληπτεν εἰς 21 οὐρανού.

Σουηδία

Νέα καθέλκυσις διὰ τὴν γραμμὴν Μεσογείου

Νέον φορτηγὸν «ελάνερ» παραγγελθέν ὑπὸ τῆς «Svenska Orient Linjen» καθεύδνισθη πρὸς ἡμερῶν ἐκ τῶν ναυπηγείων Eriksberg, τοῦ Γρότεμπονογχού ὀνομασθὲν «Boreland». Τὸ ἐν λόγῳ σάραξ εἶναι χωρητικότητος 4700 τόννων φορτίου, ἐφοδιασθῆντος διὰ διὰ τὴν προσώπων μηχανάς, τύπου «B. & W», κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, αἵτινες θὰ ἔχασανται εἰς τὸ πλοῖον μέσην ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλῶν τῆς ὁδῶν. Τὸ «Boreland» εἶναι τίποιος «σέλτερ - ντέρ» καὶ ἀδελφὸν πρὸς τὰ ἔτερα σάραφη, τὰ κατασκευασθέντα ἐπὸ τῶν ίδιων ναυπηγῶν διὰ λογαριασμού τῆς «Σβένενα» Οριεντ Λάΐν διὰ τὰς γραμμὰς τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου.

Τουρκία

Καθελκύσεις καὶ παραγγελίαι

Εἶχομεν πρὸς καροφὸν ἀναγράψει, ὅτι η Τουρκικὴ κυβερνήσις διεξήγει διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ναυπηγησιν ἔτερον δέκα σκαφῶν, χάριν τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὥλικοῦ τῶν τακτικῶν πρὸς τὸ ἔξτρεμον τὸν γραμμῶν. Αἱ παραγγελίαι 14 μικτῶν ἀτμοπλοίων εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα, αἵτινες εἰλον δοθῆ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐκρίνοντο ἀνεπαρκεῖς, διὰ νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας τοῦ ἔξαγογοῦ, ἐμπορίου τῆς χώρας, γενικὴ δὲ ἡ γνώμη τῶν ἀρμόδιων κύκλων, ὅπως ἐφαρμοσθῆται τὸ ταχύτερον ἔνα εὐθύτερον πρόγραμμα νέων κατασκευῶν.

Ἄγγελλεται ἡδη, ὅτι αἱ διαπραγματεύσεις ενδοῦνται εἰς συμφωνίαν διὰ τὴν κατασκευὴν 10 φορτηγῶν ἀτμοπλοίων 2000 ἔως 3000 τόννων ἔκστον. Η σχετικὴ παραγγελία θὰ δοθῇ εἰς Ἀγγλίαν ναυπηγεῖα, ἀντὶ συνολικῆς δαπάνης 330.000 λιρῶν Ἀγγλίας. Εν τῷ μεταξὺ προχρεῖ ἐν Γερμανίᾳ ἡ κατασκευὴ τῶν σκαφῶν τῆς περιουσίας παραγγελίας. Εκτὸς τοῦ καθελκυσθέντος πρὸς μηνὸν ἀτμοπλοίον «Τοάκ», καθελκυσθήσαν πρὸς ἡμερῶν δύο ἄλλα ἀζόητη σάραφη, δυομασθέντα «Ἐφέζ» καὶ «Ἐτρούσκ».

CASPI ASSIMACOPOULO & Co.

HAIFA, PALESTINE P.O.B.27 **Telegr. "Prakte"**
 Teleph. 26.2721

Agents of: **The Hellenic Coast Lines Co. Ltd.**

Import, Export, Commission, Shipping,
Bonded Warehousing.

ΚΑΣΠΗ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

ΧΑΪΦΑ, ΠΑΛΑΙΣΤΙΝΗ Τ.Κ. 27 **Τηλ. "ΠΡΑΚΤΕΑ,"**
 Τηλέφ. 26.2722

Πράκτορες τῆς **"Ακτοπλοϊας τῆς Ελλάδος,"**

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

(Η συνέχεια ἐκ τῆς 12ης σελίδος)
δέονταν προσοχὴν νὰ κατατησθῇ τὸ σκάρος τοῦ ναυσιπλούν, ὅταν ἀπέπλευτον ἐκ Βανιούνθεο, δεδομένον, ὅτι καὶ ἀνάλογη συνήντησις κατασκευάζεται τοῦ τόπου τοῦ Colom, ἵνα βασισθῇ εἰς διάμεσον ἀνθράκευσιν, ποὺν ἡ προσεγγίση εἰς Σαΐν Τόμας. Κατὰ τοὺς πλοιοτήτας, ἡ ἀνεπάρκεια τῶν «μπλώνερος» διὰ νὰ φθάσει τὸ πλοῖον τον εἰς Σαΐν Τόμας, ὀφείλετο εἰς λάθος τοῦ πλοιάρχου. Ἡδεντόνος οὐτοῦ νὰ προμηθευθῇ «μπλώνερος» εἰς Colom. Ἀλλὰ διὰ τὸ λάθος αὐτὸν ισχυρίζοντο, ὅτι ἐγκατέπιπτον ἀπὸ τὰς διατάξεις τοῦ ὄρθιντος Καναδικοῦ νόμου.

Τὸ Ἐρετείον, χωρὶς νὰ ἐπιταχθεῖ τὴν ἀγόρευσιν τοῦ συνηγόρου τῶν ἐναγμένουν, ἀπέριμη τὴν ἔφεσιν. Εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως τοῦ ὄρθετης — λόρδος Greer — ἐτόνεσεν, ὅτι ἡ ἐπόθεσις πρεσβευτοῦ πέριξ ἐνὸς νομικοῦ καὶ ἐνὸς ἐκ τῶν πραγμάτων ἀπορρέοντος σημείον. Διὰ νὰ εὐταθήσῃ τὸ ἐπιχειρόντων περὶ καλύψεως τῶν ἑτοῖ τοῦ Καναδικοῦ νόμου, ἦδει νὰ ἀποδεῖξῃ, ὅτι κατὰ τὸν ἐκ Βανιούνθεο ἀπόπλουν τοῦ σαράπος τοῦ ἑτοῖ κανονικῶς ἐφωδιασμένον ως πρὸς τὸ «μπλώνερο». Τὸ ἐμπάγματον ἔξι ἄλλων σημείουν, ὅπερ ἔπειτε νὰ καθορίσῃ, ἥτο κατὰ τὸ πλοῖον εἰλοτὸς ἐπαρχίης μπλώνερος διὰ τὸν ταξίδιον τοῦ ἐκ Βανιούνθεο εἰς Σαΐν Τόμας. Ήτο πράγματι ἀρχετά σαράπες, ὅτι δὲν ἔφεσε τὸ φορτηγόν ἐπαρχίες γαύλησακας καὶ συνεπῶς δὲν ἦτο καλῶς ἐφωδιασμένον διὰ τὸ μέχρι τοῦ Σαΐν Τόμας ταξίδιον. Βάσει ἐν τούτοις ὡρισμένων μαρτυρικῶν καταθέσεον κατὰ τὸν προτόδιον διαδικασίαν, εἴλε σημερίνη τὸ ἐπιχειρόντη, ὅτι τὸ πλοῖον ἦτο καλῶς ἐφωδιασμένον, διότι εἴλε περιθώριον, ὅπερ ἔδικασθεντὸν οἱ πλοιοτήταις νὰ τερπνεῖται νὰ θεοροῦν ἐπαρχίες, λαμβανομένον ὑπὸ δρινού, ὅτι καὶ ἀκόμη εὐώσκετο τὸ σάραφος πρὸς ἐλλείφεν γωνιθράκων, θὰ εἰλεῖ τὴν εὐχέρειαν νὰ ἀνθρακεύει σημπληρωματικός εἰς τὸ διάμεσον ἐν τῇ πορείᾳ τοῦ λιγέντα τοῦ Colom.

Ἐάν ἀπεδεινύθητο — ἔξιρολον θησεύοντας ὁ λόρδος Greer — ὅτι διαφέρεις κατὰ τὸν διάπλουν τοῦ Ειρηνικοῦ ἢτο ἀνώμαλος, θὰ ἤτο, ἴσως, δινατὸν νὰ γίνη ἀποδεκτὸν, ὅτι τὸ σάραφος εἴλεν ἐφωδιασθῆ ἐπαρχίας. Ἀπέμενεν ὅμως νὰ ἀσύρητη μὲ τὸ ζήτημα τῆς ναυσιπλοΐας καὶ μὲ τὸ διὰ τὸ εἰς προνητικὸς ἐφορπλοτῆς διὰ ἔπειτε τὰς δυναμεῖς καρικάς συνθήκας ἐνὸς νομικοῦ μὲ τὸ ζήτημα τῆς ναυσιπλοΐας καὶ μὲ τὸ διὰ τὸ εἰς προνητικὸς διεποδίον διαδικασίαν, εἴλε προβλήμη τὸ ἐπιχειρόντη, ὅτι τὸ πλοῖον μπλώνερος διάπειρθησαν ἀνέπαρκη. Ἐπεβενιώθη ἀζόητη, ὅτι τὸ σάραφος ἔφεσε κατὰ τὸν ἀπόπλουν ἐκ Βανιούνθεο 675 τόννον γωνιθράκων καὶ ὅτι ἡ ποστήση ἀετή, ἀν καὶ μόλις ἔξηρει διὰ ὅμαλην διαδομήν, δὲν κατατέλπει τὸν διάπλουν ἐν λογικὸν περιθώριον. Ο λόρδος δικαστὴ συνεψώνει, ἐν προκειμένῳ, μὲ τὰ σημερίδαματα τῆς πρωτοδίκουν ἀποφάσεως. Τὸ δικαστήριον — εἴπε — δὲν ἡδύνατο νὰ παρεκκλίνῃ ἐκ τῶν ἐμπράκτων πειστηριών ἢ ἐκ τῆς νομίμου αὐτῶν ἐφαρμογῆς τῆς προκυπτούσης ἀπὸ τὰς ἐμπραγμάτων διαποτώσεις, ἐφ' ὃσον μάλιστα ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ἡδονών προκειμένην. Ή ἔφεσις, συμφωνούντων καὶ τῶν λοιπῶν λόρδων διαστῶν, ἀπεργίθη, μετὰ τὸν ἔξόδον, ἐχορηγήθη ὅμως ἡ ἀδεια προσφυγῆς εἰς τὸ Ἀνιρωτικόν.

ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΕΥΑΓ. ΤΟΓΙΑ



ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ **"ΑΡΝΤΕΝΑ,"**

ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΣ ΑΝΕΣΙΣ ΤΑΧΥΤΗΣ

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις

XION-MΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΝΗΣΟΥΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ

Τηλέφωνα Δ)σεως 40.324 Κεντρ. Πρωτ.43210
ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ εἰς ἄπαντα τὰ Πρακτορεῖα

"NAYTIKA XPONIKA..

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 32 ΤΗΛΕΦ. 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ 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 LLOYD'S AVENUE
LONDON E.C. 3 TELEPHONE: ROYAL 4954

΄Από τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας

Αἱ τροποποιήσεις τοῦ Νόμου περὶ διπλωμάτων

Δι' ἀναγνωστικοῦ νόμου δημοσιευθέντος εἰς τὴν «Ἐφεμερίδα τῆς Κυβερνήσεως» ἐπιφέρονται διάφοροι τροποποιήσεις καὶ συμπληρώσεις εἰς τὸν νόμον «περὶ διπλωμάτων» ἀδειῶν Ιανόντης καὶ πτυχίου εἰδικότητος ἐν τῷ «Ἐμπορικῷ Ναυτικῷ». Αἱ κυριότεραι τροπολογίαι εἰναι αἱ ἀκόλουθοι: Διὰ γ' ἀποκτήση της διπλωματικῆς ἀδειῶν ναυτικῆς καὶ κανόντης, δέοντον νῦν ἐπιτύχῃ εἰς τὰς οἰκείας δι' ἔναστρην κατηγορίαν ἐξετάσεις (δι' ὅσα πτυχία η ἀδειαὶ δοῖζονται τοιαντα), ἐνεργουμένας ἐνώπιον ἐπιτροπῆς συγχροτουμένης δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. «Ὑφετονοργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας». Παρὰ τῇ ἐξεταστικῇ ταῦτη ἐπιτροπῇ δοῖζεται διὰ τῆς ἴδιας ἀπόφασεως, ως ἐπιτροπος τοῦ κ. ὑφετονοργοῦ, ἀνώτερος λιμενικὸς ἀξιωματικός. Προκειμένου περὶ ἐξετάσεων δι' ἀπόκτησην πτυχίου κυβερνήτου δέ τάξιος, δὲν δοῖζεται παρὰ τῇ ἐξεταστικῇ ἐπιτροπῇ «Ἐπίτροπος τοῦ κ. ὑφετονοργοῦ».

πτυχοῦ Επιτροπος τοῦ κ. ἐφευρούσου.
Εἰς ἔξαιρετικάς περιπλόσιες, ὀσάρις, δηλαδή, διαπιστοῦται ἔλευ-
ψις διπλωματούχων ἐργάτων θαλάσσης, ἐπιτρέπεται ν' αὔξῃθῇ ὁ καθισ-
τισμένος ἀριθμὸς τῶν δι' ἔκαστον ἔτος ἀπονεμομένων, κατόπιν ἔξετά-
σεων, διπλωμάτων. Πρὸς τὸ σκοπὸν αὐτὸν προσαλεῖται ἐφ' ἄπαιξ σχε-
τικὸν Διάταγμα, ἐκδιδόμενον μετὰ γνωμοδότησιν ἐπιτροπῆς ἀποτελού-
μένης ἐκ τοῦ διευθυντοῦ τῆς «Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ Προνοίας» ὡς προ-
έδρου, τοῦ διευθυντοῦ τοῦ ἐν Πειραιῷ «Γραφείου εὑρέσεων Ναυτικῆς
Ἐργασίας», ἐνὸς διπλωματούχων ἐργάτων θαλάσσης τῆς σκέψεως εἰδικότη-
τος καὶ ἐνὸς ἐργαπιστοῦ, ὡς μελῶν, ἐποδεικνυομένων ὑπὸ τῶν οἰκείων ὅρ-
γανοσεων, Ἐάν δὲ ὑπὸ τῆς αὐτῆς ἐπιτροπῆς καθορισθησόμενος ἀριθμὸς
τῶν ἀπονεμηθησομένων διπλωμάτων είνει ίσος ἢ μικρότερος τοῦ ἀριθμοῦ
τοῦ περιλαμβανομένου εἰς τὸν ὄνομαστικὸν πίνακα τῶν ἐπιτυχόντων ἢ
πονητικῶν καὶ διγαιομένων, ὅποις τύχοσι τοῦ οἰκείου διπλώματος, δὲν
διενεγούντων νέαν ἔξετάσεις μέχρις ὅτου ἔχειται ἀριθμὸς ὁ πίνακας τῶν ἐπιτυ-
χόντων καὶ μὴ λαβούντων διπλώμα.

Οι αφεδιασμένοι διὰ διπλώματος πλοιάρχουν ιστιοφόρων δικαιοῦνται νά κυβερνήσουν ιστιοφόρα πάσης χωρητικότητος ή πετρελαιοκίνητα σκάφη μέχρις 150 κόρφων ολικής χωρητικότητος, μετά διετή δὲ ὑπηρεσίαν, ώς δι- πλωματούχοι πλοιάρχοι ιστιοφόρων, ἐπὶ ιστιοφόρων ή πετρελαιοκίνητων ὑπὸ τὴν ίδιοτηταν τοῦ κυβερνήτου ή πλοιάρχου τούτων, δικαιοῦνται νά ἔργα γέζουντα ώς ἀνθυπολοίαρχοι ἐπὶ παντὸς ἀτμοπλοίου ή ως ὑποπλοιάρχοι ἐπὶ ἀτμοπλοίου μέχρι 500 κόρφων ολικῆς χωρητικότητος. Μετ' ἑναντίου μετέπειτα ὑπηρεσίαν, διανυθεῖσαν ἐπὶ ἀτμοπλοίους ολικῆς χωρητικότητος ἀνωτέρας τῶν 150 κόρφων, ὑπὸ τὴν ίδιοτηταν ἀξιωματικοῦ καταστόματος, δικαιοῦνται νά τύχουν, ἀνει ἔξετάσεων, διπλόματος πλοιάρχου γ' τὰ
επομ.

Διὰ νῦ γίνη τις δεκτὸς εἰς ἐξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιέρχον ιστιοφόρον, δέον νῦ κέκτηται, πλὴν τῶν ἄλλων ποσθύτων, τε-

CAPTAIN NICOLAS A. KATRAMADOS
SHIPPING AGENT
ROSARIO

CALLE SAN LORENZO 1338
20 PISO No. 19

Τό πρώτον ίδρυθεν είς POZARIO καὶ τὸ μόνον ναυτικὸν Γραφεῖον Ἀντιπροσωπείας Ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων (*Protecting Agency*). Εὔκολια μοναδικὴ διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ συμπληγοῖνα τὸ φρούριον τῶν εἰς οἰονδύποτε λιμένα τοῦ ποταμοῦ *Parana*. Εἰς Σάν-Λορέντζο, Βίλλα Κονστιτούσιον Σάν Νικολάς.

ιστοιοφόρων. Προκειμένου περί δηλώματος πλοιάρχου γ' τάξεως, δέον νό^τ
έη ή υποψήφιος 4ετή ίντερβεσίαν ἐπί πλοίων, ἐκ τῆς ὁποίας ζετή—τούλαχ-
στον—ἐπί ἀτμοπλοίον. Άπο τῆς 1ης Ιανουαρ. 1940 ή προναυαρεθεῖσα ίν-
τερβεσία ἀτμοπλοίον δέον κατά διό, τούλαχτον, ἔτι νά έχῃ διανυθή ἐπί
ἀτμοπλοίον ἄνω τῶν 1000 κάρων ὀλική χωρητικότητα, ή δὲ ἀπόλοιτο
ἐπί πλοίων ἄνω τῶν 50 κάρων. Ή ἐπί πολεμικοῦ ή δονηθητικῶν σκαφῶν
τοῦ B. N. διανυθείσα ίντερβεσία, ὑπὸ τὴν εἰδικότητα ἀφεντιστοῦ, λογίζεται
ὅλοκληρος, προκειμένου περὶ συμπεισοῦχης εἰς ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτη-
σιν περιγόνων κινεργήτων β' τάξεως καὶ πρὸς συμπλήρωσιν ἐπί τῆς ἀτ-
τονέμης ἵπηρεσίας ἐπί ιστοιοφόρων ή πλοίων κινούμενων δι' ιστίων καὶ
μηχανῆς.

“Η απαιτούμενη έποησεία θαλάσσης διά τὴν ἀπόκτησιν διπλώματος τίνος δέον νὰ ἔχῃ διανυθῇ ἐπὶ Ἑλληνικῶν η Σένων ἐμπορικῶν πλοίων η Ἑλληνικῶν πολεμικῶν πλοίων τοῦ B. N., οὐδόλως δὲ Λαζαρέτανα ἐπ̄ ὅφνα, ἐάν διηνέθη ἐπὶ ποταμοπλοίων, λιμενοπλοίων, ναυαγοσυστικῶν καὶ θαλαμηγῶν.

Διπλωματοῦσι μηχανολόγοι ή μηχανολόγοι - ἡλεκτρολόγοι τῆς Ἀνοτάτης σχολῆς μηχανολόγων - ἡλεκτρολόγων τοῦ Ἐθνικοῦ Μετοορθείου Πολυτεχνείου κερτάτουν τὰ γενικά προσόντα, λαμβάνουν ἀνευ ἔξετάσεων δίπλωμα μηχανικοῦ μηχανῶν ἐσφερικῆς κανέσεως γ' τάξεως, μετὸν δὲ ἐπαύσιαν επὶ πλοίον κινούμενον διὰ μηχανῆς ἐσφερικῆς κανέσεως δυνάμεως μέχρι 300 Β. Η. P., ἢ ὡς ὑψιστάμενοι μηχανικοὶ επὶ ὁμοίων πλοίων, ἀνωτέρας ὅμως δυνάμεως μηχανῶν, λαμβάνουν ἀνευ ἔξετάσεων δίπλωμα β' τάξεως. Μετὰ διετή ἐν συνεχείᾳ ἐπηρεοίσαν ἀπὸ τῆς ἀποτήσεως τοῦ διπλώματος β' τάξεως, ὡς προϊστάμενοι μηχανικοὶ επὶ ὁμοίων πλοίον, δυνάμεως μηχανῶν 300 μέχριος 600 Β. Η. P. ἢ ὑψιστάμενοι μηχανικοὶ επὶ ὁμοίων πλοίον, ἀλλ' ἀνωτέρας δυνάμεως μηχανῶν, λαμβάνουν ἀνευ ἔξετάσεων δίπλωμα α' τάξεως.

Οι κατέχοντες προσωρινὸν δίπλωμα φαδιοτηλεγραφητοῦ ἢ τάξεως δικαιούντα νὰ τύχουν, ἀνερ ἔξετάσεων, διπλώματος φαδιοτηλεγραφητοῦ ἢ τάξεως, κατόπιν ἐνιασιοῦ ἑπτερσίας, ὡς ὑφιστάμενοι φαδιοτηλεγραφητοῦ σταθμῷ ἐπὶ πλοίον καὶ ἐφόδῳ τῆς ἔξετέλεσαν ἐν αὐτῷ 150 τοῦν ἄγιον ἱμερισίας ὁπταώρους γυναικάς.

Είς τον ἑφαδιασμένον δι' ἀμφοτέρων τῶν διπλωμάτων πλοιάρχους α' τάξεως καὶ πλοιάρχους ιστιοφόρου, εἴτε δ' ἀμφοτέρων τῶν διπλωμάτων ἀτμομηχανικοῦ α' τάξεως καὶ μηχανικοῦ μηχανῶν ἐστεφερῆς καύσεως α' τάξεως, ἔχοντας δὲ ἐνιαυσιον ὑπηρεσίαν ἐπὸ τὴν ίδιότητα τοῦ προστατημένου ἀτμομηχανικοῦ (ἐπὶ μηχανῶν δυνάμεως ἀνωτέρας τῶν 600 Ι. H. P.), ἐπιτέλειται ἡ ἀπονομὴ ἀντοτάτου διπλώματος πλοιάρχου ἢ μηχανικοῦ, ἀλλὰ κατόπιν ἐπιτυχῶν ἐξετάσεων, δι' ὧν ἀποσκοπεῖται νὰ καταδειχθῇ ἡ ἀνωτέρα αὐτῶν ἐπαγγελματικὴ μόρφωσις.

Οι μέχρι της 30ης Ιουνίου 1936 μετασχύσεις ἔξετάσεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχουν ἰστιοφόρων καὶ ἐπιτυχόντες, δικαιοῦνται νὰ λάβουν ἄνευ ἔξετάσεων διπλόμα πλοιάρχουν β' τάξεως, ἐφόσον ἡθελον ἀποτελεῖ προηγούμενών διπλώμα πλοιάρχουν γ' τάξεως καὶ διηνύσαν, ἀπὸ τῆς ἀποτήσεως του, ἐνιανίσιον ἐπηρεσίαν ἐπὶ ἀτμοπλοίον, ὡς πλοιάρχογν' ἡ ἀξιωματικοὶ καταστόρωματος. Οι μέχρι της 30ης Ιουνίου 1936 μετασχύντες ἔξετάσεων πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος πλοιάρχουν γ' τάξεως καὶ ἐπιτυχόντες, δικαιοῦνται μετὰ διετὴν ἐπηρεσίαν ἐπὶ ἀτμοπλοίον ἀπὸ της ἀποτήσεως τοῦ ἐν λόγῳ διπλώματος, διανυθείσαν ἕπο τὴν ἴδιοτητα του πλοιάρχουν γ' ἡ ἀξιωματικοὶ καταστόρωματος, νὰ λάβουν ἄνευ ἔξετάσεων τὸ διπλόμα πλοιάρχουν β' τάξεως.

Δικαιούντας έξι άλλους νάραδες, συνέπεια της απόφασης της Δικαιούλας, διπλωματικού πλαισίου αριθμού 115 της Ιανουαρίου 1926 μετασχόντες έξετάσεων πρός απόκτησην διπλώματος πλοιάρχου γ' τάξεως και έπιτυχόντες είς ταύτας, μετά συμπλήρωσην πενταετούς ίστηρεσίας έπι άτιμοπλοίουν από την έπος της απόκτησης του διπλώματος τούτου, διανυθείσης δὲ έπος την ιδιότητα του πλοιάρχου 6' ή άξιοματικού καταστόματος. Επίσης οι πρός την 1ην Αύγουστου 1928 έφοδιασθέντες διὰ διπλώματος πλοιάρχου γ' τάξεως, μεταγενεστέρως δὲ έφοδιασθέντες ή έφοδιαζόμενοι και διὰ διπλώματος πλοιάρχου 6' τάξεως, έφόδον κέρτηντας από την έπος της απόκτησης του διπλώματος πλοιάρχου γ' τάξεων τομήτην, τούλαχιστον, ίστηρεσίαν, διανυθείσαν έπι άτιμοπλοίου από τούς 2000 κύρους μίλιαν χρονοπληρότητας.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΝΑΔ

PANHELLENIC SHIPPING AGENCY
A. FIRIOS, LTD.
SHIPBROKERS AND AGENTS

**Director: A. FIRIOS
Manager: P. J. VAN VELZEN**

Contractors

STEVEDORING, BUNKERCOALS
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC.

SHIPSTORES DEPARTMENT
Manager: F. M. FIRIOS

WILLEMSPLEIN 14
Tel. 12663 & 13681

Έξ δύο διών τούλαστον έτη έπειτα την ιδιότητα άπολιούρχον, δύνανται να λάβουν άνευ έξετάσεων διπλωματικού πλοιάρχου α' τάξεως.

Οι προ τού σχολικού έτους 1937 — 38 διπλωματούχοι της σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας, της "Υδρας", έπιτυχάντες εἰς έξετάσεις πρός άποκτησιν διπλώματος πλοιάρχου γ' τάξεως, λαμβάνουν τὸ διπλωματούντος άμεσως καὶ ἄν ἀκόμη δὲν περιλαμβάνονται, ός πρός τὴν σειρὰν έπιτυχίας, ἐντὸς τοῦ διπλωμάτου μόνιμοῦ τῶν καὶ ἔτος ἀπονεμούμενον, κατόπιν έξετάσεων, διπλωμάτων πλοιάρχου γ' τάξεως.

Ἐπιφέρεται τέλος, δηλας ἐργάζοντας ὡς α' πλοιάρχοι εἰς Ἑλληνικά ἐμπορικά πλοῖα ἀπότολούντα εἰς χώρας κειμένας μεταξὺ τῶν μεσημερινῶν τῶν διερχομένων δι' "Ἄδεν καὶ Γιοκοζάμας, διπλωματούχοι πλοιάρχοι δι' τάξεως, κατέχοντες πενταετή, τούλαστον, ὑπηρεσίαν ἀπό τῆς ἀποτήσεως τοῦ διπλώματος πλοιάρχου γ' τάξεως.

Έξετάσεις διά ναυτικά διπλώματα

Παρὰ τὸν κ. ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὑπεγράφη ἀπόφασις, δι' ἣς προκύρουσσον διὰ τὴν 26ην Μαΐου έξετάσεις πρός άποκτησιν διπλώματος πλοιάρχου γ' τάξεως καὶ πλοιάρχον ίστοφρόν. Εἰς τὴν ἀπόφασιν ὅριζεται, ὅτι οὐδεὶς ἐκ τῶν ὑποψηφίων θέλει γίνει δεκτός πρός έξετασιν, ἐὰν μέχρι τῆς 11ης Μαΐου δὲν ὑποβάλῃ τὰ ὑπὸ τοῦ νόμου ὅριζόμενα πιστοποιητικά ἔγγραφης εἰς τὰ μητρόφα αἱρένων, στρατολογικῆς καταστάσεως, ποικιλοῦ μητρόφου, ναυτικῆς ὑπηρεσίας καὶ γραμματικῆς γνώσεων. Τὸ πιστοποιητικὸν τῆς ὑπηρεσίας «Μητρώον Ἐργατῶν θαλάσσης» δέοντα νὰ ἔψησην, ὅτι δὲ ὑποψήφιος κακτάτη τετραετῆ ὑπηρεσίαν ἐπὶ πλοίον ἐν ἐνεργείᾳ, ἐπὸ τὰς εἰδίκοτης ναυτόπαδος, μαθητευμένου ναύτου, ναέτου, ναυτοχύλουργον, δότου, ναυκλήρου καὶ κυβερνήτου. Ἐξ τῆς τετραετοῦ ὑπηρεσίας δέοντα τὰ τούλαστον ἔτη νὰ ἔχουν διανυθῆ ἐπὶ ἀπότολον. Διὰ τὴν ὑπηρεσίαν τὴν διανυθεῖσαν εἰς τὸ B. N. ὑποβάλλεται ἀπότολαμα ἐκ τῶν τηρουμένων ἐπὶ τῷ Βασιλικῷ Ναυτικῷ μητρώον ἢ ἐλέγχου τῶν πολεμικῶν πλοίων, φέροντας κειμένων τῆς ἀμυνδίας ὑπηρεσίας τοῦ Γεν. Ἐπιτέλειον B.N., ὅτι ἡ ὑπηρεσία διηρύθη ἐπὶ πολεμικῶν ἐν ἐνεργείᾳ. Διὰ τὰς γραμματικὰς ἐξ ἄλλου γνώσεις ἀπατεῖται ἐνδεικτικὸν προσωγογής ἐκ τῆς τετάρτης τάξεως ἔξαταξίου γνώμασίου ἢ ἔκτης δικτατορίου δημιουρίου γνημάσιου ἢ ἀντιστοίχου τάξεως δημοσίας Ἐμπορικῆς σχολῆς. Ἡ ὑγειονομική έξετασις τῶν ὑποψηφίων θὰ γίνη ἐπὸ τῆς A. N. Y. E. τὴν 18ην Μαΐου.

— Δι' ἔτερας ἀποφάσεως προεκρήγμησαν διὰ τὴν 28ην Ἀπριλίου έξετάσεις πρός άποκτησιν διπλώματος ἀτμοπηγανικοῦ γ' τάξεως, πρακτικοῦ μηχανικοῦ καὶ μηχανικοῦ ἐστορεικῆς καυσίεως γ' τάξεως. Αἱ αἰτίσεις τῶν ὑποψηφίων, σινοδευμένων ἀπὸ τὰ οἰκεῖα πιστοποιητικά, δέοντα νὰ ὑποβληθοῦν μέχρι τῆς 13ης Ἀπριλίου.

— Τέλος προεκρήγμησαν διὰ τὴν 11ην Ἀπριλίου α' έξετάσεις πρός άποκτησιν διπλώματος ἀτμοπηγανικοῦ α' καὶ δι' τάξεως. Αἱ σχετικαὶ αἰτίσεις μετά τῶν πιστοποιητικῶν δέοντα νὰ ὑποβληθοῦν τὸ δραδύτερον μέχρι τῆς 26ης Μαρτίου.

Καθέλκυσις φορτηγοῦ

Ἐξ τῶν ναυπηγείων «Wm Gray», τοῦ Οὐδέτερ Χάρτελεπον, καθειλύσθη τὴν δην Μαρτίου τὸ φορτηγὸν ἀτμόπλοιον «ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ», ἀδελφὸν σάκας πρός τὰ μέχρι τοῦδε καθέλκυσθέντα καὶ παραληφθέντα ἔτερα πέντε φορτηγὰ παρὰ τὸν ἐφοπλιστικὸν Οίκον τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ. Μετὰ τὴν ἀνωτέρῳ καθέλκυσιν, τοία ἀκόμη φορτηγά εὑρίσκονται ἐπὸ κατακευὴν εἰς τὰ ηγεμότητα ναυπηγεία διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. Λιβανοῦ.

Τιμὴ εἰς Ἑλληνα πλοιαρχὸν

Ο πλοιάρχος κ. Ι. Φαφοντάκης ἔξελέγη ισόδινον μέλος τῆς Ἐθνικῆς Γεωγραφικῆς Έταιρίας τῶν Ἕνωμενον Πολιτειῶν. Συγχαίρομεν τὸν κ. Φαφοντάκην διὰ τὴν προσγενομένην εἰς αὐτὸν τιμὴν, ήτις καὶ ἀνταν-

κλᾶ καὶ εἰς διους τοὺς ναυτικὸν τῆς Ἑλλάδος.

Η Γαλλική σημαία καὶ τὰ Ἰσπανικὰ ταξίδια

Ο Ἀγγλικὸς ναυτικὸς τύπος ἀναγόμετε τὴν πληροφορίαν, ὅτι μερικαὶ Ἑλληνικά γαντιλακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἀπίνες κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἰδουσαν ἐταφίας ἐν Ἀγγλίᾳ, διὰ νὰ ἐπιτύχουν τὴν προστασίαν τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας εἰς τὰς μεταφορὰς φορτίων πρὸς τὴν κυβερνητικὴν Ἰσπανίαν, ἀπεφάσισαν ἡδη νὰ μεταφέρουν τὰ σκάφη τῶν ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν εἰς τὴν Γαλλικήν. Αἱ ὑπέδεια ἐταφίας στρέφονται ἡδη πρὸς τὴν Γαλλικὴν σημαίαν, διὰ ν' ἀποφέγγουν τὰς ἐν Ἀγγλίᾳ φορολογικὰς ἐπιβαυδύσεις.

Ἐπιθεσίς ἐναντίον ναυτῶν μας

Εἰς βῖλλαν Κονστιτούσιον τῆς Ἀργεντινῆς, οἱ ναῦται τοῦ φορτηγοῦ «ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ», Νικ. Μαλτούδης καὶ Δημ. Ραγκούζης, ἐπεσαν θύματα ληστείας. Καθ' ὃν χρόνον οὗτοι διηρχοῦντο ἐφημικὸν τι σημείον ἐπιστρέφοντες εἰς τὸ πλοῖόν των, εὑρέθησαν ἀντιμέτωποι τριῶν καπολοιῶν στοιχείων, ἀπίνα ἐπὸ τὴν ἀπειλήν τῶν πειστόφρων τῶν, ἀφήσονταν τοῦ μὲν Μαλτούδη 227 πέσος, τοῦ δὲ Ραγκούζη ὀλίγα χρήματα καὶ τίνα εἴδη.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Τὸ φορτηγὸν «ΛΑΝΑ», κατευθυνόμενον ἐξ Ἀλεξανδρείας εἰς Λοδίνον μὲν φορτίον βαμβακοσόρον, ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀσυνάπτου τοῦ, διετίσθησεν ἐπὶ πλάτους 50—8B' καὶ μήκους 1—16Δ' συνίντησεν ἐπιπλέουσαν νάρων.

— Τὸ συλληφθὲν παρ' ἐθνικοῦ Ἰσπανικοῦ πολεμικοῦ καὶ ὀδηγηθὲν ἀπὸ τῆς ἡπειρουναίον εἰς τὸν λημένα τῆς Πάλμας πετρελαιοφόρον «ΓΙΟΛΑΝΤΑ», ἀρέθη τὴν 27ην Φεβρουαρίου ἐλεύθερον, ἀφοῦ ἐξερδώτως τὸ κατασχέθεν πετρελαιοφόρον τοῦ. Τὸ σκάφος ἀπέπλευσε δι' Ἀλγερίου — Κωνσταντίναν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΑΤΕΑ» ἐξαπολούθει νὰ παραμένῃ εἰς Ρουέν ὑπὸ κατασχέσιν.

— Δέοντα καὶ Κινεζικὰ ἀτμόπλοια ἀγορασθέντα παρ' Ἐλλήνων ἐπέθησαν ἵνα Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ ταξίδευσιν ἡδη εἰς τὰ ὕδατα τῆς Ἀπολαοῦς ἐπὸ τὰ ὄντα ματα «ΑΝΩ ΒΑΘΥ» καὶ «ΣΠΑΡΤΗ». Τὸ «ΣΠΑΡΤΗ» (επ «YUN MOW») 1202 τόνων γυρός (τοῦ 1922), συλληφθὲν παρ' Ιαπωνικοῦ πολεμικοῦ ὀδηγηθῆ εἰς τὴν Φορούζαν, διον καὶ κατείται. Η Ἑλληνικὴ προξενίη ἀρχὴ τῆς Σαγκάνης προέβη εἰς διάδημα διὰ τὴν ἀπελευθέρωσιν τοῦ σπασμοῦ.

— Τὸ ἀργοῦν εἰς Παλτίσου, συνεπείδει κατασχέσεως, φορτηγὸν «ΜΙΠΕΝΑ» 2089 τ. γυρός (τοῦ 1905), ἥγονάσθη ἐν δημωπρασίᾳ παρὰ τὸ κ. Γ. Μανούλεοντος καὶ μετονομάσθη «ΒΑΣΙΛΙΚΗ».

— Τὸ πορτοφόρο «ΕΥΤΥΧΙΑ ΒΕΡΓΩΤΗ» 2293 τ. γυρός (τοῦ 1909), διὰ τὸ ωποῖον ἐλέγη ἀνάγειλθ, διετίσθησεν μετονομάσθη «MARJORIE ENGLISH» καὶ διετίσθη ἐπὸ τὸν Ἀγγλικὴν σημαίαν, ἐπέθη τελικῶς ὑπὸ Γαλλικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «CALVADOS».

— Τὸ παρ' Ἐλλήνων ἀγορασθέν τάνκερ «CLEMANCEAU» 2429 τ. γυρός (τοῦ 1919) παραληφθὲν εἰς τὴν Μασσαλίαν, διετήρησε τὴν Γαλλικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «RIGNY».

— Τὸ ποληθὲν εἰς Λιθουανοῦ ἐφοπλιστικὸν φορτηγὸν «ΜΑΡΙΟΣ Τ.» 1128 τ. γυρός (τοῦ 1904) παραδοθὲν εἰς τὴν Αιμέρσαν ὑψώσε τὴν Λιθουανικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «NERINGA».

— ΕΞΕΤΕΛΕΟΝ τελενταῖος ἐποκεντάς καὶ καθαρισμούς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγά «Γ. Σ. Λιβανός» εἰς Κάρδιφ καὶ «Αφρόδεσσα», «Μαρουσὶ Πατέρα» καὶ «Ορος Πέρα» εἰς τὸ Μπάρον.

— Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 16 συμπληρωματικὸν τεῦχος τοῦ «Λόιδ Ρέτζι-

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΙΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἑλλάδος
δι' AMBOURGON - POTTERDAM - AMBERSON καὶ τάναπαλιν.

·Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ώς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορώσεως εἰς τοὺς ώς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθεταν φορτωτικῶν.

·Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΓΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρείας

στερο» (21ης Φεβρουαρίου) άναφέρεται, ότι διηλύθησε σερβεύ τά φορτηγά «Γεώργ. Ι. Γουλανδρής» είς Μπάρον, «Ζηνοβία» είς Πειραιά και «Πολέκτορ» είς την Αμερίκαν.

— Ενεγράφησαν είς το «Λόδι Ρέτζιστερ» τά έφωδιασμένα μὲ βοηθητικά μηχανάς μηχάνη «Ελληνικά σκάφη»: «ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ» 128 τ. γκρός (τοῦ 1912) τοῦ π. Χρ. Σοφρά (Σύρος), «ΑΓΙΟΣ ΜΗΝΑΣ» 116 τ. γκρός (τοῦ 1917) τοῦ π. Χρ. Σοφρά (Σύρος), «ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» 107 τ. γκρός (τοῦ 1932) τοῦ π. Χρ. Άδελφον Φωστήρη (Σάμος), «ΑΙΓΑΙΕΙΚΗ ΑΝΕΖΙΝΗ» 189 τ. γκρός (τοῦ 1920) τοῦ π. Α. Νάνου (Σάμος), «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ» 101 τ. γκρός (τοῦ 1920) τοῦ π. Α. Περιόπη (Σπέτσα). Καὶ «ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ» 104 τ. γκρός (τοῦ 1935) τοῦ π. Α. Πλούσαρχη (Σάμος).

— Τὸ τάκνερ «ΚΑΤΕΡΙΝΑ» 2495 τ. γκρός, τῆς έταφιας «Τρανσ-λεπτόδηλος», ἀναγαπατερηθέν εἰνεῖθη 2398 τ. γκρός.

— Ενηλογήθη είς «Άνδρον τὸ φορτηγὸν «ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Τ.» 3673 τόννων γκρός (τοῦ 1920) τοῦ π. Ελευθ. Μ. Τριζόγλου.

— Καθ' ἄμας πληροφορεῖ δὲ ἐπιστολῆς του ἐν Πόρτο Ρίκο ὁ πλοίαρχος τοῦ φορτηγοῦ «ΕΨΥΛΑΟΝ» π. Ματθ. Κουτσούκος, τοῦ τὴν προσέγγισιν τοῦ σκάφους του εἰς τὸν λιμένα τοῦ Νιούροτ Νιούς ἐδρατέτενσαν ἐν τοῦ πληροφάτος ὁ μάγιστρος Θεο. Ε. Χαζάτης, ὁ θερμαστής Κίμων Μ. Κονιμαριάνος καὶ ὁ γάντης Γεώργ. Δ. Στουραΐτης.

— Διεγάρη τῶν νηολαριών Σύρου τὸ ἔγκαταλειψθὲν εἰς τὰς ἀσφαλείας, λόγῳ ἐπετεμένων ζημιῶν ἐκ πυρκαϊᾶς, φορτηγὸν «ΘΕΜΩΝΗ» 3859 τόννων γκρός (τοῦ 1929).

— Τὸ πωλήθεν εἰς "Αγγλίους ἐφοπλιστὰς φορτηγὸν «ΜΑΡΙΟΓΚΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ» 6629 τ. γκρός (τοῦ 1922) παραδοθὲν εἰς τὸ "Ιμπριζα, μετωνομάσθη «ΒΕΝΛΟΜΟΝΤ» καὶ ἔνθεσεν Ἀγγλικὴν σημαίαν.

— Πληροφορούμεθα, δὲτη ἡγοράσθη παρὰ τὸν π. Βαγάνην καὶ Καραπιτάδη ἓνα ἀτμόπλοιον τῆς ἔταφιας διώνυσος τοῦ Σουεζ, χωρητικότητος 1000 τόννων, ὅπερ θὰ μεταποτῇ εἰς διμελοκίνητον διὰ τῆς τοποθετήσεως μηχανῆς Ντίζελ καὶ θὰ διασενασθῇ εἰς «τάνκες».

— Ή τιμὴ εἰς ἥν ἐπωλήθησαν τὰ φορτηγὰ «ΝΙΚΟΣ» 3892 τ. γκρός (τοῦ 1914) εἰς "Αγγλίους καὶ «ΕΥΤΥΧΙΑ» 5123 τ. γκρός (τοῦ 1913) εἰς "Ιταλοὺς, εἶναι 42.000 λίρα διὰ τὸ πρῶτον καὶ 17.500 λίρα διὰ τὸ δεύτερον.

— Διωρίσθησαν παρὰ τῷ Λονδονείῳ ζημιατιστηρίῳ τῶν ναυλῶν ἐκπόστοι τοῦ Οίκου «I. P. Χαδόνης, Ltd., ὁ π. I. P. Χαδόνης καὶ τοῦ Οίκου «Καρράς, Ltd., ὁ π. R. Luerraft.

Τὰ ἀτμόπλοια «Διονύσιος» καὶ «Νεράϊδα»

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν π. N. Ἀνδρονίκου (52½ ο.) καὶ Ίων. Στεφανοπόλιον (25 ο.) φορτηγὸν «ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» 2018 τ. γκρός (τοῦ 1903) παραληφθὲν εἰς Πειραιά κατόπιν ἐπιθεωρήσεως μετωνομάσθη «ΕΥΔΟΞΙΑ». Ἐπίσης τὸ ἄπι «ΝΕΡΑ-ΓΔΑ» 2759 τ. γκρός (τοῦ 1903) ἡγοράσθη ἀντὶ 14.000 λιρῶν παρὰ τὸν π. Ιων. Στεφανοπόλιον (75 ο.) καὶ N. Ἀνδρονίκου (25 ο.), παραληφθὲν δὲ εἰς Πειραιά μετωνομάσθη «ΑΝΝΑ».

Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἐλλήνων

«ATLANTIC SUN». Ἀμερικανικὸν «τάνκες», ἡγοράσθη ἀπὸ τὸν ἐφοπλιστὸν Οίκον «Γ. Νικολάου» ἀντὶ 67.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ εἰς τὰς Ἡνωμένας Πόλεις (λιμένας Ἀτλαντικοῦ). Τὸ ἐν λόγῳ δεξαιενόπλοιον φέρει δύο καταστρόματα, ἔχει παρὰ τῷ Ἀγγλικῷ Λόδι κλάσιν 100A1, εἶναι 6735 τ. γκρός καὶ 11.223 τόννων φορτίου, κατεσενάσθη δὲ τὸ 1920 (Ἀπρίλιον) εἰς τὰ Ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα «Sun», τοῦ Ταύτεροῦ καὶ διῆλθε σερβεύ No1 τὸ 1936.

«Εγεί θιαστάσιες μῆκος 429,3 ποδῶν, πλάτους 59,2 καὶ κοίλου (βάθος) 31,4 ποδῶν καὶ ἔμφορτον βύθισμα 26,7½ ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τοῦ Ἀμερικανικῆς κατασκευῆς, εἶναι τριφύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 45'', ½'', 76'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 51'' ἵντσον. Καταναλίσκει διὰ τὴν πλάτων τοῦ πετρέλαιου, εἶναι δὲ ἐφοδιασμένον μὲ τρεῖς λέβητας, πιέσεως 190 λιτῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

«STANCLIFFE» Ἀγγλικὸν μὲ ἐν καταστρώματα ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος εἶναι 1735 τ. γκρός, 2700 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 18,2 ποδῶν, κατεσενάσθη δὲ τὸ 1914 εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Μπλάθ καὶ διῆλθε σερβεύ No2, τὸ 1935. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς τῆς «NORTH EASTERN MARINE, Co.», εἶναι τριφύλινδροι, μὲ διά-

μετρον κυλίνδρων 19'', 33'', 54'' καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 36'' ἵντσον. «TENERIFFA» Γαλλικόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, ἡγοράσθη παρὰ τῶν π. Κανάλλα καὶ Κοτταροπόύλου. Τὸ σκάφος τοῦτο εἶναι 2575 τ. γκρός, καὶ 3200 τ. φορτίου, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1913 εἰς Λήμπερ. Αἱ μηχαναὶ τοῦ, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν, εἶναι τριφύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 22'' 4), 5, 36'' 1), 5, 56'' 7) 10 καὶ διαδρομὴν ἐμβόλου 35'' 2) 5 ἵντσον.

Άγοραπωλησίαι πλοίων

Τὸ ἀγοραὶ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων παρέμεινεν ἐν πλήρει στασιμότητι καὶ κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Μαρτίου. Οἱ ἀγορασταὶ ἀπέχουν πάσης ζητήσεως σκαφῶν εἰς τὰς ζητουμένας τιμάς, ἐνῷ καὶ οἱ πωληταὶ οὐδόλως ἐδείκνυντο διατεθεμένοι νὰ προσθῶνται εἰς ἐκποτῆσεις, μὲ προσφορὰς ἐξεντελεστικῶν. Ἐπικρατεῖ ἡ βάσιμος ἀντίληψις, δὲτη αἱ ἀξίαι τῶν πλοίων, αἵτινες αἰσθητῶς μέχρι τοῦδε ἀπεκρίθησαν, λόγῳ τῆς ἐλλείψεως ἐπαρούσης καὶ ίκανονικῆς ἐργασίας, δὲν πρόσεται ὀπωδόπτητο νὰ περιέλθουν εἰς ἐπίπεδο «πανικού». Οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν «τράμπιτζ» ἀποδοτικῶν ἔργων δέντες παρατελούνται τὸ παρελθόν ἔτος, δὲν πιέζονται ηδη ἀπὸ ἐπιτακτικὲς ἀνάγκας ἐξαιλήσεως ληξιποθέσιον δανείσιον, οὔτε ἀντιμετωπίζουν περίπτωσιν ἀναγκωτικῆς ἀπαλλοτριώσεως τῶν σκαφῶν των ή καὶ προσετικῆς τοιωτῆς, διὰ ταμειακήν των διευκόλυνσιν. Εἰς τὴν παραπομένην ἐφεκτικότητα τῶν πωλητῶν ουμάλλει καὶ η ἐντύπωσις περὶ προσφοράτητος τῆς ἐν τῇ ναυλωγορᾷ κρίσειος, οὕτως ὥστε πλεῖστοι πλοιοκτήται καὶ ἀντίστοιχα ἀπαραίτησιν συνεχιστῆν μέχρι τέλους τοῦ 1938, προτιμοῦν νὰ παροπλίσουν μᾶλλον τὰ σκάφη τουν παρὰ νὰ προσθῶν εἰς ἐξεντελεστικάς πωλήσεις. Ἀναμμισθήτητον ἔξι ἀλλον είναι, δὲτη καὶ οἱ ἀγορασταὶ κρίνοντες ἀδίνατον, πρὸς τὸ παρόν, τὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν ἀπατουμένων ὑψηλῶν, ὀπωδόπτητο, κεφαλίσιον διὰ τὴν πρόσκτησιν ἐνὸς σκάφους νεωτέρας πας ἡλικίας, δείκνυται διστακτικοὶ καὶ θεωροῦν προτιμοτέραν τὴν καροσοποιήν ταπτικήν. Ή τοιωτή συνεπῶς τῶν πωλητῶν ἀπωρίατης καὶ η ἀποδυνάμια τῶν ἀγοραστῶν, διατηροῦν τὴν ἀγοράν εἰς κατάστασιν σταματήσεως.

Αἱ κωνότεραι, ἀπὸ τὰς σποφαδικῶς ἀναγγελθείσας, ἀγοραπωλησίαι τοῦ 15θημέρου ήσαν αἱ ἀξόλονθοι:

«ATHÉLCHIEF» Ἀγγλικόν, διπλέλικον μότορ - τάνκερ, μὲ δύο καταστρώματα, 7707 τ. γκρός, 11.730 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 27,3 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1925, μὲ σερβεύ No2 τοῦ 1934, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγίαν ἀντὶ 130.000 λιρῶν καὶ ἐναντίωθη διὰ 10 ἔτη «τάμη - τσάρτερ» εἰς τὰ 6) — d.w., μὲ παράδοσιν Ἀπρίλιον.

«SEVERIN» Σουηδικὸν 1652 τ. γκρός, 2600 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1896, ἐπωλήθη εἰς Εσθονίαν ἀντὶ 10.000 λιρῶν.

«COMMANDANT MAGES» Γαλλικόν, μὲ δύο καταστρώματα καὶ «cawing - deck», 5779 τ. γκρός, 9163 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως Ιαπωνικῆς τοῦ 1917, ἐπωλήθη εἰς Γάλλους ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 29.000 λιρῶν.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Τὸ ἀγορά καθ' ὃλον τὸ δεκαπεντήμερον ὑπῆρξεν ἡσυχος καὶ οὐδεμία χαρακτηριστικὴ πωλητῆς φορτηγοῦ η «ελάνερ» ἐσημειώθη, δυναμένη νὰ ἀντικαποτείσῃ τὴν ἀγοράν την διαλύσεων. «Ολιαί αἱ κλει-

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo —of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

Telephone: Avenue 4941

Telegrams:
"GENICOLAOU,"
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

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

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

"GENICOLAOU,"
Piraeus

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.
Μέγαρον Ηλεκτρ. Σταθμοῦ (2ος όροφος 21-22)
ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Tηλέφ. 42-633

συνέισα πράξεις άφεωρων μικρών άτμοποντητών ή σούφη της μαζιών ακτοπλοίας. Πωλήσεις τινές Αμερικανικών πλοίων είς Αμερικανούς διαλυτάς έλαβον χώραν, αι τιμαί δύο τόνων έντι λόγω πωλήσεων έμφαντους άπλως την θέσην τού παλαιού πλωτού ίλικου τοπικού διά τάς Ήνωμένας Πόλεις. Οι Ιταλοί διαλυταὶ παρέτειναν τὴν άπομάρκυνσιν των ἀπὸ τὴν ἀγοράν, μὴ κατορθώσαντες νὰ προσθῶνται τὴν πρόσκτησιν πλαΐας χωρητικότητος, λόγῳ τῶν διαχειρῶν ποὺ ἀντιμετωπίζουν εἰς τὴν ἔξεργεσιν τοῦ ἀπατούμενον σιναλλάγματος.

'Ατυχήματα εἰς Έλληνικὰ πλοῖα

«ΠΑΝΑΓΙΑ»: Προσηργαμένον ἐν διάρκειαν παρὰ τὸ ἀρχωτήριον Σάντα Φράνσις, ὡς ἀνεγράμματεν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μαζ. Κατὰ νεοτέρας πληρωτοφορίας ἐκ Πόδος Ἐλαύνετ, ὁ ἐκεὶ ἀντιπόδωσως τοῦ Ἀγγλικοῦ Λοιδῆ ἐπέτησε μὲ τὴν βελτίωσιν τοῦ καιροῦ νὰ προσεγγίσῃ εἰς τὸ σούφος καὶ ἀνέλθῃ ἐπ' ἀποτοῦ. Αἱ διαπιστωθεῖσα ἀπὸ τὴν σχετικὴν ἐπιθεώρησιν ζημία εἰνε ἐκτεταμένη. Ἀπαντα τὰ κύτη καὶ διαιρεῖσματα τοῦ πλοίου διαρρέουν, τὸ δὲ ὕδωρ ἔμβασις παντοῦ εἰς τὸ ὕψος τῆς ἐπιμανείας τῆς θαλάσσης. Τὸ φορτηγὸν μετεκινήθη 40 εἰσέπι πόδας πρὸς τὴν ζηρὰν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελευταίας τριτημίας καὶ ὑπέστη σειρὰν ὅλην περιπτέρου ζημιῶν κατὰ μῆκος τῶν ἑβάλων τοῦ. Εἰς τὴν πρώτην ὑπάρχει μέγα ωῆγμα, αἱ δὲ βάσεις τῶν μηχανῶν μετεκινήθησαν κατὰ ἔννεα ἵντας. Αἱ προβλέψεις διασώσεως εἰνε ὀλίγισται, τὸ δὲ μᾶλλον πιθανὸν εἰνε, ὅτι τὸ πλοῖον θὰ διαλυθῇ ἐπὶ τόπον. (Φεβρ. 27)

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ»: Κατευθυνόμενον κενὸν ἐκ Ρόττερνταμ εἰς Γδίναν πρὸς παραλαβὴν φορτίου γιανθράκων συνεκρούσθη εἰς τὴν διώρυγα τοῦ Κιέλου καὶ ἀκριβῶς εἰς τὸ 20ὸν χιλιόμετρον ἀπὸ τῆς εἰσόδου τοῦ Μπρόνσμπελ. - Κούνγ, μὲ τὸ Γερμανικὸν φορτηγὸν «GOTENHOF» 1454 τ. γρόβης (τοῦ 1915), ὅπερ κατημένητο ἐκ Ρόττερνταμ εἰς Στέττεν μὲ φορτίου διαφόρων εἰδῶν τοῦ γενικοῦ ἐμπορίου. Ἡ σύγκρουσις ὑπῆρξε βιαῖα καὶ ἐγένετο μὲ τὴν πλευράν. Ἡ ἐλξ τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ ἐκτύπωσε τὴν πλευράν τοῦ Γερμανικοῦ φορτηγοῦ, εἰς τὴν ὥποιαν καὶ προεξάλεσε σούφαρὸν ωῆγμα. Ἡ ἐπακολούθησα διαρροῇ ἡτο ἀπατάσθετος καὶ τὸ Γερμανικὸν πλοῖον, μὴ δινάμενον νὰ συγκρατήῃ εἰς τὴν ἐπιφάνειαν, ἐθνίσθη ἐντὸς τῆς διώρυγος. Τὸ ἐπὶ 18 ἀνδρῶν πλήρωμά τοῦ διεσώθη, ἀποβιβασθὲν ἐγκαίωσεν εἰς τὴν ζηράν. Ἀπὸ τὸ ναυάγιον ὑπέκειντα τῆς ἐπιφάνειας τῆς θαλάσσης οἱ ἴστοι, τὸ ἥμισυ τῆς καπνοδόχου καὶ μικρὸν τιμῆμα τῆς γεφύρας. Ναυαγοσωστικὰ προσελήψθησαν διὰ τὴν ἀνέλκυσίν τοῦ, θὰ ζεισθῇ δὲ ἐγασία μεριῶν ἔβδομάδων. Τὸ φορτηγὸν «Διονύσιος Σταθάτος» ὑπέστη μικράν τινα μόνον ζημιὰν τῆς ἑλικίας, ἐπιθεωρήθη δὲ ἐλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἔξηρκολούθησε τὸν διὰ Γδίναν. (Φεβρ. 28)

«ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ»: Παρέμενεν, ὡς γνωστόν, εἰς Μαδέρας ὅπος ἐργονούληθη τὴν 12ην Φεβρουαρίου, μὲ ζημίας εἰς τὸ μηχανοστάσιον. Κατόπιν τῆς ἐπελέσεως προσωρινῶν ἐποκενῶν, διέκοψε τὸ σούφος τὸ διὰ Βόρεον Αμερικὴν ταξίδιον τοῦ καὶ τῆς 28ην Φεβρουαρίου ἀνεψόρησεν ἀπὸ τὰς Βερμούδας διὰ Κοινοτάσιον, προσεξέμενον νὰ ἐπειλέσῃ ὄριστικάς ἐποκενάς ἐν Αγγλίᾳ.

(Μαρτ. 1)

«ΟΡΟΣ ΠΕΝΤΕΛΙΚΟΝ»: Αποπλέον ἐκ Moss δι' "Ααλμποργκ προσήραξεν, ἀλλ' ἀνείλκυσθη ἀνεν δοηθείας καὶ ἐπανέπλενεν εἰς Moss, Δύτης ἔξητασε τὰ ὑφαλα τοῦ πλοίου, χωρὶς ν' ἀνενηθῇ σούφαρὸν τινα ζημίαν, δι' ὃ καὶ ἐχορηγήθη εἰς τὸ σούφος πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας.

(Μαρτ. 2)

«ΩΝΑΣΗ ΣΩΚΡΑΤΗΣ»: Ανιγγειλε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου τον, ὅτι ἐθναύσθη τὸ ὑφαλον τῆς ἀφαντίλιας, καθ' ὃν χρόνον τὸ σούφος ἐταξίδενεν εἰς τὰ ὑδατα τῆς "Απο" Ανατολῆς καὶ ἀγριβῶς εἰς θέσην πλάτους 5-41 B. καὶ μήπονς 107-12A. Τὴν ἐπομένην τῆς ζημίας κατέπλενε τὸ φορτηγὸν εἰς Σατῆγον διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ὄφιστικῶν ἐποκενῶν. Οἱ μηχανοὶ τοῦ πλοίου είχον ἐποκενάσει προσωρινῶς τὴν ζημίαν, ἵνα δυνηθῇ τὸ σούφος καὶ φθάσῃ εἰς Σατῆγον.

(Μαρτ. 3)

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΙΡΓΙΝΙΑ»: Διαρρόντης κακοκαρίας εἰς Τάιν, ἐθναύσθησαν τὰ πρωταὶ σχονία προσδέσεως τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «BARON KINNAIRD» εἰς τὸ ςφράδωμα. Τὸ σούφος παρασφρέν κατόπιν τούτων προσέχοντεν εἴπε τοῦ ἔγγις ἡγυνθοβολημένου φορτηγοῦ «Νικολάου Βιργίνια». Αμφότερα τὰ πλοῖα ἐπεότησαν εἰς τῆς προσφορῶν εἶλαφας τινας ζημίας.

(Μαρτ. 4)

«ΑΓΓΑΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (πετρελαιορύπαντον): Εξ Μαράθου διὰ Πειραιᾶ μὲ 90 τ. περήνων ἔζωκειε καὶ ἐβυθίσθη παρὰ τὴν Πύλον. Τὸ πλήρωμά τοι διεσώθη. Απὸ τὸ σούφος περιεσθήσαν διάφορα ἔξαρτηματα, ὡς μηχανὴ τοῦ καὶ τὸ ἐπὶ τοῦ καπταρώματος φορτίον. (Μαρτ. 4)

«ΜΕΛΕΤΙΟΣ ΒΕΝΕΤΣΙΑΝΟΣ»: Παρέμενεν ἀπὸ μηνὸν εἰς Πάλμαν, λόγῳ θραύσεως τοῦ ἄξονος τῆς ἑλικίας τοῦ. Λαγγέλετα ήδη, διτοποθετήθη νέος ἄξων, τὸ δὲ σούφος ἐλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοία.

(Μαρτ. 4)

«ΙΣΜΗΝΗ»: Παραμένει εἰσέπι εἰς Λισσαβόνα, ἐν ἀναμονῇ διακανονισμοῦ τῆς ἐποκενῆς διαφόρων ζημιῶν τῶν ὑφαλῶν τοῦ. (Μαρτ. 5)

«ΜΑΡΓΑΡΙΤΗΣ»: Μὲ φορτίον γιανθράκων ἐκ Γδίνας διὰ Μπ. "Αὔρες προσήραξε παρὰ τὴν θέσην Ηγελκρέγ τῶν Δανικῶν παραλίων, ἀλλ' ἀνείλκυσθη ἀνεν δοηθείας καὶ κατημένητο εἰς Κίελον πρὸς ἐπιθεώρησιν. Ζημία εἰς τὰ ὑφαλα δὲν εὑρέθησαν, ἐχορηγήθη δὲ πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας καὶ τὸ σούφος ἔξηρκολούθησε τὸν πλοῖο του. (Μαρτ. 8-9)

«ΡΟΥΛΑ»: Τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον «GARTAVON» καταπλέον εἰς Γίβραλταν συνεκρούσθη μὲ τὸ ἡγυνθοβολημένον «Ἐλληνικὸν ἀπ' Ρούλα». Τὸ Ἀγγλικὸν ἐπέτησε ἐλαφαρὰς τινας ζημίας, ἐνῷ τὸ Ἐλληνικὸν ἐπιθεωρήθη ἐφεύθη ἀβλαβὲς καὶ ἐλαβε πιστοποιητικὸν ναυσιπλοίας. (Μαρτ. 9)

«ΜΕΡΟΠΗ»: Εποκενάσαν εἰς Πειραιά ζημίας τινὰς τοῦ πηδαλίου του ἀπέπλενε διὰ Κίπρου πρὸς φάρων πεταλλευμάτων. (Μαρτ. 9)

«ΤΑΣΟΣ»: Εξ Ρόττερνταμ διὰ Νεάπολιν μὲ φορτίον γιανθράκων ἐπόδισεν εἰς Ντόβερ πρὸς ἐποκενήν ἐλαφρῶν τινῶν ζημιῶν εἰς τὸ μηχανοστάσιον του.

(Μαρτ. 9)

«ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ Τ»: Μὲ φορτίον ζαρζάρεως ἀπὸ Σάντο Ντομίγκο δι' Ἀγγλίαν κατέφυγε εἰς Σάν Ζονάν τοῦ Πόρτο Ρίζο μὲ σούφαρὸν διαφόρων εἰς τὰ κύτη τοι, συνεπειτα ἀγνώστου ζημίας. Οἱ ἀμιόδοις ἐπιθεωρητῆς συνέστησε τηματικὴν ἐπιθέρωτισιν τοῦ σούφος, ἵνα διευνοθῇ ἡ ἀνεύρεσις τῆς ζημίας καὶ ἐπειλέσῃ δέονται ἐποκενά.

(Μαρτ. 8-9)



THE BELDAM PACKING & RUBBER C° L^{TD}

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1876

ΜΟΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΙ

ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ BELDAM

ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΒΑΛΒΙΔΩΝ
ΠΕΡΜΑΝΙΤΟΥ Κ. Λ. Π.

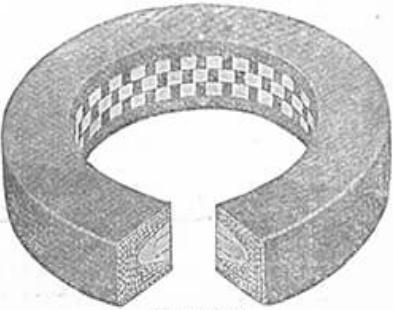
"V" PILOT
ATMOS

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΙΩΑΝΝΗΣ Σ. ΛΑΖΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΜΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΙΔΩΝ

Πλ. Καραϊσκάκη (Μέγαρον Γιαννουλάτου) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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



Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Η ναυλαγορᾶ διετήσεις τὴν αὐτὴν κατάστασιν τῆς ἀποδοσίας καὶ τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν. Τὸ προσφερόμενον πρὸς ὥλας τὰς κατευθύνσεις τοννᾶς εἰναι ἑπέτερον τῆς ζητήσεως, οἱ δὲ φορτωταὶ ἐπιτυγχάνουν παρὰ τὴν σχετικὴν τῶν ἐξοπλιστῶν ἀντίδοσιν νὰ καλύπτουν τὰς ὅρι καὶ τόσους μεγάλας ἀνάγκας των μὲν ναυλῶν χαμηλούς, μόλις ἀντικρύζοντας εἰς πολλὰ περιπτώσεις τὰ ἔξδια κινήσεως τῶν πλοίων.

Καμμία ἀγορᾶ δὲν ἔτεδειξε καὶ κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν δεκαπενθήμερον τὸ ίδιατερόν τι ἐνδιαφέρον, οὐδὲ ἐσημείωσε ἔξαρτειν τινὰ κίνησιν. Μετρία ἕπησεν ἡ ζητήσις χωρητικότητος καὶ ἀπὸ τοὺς πέραν τοῦ Σουέζ τομεῖς, ὅπου ἐπίπεδος διεφάνετο ἐνθρόνεος ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων. Ἀπεδείχθη καὶ πάλι ἐν τῶν πραγμάτων, ὅτι ἡ ἀπονομὴ τοῦ πλούτου τοῦ Πλέετ ἀπὸ τὴν ναυλαγορᾶν, τὴν χαλάρωσιν τῶν ναυλῶν καὶ τὴν ἀνισορροπίαν εἰς τὸ διαβέσμον τοννᾶς ἐπιφέρει.

Οἱ ἐφοπλισταὶ βεβαίως δὲν φάγονται εἰσέτι νὰ ἀπέβαλαν τὴν ἔλιπα μᾶς ἀνανήψεως τῆς ἀγορᾶς, δὲν ἡμιπορεῖ τις ὅμως νὰ δικαιολογήσῃ τὴν αἰσιοδοξίαν των ταύτων. Πρὸς τὸ παῦν ὁ παρολίσμος εἶναι ἡ μόνη ἀπομένουσα τακτικὴ πρὸς αὐτὴν δὲν ἔστρωψαν ἵδη οἱ συντηρητικότεροι τῶν ἐφοπλιστῶν.

"Εναὶ σημεῖον κατὰ τίνας ἐνθαρρυντικὸν διὰ τὸ μέλλον τῆς ναυλαγορᾶς εἶναι ἡ καλύτερα ζητήσις σκαφῶν διὰ χρονικᾶς ναυλώσεως. Αἱ πληρωθεῖσα τιμαὶ δὲν εἶναι δέδωνειανοποιητικαὶ, τὰ 'εταῖ - τούπτερος' ὅμως αὐτὰ καταδεικνύουν, ὅτι ἡ ἀγορᾶ διατηρεῖ κάποιαν ἐστωτερικὴν δυναμικότηταν. Εἰς τὴν 'Ἀπο-'Ανατολήν ἀρκετά σκάφη ἐκλείσθησαν παρ'. Ταξίδια ναυλωτῶν διὰ 3 ἔως 5 μῆνας εἰς τὰ 5), μὲν παράδοσιν καὶ ἐπαναπαράδοσιν εἰς Ιαπωνίαν. Οἱ Ρέσσοι φορτωταὶ ξυλεῖσαν χωρητικότητα 'εταῖ - τούπτερος' εἰς τὴν ζωητικὴν τιμὴν τῶν 4)½, ἐνῷ καὶ οἱ 'Αμερικανοὶ ναυλωταὶ εναύλωσαν ἀτμόπλοιαν εἰς τὰ δολ. 1 δι' ἓντα ταξίδιον Ηνωμ. Πολιτειῶν — Χιλῆς μετ' ἀποτροφῆς καὶ διὰ ταχύτερα σκάφη ἐπιληφθῆσαν δολ. 1.50 διὰ πλήρεως ταξίδιου Κόλπου — 'Αγγλίας — Κόντινεντ. Σκάφος εὐφορισμένον εἰς Νότιον Αμερικὴν ἐδέχθη τιμὴν καὶ κάτω τοῦ ἑνὸς δολαρίου διὰ ταξίδιον ἀπὸ Χιλῆν πρὸς τὴν Εδερόπολην, ἵνα ἀποφύγῃ τὸν εἰς Πλέετ παρολίσμον του. Διὰ ταξίδια Ειρηνικοῦ μὲν παράδοσιν καὶ ἐπαναπαράδοσιν εἰς Λαγκόνιαν ἐπιληφθῆσαν 3) εἰς σκάφος 4.500 τ.ρ.

"Οσον ἀροῦρ τὴν ἀγορᾶν τοῦ Πλέετ, ἡ κατάστασις καὶ ὅδεν μετεβλήθη. Τὰ σκάφη συσσωρεύονται ἐκεῖ ἀναύλωτα καὶ τὸ ἐνδιαφέρον τῶν φορτωτῶν εἶναι ἀνέπαυτον δι' ἔργασίαν. Η ἀδεια τῆς Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς μὲ τὴν ἐκπτώσιν τοῦ κυβισμοῦ εἰς τὰ δυνάμενα νὰ φορτώσουν μέχρι τῆς 31ης Μαρτίου σκάφη οὐδεμίαν ἔσχον ἐπίδοσιν. Η μόνη ναυλωτοὶ ὑπῆρχεν εἰς τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίου σκάφους μικρᾶς χωρητικότητος διὰ Μάρτιον ἀπὸ Σάντα Λορεντζό δι' Ἀγγλίαν. Διὰ τοπικὰ τίνα ταξίδια ἐστημένη κάποια κίνησις. Απὸ Νεκταέα διὰ Ρίον Ιανέριον ἐπιληφθῆσαν 8) καὶ διὰ Καλλάο 13). Ἀπὸ Σάντα Φὲ διὰ Μόντρεαλ, προσεργάθησαν 15) — διὰ φορτίου λινοσπόρουν καὶ τὰ μεταλλικά Ρίον Ιανείρου σημειώνονται εἰς τὰ 10) δι' Εὐφόριον χωρὶς ζητήσιν. Η τραγικὴ θέσις τῶν εἰς τὰ ὕδατα τῆς Ἀργεντινῆς ἀργούντων σκαφῶν δὲν φάνεται κατὰ τὰς ὑπαρχούσας ἐνδείξεις πρὸ τοῦ Μαΐου νὰ ἐκκαθαρισθῇ, ἐφόσον ἥθελε συνεχισθῆ ἡ παρούσα ζητήσις χωρητικότητος διὰ φορτώσεις στηρῶν. Εἰς 100 πλέον ὑπολογίζονται τὰ δυνάμενα νὰ δώσουν μέχρι τοῦ Μαΐου φόρτωσιν.

"Η Βόρειος Αμερικὴ ὑφίσταται καὶ ἀρτὴ τὸν ἀντίτυπον τῆς ἀργούντων εἰς Πλέετ χωρητικότητος. Αἱ ἐκείνεν ἔργασίαις ἡσαν περιορισμέναι καὶ οἱ ναῦλοι διετηρήμεναι εἰς ζωητικὴν ἐπίπεδον. Οἱ φορτωταὶ οιτηρῶν ἐπ τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ ἐλεύθερως ἐκάλυψαν τὰς μικρᾶς ἀνάγκας των εἰς τὰ 2) δι' Αμερικανοὶ Ρότερνα τοῦ 2) 10½ δι' Ἀγγλίαν. Αἱ ζαχαρίες τῆς Κούβας παρεμεναν εἰς τὰ 16) — καὶ ἀπὸ Σάντα Ντομίγο 14) 9 — 15) 6, χωρὶς ὅμως καὶ ζητήσιν. Τὰ παλαιοσίδηρα, κυρίως δι' Ιαπωνίαν, μὲ κάποιαν ζωηρότητα. Απὸ Κούβαν ἐπιληφθῆσαν 21) — δι' Ιαπωνίαν, 4 λιμένας ἐκφορτώσεως καὶ ἀπὸ Κόλπου Μεξικοῦ 20) δι' Απρίλιον. Προσβλέπεται περιστέρων ὑψωτις τῶν τιμῶν μέχρι τῶν 22) —. Απὸ Νόρδερν — Ρέιντζ δολ. 4.75 ἔνα λιμένα Ιαπωνίας καὶ 4.75 — 5 δολ. διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν. Τὸ Μόντρεαλ ἐν ἀποτέλεσμα, ἀπὸ δὲ τὸ Βόρ. Ειρηνικὸν ἡ κίνησις ἐμφανίζει σημεῖα ἐνθαρρυντικά, τόσον διὰ τὰς πρὸς τὴν Εὐφόριον φορτώσεις, δύον καὶ διὰ τὴν Ιαπωνίαν, Απὸ Ανατολήν καὶ Νότιον Αργιζήν. Δι' Αγγλίαν Αὔγουστον πληρώνονται ἐλαφρὰ γεννήματα 28) καὶ μὲ δάσιν φίο ἀπὸ Βρετανίκην Κολομβίαν 23) — καὶ διὰ Νότιον Αργιζήν 27) δ.

Οἱ τομεῖς τῆς "Απω-'Ανατολής, παρὰ τὸ περιωρισμένον διὰ τὰς ἑγγὺς ἡμερομηνίας τοννᾶς, παραμένουν καὶ αὐτοὶ ἄλλοι μὲν ἐν χαλαρότητι, ἄλλοι δὲ ἐν πλήρει ἀπραξίᾳ. Οἱ λιμένες τῶν Ινδίων ἐμφανίζονται ζωηρότεροι. 'Απω-'Αντικήν ἐπληρώθησαν διὰ φορτίον λιναροσπόρουν καὶ φυσικίον 27) διὰ 29) δ—30) δ ἀπὸ τῶν Μαντοράς. Σίτος ἀπὸ Καράτοι νέας ἐσοδείας, ἡτοι προβλέπεται καλή, προσφέρεται εἰς τὰ 25) δ 'Ιούνον, δι' Αγγλίαν τὰ σόγια τοῦ Νταλύν μόλις εἰς τὰ 30) — διὰ Ρόττερνα της Αμερικού διὰ Μάρτιον, τὰ δὲ μεταλλεύματα Ινδοκίνας εἰς τὰ 27) δ φίο ἀπὸ Πόρτο Κάμπα — Hongay (μετρίου σχάρας διὰ Μασσαλίαν — Ρούνε, Απρίλιον. Αἱ δρυζαὶ Σαγγκόν ἐν παντελεῖ ἀχητησίᾳ, ἀπὸ Μπούρηα δὲ διὰ Γδανσκού ἐπληρώθησαν 31) διὰ φορτίον 6300 τ. δ. δρυζας. Ζήτησις ἐπίσης ἐσημείωθη καὶ διὰ φωσφάτη ἀπὸ Κοστέριο δι' Ιαπωνίαν εἰς τὰς γνωστὰς χαμηλὰς τιμάς. "Οσον ἀφοῦ τὴν Λύστραλίαν ἐξηκούσθησε τὸ ἐνδιαφέρον διὰ μεταφορὰς σιτοφορτίων πρὸς τὸ Βλαδιβοστόκ, ἐπειστάθη δὲ τοῦτο καὶ διὰ φορτώσεις πρὸς τὴν Νότιον Αργιζήν, δι' ἣν καὶ ἐξητήθησαν δύναμις ἀπὸ τὰ ναυλώθεντα δι' Εὐφόριην σκάφη. Οἱ ναῦλοι παραμένουν εἰς τὰς τιμάς τοῦ σχεδίου.

"Η Μεσογείος, πλὴν τῆς οιμειονυμῆς ἀνανίψεως τῆς ἀγορᾶς Μαύρης Θαλάσσης διὰ γεννήματα, δι' ὃλα τὰ ἄλλα κέντρα φορτώσεων παρέμεινεν ἥπισκος. Οἱ χαμηλοὶ ναῦλοι τῶν 10) δ ½, δάσιν 'Αμβέρσαν — Ρόττερνα της, ἐπληρώθησαν διὰ σιτηρά. Απρίλιον, τὸ δὲ ποσφερόμενον τοννᾶς εἶναι τόσον, ὅπερες καὶ εὐρέτερα ἀκόμη ζητήσις νὰ μὴ ἐπιτρέψῃ ἀνατύπων τῶν ναυλῶν. 'Απὸ Πότι δι' Αμβέρσαν (μεταλλεύματα) σελ. 11) δ καὶ ἀνθρακίτης δι' Ηνωμένας Πολιτείας 13) δ. Τὰ μεταλλεύματα εἰς τὰ 11) — ἀπὸ Κύπρου δι' Αμερικού, 8) — ἀπὸ Βουργία διὰ Γλασκώθην, 6) δ ἀπὸ Μπιλάριο δι' Υμηνίντεντ κλπ.

Οι γιανθρώπεις 8) διὰ Στέτιν τοῦ Σπαλάτον, 5) δ, ἀπὸ Ρόττερνα της διὰ Δυτ. Ιταλίαν, 11) — διὰ Ρίον Ιανέριον καὶ ἀπὸ Δάντσιγκ 16) — διὰ Μπούνενος 'Αδρεζ, ἐνῷ ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Πόρτο Σαΐδ 6) δ, Ρίον Ιανέριον 11) δ, Μπούνενος 'Αδρεζ 13) — καὶ ἀπὸ Πόρτο Τάλμποτ διὰ Δυτ. Ιταλίαν 7).

Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Φεβρουαρίου

"Ο μέσος δρος τοῦ ναυλοτιμαρίθμου, ὡς οὗτος καταρτίζεται ὑπὸ τοῦ 'Άρνδ Λίστα' ἐπειταμήν τὸν παρελθόντα Φεβρουαρίου κατὰ 4 3) 4 ο). Οι συνεχισθεῖσας οὕτω τῆς ἀρξαμένης ἀπὸ τοῦ φινιτοπόρου τοῦ π. ἐ. πτώσεως, 'Η συνεχὴς ἐποχοφορτιστικὴς τῶν ναυλῶν ἀνά τοὺς διαφόρους τομεῖς ἐπανέφερε τὸν ναυλοτιμαρίθμον εἰς ἐπίπεδο προσεγγίζοντα τὰ θυσιασμένα τὸ φινιτόπορο τοῦ 1936, μὲ μίαν πτῶσιν 30 ο) περίπου ἔναντι τοῦ σημειωθέντος κατὰ τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον ἀνωτάτου δρίου. 'Ο τιμαρίθμος τοῦ Φεβρουαρίου τοῦ π. ἐ. κυμαίνεται εἰς τὰ 94.76 ο), ἔναντι 101.46 τοῦ Φεβρουαρίου π. ἐ., 69.69 τοῦ Φεβρουαρίου 1936 καὶ 96.82 τοῦ Φεβρουαρίου 1929. 'Ο κατωτέρῳ πάντας ζημιαίζει λεπτομερέστερον τὰς παρατηρούμενας αὔξουσιες εἰς τὸν πέντε θαλασσίους τομεῖς ἀγορῶν, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν προηγούμενον μῆνα καὶ μὲ βάσιν 100 τοῦ ἔτους 1923.

ΤΟΜΕΙΣ ΑΓΟΡΩΝ	Τιμάριθμ.	Διαφ.
Εὐρώπη	89.32	—7.59
Βόρ. Αμερική	96.15	—7.72
Νότ. Αμερική	95.36	+9.21
'Αν. Ινδία — Αργιζή	107.48	—7.54
Ελληνικός — Αεστραλία	85.49	—8.14
Σύνολον:	94.96	—4.76

"Η ἐπικαπούσια πολιτικὴ ἀβεβαίωτης καὶ ἡ ἀνεπιτυχὴς προσπάθεια ἀποκαταστάσεως τῆς ἐμπιστούμης ἐπὶ τῶν τιμῶν, ιδίᾳ εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας, ἕπησαν λίαν δυσμενεῖς παράγοντες διὰ τὴν ἀναβίωσιν τῶν παγκοσμίου ἐπιπορίου. 'Ἐν δημεὶ τῆς ἀδιαφορίας τῶν ἀγοραστῶν τῶν εἰς τοὺς φορτίους, παρετάθη ἡ ἀπράξια εἰς δύοντας σχεδόν τοὺς θαλασσίους τομεῖς, ητοι προσεγγίζονται τὸ διλήμμα νὰ παροπλίσουν τὰ σκάφη των ἢ νὰ δεχθῶνται ἀσυμβόρους ναύλους δι' ἔργασίαν ἐπιστροφῆς, προσποθέτοντας μάλιστα μακροὺς πλόους μεταβάσεως ὑπὸ ἔρμα. Τὰ 'Αργεντινὰ γεννήματα, διατηρούμενα εἰσέτι εἰς τιμάς ἀνωτέρας τῶν τρεζούσων ἐπὶ τὴν διεθνή ἀγορᾶ, συνεπέλεσαν εἰς τὴν κατάστασιν τῶν φορτώσεων ἐπ Πλέετ, πολλὰ δὲ τῶν ἐκεῖ παρολίσμενων σκαφῶν ὑπεροχήσθων ν' ἀναγράψουν κενὰ δι' ἄλλα ἔξαγωγικὰ κέντρα, κυρίως δὲ διὰ τὴν Λύστραλίαν.

Established 1892

D. J. PAPADIMITRIOU

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

PORT-SAID

Steamship Agents

Brokers for Chartering

SUEZ

Telegr. PAPADIMITRI

Telephone: 2174

Forwarding Agents

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Διεύθυνση των ναυλώσεις του 150μηνέρου έχουν ως έξης:

-Έκ τοῦ Πλείτ (διό γεννήματα)

«ΡΟΚΟΣ» από Νεοτόσα 7000—7700 τ. γεννημάτων διά Καλλάο 13)6, φόρτωσις 11—25 'Απριλίου.

-Έξ Αγγλίας-Κόντινεντ (διά γαιάνθρακας)

«ΠΕΤΑΛΟΙ» έξ Κάρδιφ, Μπάρρι 7800 τ. διά Μοντεβίδεο 11)6, καντσέλλο 15 Μαρτίου.

«ΠΟΛΥΚΤΩΡ» έξ Δάντοιγκ 6900 τ. διά Δυτικήν Ιταλίαν 7)1½, έναν από Αδριατικήν 8)1½, φόρτωσις 7—15 Μαρτίου.

«ΚΑΛΥΨΩ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» έξ Στέττιν 7000 τ. διά Δυτικήν Ιταλίαν 7)4½, όψιμον Αδριατικήν 8)4½, άμεσος φόρτωσις.

«ΕΥΘΑΛΙΑ ΜΑΡΗ» έξ Δάντοιγκ 6500 τ. διά Βενετίαν, Αγκόνα ή Τρεγέστην 8)1½, φόρτωσις 1—15 Μαρτίου.

«ΑΡΜΑΘΙΑ» έξ Στέττιν 6200—7000 τ. διά Δυτικήν Ιταλίαν 7)3, όψιμον Αδριατικήν 8)3, άμεσος φόρτωσις.

«ΝΥΜΦΗ» έξ Δάντοιγκ 6500—7000 τ. διά Βενετίαν, Τρεγέστην ή Αγκόνα 8)1½, ένα λιμένα, φόρτωσις 10—20 Μαρτίου.

«ΔΙΡΦΥΣ» έξ Χούλη 6000—6500 τ. διά Τσιβιταβένιαν 6)—καντσέλλο 14 Μαρτίου.

«ΑΡΧΩΝ» έξ Τάιν 1600 τ. διά Βόλον λ. στ. 690 κατ' αποκοπήν, άμεσος φόρτωσις.

-Έκ τοῦ Δουνάβεως

«ΕΛΙΖΑ» έξ Δουνάβεως 3150 τ. γεννημάτων διά Μασσαλίαν 12)—νέτ, άμεσος φόρτωσις.

«ΜΕΜΑΣ» έξ Δουνάβεως 2400 τ. γεννημάτων διά Μασσαλίαν 11)9 νέτ, άμεσος φόρτωσις.

«ΑΙΓΑΙΟΣ» έξ Δουνάβεως 2200 τ. γεννημάτων διά Μεσόγειου (τιμή ναυάριν δέν άνευνθή), φόρτωσις Μάρτιου.

-Έκ τῆς Μεσογείου

«ΤΕΤΗ» έξ Καζαπλάγκας 4200 τ. μεταλλευμάτων διά Δούναβιν 8)6, φίο, φόρτωσις 10—25 Μαρτίου.

«ΑΙΓΑΙΟΣ» έξ Κύπρου 2200 τ. μεταλλευμάτων δι' ένα λιμένα Δουνάβεως 4)6, φίο, άμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έξ Σπαλάτου (πλήρες φορτίον γεννημάτων) διά Πειραιᾶ 7)9, άμεσος φόρτωσις.

«ΙΓΓΟΡΑ» έξ Κοσσεΐρ 4500 τ. μεταλλευμάτων διά Σέτονηπαλ. 15)6, συνήθεις όροι, άμεσος φόρτωσις.

«ΤΕΤΗ ΝΟΜΙΚΟΥ» έξ Αγίας Μαρίνας, Μοντσούνας και Λαυρίου 3300 τ. μεταλλευμάτων διά Καλαί — Ρόττερνταμ 10)—, φίο, άμεσος φόρτωσις.

-Έκ της Μαύρης Θαλάσσης

«ΥΔΡΑΙΟΣ» έξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 10)9, όψιμον Αγγλίαν 11)6, φόρτωσις 5—15 'Απριλίου.

«ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» έξ Πόλη 5500 τ. μεταλλευμάτων δι' Αμβέρσαν 11)3, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 10)9, όψιμον Αγγλίαν 11)6, φόρτωσις 1—10 'Απριλίου.

«ΚΟΑΧΙΣ» έξ Μαριουπόλεως 3500 τ. μποριγκέτες διά Βόλον σελ. 6)11 φίο, φόρτωσις 15—31 Μαρτίου.

«ΘΕΤΙΣ Α» έξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 10)7½, όψιμον Αγγλίαν 11)4½, φόρτωσις 1—10 'Απριλίου.

-Έκ τῆς "Απω Ανατολῆς

«ΑΚΤΗ» από Καράται — Μοριογκάρο 7000 τ. λιναροσπόρου και φυτικών δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 28)3, φόρτωσις 15—28 'Απριλίου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ Σ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» έξ Μαντράς 7500 τ. φυτικών δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 30)6, φόρτωσις 1—20 'Απριλίου.

«ΚΥΜΑ» (Σιτινά) έξ Δυτικής Ανταραλίας 6000 τ. γεννημάτων (χρυσα) δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 31)—, όψιμον από Νότιον Ανταραλίαν ή Βιτωρίαν 32)—, φόρτωσις 5—20 'Απριλίου, έναν από Σίδνευ 31)6, όψιμον δι' Έλλαδα 6 λένιας έξτηα, καντσέλλο 5 Μαΐου.

«ΝΗΣΙΟΝ» έξ Δυτικής Ανταραλίας 6800 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ (χρυσα) σελ. 31)—, (εις σάκκους) 33,6, φόρτωσις 15—

30 'Απριλίου, έναν από Νότιον Ανταραλίαν ή Βιτωρίαν 32)— (χρυσα) και 34)6 (εις σάκκους) όψιμον από Σίδνευ 31)6, καντσέλλο 10 Μαΐου, με διψήν από Νότιον Ανταραλίαν ή Βιτωρίαν διά Βλαδιβοστόκ σελ. 24)—.

«ΚΩΣΤΗΣ» έξ Δυτικής Ανταραλίας 6800 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ (χρυσα) σελ. 31)—, (εις σάκκους) 33)6, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου, έναν από Νότιον Ανταραλίαν ή Βιτωρίαν 32)— (χρυσα) και 34)6 (εις σάκκους), όψιμον από Σίδνευ 31)6, καντσέλλο 10 Μαΐου, με διψήν από Νότιον Ανταραλίαν ή Βιτωρίαν διά Βλαδιβοστόκ σελ. 24)—.

«ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» από Καράται — Μοριογκάρο 7500 τ. λιναροσπόρου και φυτικών δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 27)6, όψιμον από Μαντράς 30)—, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

«ΝΗΡΕΥΣ» από Δυτικήν άκτην 'Ινδιῶν 8000 τ. λιναροσπόρου και φυτικών δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 27)—, όψιμον από Μαντράς 29)6, φόρτωσις Μάιου.

-Έκ παντοίων άλλων άγορών

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ελληνικόν) έξ Βορείων Ειρηνικού 7000 τ. γενικών είδων δι' Ιαπωνίαν δολ. 4.75 φίο, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 10 Μαΐου.

«ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ» από δύο λιμένας Κούβας 6500 τ. ζαχαρόεως δι' Αγγλίαν — Αμέρισαν ή Ρόττερνταμ 16)—, φόρτωσις 25 Μαρτίου — 10 'Απριλίου.

«ΝΕΣΤΩΣ» έξ Κούβας 8000 τ. ζαχαρόεως δι' Αμέρισαν 15)6, καντσέλλο 4 'Απριλίου.

«ΑΥΡΑ» έξ Νόρδερν φείντες 6800 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ιαπωνίαν 20)— φίο, όψιμον έκ Κόλπου 21)—, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» έξ Νόρδερν φείντες 7500 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ιαπωνίαν δολ. 5.10 φίο, φόρτωσις Μάρτιου — 'Απριλίου.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κούν.) έξ Κόλπου Μεξικού 8400 τ. παλαιοσιδήρων δι' Ιαπωνίαν 20)6, φίο, φόρτωσις 'Απριλίου.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΙΟΝ (Ελληνικόν) έξ Βρετανικής Κολομβίας 7500 τ. γεννημάτων και γενικών είδων δι' οντομένους λιμένας Αγγλίας 23)—, φίο, φόρτωσις 'Απριλίου — Μάιου.

-Τάιμ-τσάρτερς

«ΑΝΔΡΕΑΣ» 9000 τ. d. w. «τάιμ - τσάρτερ» διά τέσσαρας έως έξ έβδομαδάς (ταξίδια μεταξύ λιμένων της "Απω Ανατολῆς") σελ. 6)4, άμεσος παραλαβή εἰς Ντάφεν και παράδοσης εἰς ένα λιμένα της Ιαπωνίας.

«ΣΠΥΡΟΣ» 10.000 τ. d.w. «τάιμ - τσάρτερ» διά δύο μήνας εἰς ταξίδια μεταξύ λιμένων της "Απω Ανατολῆς" 5)9, παραλαβή - παράδοσης εἰς ένα λιμένα της "Απω Ανατολῆς", έναρξης Μάρτιου - 'Απριλίου.

-Ναυλώσεις «τάνκερς»

«ΜΟΤΟΡΙΝΑ» ή «ΚΑΤΕΡΙΝΑ» έξ Βατούμι 3000 τ. πετρελαίου δι' Ερτβελδ 24)—, φόρτωσις Μάρτιου.

«ΚΛΑΙΡΗ» έξ Κόλπου Μεξικού (λιμένας Ηνωμένων Πολιτειών) 8000 τ. πετρελαίου διά Τεργέστη 27)—, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΘΕΟΔΩΡΑ» (δύο συνεχή ταξίδια) έξ Κονσταντζής 1300 τ. πετρελαίου δι' Άλεξάνδρεων 12)—, έναρξης Μάρτιου.

«ΝΑΥΣΙΚΑ» (δύο συνεχή ταξίδια) από Αρούμπα 6500 τ. πετρελαίου διά Ηρόδη Ντέ Μπούκ 19)—, όψιμον από Κόλπου Μεξικού (λιμένας Ηνωμένων Πολιτειών) σελ. 22)—, έναρξης 'Απριλίου.

VINKE & CO.

AGENTS FOR REGULAR LINES
SHIP OWNERS-SHIPBROKERS

ROTTERDAM

Telegr. Address: VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

ΣΥΣΤΗΣΑΤΕ ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΣΑΣ

EΙΣ ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

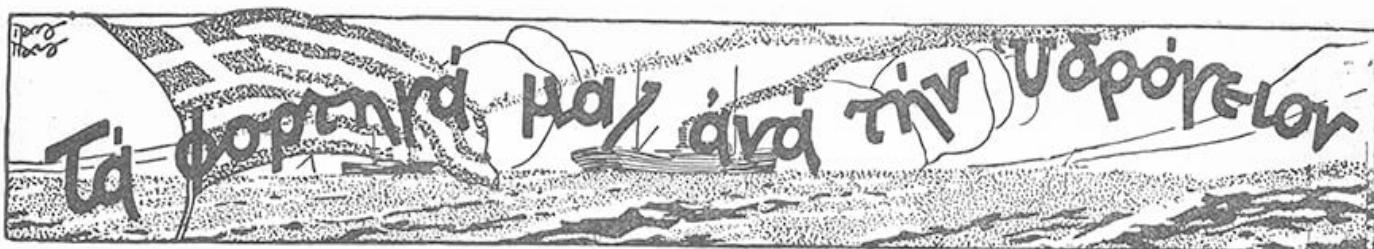
ΤΖΩΝ ΓΑΛΑΝΗ Λ^{TD}

ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΣ ΚΑΠ.

Διεύθυνση: JOHN GALANI LTD
Galata, Frank Han
Post office Box 1101
ISTANBUL

Ειδική Νυκτερινή Υπηρεσία διὰ τὰ διερχόμενα «ΤΡΑΝΖΙΤΟ» άτμοπλοια — Τηλ. 42264

Τηλεγρ. JOGALANI - ISTANBUL
Κώδικες: BOE, NEW BOE & LOMBARD
Τηλέφωνα: 44708 & 42884,



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

"Έτος
ναυπ.
γκρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

"Αγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν.
"Αγιος Βλάσσιος	Ίο. Δ. Χανδρῆ	14	4297	διῆλθε Σονέζ 20 Φεβρ. δι' Αντιρρίου
"Αγιος Γεώργιος	νίοι Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	ἀνεγ. Πόρτ "Αρθονο 1 Μαρτ. δι' Επιβομβατού
"Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ἔφθ. Μπλάχιαν Μπλάχιαν 16 Φεβρ.
"Αγία Βαρβάρα	Λ. Λογοθέτη — Μ. Φαζῆ..	13	4572	ἔφθ. Τάιν 11 Μαρτ.
"Αγία Βαρβάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	ἀνεγ. Γδύνιαν 24 Φεβρ., Γιβραλτάρ 8 Μαρτ. δι' Αγκόνα
"Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3808	ἀνεγ. Πενσακόλαν 22 Φεβρ. δι' Αγγλίαν
"Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	ἀνεγ. Φρήμαντλ 23 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
"Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	ἔφθ. Αμβέρσαν 28 Φεβρ.
"Αγιος Νικόλαος	Εναγ. Νομικοῦ	99	1106	ἔφθ. Θήραν 14 Μαρτ.
"Αγιος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρα	15	3687	ἀνεγ. Λισσαβώνα 2 Μαρτ., Γιβραλτάρ 4 δι' Οδησσόν
"Αγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάσσον	12	1864	ἀργεῖ Λαύριον ἀπὸ 22 Φεβρ.
Αδαμάντιος	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	15	4277	ἀργεῖ Ροζάριο ἀπὸ 16 Φεβρ.
Αδάμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	ἔφθ. Πόρτ Ντέ Μπούκ 7 Μαρτ.
Αδαμ. Γεωργαντής	ἀδελφ. Γεωργαντή	16	3443	ἔφθ. Δουνγκέρην 4 Μαρτ. καὶ Ρόττερνταμ 11
Αδαμ. Ι. Πειθῆς	ἀδελ. Ι. Πειθή καὶ Σία..	08	4537	ἀνεγ. Σπαλάτο 5 Μαρτ. δι' Ελλάδα
Αδελφότης	Μιχ. Καρδᾶ	17	5838	ἔφθ. Αμβούργον 9 Μαρτ.
Αδελφοί Χανδρῆ	Ίω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	ἔφθ. Ρόττερνταμ 9 Μαρτ.
Αθηνᾶ Λιθανού	Σ. Λιθανοῦ	36	4824	ἀνεγ. Πόρτλαντ ("Οφεγκον") 8 Μαρτ. διὰ Λισσαβώνα
Αθήναι	«Ελληνική» Α. Ε.	10	2897	ἀνεγ. Αμβούργον 12 Μαρτ. διὰ Ρόττερντα
Αίας	ἀδ. Πατέρα	15	4729	διῆλθε Σαμπάγκ 23 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Αίγαι	Γ. καὶ Α. Φόκια καὶ Σία	96	1406	ἔφθ. Καλάμας 28 Φεβρ.,
Αίγαιον	έτ. «Αίγαιον» Α.Ε.	19	5285	ἀνεγ. Βορμάνη 18 Φεβρ. διὰ Λίβερπουλ.
Αίγευς	ἀδ. Πατέρα	20	4538	ἔφθ. Είδονγκανθ 4 Μαρτ., Κάρδιφ 7
Αίκατερίνη	ἀδ. Γεωργαντή	13	4929	ἀνεγ. Κάρδιφ 5 Μαρτ. διὰ Γένοβαν
Αίκατερίνη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	ἀνεγ. Θεσνίκην 24 Φεβρ., Πάτρας 10 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν
Αίκατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	διῆλθε Κολόμπο 23 Φεβρ. διὰ Καλαί
Αίνος	έτ. «Ζέψυρος» Α. Ε.	10	3554	ἀνεγ. Χούλ. 9 Μαρτ. διὰ Σαντάντερ
"Αῖς Γιώργης	ιδοί Γ. Σιγύλα	08	2098	ἀνεγ. Γερασινήν 20 Φεβρ. διὰ Μάντζεστερ, ἔφθ. 9 Μαρτ.
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	ἔφθ. Σύρου 24 Φεβρ.
Άλεξάνδρα	Κ. Καρδᾶ καὶ Υιοῦ	13	4355	ἀργεῖ Αμβέρσαν ἀπὸ 12 Φεβρ.
Άλεξάνδρος	Μ. Α. Ταζιντζῆ	06	4343	ἔφθ. Βόρκιγκτον 1 Μαρτ.
Άλιακμών	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	διῆλθε Μαδέρας 6 Μαρτ. διὰ Γιβραλτάρ (διαταγής)
Άλικη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	διῆλθε Κολόμπο 23 Φεβρ. διὰ Καλαί
Άλφειός	Σ. Λιθανοῦ	20	5116	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 18 Φεβρ. δι' Αέστοραίαν
Άναστασία	Π. Πρωτοπαλᾶ	05	2883	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Μπαρλέτταν
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
Άνδρεας	Ι. Α. Κοσμᾶ	17	4933	διῆλθε Μαδέρας 6 Μαρτ. διὰ Καζαπλάγκαν
Άνδρεάς	έπονος Α. Ε.	19	6566	ἀργεῖ Ντάριεν ἀπὸ 18 Ιαν.
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	ἔφθ. Μπούνενος "Άϊόρες 23 Φεβρ.
Άντια	Γ. Κοκκωτοῦ	97	2741	ἀργεῖ Οστάνδην ἀπὸ 8 Φεβρ.
Άννα	Ν. Λυκαρρόδοπούλου	19	5173	ἔφθ. Τερνέουζαν 3 Μαρτ.
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἀνεγ. Τοάρλεστον 3 Μαρτ., Βερμούδας 6 δι' Αγγλίαν
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἀνεγ. Κάρδιφ 5 Μαρτ. διὰ Ρίον "Ιανέρον
Άννα Μαζαράκη	ἀδ. Μαζαράκη	13	5411	ἀνεγ. Τάιν 3 Μαρτ. διὰ Πόρτο Φερράριο
Άννα Μαρία	Μάντακα καὶ Βιντάδη	85	1272	ἀνεγ. Σύρου 2 Μαρτ. διὰ Σόνσα, ἔφθ. 7
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 6 Μαρτ. διὰ Κένη Οβέστ
Άννα Τ.	Θ. Δ. Τεργιάζου	06	2728	ἔφθ. Δουνγκέρην 14 Μαρτ.
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιζόλου	05	3298	ἔφθ. Στέπτιν 10 Μαρτ.
Άντωνης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	15	3729	ἔφθ. Γρειντζενάουθ 24 Φεβρ.
Άντωνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Φεβρ.
Άντωνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	ἔφθ. Νέαν Ορλεάνην 2 Μαρτ.
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ἔφθ. Μπ. "Άϊόρες ρόδις 28 Φεβρ.
Άντωνιος Χανδρῆς	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5866	ἀνεγ. Σαγκόν 2 Μαρτ., Σαμπάτακ 8 δι' Εύρωπην
Άξιός	Σ. Λιθανοῦ	19	5289	ἔφθ. Αμβέρσαν 25 Φεβρ.
Άργολικός	Μαρῆ Έμπειρίκου	21	4786	ἔφθ. Νεάπολιν 2 Μαρτ.
Άρης	Μ. Ξελᾶ	14	4810	ἀνεγ. Θεσσαλονίκην 25 Φεβρ. διὰ Κύπρου
Άριάδνη	Ι. Νικηφόρου	12	4745	ἀνεγ. Βοστώνην 19 Φεβρ. διὰ Βρέμην
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
Άρκαδία	«Ατλαντίς» Α.Ε.	66—21	904	ἔφθ. Κονστάντζαν 28 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 11 Μαρτ.
Άρμάθια	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	ἔφθ. Στέπτιν 28 Φεβρ.
Άρτεμις Πλήττα	Πήττα	06	1433	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 18 Ιαν.
Άρχαγγελος	ἀδ. Λιθανοῦ	17	5692	διῆλθε Σονέζ 2 Μαρτ. διὰ Βιζαγκαπατάμη
Άρχων	Κωστή Λαμποῦ	21	1364	ἔφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαρτ. καὶ Τάιν 6
Άσημίνα Μπάτικα	Η. Μπάτικα	95	1344	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Μαρτ. καὶ Κωννυτζαν 5
Άσπασια	Ι. Γαλάζη	14	4211	ἀργεῖ Αμβέρσαν ἀπὸ 18 Φεβρ.
Άστεριά	Ι. Α. Ταζιντζῆ	04	3313	ἔφθ. Δάντοιγκ 3 Μαρτ.
Άστηρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1350	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν.
Άτεα	Γ. Κοκκωτοῦ	01	4109	ἀργεῖ Ρούνεν ἀπὸ 26 Οκτ.
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε. ..	19	5446	ἀνεγ. Υμούνιτεν 3 Μαρτ., Ούζαν 5 διὰ Πέπει.
Άτλας (τάνκερ)	«Γρανπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	διῆλθε Γιβραλτάρ 2 Μαρτ. διὰ Χάδονην, ἔφθ. 7
Άσρα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 22 Ιαν. Εναντώθη
Άφροδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2529	ἀνεγ. Σονάνς 28 Φεβρ., Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Σαβδόναν
Βαθύ τῆς Σάμου	νιδην Δ. Ιγγλέση	12	1556	ἔφθ. Μετιλήνην 3 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 5

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυκ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαρβάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Φεβρ.
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3239	άργει Σάντα Φὲ ἀπὸ 31 Ιαν.
Βασ. Α. Πολέμης	'Ιο. Γκούμα	07	3429	άργει Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 3 Νοεμ.
Βασιλείος Τ.	'Ελ. Τριζόγλου	20	3673	ἀνεγ. Μακόρις 1 Μαρτ. διὰ Κονινστάσιν. Ἐπόδισε Σάντα Ζονᾶν 5
Βασιλική	Γ. Μαυρολέοντος	05	2089	άργει εἰς Παλντίσι αἱρεῖται ἀπὸ 5 Οκτ.
Βάσος (τάνκερ)	'Ιο. Δ. Χανδρῆ	12	4733	ἀνεγ. Ἀρούρη 20 Φεβρ. διὰ Σαυνθάμπτον
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	ἔφθ. Ἀλεξάνδρειαν 13 Μαρτ.
Βικτωρία	N.'Απόδιασον—X. Πατέρα	14	4202	ἔφθ. Ντακάρ 22 Φεβρ.
Βικτώρια	'Αντ. Γ. Παπαδάζη	17	6600	άργει «Αμιστερνταμ» ἀπὸ 19 Ιαν.
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάζη	11	1787	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	ἔφθ. Γκρεντίζεμάνθ 6 Μαρτ.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάζη	17	2313	ἔφθ. Νίκαιαν 23 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	ἔφθ. Μασσαλίαν 2 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 8 διὰ Σύρου
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	ἔφθ. Μη. «Αὔρες 3 Μαρτ.
Γ. Σ. Λιθανδρός	N. Γ. Λιθανοῦ	37	4835	ἀνεγ. Κάρδιφ 25 Φεβρ. δι' Ανστραλίαν
Γαλαζίας	«Γαλαζίας» Α. Ε.	18	4333	ἀνεγ. Πόδοτ Νατάλ. 21 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Γαρθελάκι	E. Θεοφιλάτου	88	2282	κρατεῖται Θέουταν ἀπὸ 1 Απριλ. 1937
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	ἀνεγ. Πόδοτ Λίγκολν 8 Μαρτ. διὰ Ρίγαν
Γεράσιμος Βεργωτῆς	κληρ. Ρ. Βεργωτῆ	20	6343	ἀνεγ. Τάιν 23 Φεβρ. διὰ Βόρ. Ἀμερικῆν
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	ἀνεγ. Αιθέρεσαν 5 Μαρτ. Γιβραλτάρ 9 διὰ Πάτρας
Γεώργιος	N. Λιαγούτη	10	2316	ἔφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαρτ. καὶ Ἀιθέρεσαν 9
Γεώργιος Γ.	Δ. Λάμπαση	18	4289	εἰς Ρίο Γκρεντάτε αἱρεῖται ἀπὸ 10 Φεβρ.
Γεώργιος Π.	Θ. Έπιφανειάδη	03	4052	ἔφθ. Ἀιθέρεσαν 2 Μαρτ.
Γεώργ. I. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	13	4345	ἀνεγ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διὰ Φάλμουνθ
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἀνεγ. Ρίον Ιανέριον 27 Φεβρ. διὰ Κούναν
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	ἀνεγ. Ρίον Ιανέριον 28 Φεβρ. διὰ Σάντοιγ
Γεώργ. Μ. Ἐμπειρίκος	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	ἀνεγ. Λότα 3 Μαρτ. δι' Ανστραλίαν
Γεώργ. Μ. Λιθανδρός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	διῆλθε Σουέζ 24 Φεβρ. διὰ Βιζαγιαζατάμη
Γιάννης	Γ. Ἀνδρέου κ.λ.π.	05	4391	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Ιαν.
Γιων. Γούναρης	G. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἔφθ. Παλέρμο 23 Φεβρ.
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νήλ — Παντελῆ	14	3714	ἔφθ. Ἀντιλλας 15 Φεβρ.
Γρανικός	«Γρανικά» Α.Ε.	16	3689	ἔφθ. Khorrām Shahr 6 Μαρτ.
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	ἔφθ. Σμύρνην 7 Μαρτ.
Δαμασκηνή	Παν. Ἀγγελάτου	03	1196	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Μαρτ.
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
Δάναπτρις	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	ἀνεγ. Σύνθον 9 Μαρτ. διὰ Δανίαν
Δάρμας	άδ. Πήγα	83	1595	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ.
Δάρφη	N. Λυκιαρδοπούλου	18	3798	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 4 Φεβρ.
Δελφίν	Λῶ καὶ Ἀνδρέάδη	06	3816	ἔφθ. Γένοβαν 26 Φεβρ. καὶ Χίον 8 Μαρτ.
Δελφοί	M. Δ. καὶ E. Λαμοῦ	15	4739	διῆλθε Κονγκλίν 6 Μαρτ. διὰ Ρώσσιαν
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	διῆλθε Γιβραλτάρ 7 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ	05	3338	άργει Χίον ἀπὸ 17 Φεβρ.
Δημ. Βερνίκος (τάνκερ)	N. Βερνίκου	11	1203	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ μηνῶν
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	ἀνεγ. Κούναν 20 Φεβρ. δι' Ἀιθέρεσαν
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άργει Μπουένος "Αὔρες ἀπὸ 23 Φεβρ.
Δημ. Ἰγγλέσης	νίδν. Δ. Ἰγγλέση	18	5275	ἀνεγ. Σάντος 3 Μαρτ. διὰ Λότα
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	ἔφθ. Κοσσείο 9 Μαρτ.
Δημ. Χανδρῆς	Ίων. Χανδρῆ	10	4643	διῆλθε Σουέζ 7 Μαρτ. δι' Ανστραλίαν
Διαμαντῆς	Διαι. Πατέρα	17	4990	ἀνεγ. Θέβεναρντ 5 Μαρτ. δι' Ἀγγλίαν
Διονύσιος	'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	ἀνεγ. Πειραιᾶ 11 Μαρτ. διὰ Ρωσίαν Μετων. «ΕΥΔΟΣΙΑ»
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	ἀνεγ. Γδόνιαν 2 Μαρτ. διὰ Στέττιν, ἔφθ. 4
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	ἔφθ. Χούλλ 4 Μαρτ.
Διώνη	Γ. Φ. Ἀνδρέάδη	06	4181	διῆλθε Λάδεοντ 9 Μαρτ. διὰ Δάντσιγ
Διώναθης	Λεων. Α. Ἐμπειρίκου	15	5604	ἔφθ. Δάντσιγ 24 Φεβρ. καὶ Στέττιν 9 Μαρτ.
Δημοίς	Ηλ. Χατζήλια	17	4604	ἀνεγ. Ἀιθέρεσαν 17 Φεβρ. δι' Ανστραλίαν
"Έθη Λιθανοῦ	N. Λιθανοῦ	37	4839	ἔφθ. Λίθερπολ 2 Μαρτ.
"Έθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	ἔφθ. Γκρέαλτον 9 Μαρτ.
Ελοήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άργει Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 24 Ιαν.
Ελρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	ἀνεγ. Στέττιν 28 Φεβρ. Ζεεμπρούγκε 6 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Είρηνη Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	27	4164	διῆλθε Πόδοτ Νατάλ. 1 Μαρτ. δι' Ανστραλίαν
Ἐκατόνταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 23 Ιαν.
Ἐλέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	διῆλθε Πιβαλάταρ 25 Φεβρ. διὰ Γένοβαν, ἔφθ. 2 Μαρτ.
Ἐλένα P.	A. Ρόνσου	17	4576	ἔφθ. Ροζάριο ρόδδ 24 Φεβρ.
Ἐλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	διῆλθε Πόδοτ Σαΐδ 6 Μαρτ. διὰ Μαντράς
Ἐλένη Δ.	Δημοθ. Δάμπαση	19	5260	διῆλθε Ρόττερνταμ 2 Μαρτ. διὰ Κάρλσχαϊν, ἔφθ. 6
Ἐλένη Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	07	3039	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
Ἐλίζα	'Αντ. Παπαδάζη	19	1986	ἔφθ. Βραΐλαν 5 Μαρτ.
Ἐλισάθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	διῆλθε Λάδεοντ 12 Μαρτ. διὰ Λοντόντερον
Ἐλλενικ Πίονερ	άδ. Γιαννουλάτου	24	3549	άργει Βαλτιμόρη ἀπὸ 3 Νοεμ.
Ἐλλάς	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	ἔφθ. Κατάκολον 13 Μαρτ.
Ἐλλη	άδ. Γιαννουλάτου	90	1198	ἔφθ. Κάρδιφ 4 Μαρτ.
Ἐλλην	έτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»	38	4974	ἔφθ. Σοντερλάντ 24 Φεβρ.
Ἐλληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
Ἐλληνικό Βουνό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3667	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Ιαν.
Ἐλληνικό "Υπαίθρο	Θ. Παπαδημητρίου	89	1499	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν.
Ἐλπίς	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	άργει Σάντα Νικολᾶς ἀπὸ 28 Φεβρ.
Ἐλπίς	A. Πεζᾶ	19	1492	ἀνεγ. Αιτσάδι 6 Μαρτίου διὰ Καλαί
Ἐμμυ	Γ. Βεργωτῆ	14	2995	ἀνεγ. Μπάρον 10 Μαρτ. διὰ Ροζάριο
Ἐπαμ. K. Ἐμπειρίκος	νίδν. 'Επ. Ἐμπειρίκου	27	4385	διῆλθε Σιγκαπούρη 2 Μαρτ. Σαμπάγκ 5 διὰ Σουέζ
Ἐρατώ	I. Σκαρολατίδη	18	5904	εἰς πλόαση ἐν τῇ "Αἴοι Ανατολῆ
Εύανθια	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	ἔφθ. Στάβαγκερ 6 Μαρτ.
Εύσοδικός	Μαροή Ἐμπειρίκου	22	4792	διῆλθε Ρίον Ιανέριον 11 Φεβρ. διὰ Κούναν
Εὐγενία Καμπάνη	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου	98	3470	ἔφθ. Μασσαλίαν 2 Μαρτ.
Εύγ. Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	20	4882	ἀνεγ. Κάρδιφ 6 Μαρτ. διὰ Μαντράς
Εύγενία Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4839	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 24 Φεβρ. διὰ Τέιμπλ Μπαή
Εύγενία Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	ἔφθ. Μπούντουρι 1 Μαρτίου
Εύηνος	'Ιω. Λιθανοῦ	19	5627	διῆλθε Σαΐν Τόμας 4 Μαρτ. δι' Αξόρας

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	έφθ. Λά Πλάταν 6 Μαρτ.
Εύθαλια Μαρή	Ν. Μαρη	19	4196	άνεγ. Αμέρισαν 26 Φεβρ. διά Δάντσιγκ
Εύπλοια	Γιώργη Λαμπού	11	3862	έφθ. Σέριφον 1 Μαρτ.
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3557	άργει Πειραιά από 25 Ιαν.
Εύτυχια Βεργωτή	έτ. «Επτάνησος»	09	2993	μετωνομάσθη «CALVADOS» σημαία Γαλλική
Έψιλον	Λεων. Ν. Έμπειρού	11	4120	άνεγ. Νόρφολ 17 Φεβρ. διά Νότ. Αμερικήν
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	έφθ. Λιβέρνο 4 Μαρτ.
Ζαννής Λ. Καμπάνης	άληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	έφθ. Αργυρόσαν 21 Φεβρ.
Ζερμαίν	Στιλ. Καστάνου	11	5217	διηλήθεν "Άγιον Βικέντιον 3 Μαρτ. διά Μός
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	άνεγ. Μπούνγκτον 5 Μαρτ. διά Πόρτ Νατάλ.
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	έφθ. Ρίον Ιανέριον 19 Φεβρ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχάλινος»	06	2947	άργει Κέαν από 18 Φεβρ.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού αλπ.	06	1516	εις Μερσίναν 1 Μαρτ. όποι φόρτωσιν
Θάλεια	'Ηλία Ξυλά	17	5875	διηλήθε Κολόμπο 1 Μαρτ. δι' Ελλάδα
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	έφθ. Τεργεστην 13 Μαρτ.
Θεόδηλ 2	Θωμᾶς Ν. Έπιφανειάδη	10	657	έφθ. Κωνσταντζαν 8 Μαρτ.
Θεοδώρως (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054	έφθ. Κωνσταντζαν 28 Φεβρ.
Θεόδωρος Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	άνεγ. Σπαλάτο 11 Μαρτ. διά Μαριούπολιν
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	άνεγ. Σάντος 25 Φεβρ. διά Κόντινεντ
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	άνεγ. Ρίον Ιανέριον 5 Μαρτ. διά Γλασκώβην
Θεοφανώ Λιθανού	Σ. Γ. Λιβανού	37	4815	άνεγ. Ρόπτερντα 6 Μαρτ. διά Τέμπλ Μπάνι
Θερμαϊκός	Μαρη̄ Έμπειρού	23	4518	διηλήθε Κωνιάν 6 Μαρτ. διά Ρούνεν
Θέτις	Π. Χατζηλία	17	4860	έφθ. Θεσσαλονίκην 1 Μαρτ.
Θέτις Α.	Γ. Άνδρεάδου	10	4111	άνεγ. Χουέλβαν 28 Φεβρ. διά Γάνδην, έφθ. 8 Μαρτ.
Θηρασία Νομικού	Εναγγ. Νομικού	88	1356	έφθ. Κατάνην 10 Μαρτ.
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ.
Θραύσθουλος	Λ. Βογιατζίδη	12	3693	έφθ. Σαβόνναν 1 Μαρτ. καὶ Ηπιραντα 11
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	έφθ. Γρετεντζενάουθ 21 Φεβρ.
'Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	άργει Πειραιά από 25 Ιαν.
'Ιγόρ	Πεζᾶ καὶ Σία	07	2693	άνεγ. Ρόπτερντα 24 Φεβρ. διά Πειραιά, έφθ. 13 Μαρτ.
'Ιθάκη	Σ. Βλασπούλου	11	4083	άνεγ. "Εμδεν 5 Μαρτ. δι' Αλεξανδρειαν
'Ιθακος	Γ. Δρασούλη	06	3916	άργει Πειραιά από 30 Ιαν.
'Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	άνεγ. Ρόπτερντα 17 Φεβρ. διά Ρίον Ιανέριον
'Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιβανού	15	4724	έφθ. Λίβερπούλ 28 Φεβρ. καὶ Νιούπροτ 5 Μαρτ.
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	άνεγ. "Αμοτερντα 19 Φεβρ. δι' Αντστραλίαν
'Ισμήνη	Ν. Δ. Κοτζιά καὶ Σία	90	2399	άργει Λισσαδόνα από 4 Δεκ. Ζημία
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	διηλήθε Κωνιάν 27 Φεβρ. διά Καζαπλάγκαν
'Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	άργει Σάν Νιζολάς από 9 Φεβρ.
'Ιω. Καρράς	Παν. Καρρά	17	3527	άνεγ. Ρίον Ιανέριον 18 Φεβρ. διά Δάντσιγκ
'Ιω. Μ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρού	24	3734	άργει Βίλλαν Κονστιτούσιον από 24 Ιαν.
'Ιω. Νομικός	Λ. Νομικού	99	640	έφθ. Μάλταν 6 Μαρτ.
'Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	έφθ. Ρόζάριο 28 Φεβρ. καὶ άνεγ. 5 Μαρτ.
'Ιω. Φαφαλίδης	Λ. Φαφαλού	19	5670	έφθ. Ρίον Ιανέριον 4 Μαρτ.
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	διηλήθε Βαλέντσιαν 9 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
'Ιω. Χανδρής	'Ιω. Δ. Χανδρή	20	6094	έφθ. Γδύνια 7 Μαρτ.
K. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. Ρόπτερντα 28 Φεβρ.
Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	έφθ. Καζαπλάγκαν 6 Μαρτ.
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	3061	έφθ. Βραΐλαν 27 Φεβρ.
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	άνεγ. Πειραιά 6 Μαρτ. διά Θεσσαλονίκην
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	άργει Λίβερπούλ από 16 Ιαν.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	διηλήθε Μαδέρας 6 Μαρτ. διά Μπονένος "Αϊρες
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	διηλήθε Κολόμπο 6 Μαρτ. διά Νάντην
Καλυψώ Βεργωτή	έτ. «Επτάνησος» Α. Ε.	18	5686	άνεγ. Δάντσιγκ 4 Μαρτ. διά Στέπτιν, έφθ. 6
Καπετάν Στρατής	Σενιάς—Κοιμητής καὶ Σία	06	3574	άνεγ. Τάιν 5 Μαρτ. διά Σαβόνναν
Καρράς	Κ. Καρρά καὶ Υιού	18	5234	άργει Πειραιά από 14 Φεβρ.
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρή	19	5106	έφθ. Νέαν 'Υόσον 5 Μαρτ. (δι' Αγγλίαν)
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	διηλήθε Νταζάρ 4 Μαρτ. διά Φάλονθ
Κάστωρ	έτ. Γράστου	21	5497	διηλήθε Λός "Αντζελες 23 Ιαν. διά Λορέντζο Μαρκές
Κάτε	Ν. Λιγκαμπούλου	18	5197	έφθ. Ρόπτερντα 1 Μαρτ.
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόρδη» Α. Ε.	87	2495	άνεγ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Μαρτ. διά Κονιάν
Κατλύκω Χατζηπατέρα	νίδων Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	έφθ. Πειραιά 11 Μαρτ. διά Κονιάν
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	έφθ. Επιρράπειο 20 Φεβρ.
Κέπη Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & Κ. Σένου	05	3830	έφθ. Κάρδιφ 1 Μαρτ.
Κεραμές	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	άνεγ. Ρόπτερντα 22 Φεβρ. διά Βοστώνην
Κεχρεάς	Θ. 'Επιφανιάδη	12	1968	έφθ. Στέπτιν 10 Μαρτ.
Κλεάνθης	Λ. Βογιατζίδη	11	4153	άνεγ. Νέαν 'Ορλεάνην 5 Μαρτ. διά Κονιάν
Κολχίς	άδ. Συνοδινού	09	2219	άργει Βόλον από 20 Ιαν.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	άνεγ. Νεκοτόσα 9 Μαρτ. διά Νταζάρ
Κονίστρα	Θωμᾶς 'Επιφανιάδη	07	3530	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 10 Μαρτ.
Κορινθιακός	Μαρη̄ Έμπειρού	10	3562	έφθ. Κορε 3 Μαρτ. καὶ Δάντσιγκ 7
Κόρθιον	άδελ. Σίμουνα	09	2116	έφθ. Σονσάς 24 Φεβρ. καὶ Πειραιά 8 Μαρτ.
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κνο. Σένου	15	4914	άργει Πειραιά από 18 Φεβρ.
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Επ. Έμπειρού	25	3598	άργει Σάν Νιζολάς από 5 Φεβρ.
Κύθηρας	Πολύχρ. Κατράκη	02	1070	έφθ. Πειραιά 2 Μαρτ.
Κῦμα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινά	12	3994	άνεγ. Μοντεβίδεο 2 Μαρτ. δι' Αντστραλίαν
Κύμα	Ν. Λιβανού	11	3959	έφθ. Ρόπτερντα 8 Μαρτ.
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	έφθ. Σφάξ 6 Μαρτ.
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμπού	18	4340	άνεγ. Σάντος 1 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	έφθ. 'Αλεξανδρούπολιν 3 Μαρτ.
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρή	22	4697	διηλήθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. δι' Αμβούργον, έφθ. 10
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	5962	έφθ. Ρίον Ιανέριον 7 Μαρτ.
Κωνστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	άνεγ. Σάν Νιζολάς 1 Μαρτ. δι' Αντστραλίαν
Κωνστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	άργει Πειραιά από 18 Φεβρ.
Λακωνικός	Μαρη̄ Έμπειρού	14	3803	έφθ. Λονδίνον 8 Μαρτ.
Λάνα	Στεφ. Γ. Φαρκούχ	98	3462	έφθ. Λονδίνον 1 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Λ. Τεργιάζος	11	4953	άνεχ. Μπάρου 12 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ εἰς πλόας ἐν Ἑλλάδι
Λέρος	Ιω. Φασόλη	99	846	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Ἰαν.
Λέσβος	Άδ. Σιφναίον	10	1005	διῆλθε Πόρτα Νατάλ. 16 Φεβρ. δι' Αντιρραίαν
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	άνεχ. Δάντσιγκ 28 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αἴρες
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	διῆλθε Πόρτα Νατάλ 6 Μαρτ. δι' Αντιρραίαν
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	ἔφθ. Ααλβίς 26 Φεβρ. καὶ Γδύνια 11 Μαρτ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμά	14	2080	άνεχ. Μόμπλ 27 Φεβρ. διὰ Ρόττεονταν
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιών Λ. Κονδύλη	12	3923	ἀργεῖ Ρόττεονταν ἀπὸ 31 Δεκ.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	διῆλθε Λάς Πάλμας 27 Φεβρ. διὰ Πέπελ.
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	διῆλθε Λάς Πάλμας 27 Φεβρ. διὰ Πέπελ.
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	ἔφθ. Όράνι 26 Φεβρ.
Μαίηντ δφ Σάμος	νιοί Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	ἔφθ. Γιάννειαν 25 Φεβρ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	ἔφθ. Καζαπλάγαν 26 Φεβρ. καὶ ἀνεχ. 3 Μαρτ.
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀργεῖ Μπουένος ψόδος ἀπὸ 21 Φεβρ.
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Λευτεράου	03	1383	ἔφθ. Γαλάτσι 23 Φεβρ.
Μαΐωτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Φεβρ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Μαρτ.
Μαλιακόδης	Μαρηή Ἐμπειρίκου	12	3903	εἰς Σαμψούντα 1 Μαρτ.
Μαλέας	Ίω. Παπαδέα	17	5709	άνεχ. Πειραιᾶ 2 Μαρτ., Σούεζ 7 δι' Αντιρραίαν
Μανούσλα	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	1965	διῆλθε Κωνίαν 9 Μαρτ. διὰ Βορδό
Μανώλης	Μποδοσάκη Ἀθανασιάδη	07	950	άνεχ. Έλενούνα 10 Μαρτ. διὰ Μεσόγειον
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	άνεχ. Νέαν Ὁρλεάνην 1 Μαρτ. διὰ Βέζερ
Μαραθών	Α. Λούζη οἰλ.	19	6352	ἔφθ. Φορμαντή 6 Μαρτ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
Μαργαρίτα Χανδρῆ	Ίω. Χανδρῆ	20	5401	ἔφθ. Νιούπορτ Νιούς 23 Φεβρ.
Μαργαρίτης	άδ. Πειριβόλης	13	4584	άνεχ. Γδύνια 4 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Αἴρες
Μαρή Χανδρῆ	Βιορ. — Έφρ. «Χανδρῆς»	18	5840	άνεχ. Ρόττεονταν 21 Φεβρ. διὰ Ρίον Ἰανέντρου
Μαρία	Σ. Περή — Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 Φεβρ.
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμποῦ	12	4707	διῆλθε Λάς Πάλμας 17 Φεβρ. διὰ Μπ. "Αἴρες
Μαρία Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	99	1165	ἔφθ. Σουσάλ 5 Μαρτ.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	άνεχ. Γκάλαβεστον 1 Μαρτ. διὰ Λίβερπούλ.
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	άνεχ. Ρόττεονταν 25 Φεβρ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 11 Μαρτ.
Μαριέττα	Ν. Ενταθίου	13	6042	ἔφθ. Λήθ 10 Μαρτ.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	άνεχ. Πόρτα Σαΐδ 6 Μαρτ. διὰ Χακοδάτην
Μαριόγκα	Ι. Νικηφόρου οἰλ.	12	4236	ἔφθ. Μασσαλίαν 9 Φεβρ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	ἔφθ. Μασσαλίαν 24 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 7 Μαρτ.
Μαρουκά Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἔφθ. Μάρσηρον 22 Φεβρ.
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	άνεχ. Ρόσάριον 16 Φεβρ. δι' Εὐρώπην
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	13	4669	άνεχ. Φιλαδέλφειαν 5 Μαρτ. διὰ Φάλμουθ
Μάρτησσα	Ν. Ενταθίου	19	5476	διῆλθε Λάς Πάλμας 17 Φεβρ. δι' Αντιρραίαν
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	ἀργεῖ Σάνι Νικολάς ἀπὸ 15 Ἰαν.
Μεμάς	«Άλγαίον Α.Ε.	00	4359	ἔφθ. Γένοβαν 1 Μαρτ.
Μεμάς	Μαρ. Κουρούσλη	12	1735	ἔφθ. Βραΐλαν 3 Μαρτ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἔφθ. Νεάπολιν 5 Μαρτ.
Μερόπητ	'Ανδρ. Πατᾶ	11	4181	άνεχ. Πειραιᾶ 2 Μαρτ. διὰ Κύπρου
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. Η. Νομικός Α.Ε.	95	985	ἔφθ. Τεργέστην 12 Μαρτ.
Μίμης Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	διῆλθε Πεννασάλων 21 Φεβρ. διὰ Χούλι.
Μιμόζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	ἔφθ. Ζογκονιάδας 25 Φεβρ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	20	5227	άνεχ. Μελβούνην 4 Μαρτ. διὰ Κόδων
Μιχαήλ Λ. Λιθανάς	Σ. Λιβανοῦ	38	5000	καθειλύσθη εἰς Χάρτλεπούλ. 5 Μαρτ.
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς	Στ. Ἐμπειρίκου	18	5202	διῆλθε Πόρτα Νατάλ 22 Φεβρ. δι' Αντιρραίαν
Μιχαλάκης	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	ἔφθ. Λονδίνον 8 Μαρτ.
Μιχαλιδής	Ν. Ενταθίου	19	5234	ἔφθ. Μπούμπουν 9 Μαρτ.
Μόδχα Δ. Κυδωνιέως	άδ. Σενᾶ	08	3742	άνεχ. Πέπλ 21 Φεβρ. διὰ Μίδδλεσμπρο, ἔφθ. 12 Μαρτ.
Μόδχα Λ. Γουλανδρῆ	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	διῆλθε Σουεζ 24 Φεβρ. διὰ Μαντούάς
Μοτόρίνα (τάνκερ)	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	άνεχ. Κάρδιφ 3 Μαρτ., Μαδίρας 9 διὰ Πλέιτ
Μπένα	έτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2239	άνεχ. Κονστάντζαν 3 Μαρτ. διὰ Βενετίαν
Μύκονος	Γ. Βασιλάκη	05	2089	"Ιδε: «ΒΑΣΙΛΙΚΗ»
	Ν. Ανδρονίκου καὶ Σία	01	1098	ἔφθ. Κονστάντζαν 2 Μαρτ.
Ναγός	I. Λιβανοῦ	12	1926	κρατεῖται εἰς Θέουταν ἀπὸ 7 Ἀπριλ. 1937
Ναντίν	έτ. Βλάσσοβ	04	3582	άνεχ. Πόρτα Σαΐδ 3 Μαρτ. διὰ Ζογκούλδας
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άνεχ. Μπουένος "Αἴρες 5 Φεβρ. δι' "Αγ. Βικέντιου
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	ἔφθ. Γδύνια ἀπὸ 22 Φεβρ.
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός Α. Ε.	18	4826	ἔφθ. Ρουέν 26 Φεβρ.
Νεράτια	Στεφανοπούλου-Άνδρονίκου	03	2759	ἔφθ. Ελενούνα 7 Μαρτ. Μετων. «ANNA»
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	άνεχ. Γδύνια 6 Μαρτ. δι' "Αγκόνα
Νέστος	Ίω. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	ἔφθ. Αμβούργον 2 Μαρτ.
Νέστωρ	νιών Γ. Γράτσου	18	1954	ἀργεῖ Ρόττεονταν ἀπὸ 14 Δεκ. Ἐποκενή
Νήνιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	άνεχ. Μοντεζίδεο 5 Μαρτ. διὰ Ρίο Γκράντε
Νηρεύς	'Ηλ.. Χατζηλία	37	5205	διῆλθε Σάνι Τόμας 22 Φεβρ. δι' Εὐρώπην
Νηριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	άνεχ. Ρόττεονταν 15 Φεβρ. διὰ Σάντος
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἀργεῖ Σάντα Φέ ἀπὸ 25 Ἰαν.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	διῆλθε Πόρτα Νατάλ 16 Φεβρ. δι' Αντιρραίαν
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. Ατλαντικός	17	3201	άνεχ. Νεκοτάεα 9 Μαρτ. διὰ Νταζάρ
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Μαρτ.
Νικόλη. Μ. Εμπειρίκος	Κουλούθου — Εμπειρίκου	19	5295	ἔφθ. Χούλι 6 Μαρτ.
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	ἔφθ. Πειραιᾶ 6 Μαρτ.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἔφθ. Μπουένος "Αἴρες 12 Μαρτ
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχέ Φιλίνη	04	3111	ἀργεῖ Χούλι ἀπὸ 6 Ιαν.
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	ἀργεῖ Κάρδιφ ἀπὸ 17 Φεβρ.
Νικόλαος "Αγγελος	Ίω. 'Αγγελον	12	4351	ἔφθ. Σάνι Νικολάς 4 Φεβρ.
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	ἔφθ. Νέαν "Ορλεάνην 4 Μαρτ.
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	ἀργεῖ Τάιν ἀπὸ 25 Ιαν.
Νικολάου Γεωργίος	Γ. Νικολάου	30	4108	άνεχ. Βρέμην 27 Φεβρ., Γιρδαλτάρ 7 Μαρτ. δι' Ινδίας
Νικολάου 'Ελένη	Γ. Νικολάου	20	4528	διῆλθε Σούεζ 1 Μαρτ. δι' Ινδίας

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικολάου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13	7156	άνεχ. Πενσακόλαν 24 Φεβρ. δι' Ἀγγλίαν
Νικολάου Μαρία	Γ. Νικολάου	27	5525	ἔφθ. Τεργέστην 24 Φεβρ. καὶ Πειραιᾶ 10 Μαρτ.
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	άνεχ. Λός Ἀντζελες 25 Φεβρ. διὰ Αονδίνον
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγά	15	4732	άνεχ. Ἰμιγκαν 24 Φεβρ. διὰ Κένη Οὐέστ
Νόμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	ἔφθ. "Αλιμποργ 27 Φεβρ. καὶ Γδύνια 8 Μαρτ.
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Φεβρ.
"Ολγα" Ἐπ. Ἐμπειρίκου	νίδην Ἐπ. Ἐμπειρίκου	22	4677	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 4 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
"Ολλανδία	«Ἐλληνική, Α. Ε.»	11	1759	διῆλθε Φινιστέρων 11 Μαρτ. δι' Ἀμβούργον
"Ολυμπίας	Κουλούθρων — Ἐμπειρίκου	18	5249	ἔφθ. Μπέλφαστ 24 Φεβρ. καὶ Μπάρον 11 Μαρτ.
"Ομδούια	Ξενοῦ-Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	ἔφθ. Ρόττενταμ 3 Μαρτ.
"Ορος" Αθώας	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	13	3578	διῆλθε Μαδέρας 27 Φεβρ. διὰ Καλαί, ἔφθ. 9 Μαρτ.
"Ορος" Αίτνα	«Ἀτλαντικός» Α. Ε.	29	4233	άνεχ. Βερμούδας 28 Φεβρ. δι' Ἀγγλίαν
"Ορος" Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	16	5647	άνεχ. Φορμαντάλ 4 Μαρτ. διὰ Γλασκώδην
"Ορος" Δίρφης	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	24	6651	άνεχ. Βαλτιμόρων 2 Μαρτ. διὰ Ρίον Ἰανέιρον
"Ορος" Ελικόν	«Τράμπι, Σο»	18	5525	άνεχ. Τοκοπίλλα 28 Φεβρ. διὰ Παναμᾶν
"Ορος" Ίθωμη	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	14	4191	άνεχ. Τοάρλεστον 3 Μαρτ. διὰ Κούνιτστάουν
"Ορος" Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	18	7914	διῆλθε Φαγιάλ 24 Φεβρ. διὰ Γλασκώδην, ἔφθ. 5 Μαρτ.
"Ορος" Κιθαιρών	«Τράμπι, Σο»	12	3876	ἀργεῖ "Αμστερνταμ ἀπὸ 27 Ιαν.
"Ορος" Κυλλήνη	Ε. Κουλου. — Σ. Πατέρα	19	5313	ἔφθ. Γδύνιαν 24 Φεβρ.
"Ορος" Κύνθος	«Τράμπι, Σο»	18	5188	άνεχ. Γκρέαλτον 9 Μαρτ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
"Ορος" Λυκαθήττος	«Ἀτλαντικός» Α. Ε.	17	4292	ἔφθ. Ἰαπίζουν 25 Φεβρ.
"Ορος" Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή καὶ Σία	07	3556	ἔφθ. Σέτταν 25 Φεβρ.
"Ορος" Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλούκουντη	19	5403	διῆλθε Φινιστέρων 1 Φεβρ. δι' Αντραλίαν
"Ορος" Ολυμπίας	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	20	5166	άνεχ. Τσάρλεστον 4 Μαρτ. διὰ Κούνιτστάουν
"Ορος" Οθρυς	Μ. Μάρχου	19	4817	άνεχ. Νέαν Όρελεάνην 9 Μαρτ. δι' Ἀγγλίαν
"Ορος" Οσσα	Κουλούκουντη	19	5252	άνεχ. Γδύνια 25 Φεβρ., Μαδέρας 7 Μαρτ. διὰ Τέμπλ. Μπαίη
"Ορος" Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	21	5334	διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Μαρτ. δι' Ἀμβούργον, ἔφθ. 12
"Ορος" Πάρνητς	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	διῆλθε Κωνιάν 2 Μαρτ. καὶ Σούνες 7 διὰ Βασσόδαν
"Ορος" Πέρα	Κοσμέτου — Κουλούκουντη	18	5208	ἔφθ. Μπάρον 20 Φεβρ.
"Ορος" Πεντελικόν	Κουλούκουντη - Κεστομένη	17	5896	ἔφθ. "Αλιμποργ 2 Μαρτ. καὶ Ἀζούες 10
"Ορος" Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	5655	ἀργεῖ Αμβέρσαν ἀπὸ 20 Δεκ.
"Ορος" Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	20	5729	ἔφθ. Αμβέρσαν 3 Μαρτ.
"Ορος" Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	10	3986	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 19 Φεβρ.
"Ορος" Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	άνεχ. Φλωτίγι 4 Φεβρ. δι' Αντραλίαν
"Ορος" Ταύρος	«Ἀτλαντικός» Α.Ε.	20	6696	ἀργεῖ Αμστερνταμ ἀπὸ 19 Φεβρ.
"Ορος" Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	21	6388	ἀργεῖ Ρούνεν ἀπὸ 1 Φεβρ.
"Ορος" Χελιδός	«Ἀτλαντικός» Α. Ε.	23	6481	διῆλθε Μαδέρας 24 Φεβρ. διὰ Βίλμαγκτον
Ούρανία	Παν. Ἀντέπα	02	1953	άνεχ. Κάρδιφ 5 Μαρτ. δι' Ἀγκόνα
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άνεχ. Πότι 7 Μαρτ. διὰ Βαλτιμόρων
Παγκρατίον	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	20	2171	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Φεβρ.
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	ἀργεῖ Τολλέσμπουν ἀπὸ 21 Φεβρ.
Παναγιώτης	Εδαγγ. Νομικοῦ	01	3575	ἔφθ. Νικολάεφ 11 Μαρτ.
Πανάγη Θ. Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Φεβρ.
Πανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουτσούκου	15	4661	διῆλθε Φαγιάλ 7 Μαρτίου διὰ Χούλλα
Παντελής	Κ. Λαμοῦ καὶ Ι. Ποντικοῦ	11	3845	διῆλθε Μαδέρας 9 Φεβρ. δι' Ἀργεντινήν
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	ἔφθ. Δουνγκέρων 2 Μαρτ. καὶ Ρούνεν
Παπαλεμέδης	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	ἀργεῖ Σάντα Φέ ἀπὸ 28 Δεκ.
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτση	06	3435	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Ιαν.
Παρθενών	ἀδ. Πειθῆ	08	3189	διῆλθε Σφάξ 7 Μαρτ. δι' Ἰψούντες
Πεντέλη	ἀδ. Κουλανδόφου	19	5287	διῆλθε Σιγκαπούρων 16 Φεβρ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Περράκης Λ. Καμπάνης	Α. Καμπάνη	10	3584	ἀργεῖ Λά Πλάταν ἀπὸ 30 Ιαν.
Περσέν	Α. Ἀνδρέατου	18	5172	διῆλθε Ντακάρ 8 Μαρτ. διὰ Βέζερ
Πεταλοί	Μαρῇ Έμπειρίκου	17	6565	διῆλθε Νιούπροτ 4 Μαρτ.
Πετροίλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόβιλ»	03	4634	άνεχ. Νέαν Ύόρουν 24 Φεβρ. διὰ Blaye
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ	14	7020	άνεχ. Μάντζεστερ 2 Μαρτ. διὰ Κονραζάο
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	ἀδ. Γουλανδρῆ	23	4693	άνεχ. Νεκσέτεν 21 Φεβρ. διὰ Ντακάρ
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	διῆλθε Ντακάρ 8 Μαρτ. διὰ Βέζερ
Πήγασος	Γ. Ν. Λουδούνη	15	1795	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Φεβρ.
Πήλευς	Ε. Χατζηλία	28	4695	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Μαρτ.
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	6559	ἔφθ. Μπάριαν Μπλάγκαν 18 Φεβρ.
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α.Ε.	08	4360	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 24 Φεβρ. δι' Αντραλίαν
Πλειάδες	ἀδελφ. Πρωτού	18	4620	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Μαρτ. Ἀργεῖ
Πολέμης	I. Δ. Παλαιονταρασσᾶ	09	1457	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Φεβρ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	ἔφθ. Δάντσιγκ 5 Μαρτ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Ιαν.
Πόπη Σ.	Υἱοί Γ. Σιγάλα	03	2083	άνεχ. Βορδό 1 Μαρτ. διὰ Σέτονηπλα, ἔφθ. 5
Ποσειδών	ἀδ. Πίττα	09	3840	ἔφθ. Πειραιᾶ 7 Μαρτίου
Ποσειδώνια	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K.	09	3681	ἀργεῖ Ἀλγέριον ἀπὸ 10 Φεβρ.
Ρήνος	Λεων. Έμπειρίκου	19	4649	άνεχ. Δάντσιγκ 1 Μαρτ. δι' Αιμέρσαν, ἔφθ. 5
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	ἀργεῖ Ἀργοστόλι ἀπὸ 15 Φεβρ.
Ρίτα Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	διῆλθε Κολόμπο 6 Μαρτ. δι' Ἐλλάδα
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	6429	άνεχ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. διὰ Ρίον Ιανέιρον
Ρόκος Βεργωτής	«Ἐπτάνησος» Α. Ε.	19	5637	ἔφθ. Ρόττερνταμ 23 Φεβρ.
Ρούλα	Μιχ. Καραγερηγῆ	99	1044	ἔφθ. Καζαμπλάγκαν 26 Φεβρ. καὶ Γιβραλτάρ 7 Μαρτ.
Σαρωνικός	Μαρῇ Έμπειρίκου	12	3548	ἔφθ. Δουνγκέρων 28 Φεβρ.
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Φεβρ.
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	ἔφθ. Γδύνια 3 Μαρτ.
Σπάρτη	«Ἐλληνες ἀγορασταὶ	22	1202	χρατεῖται εἰς Φορμόζαν ἀπὸ 8 Φεβρ.
Σπύρος	έτ. Βεργοτῆ	18	6629	εἰς Ντάριδεν 1 Μαρτ.
Σταμ. Γ. Έμπειρίκος	«Σ. Γ. Έμπειρίκου»	36	3941	άνεχ. Μπάρον 2 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
Στάμος	Δ. Φαφαλιού	14	3801	άνεχ. Κάρδιφ 5 Μαρτ. διὰ Μπουνέος "Λύρες
Σταυρός	«Κάσσος» Α.Ε.	25	4853	διῆλθε Σούνες 1 Μαρτ. δι' Ἰνδίας
Σταύρος Κουμάνταρος	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	άνεχ. Γκρέαλτον 1 Μαρτ. διὰ Κρήτην
Στρυμών	Στ. Λιβανοῦ	19	5250	άνεχ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. δι' Αντραλίαν
Στυλιανή	ἀδ. Πίττα—Κ. Σκριβάνου	96	3256	άνεχ. Ρόττερνταμ 5 Μαρτ. διὰ Τρίπολιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΗΜΕΡΑ ΗΣΙΩΝ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Στυλιανός Χανδρής	Ιω. Δ. Χανδρή	19	6059	άνερ. Βοστώνην 4 Μαρτίου διά Ρόττεφονται
Τάκης	Π. Αντύπα	04	1698	έφθ. "Άλεξάνδρειαν 22 Φεβρ. και Δούναβιν 13 Μαρτ.
Τάμεοις	Λεων. Λ. Έμπειρού	14	3942	άνερ. Μπ. "Άνθρες 5 Μαρτίου δι' Αμβέρσαν
Τάναϊς	Άδελφ. Συνοδινού	07	1545	έφθ. Βραΐλαν 23 Φεβρ. και Καλάμας 6 Μαρτ.
Ταΐσιρχης	Άδελφ. Λαζαρού	13	4221	έφθ. Κέρχυνταν 23 Φεβρ. και Πειραιᾶ 6 Μαρτ.
Τάσις	«Μεντόφον» Α.Ε.	13	4706	έφθ. Μπουνένος "Άνθρες 5 Μαρτ.
Τάσος	Έμμ. Καραβία	01	3634	άνερ. Ρόττεφονται 5 Μαρτ., Ντόβερ 9 διά Νεάπολεν
Ταύγετος	Κουλούθουρο — Έμπειρού	18	5687	διήλθε Σούνις 28 Φεβρ. δι' Ινδίας
Τέτη	νείς Γ. Σιγάλα	03	2747	έφθ. Μασσαλίαν 4 Μαρτ.
Τέτη Νομικού	Λουκᾶ Νομικού	02	1882	εἰς Πειραιά 1 Μαρτίου
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3658	έφθ. Μπανιόλα 2 Μαρτ. και Πειραιᾶ 8
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	έφθ. Πειραιᾶ 6 Μαρτ.
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486	έφθ. Αμβέρσαν 20 Φεβρ.
Τρεγκόδναν	Βασ. Ι. Σαποβάρον	03	3075	άργει "Άλεξάνδρειαν ἀπό 31 Ιαν.
Τρίτων	νείς Γ. Γράτσου	14	4211	άνερ. Μπάρδου 19 Φεβρ. δι' Αντιρρίου
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	3163	άνερ. Στέτιν 4 Μαρτ. διά Σπαλάτον
Υδραίος	Α. Κουλούθουρα και Κ. Ξένου	02	4476	άνερ. Γδύνιαν 3 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	έφθ. Θήραν 28 Φεβρ. και Γιβραλτάρ 9 Μαρτ.
Φαίας	Σπ. Παραμυθώτη	15	7188	διήλθε Σανί Τόμας 3 Μαρτ. διά Χούλι.
Φανερωμένη	Δ. Βλαχάκη	08	3404	άνερ. Μοντεβίδεο 22 Φεβρ. διά Κόντινεντ
Φλώρας	έτ. Π. Νομικού	04	2980	έφθ. Άλαχους 24 Φεβρ.
Φλώρα Νομικού	Λουκᾶ Νομικού	21	2012	άνερ. Πειραιᾶ 11 Μαρτ. δι' Ερμιόνην
Φραγκούδλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	6701	έφθ. Σαβάνναν 10 Μαρτ.
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	διήλθε Ντακάρ 3 Μαρτ. διά Ρόττεφονται
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	έφθ. Πειραιᾶ 10 Μαρτ.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	έφθ. Σανί Τζόν 7 Μαρτ.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	άνερ. Σάντα Φὲ 26 Φεβρ. δι' Αντιρρίου
Χλόη	Ν. Αυγιαρδοπούλου	28	4641	διήλθε Σανί Τόμας 21 Φεβρ. δι' Αζόρας
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209	άργει Πειραιᾶ ἀπό 20 Φεβρ.
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	διήλθε Μαδέρας 28 Φεβρ. διά Μπουνένος "Άνθρες
Ωκεανία	Μ. Καριβαλή	07	4843	άνερ. Ρόττεφονται 24 Φεβρ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 12 Μαρτ.
Ωνάση Πηνελόπη	Άριστ. Ωνάση	19	5404	έφθ. Ρόττεφονται 7 Μαρτ.
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. Ωνάση	19	5439	έφθ. Σαΐγκον 1 Μαρτ.
Ωρίων	Πολ. Λέων — Α. Λούζη	09	4798	έφθ. Μπουνένος "Άνθρες ώδες 15 Φεβρ.
Ωρωπός	Μαρή Έμπειρού	13	8475	έφθ. Φρειδρισχάρεν 6 Μαρτ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίντσλεϋ»	13	4680	άνερ. Πειραιᾶ 12 Μαρτ. διά Κονγκούτσαν
'Ελλην ("Αγγλικόν")	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	1138	άνερ. Μασσαλίαν 2 Μαρτ. δι' Αλισάντε
Κάρμεν Σύλβα (Ρουμ.)	Καπάτου — Μαζοή	03	1601	άνερ. Χανά 10 Μαρτ. διά Δούναβιν
Κέιτερ ("Αγγλ.")	Ρ. Βεργωτῆ	05	687	άργει Ρόττεφονται ἀπό 23 Δεκ.
Κλαίρη (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίντσλεϋ»	16	5845	εἰς Ρόττεφονται 1 Μαρτ. Εναυλώθη
Μαρτῆς ("Αγγλικόν")	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	94	2483	έφθ. Πειραιᾶ 23 Φεβρ.
Μίρουπανος ("Αγγλικόν")	Μιναζούλη και Σία	05	2533	έφθ. Μασσαλίαν 1 Μαρτ.
Μυριάμ ("Αγγλ.-τάνκερ)	Κ. Βενιζέλου	21	7012	άνερ. Χούστον 19 Φεβρ. διά Δουγκέρων
Ναυσικά (Παν.) Τ.	Κ. Βενιζέλου	22	5005	άνερ. Ρόττεφονται 3 Μαρτ. δι' Αρούμπα
Νέλσων, ("Αγγλικόν")	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	άργει "Άλεξάνδρειαν ἀπό 2 Ιαν.
Νοέμη—Τζούλια ("Αγγλ.)	Α. Μυαγούλη—Ρουσάνου	95	2499	έφθ. Αλγέριον 3 Μαρτ.
Νόρα (Παν.)	Α. Π. Αναστασάτου	06	1781	άργει Πειραιᾶ ἀπό 8 Φεβρ.
Πάναμ (Παν. - τάνκ.)	Κ. Βενιζέλου	25	7277	έφθ. Γιούζεπάν 8 Μαρτ.
Ρίθερ Ντάρτ (Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυ»	12	1859	διήλθεν "Άλγεριον 1 Μαρτ. δι' Οδησσόν
Ρίθερ Τάϊν ("Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυ Λτδ»	20	1517	διήλθεν Λαύριον 1 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
Σάνι Νικόλα, ("Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	άργει Βρινδήσιον. Ζημία.
Τουσούκα ("Αγγλικόν")	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	άργει Μασσαλίαν ἀπό 27 Ιαν.
Arescott (νεοναυπ.)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	38	4200	μετωνομάσθη «ΟΡΟΣ ΙΔΗ», σημαία Ελληνική
Atlantic Sun ("Αμερ. τάνκερ)έτ. Γ. Νικολάου	20	6735	άνερ. Φιλαδέλφειαν 17 Φεβρ. διά Λόρπορ	

BISTIS SHIPPING CORP.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΠΛΟΙΩΝ

24 STONE ST.
NEW - YORK

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:
ARIBISTIS, NEW-YORK

ADMIRALTY LIST COALS-ANTHRACITE
BEST ELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΚΕΡΚΥΡΑ

LUNDSTROM & NILSSONAB

ESTABLISHED 1894

SWORN SHIPBROKERS
Shipowners, Steamship & Forwarding agents
Insurance - Average

Telegrams: LUNDSTROMS CARLSHAMN (SWEDEN)
Teleph: 34-110-254-275-406-369

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

NAYTΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY-KEPKYRA CODES: SCOTT'S 1908 (ΙΩΤΗ)
THA ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ: WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS
Tηλεφονον: 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI