

# NAYTIKA XRONIKA



1η Απριλίου 1938

Αρ. Φύλλου 175

# NAYTIKA XPONIKA



## ΔΕΚΑΤΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Η'. ΑΡΙΘ. 175

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1938

## *Tò δεκαωνδέμερον*

## Προβλέψεις και κατευθύνσεις

Πῶς ἀντιμετωπίζεται τὸ μέλλον

Διακεκριμένος "Ελλην ἐφοπλιστής διαιμένων ἀπό μακροῦ εἰς Λουδίνον, δικαιούμενος δὲ ώς ἔκ τῆς θέσεώς του ἀξιωματικήν νά-  
ζηχη γνώμην ἐπὶ τῶν ἐμποροναυτικῶν ἡμῶν πραγμάτων, μᾶς ἀ-  
πευθύνει τὴν κάτωθι ἐπιστολὴν, ἀναφερομένην εἰς τὰς ὅχι και-  
τόσουν αἰσιοδόξους περὶ τοῦ μέλλοντος τῆς Ναυτιλίας μας παρα-  
τηρήσεις τῶν στηλῶν αὐτῶν.

Φίλε τον Διευθυντά,

Τοις νέας φανή περίεργον, πώς έγινε συμμετέχοντας εις ναυτιλα-  
κήν δργάνωσιν διαχειριζόμενην σεβαστὸν ὅγκον τῆς Ἑλληνικῆς φροτη-  
γοῦ χωρητικότητος θὰ συμφωνούσι μὲ τάς διατυπωθείσας εἰς τὸ προ-  
ηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀντιλήψεις, οὐτὶ ή Ναυ-  
τιλία μας παρό τὴν καταπληκτικὴν διόρθωσιν τῆς — ἀντιοκονωμαχῆ-  
νατ<sup>1</sup> ἐμὲ — παρό τὴν ἀνθηφόταν ἡδη διποδοῦποτε οἰκονομαχῆν τῆς κατά-  
στασιν, βαίνει δύσημέρα πρὸς τὴν ἔπιπτωσιν. Θά ἔπειτε μᾶλλον αἰσιοδό-  
ξως νά προσθέπω εἰς τὸ μέλλον, ἀφοῦ καὶ τὸ Γραφεῖον μας ἀπό ἑτοῖς  
ἡδη συνέβαλε καὶ αὐτὸ σημαντικῶς εἰς τὴν ἐπαίξησιν τῆς εἰς τοννάς δι-  
νάμεως τῆς Ναυτιλίας μας. Ἐποταμένη ὄμως καὶ ἀντικειμενικὴ παρα-  
κολούθησις τῶν ναυτιλιακῶν μας προβλημάτων, τὰ οποῖα ἔγινον τοῦλάζι-  
στον ἀντικειμενικῷ καθημερινόν, μὲ πείθει, οὕτι δικαιολογημένη είνε κα-  
θε συντηρητική περὶ τῆς ἔξειλίξεως τῆς Ἑλληνικῆς ἐμποροναυτικῆς δια-  
στημάτητος πρόβλεψις.

Θὰ προσπαθήσω δι' ὅλίγων νὰ καταδεῖξω τὸ βάσιμον τοῦ αντετέ-  
φων ουμπερόσιμοτός μον. Τέσσαρα πράγματα είναι τὰ θεμελιώδη μειονε-  
κτήματα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας : α') 'Υπέρμετρος ἐπαύξησης τῆς  
χωροτικότητός της. β') 'Η ποιοτική κατωτερότητς τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς  
λιξοῦ. γ') Κατεσπαραμένη πλοιοκτησία, ἀναρροφούμενη εἰς τὰς γενικο-  
τέρας ἔμποροναυτικάς μας κατευθύνσεις καὶ μὴ δυναμένη νὰ συγκεν-  
τῷσῃ, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς διαπορᾶς της. τ' ἀπαράίτητα διὰ τὴν πρόσ-  
κτην που καλύτερων, νεωτέρων πλοίων κεφαλλά καὶ δ'). 'Εμφυσον ψλί-  
κον, πλέοντα μὲν διας κεκτημένον προτερηματα ναυτοσύνης, στερεόμυ-  
νον ὅμως τεχνικής καὶ ἐπαγγελματικῆς διαπλαδαγογήσεως, ἐν τινὶ δὲ  
μέτωφ καὶ πειθαρχημένης ἀντιλήψεως περὶ τῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας  
μας. 'Αν θελήσω ἔνα ἔχωνταν τῶν μειονεκτημάτων αὐτῶν ἰδιαίτερως ν'  
ἀναπτύξω, θὰ χρεισθῇ νὰ ἐπταῦθεν εἰς λεπτομερείας μὴ δυναμένας νὰ  
περιληφθοῦν εἰς μίαν καὶ μόνον ἐπιστολὴν. Θὰ δικωλογήσω πάντως τὰς  
ἀντιλήψεις μον.

"Όλα τὰ προαναφερόντα μειονεκτήματα ἀλληλέξαιρονται καὶ ζητοῦνται πρήγματα τῶν έχοντων τὴν διόγκωσιν τῆς κρηπτικότητος μας. Ὕγορά σαμαρεῖ ποιλλὰ πλούτια, εἰδίηνά μὲν ἀπὸ τῆς ἐποχῆς τῆς κρίσεως, κατώτερα ποιοτικῶς διὰ τὰς πλειστά τῶν περιπτώσεων. Συνεργεύσαμεν ἔνα δύκον τοννά, δοτικά ἐλάχιστα συνέβαιε καὶ εἰς τὴν μαχητικότητα τῆς Ναυτιλίας μας. Κατὰ ποσὸν ὑπερηρκτίσαμεν κάθε φυσιολογικὸν ὄφιον, μὲν μονόπλευρον τὴν σύνθεσιν εἰς «τρόματα» σάκη, εἰς ποιὸν ὑπεροδούμενον καταπληκτικῶς ἔναντι τῶν μεγάλων συναγεννιστῶν μας. Ὅποιαλάς συνήκουες ἐργασίας τὰ 40 ο.ο., αἱ μῆ καὶ περισσότεροι, τῆς ποιοτόπου Ναυτιλίας μας, εἶναι προσφορέμενα εἰς δριστικὴν καταδίκην. Θὰ διαλυθοῦν, διότι δὲν θὰ δύνανται νὰ ἔχενθρον καὶ ἀπαγχόλησιν εἰς τὸ διεθνὲς μετωφορικὸν ἐμπόδιον. Καὶ ἐνῷ τοιωτῷ ἐμφανίζει ποιοτικὴν κατωτερότητα ὡς στόλος μας, ἀπὸ ἀπόφεως πατανῶν κινήσεως ή ἐμπετάλλευσις τοῦ εἵνε πρώγματος ἐνηργοτέρᾳ τῶν Ἀγγλικῶν «τρόματων». Τὰ βαθύτερα ἀσφάλιστα, τὰ πρόσθετα ἐπὶ τῶν φορτίων τουατά, αἱ περισσότεραι ἐποκεναί, η μεγαλύτερα κατανάλωσις καυσίμων, αἱ ἐπιβαθύνσεις ἀπὸ τὰ «Clubs», αἱ παλιννοστήσεις καὶ η τάσις ἐξισώσεως τῆς μισθωτογικῆς βαθμίδος τῶν πληρωμάτων μας πρὸς τὰ Ἀγγλικά τείνοντα καταστήσουν ἀσύμφωνον τὴν ἐξεταλλένσιν τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτητοῦ, ὅπας μάλιστα, ὅπως τώρα, οἱ ναῦλοι εἴναι γαμηλοί.

Απεγνωσμένον αὐτὸν παλιόν τούτο, οι τάκης είναι τοις πάντας  
τούτοις, οπαν μαλιάτοις ωρώς τούτο, οι τάκης είναι τοις πάντας

βλέπουμεν ἀποχρονόμενον, προτιμώμενον τὸ ξένον, τὸ Ἀγγλικὸν κυρίως, Ἀπασχολούμεθα εἰς τὴν μεταφορὰν τῶν εὐτελεστέων προϊόντων καὶ τοῦτο ἐψόσον ή ξένη χρονιτότης δὲν είνει ἀκριτή νῦν καλλιψή τὰς ἀνάγκας τῶν φορτωτῶν. Ποια ὅμως θα είναι η τύχη τῆς Ναυτιλίας μας — τοῦ πλείστου μέρους αὐτῆς — σταύρων εἰς τὴν δόναμιν τοῦ Ἀγγλικοῦ μόνον ἐμπορικοῦ στόλου, προστιθένον σὺν τῷ χρόνῳ — ἐντὸς τριετίας λ. χ. — 200 ἀκόμη νεοναναπήγητα σκάψη φορτηγά; Δὲν ἀποζητεῖται δὲ η προσθήκη αὐτῆς ἀν ληφθόδον ἵπ' οἷμιν αἱ τελευταῖα συζητήσεις περὶ τοῦ ἔξοπλιστικοῦ προγόναμματος τῆς Μεγάλης Βρετανίας εἰς τὰς Ἀγγλικὰς Βουλαῖς. Παρα πλείστους βούλευτους ἐπιστίθη ή ἀνεπάρκεια εἰς «τρόπαια» κυρίως σκάψη τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας δύνως ἐν περιπτώσει πολέμου καλλιφοντας τὰς επιστοτικάς ἀνάγκας καὶ τὰς στρατιωτικάς τοιωτας τῆς Αντιχροντορίας καὶ δὲν είνει καθόλου παραμόδοξον ίσως καὶ λόγῳ τῆς σημειουμένης ἥδη ἐφοπλιστικής ἀπορθημάς ποὺς νέας ναυπηγήσεις, μικρόν, ἐλάχιστον μέρος ἐν τῶν διατίθεμένον καταπληκτικῶν πιστούσεων διὰ τὸν ἐπανενόπλισμόν της Θαλασσοκρατείας, νάυ διατεθῇ διὰ τὴν ναυπηγήσουν καὶ ἐμπορικούς σταθμῶν, τῶν όποιων ή βασική χρησιμότης διὰ τὴν ἔθνιστης τῆς ἡμίναν ἐξαίρετα παρ' ὅλων ἐν Ἀγγλίᾳ, ἀπὸ τοῦ πρωθυπουργοῦν μεχρι καὶ τοῦ τελευταίου πολίτου.

"Αν ένα έκαπομψίφιον τόννων γκρός "Αγγλικά «τρόμπες» νωρηγηθούν λοιπὸν ἐντὸς τριετίας, σημαίνει τότε τὴν αὐτόματον ἀχρήστευσιν διπλασίου ἀριθμοῦ "Ελληνικῶν, Γιουγκοσλαβικῶν καὶ σκαφῶν ἄλλων τινῶν σημιώσων, κρύσιος ὥμος ίδιων μας. Δὲν θὰ ἐπολογίσωμεν δὲ τὴν ἔκδηλον τάσσον τῆς "Ιαπωνικῆς, "Ιταλικῆς καὶ Γερμανικῆς ναυτιλίας διὰ τὴν εἰς «τρόμπες» ἐπάρκειάν των. Ή σημαία μας δὲν ἀπασχολεῖται εἰς ἔθνικάς μεταφοράς. "Οταν αἱ μεγάλαι ναυτικά ζῷα, αἱ διαβέτουσαι καὶ τὸν κύριον ὅγκο τὸν διεθνῶν μεταφορῶν αὐξῆσουν τὸν φορτηγόν των στόλων, φυσικὸν εἶναι νὰ πλασχούν ἔργασιαν πρῶτον εἰς τὰ ίδια αὐτῶν πλοῖα καὶ ἔπειτα εἰς τὰ ξένα.

Αλλά και ἄλικον παραδεχθομεν, ὅτι δὲν πρόσκειται νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἡ Ναυτιλία μας τὴν ἔκταστον ναυπηγικὴν δραστηριότητα τῶν ξένων σημαδῶν καὶ ὅτι μὲ φραινολογικὸν ουθὲνὸν θὰ χορῆσουν αἱ ναυπηγοὶ εἰς τὸ προστέχες μέλλον καὶ πάλιν δύσκολος θὰ είνει εἰς τὸ ἀμέσως προσεχὲς μέλλον ἡ θέσις τῆς Ναυτιλίας μας, μὲ τὸ ἐπεργάτικον πλωτὸν ξένον, ποὺ ἀποτελεῖ τὸν κέριον ὅγyon τῆς δυνάμεως της. Μὲ τὶ πλοῖα θὰ ἀντιπλάσιοι εἰς τὸν συναγωνισμὸν; Γνωρίζετε βεβαίως, ὅτι καὶ τὰ ἀτροπονίγητα σύγχρονα πλοῖα ἀπεργέουν καταπλικτικῶς τῶν παλαιοτέρων ναυπηγήσεως. Στάχιος 9.000 τόνων φορτίου, μὲ μέσην ταχύτητα, ἐν ἑμέρᾳ τρειστάσαι, 10 μιλίων, καταναλώσει, ἀν μὴ 16, ἀσφαλέσ διώμοις 17—18 τόνων γιανθράκων. Σημαίνει τοῦτο ταχυτέαν διεκπεραϊσμού την ταξίδιον, περισσότερον φορτίου, διατάνας διὰ κανόπιον ὅλην ὀλιγοτέρας, μὲ ὀλιγότερα ἔξοδα συντηρησεως, μὲ μικρότερα ἀσφάλιστρα ἢ τοι κέρδος ἀσφαλές, ἐκεὶ διοι ζημιάς ὁ ἀποκομιδὴ τὸ πλαίσιον σογάρως. Τὰ κεφάλαια βεβαίως είνει μεγαλύτερα καὶ αἱ ἀποσθέσεις τοῦ νεοτεύκτου ὅγκωδεστορεα. Ισοφαρίζονται διώμοις βάσει ἀπροκλιθμένων λογαριασμῶν ἀπὸ τὰς πολυποντίας οἰκονομίας καὶ τὴν εὐχεροῦ, τὴν ὀπωσδήποτε σταθερὰν ἀπαρχόλησην τοῦ νεοναυπηγήτου. Ἐπειταὶ πρέπει νὰ ληφθῇ ἐπ' ὄψιν, ὅτι αἱ ξέναι ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις είνει κατὰ κύρον λόγον ἐταφικαὶ, διαθέτουν ἀποθεματικὰ ἀφονα, εὐθύνην κεφάλαια εὐγεῶς ἔχεντασιν καὶ ἔχαροντα νὰ ἀπολαμβάνουν ἔνα καῦλον τόκων 3—4 οροῦ ἀπὸ τὰ κεφάλαια των, τὰ οποῖα ἀλλοιούνται ταπετεθεμένα εἰς τὰς Τοπεῖς δὲν ἀποδίδουν παροῦ ἡ τοῖς ἔκτατον.

Πως ήμεις, μὲ τὸ κατεσπανθέν εἰς γῆλαδάς χειρῶν ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον, νὰ ἀκολουθήσουμεν τοὺς ξένους εἰς τὰ ναυπηγικὰ τον προγόρηματα; Ἐλάχιστοι ἐφοπλισταὶ κατώρθωσαν δι’ ἐπιτυχῶν οἰκονομικῶν συνδαιμόνων νὰ τραποῦν πρὸς τὸν ὄφρον δρόμον τῆς ἀνασυγχροτίσεως. Εἰχον δικὸς περιθώρια, διότι ἐκέπτητο πλοῖα πολλά, ἐπωνεῦθες ἐργασθέντα κατὰ τὴν διλγόμηντον Σημηρότητα τῶν ναῦλων. Οἱ λοιποὶ Ἐλληνες ἐφοπλισταὶ, η μεγάλη πλειονότητα, δὲν διαθέτουν τὰ οἰκονομικὰ αὐτὰ περιθώρια. Χρειάζεται, ἐπιβάλλεται μάλιστα, νὰ ἐνισθοῦν, νὰ συνεργασθοῦν 4 καὶ 5 ἐφοπλισταὶ διὰ τὴν ναυπήγησιν ἢ τὴν ἀγορὰν ἐνὸς νεοτέρων σχάφους. Πως δικὸς νὰ κατορθωθῇ αὐτῷ, δταν εἶνε γνωστὴ ἡ μονομανία τοῦ Ἐλλήνος πρὸς τὴν ἀτομικὴν ἐπιχειρησιν; Εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας μόνον συνεχίζεται τὸ φάνωμενον τῶν πλαιδῶν καλῶν ἱμερῶν τὸ «καραβοκόπειο», τὸν πλοιάρχου - πλοιοκτήτου, τῆς πλοιοκτησίας τοῦ μεμονωμένου σκάφους. Ο κάθε «καπετάνιος» θὰ ἐργασθῇ δλίγα ἔτη διὸς πλοιάρχος καὶ κατόπιν ἀναλόγως τῶν περὶ τὴν οἰκονομίαν καὶ ἄλλας ἐπιδιώξεις ίκανοτή-

τον τον, όμως συγχεντρώση ένα αλφα ποσόν, όμως έλθη είς τό Λογδίνον, όμως ενδρι προθύμους δανειστάς, πρός τούς δόσιους έκχρηση τήν διαχείστιν τούς σκάφους πού θά τούς άγοσάσουν και έτσι μεταπλήσσει τήν τάξιν τῶν έφοπλιστῶν. Τί τώρα προσέθετεν ούτος είς τήν μαζιτικότητα τῆς Ναυτιλίας μας, είς τήν θρησκευτική της; Σχεδόν τίποτε. 'Ο νέος αὐτός έφοπλιστής θά είναι ό «Καπετάν - "Ενας». Τας ίδιας αὐτοῦ παρουσίας θά άκολουθησε. Δέν πολυενδιαφέρεται διὰ τας γενικωτέρας έμποροναντικάς μας κατευθύνσεις.

Μέχρι πορ τίνος άκομη, ποθή τῆς κορίσεως ίσως, ή τοιαύτη άνοργάνωτος έπαντης μαζίς ναυτιλίας πιθανόν νά μη ήτο έπιχημια. 'Ετσι, άλλως τε, είς τό άπωτερον παρελθόν έδημων θρησκευτική και ήνδροσθη ή Ναυτιλία μας. Είς τό παρελθόν δικαίως. Τώρα πού ό προστατευτισμός, ή ναυτιλίη έπάρκεια, ή συγκεκριτικά έμποροναντική πολιτική όπων τῶν Κρατῶν άπωτερον συνεργασίας, σηνέντων τῶν προσπάθειών, συντονισμούν κατευθύνσεων, πάς δύναται νά δικαιολογηθῇ ή μεμονωμένη πλοϊκητησία; Καὶ μὲ ποια μέσα θά παλάσῃ κατά τῶν μεγάλων, τῶν ισχυρῶν ξένων ναυτιλιαστῶν έπιχειρήσεων; Μὲ ποια και πόσα κεφάλαια, μὲ ποιαν οίκονομηή έπιφάνειαν θά έμφανισθῇ ή έν διασπορά 'Ελληνική πλοϊκητησία διὰ νά άναλάβῃ τήν προσπάθειαν τῆς άνασυγραφήσεως; 'Ισως νά έχειτε τό Κράτος νά διευκολύνῃ τήν συνεταφιστικήν θρησκευτικήν έν τῇ Ναυτιλίᾳ, όπως ίδιότυπον, διὰ νέας μελετημένης νομοθεσίας. 'Η προστασία κυριών τῶν συμφερόντων τῆς μειοψηφίας ένισχυστιν σημαντικήν θά έπειρεν είς τήν διαφορετικήν τάσιν τῶν έφοπλιστῶν μας πρός συνεργασίαν.

Πλούτα καλύτερα ποιοτικῶν, κατάλληλα διὰ τήν μεταφορῶν παγκός εἶδους φορτίου, μὲ ἄφθονα κυνικά, ταχέα, μὲ μικρὸν θύμισμα και εὐζολίας φορτεσφορτόσεως, οίκονομα, εἰς καύσιμον και μὲ περιωρισμένην τήν νέτη χωρητικότητά των, πρέπει ν' ἀποκτήσῃ η Ναυτιλία μας διὰ νά δινῆθῃ νά κρατήσῃ κάποιαν και αὐτή θέσιν είς τό πεδίον τῶν διεθνῶν μεταφορῶν. 'Ακολουθούντες δέδουσα τῶν δρόμων αὐτὸν τής άνασυγραφήσεως τοῦ πλωτοῦ μας ώλικον, συνεπειδήμενον εἰς δίλιγα θρησκευτικά έπιχειρήσεων, μὲ σκοπούς προκαθυδισμένους και στερδούς κατευθύνσεως, θά διαθέτωμεν μικροτέραν εἰς δύκον χωρητικότητα, ολιγώτερα πλοία, μαζιτικότερα δικαίως, άνθετικότερα εἰς τόν συναγωνισμῶν, προσελκύνοντα τήν έμποροσύνην τῶν ξένων φορτωτῶν και δινάμενα εὐέρεως νά διανοίξουν νέους ύριζοντας δραστηριότητος.

Δέν είνε μόνον τό Πλέιτ, τό ἀπάντων τῆς παγκοσμίου μεταφορικῆς κινήσεως. 'Η Βόρειος 'Άμερική μὲ τήν ἀπέραντον έμποροιονταχικήν τής δραστηριότητα και τήν ἔλλειμνην 'Άμερικανής ναυτιλίας έπαρκος, αὶ ἀκταὶ τοῦ Βορ. Είρηνικον και η 'Άπω 'Ανατολή περικλείοντας δυνατότητας μαζίς διενύσισε πρός τά έκει τής θαλασσινής μας δραστηριότητος. Μᾶς χρειάζονταν δικαίως κατάλληλα σκάφη, διότι εἰς τάς άγορας αὐτάς ζησουν νά άντιμετωπίσωμεν τά Σπανιδινανέα σφρή, ιποδείγματα ἀπαραίτηλα εἰς ἀπόδοσιν, εἰς δύκανων, μίτια σχεδὸν μονοπλιακῶς νέμονται τήν πολύτιμον έργασιαν τῶν μακρινῶν αὐτῶν τομέων.

Θά έπιτύχωμεν εἰς τήν προσπάθειαν αὐτήν νά άναδημιονθρησκήσωμεν ἐκ δάθων τής Ναυτιλίαν μας; Αὐτό είνε τό έφότημα και έκει ζησείνταν αἱ ἀπασόδοξοι προβλέψεις. Θά κατοψθίσωμεν νά συνεργασθῶμεν; Θά ζεξένθωμεν τά κεφάλαια; Δέν πρέπει νά φιλοδοξῶμεν ἄλλως τε νά κατέζωμεν χωρητικότητα Ισηνού πρός τήν σημερινήν. Αὐτό έν τῶν πραγμάτων είνε ἀδύνατον. 'Ενα έκαπομπίρων τόνων γκρός μας είνε ἀρκετόν. Είνε τό φυσικὸν διόρον τής δυνατούτητός μας. Αὐτήν τήν χωρητικότητα δινάμεθα εὐέρεως νά διαχειρισθῶμεν. Αὐτήν δέν προσφέρουμεν ἀποδοτικῶς, έπικερδέστερον αἴτο τήν σημειωνήν νά έξιμεταλλευθῶμεν.

Περιστέλλοντες τό δύκον τοῦ πλωτοῦ μας ώλικον, θά ζησουν έξ αλλού αὐτομάτως τήν εὐέρειαν τής έπιλογῆς και τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων. Αὐτή ή τῶν τελευταίων ἐτῶν έξοδημητος πρός τήν θάλασσαν τῶν χερσάων, τῶν γεωγράφων και τῶν ἀνάπτων πρέπει νά σταματήσῃ. 'Ο συργετός ζικανόν και ἀνάκινον νά διαλιμῆι. Τό έμφινον ώλικόν τής Ναυτιλίας μας θά προσέλθῃ ἀπό τάς ναυτικής περιφερείας, ἀπό τάς νήσους και τά παφάλια τῆς Ελλάδος, ποὺ οἱ πληθυσμοῖς τῶν έργοιζωμένας ζησουν τάς θαλασσινάς παραδόσεις. 'Εν τῷ μεταξὺ και παραλλήλως πρός τήν προσκήνην τῶν καλύτερων πλοίων, Κράτος και έφοπλισταί πρέπει συντόνως νά στρέψουν τήν προσοχήν των πρός τήν ἀφιερωμένην έπαγγελματικήν κατάφτων τῶν Ελλήνων ναυτιλούμενων. 'Οχι μόνον ή μόρφωσις, ἀλλά και τό ήθος πρέπει νά άναπτυχθοῦν εἰς τοὺς νέους ποὺ θά εσέλθουν εἰς τό ναυτικὸν έπαγγελμα. 'Η Ναυτιλία δὲν ἀποτελεῖ ἀπλῶς πεδίον μεταναστεύσεως, διότι αὐτό ἀριθμός παρεπηρήμη είς τό Έμπορικόν μας Ναυτικόν κατά τά τελευταία ἔτη. 'Η ολονέαν αδενανομένη εἰς χωρητικότητα δύναμις τοῦ ἀπερόφησε τοὺς μὲ δυναμένους λόγῳ τῶν περιωρισμῶν νά μεταναστεύσουν εἰς ξένας χόρας. Αἱ ἀνάγκαι τῶν πλοίων μας εἰς πληρώματα έμεράπενσαν πρός στιγμήν τό δημογραφικὸν πρόβλημα τῆς χώρας μας, έπικενωσαν δικαίως τάς ναυτεργατικάς τάξεις μὲ κατότερα πληρώματα ήσαστο προσαρμοζόμενα εἰς τάς συνθήκας τοῦ θαλασσινοῦ έπαγγέλματος, ἐνῷ και τά ἀνότερα πληρώματα φαγδάσις ἀνερριζήθησαν — δημοσίες δημόσιες πρόσωποι προσγινόμενον τενήρος σας — εἰς τάς βαθύτας τής ναυτικής ιεραρχίας.

Οὕτω ποὺ μὲ πάσαν δυνατήν συντομίαν έμφανιζεται κατά τήν γνώμην μον τό ναυτιλιακόν μας πρόβλημα ὑπό τήν γενικωτέραν αὐτοῦ μορφήν. 'Υπάρχουν δέδουσα πολλά ἀκόμη ἄστια μελέτης και προσοχῆς. 'Η ἀνάπτυξις τούς θ' ἀπέτηε χόρον πολλόν και χόρον ἀρκετόν, τόν όποιον ἀπέγως δὲν διαθέτω. 'Επάλξο, δημ η Ναυτιλία μας θά άνενδρη τῶν δρόμων τής. Δύσολος και ἀνάπτης θά είνε οὗτος. 'Αν κατοψθίσωμεν νά φιλάσσωμεν εἰς τό τέρμα τῶν προσπάθειῶν μας, αἵτινες συντόνως πρέπει νά μελετηθοῦν και νά ἀνάλημφθων, ίσως νά διατηρήσωμεν μίαν Ναυτιλίαν μικροτέραν πάντως εἰς δύκον καλύτερον δικαίως συγκεκριτημένην. 'Εν τῷ μεταξὺ καθέτε έπιφύλαξις περὶ τοῦ μέλλοντος νομίζο, δημ είνε δικαιολογημένη.

Metά πάσης της  
B. M.

## ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,"

Πρός έξυπηρέτησιν τής πρός τό θαλάσσιον οἰκαίον έπιστημονικής κινήσεως, ήμετέρας τε και ξένης, ἀρχεται έκδιδόμενον τακτικώς κατά τρίμηνον

'Από τής Ιης Μαΐου

TO

## ΑΡΧΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Περιοδικόν έρεύνης τῶν περὶ τό δίκαιον τής θαλασσίας έμπορείας έξελιξεων.

Οι ἐπίλεκτοι τοῦ παρ' ήμιν νομικοῦ κόσμου θά συνεργασθοῦν διά τήν ἀρτιωτέραν έμφάνισιν και τήν ἐπιτυχίαν τῶν σκοπῶν τής έπιθεωρήσεως ταύτης.

Εἰς τάς 50 σελίδας τοῦ

## "ΑΡΧΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ,"

έκτυπουμένου ἐπὶ χάρτου ἐκλεκτῆς ποιότητος, πλήρης θά παρέχεται νομολογία ἐπὶ ναυτικῶν ύποθέσεων τῶν Έλληνικῶν και ξένων δικαστηρίων, θ' ἀναπτύσσονται και θά διερευνῶνται τά περὶ τό ναυτικόν δίκαιον ἐγειρόμενα ζητήματα, θά ἐπιδιωχθῇ ὁ συγχρονισμός τής ναυτικῆς μας νομοθεσίας και αὐτή ὥπωσδήποτε ή ένημέρωσις τῶν Πλοιάρχων και Έφοπλιστῶν μας, περὶ τό δίκαιον τοῦ ἐπαγγέλματός των, τέλος δὲ θά έξυπηρετηθοῦν τά συμφέροντα τής Ναυτιλίας μας.

Τά "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ," ιδιαιτέραν αἰσθάνονται χαράν διότι έναποθέτουν τήν τύχην τοῦ περιοδικοῦ εἰς χείρας τοῦ γνωστοῦ διά τήν ειδικήν περὶ τό ναυτικόν δίκαιον κατάρτισιν

**K. ΦΩΚΙΩΝΟΣ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ**

εἰς τήν πρωτοβουλίαν ἄλλως τε τοῦ ὄποιου ὄφειλεται και ή ἔκδοσις

## ΤΟΥ "ΑΡΧΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ,"

Αι έτήσιαι συνδρομαί ωρίσθησαν ώς έξης:

**ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200  
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΕΛ. 10/-**

Διά τοὺς συνδρομητάς τῶν "Ναυτικῶν Χρονικῶν," ή συνδρομή είναι Δρχ. 150 διά τό έσωτερικόν και Σελ. 8) — διά τό έξωτερικόν.

Συνδρομαί έξαμηνοι δέν γίνονται δεκταί. Ούδεμία δέ αἰτησις πρός έγγραφην συνδρομητῶν θά ληφθῇ ύπ' ζψιν, ἀν δὲν συνοδεύηται μὲ τό ἀντίτιμον συνδρομῆς.

### Υποδείξεις άξιαι προσοχῆς

Τήν άμεσον προσοχήν τῶν ἑφοπλιστῶν καὶ τῶν πλοιάρχων μας δόθειται νὰ προκαλέσῃ ἡ κατωτέρω δημοσιευμένη ἔγκυκλος τῆς Ἑ'Ενώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν». Σκότιμον ἔτεωρησαμεν νὰ μεταφέρωμεν εἰς τὰς στήλας μας δόλκληρον τὸ κείμενον τῆς ἔγκυκλου ταύτης, διότι αὐτὸ τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόδηλημα τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ὁ θετικῶτερος τρόπος τῆς ἀντιμετωπίσεως του περικλείονται εἰς τὰς παρεχομένας συστάσεις περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ πλοίου ἔναντι τοῦ φορτίου καὶ τῆς καλῆς του μεταφορᾶς.

Όμολογούμεν, διὰ πρώτην φοράν ἡ ἐπαγγελματικὴ δργάνωση τῶν ἑφοπλιστῶν μας, ἔξερχομένη τοῦ στενοῦ κύκλου τῶν ἀπασχολήσεων τῆς, ἀπευθύνει πρὸς τὰ μέλη τῆς ἔγκυκλου τόσου ἔξαιρετοῦ, γενικώτερου ἐνδιαφέροντος. "Ισως τινὲς νῦ πιστεύουν, διὰ ποτελεῖ κοινοτοπίαν ἡ ἀσφαλιστικὴ πραγμάτων γνωστῶν εἰς ὅλους τοὺς περὶ τὰς θαλασσίας μεταφορὰς ἀσχολουμένους. "Ισως καὶ αἱ περὶ τηρήσεως τῆς γραμμῆς φορτώσεως τῶν πλοίων συστάσεις νὰ εἴναι διὰ τινὰς τούλαχιστον ὄχληραι. Ὁρθότατα δῆμως ἡ ἔγκυκλος τῆς Ἑ'Ενώσεως ὑποδεικνύει καὶ ἔξαιρει τὰς ὑποχρεώσεις κυρίων τῶν ἑφοπλιστῶν πρὸς τὸ φορτίον καὶ τὰ ἔξι αὐτὸν ἀπορρέοντα ἀσφαλιστικὰ συμφέροντα, διότι ἀτυχῶς παρά πολλῶν Ἐλληνικῶν πλοίων οὐδὲ πόρρωθεν μέχρι τοῦδε ἐλήφθησαν ποτὲ ὑπὲρ ὅψιν αὖται. "Αν ἡ ἀσφαλιστικὴ πιστή τῆς Ναυτιλίας μας περιέστη, εἰς ὃ οἰκτρὸν σημέοντο εὑρίσκεται σήμερον, ἀκεραίαν τὴν εὐθύνην ύπεχουν αὐτοὶ οἱ ἑφοπλισταὶ μας καὶ οἱ πλοιάρχοι των. Περιφρόνησον ἐγκληματικὴν ἐπέδειξαν οὗτοι διὰ τὸ καλὸν δύνομα τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, διὰ τὴν ἕδρασιν τῆς ἐμπιστούντης φορτώσων ταῖς ἀσφαλιστιῶν πρὸς τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγόν. Πιθανὸν οἱ οὕτως ἀγνοήσαντες τὰς ὑποχρεώσεις των ἔναντι τοῦ γοητροῦ τῆς σημαίας μας νὰ ἥσαν ὀλίγοι, εἰνὲ ὑπεύθυνοι δῆμως καὶ οἱ πολλοί, διότι δὲν ἀντέδρασαν ἀποτελεσματικῶς, διότι ἀσχολούμενοι εἰς τὰ τοῦ οἴκου των καὶ ἀδιαφορούντες διὰ τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας ἔγκατελειψαν ἔκθετον τὴν πίστην αὐτῶν.

"Εστο δῆμως καὶ ἀργά ἡ σώτειρα αὐτὴ ἀντίδρασις ἤρχισεν ἡδη ἐκδηλουμένη. Τὰ ὑγιὰ στοιχεῖα τοῦ Ἐλληνικοῦ ἑφοπλισμοῦ θαυμάτατα συνηθάνθησαν, διὰ αὐτὴ ἡ ὑπόστασις τῆς σημαίας μας εἰς τὰς θαλάσσας θὰ ἀπέθανε πλέον προβληματική, ἐφόσον ἡ ἀσφαλιστικὴ διάκρισις ἡθελε συνεχισθῇ, ἐφόσον ἀφεθοῦν ἀνενόχλητοι εἰς τὸ κακοποιὸν τῶν ἔργων οἱ δλίγοι νέστησαν την τυχάρπαστοι ἑφοπλισταὶ καὶ οἱ ἀνάξιοι τοῦ εὐγενεοῦς δύναματος τοῦ Πλοιάρχου, κυθερήται τῶν πλοίων. Βασίμους ἔχομεν πληροφορίας, διὰ τόσον ἡ υπὸ τῆς Διοικήσεως τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἀναληγόθεισαν προσπάθεια διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν μας χειραρχεῖσθαι, δύον καὶ αἱ ἐνέργειαι τῆς ἐλανδίνῃ ἐπὶ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ προβλήματος ἐπιτροπῆς ἔξι ἑφοπλιστῶν μας, σταθερῶς προάγονται, ώστε ἐντὸς δλίγοι νὰ εὐρεθῶσιν εἰς τὴν εὐχάριστον θέσιν νὰ ἀναγγείλωμεν ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν μέτρια ἀποφασιστικά, σωτικά μας καταστάσεως, ποὺ ὑπωσιδήποτε δὲν ἡδύνατο νὰ συνεχισθῇ.

"Η ἔγκυκλος τῆς Ἑ'Ενώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν περιορίζεται θεθαῖς εἰς ἀπλᾶς συστάσεις διὰ τὴν καλὴν μεταχείρισιν τῶν φορτίων, διὰ τὴν ἀποφυγὴν τῶν ὑπερφορτώσεων, διὰ τὴν πρόσποισιν τῶν ἀνατιθεμένων εἰς τὸ πλοίον ξένων συμφερόντων. Δι' ἔκεινος, δῆμως, ποὺ παρὰ πάσαν ὑπόδειξιν, θὰ συνεχίσουν τὴν τακτικὴν παρελθόντος, γνωρίζομεν καλῶς, ὅτι ἡ ληθοῦν μέτρα αὐτηρά. Θά ἐπιδωλοῦθη νὰ χωρισθοῦν οἱ ἀδιόρθωτοι ἀπὸ τὴν ἑφοπλιστικὴν μας οἰκογένειαν, νὰ στιγματισθοῦν ἐν ἀνάγκῃ καὶ οἱ ἀνίκανοι πλοιάρχοι ν' ἀπομακρυνθοῦν ἀπὸ τὰς τάξεις τοῦ σωματος τῶν Ἐλλήνων πλοιάρχων. "Αν πράγματι ἀπαρεγκλίτως ἀκολουθήσωμεν τὸν δρόμον τῶν αὐτηρῶν κυρώσεων κατὰ τῶν ἐπιλανθανομένων τοῦ δρόμου τῶν καθηκόντων, μετ' ὀλίγα ίσως ἔτη θὰ ἴδωμεν ἀναστηλουμένην τὴν ἀσφαλιστικὴν πίστην τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας. 'Εκεὶ ἀλλως τε ποὺ ἔφασαν τὰ πράγματα, δὲν διαβλέπομεν ἀλλην τινὰ κατεύθυνσιν δυναμένην ἀποτελεσματικῶς νὰ προσαπίσῃ τὰ οὐσιαστικώτερα ἐμποροναυτικά ήμῶν συμφέροντα.

\*\*\*

'Αλλ' εἰδικῶς διὰ τὰς ὑπερφορτώσεις τῶν πλοίων, εἰς τὰς ὅποιας ἀναφέρεται καὶ ἡ ἔγκυκλος, δόθείσαν νὰ γνωρίζουν οἱ ἑφοπλισταὶ, διὰ ταῦτα θετικάς πληροφορίας η Committee τοῦ Λοδύ Ρέτζιστερ ἀπεφάσισεν ὅπως ἐμμείνη ἀνενόχλητης εἰς τὸ μέτρον περὶ διαγραφῆς ἀπὸ τὰ μητρῷα τῆς κλάσεως ὅλων τῶν πλοίων ποὺ ἥθελον ἀποδειχθῆ ὑπερφορτώμένον καθ' οἰονδήποτε στάδιον τοῦ ταξιδίου των.

'Ίδου τι γράφουν σχετικῶς ἡ Λοδίνου οἱ ἀρμόδιοι ἑφοπλιστικοὶ μας κύκλοι: «Λαθόντες ἀφορμήν ἔκ τοῦ γεγονότος, διὰ τρεῖς ἡδη περιπτώσεις ὑπερφορτώσεως 'Ἐλληνικῶν πλοίων ἐφημόδητη ἡ ρηθεῖσα ἀπόφασις ἐζητήσαμεν περισσοτέρας πληροφορίας καὶ ἔξηκριθώσαμεν ὅτι: 1) 'Η Committee τῶν Lloyds ἐδικαιοῦτο νὰ προθῇ εἰς τὴν διαγραφὴν τῆς κλάσεως δυνάμει τοῦ Κανονισμοῦ τῶν Lloyds (σελίς 14. Κεφάλ. ἀριθ. 16 *Withdrawal of class*) ('Ανάλησης τῆς κλάσεως) section (d) περὶ παραβλεψεως τῶν περὶ γραμμῆς φορτώσεως διατάξεων) διότου ἀναγράφονται τὰ ἔξης: «'Οταν πλοιόν τι ἀνάγεται εἰς τὸ πέλαγος μὲ μικρότερα ἔξαλα τῶν υπὸ τῆς 'Ἐπιτροπῆς ἐγκρινομένων ἡ δταν ἡ γραμμὴ φορτώσεως εἶνε τοποθετημένη ἐπὶ τῶν πλευρῶν τοῦ πλοίου υψηλότερον τῆς υπὸ τῆς 'Ἐπιτροπῆς καθορισθείσης θέσεως, ἡ κλάσις τοῦ πλοίου υπόκειται εἰς τὴν ἐκ τοῦ Μητρώου τοῦ Νησιώνομος διαγραφῆν».

2) "Οτι ἔαν εἰς τὸ παρελθὸν ἐπεδείχθη περισσὴ ἐλαστικότης ἐν τῇ ἔφαρμογῇ τῶν κυρώσεων, ὅπο τινος δῆμως ἡ ἀπόφασις πλοίου λογίας είνε σταθερά, ὅπως ἀφαιρήται ἡ κλάσεις παντὸν πλοίου ἀποδεικνυομένου ὑπερφόρτου. Τὸ δυσάρεστον ἀποτέλεσμα τῆς ἀφαιρέσεως τῆς κλάσεως είνε ἀνάγκη διενεργείας νέου θασικοῦ Σηνεγ No 3 καὶ μάλιστα ὑπὸ αὐτηρότερα τοῦ συνήθους ἐπιλεγμον, ἐφόσον ὁ πλοιοκτήτης ἔχει ἀποδειχθῆ παραβάτης τῶν Κανονισμῶν τοῦ Νησιώνομος καὶ ὑπέπεισεν εἰς τὴν δυσμένειαν τῆς Επιτροπῆς Ταξινομίσεως. Κατὰ φυσικὴν συνέπειαν ἡ ἐντολὴ πρὸς τοὺς πλοίους ἔπιθεωρήτας θὰ είνε νὰ ἐπιδείξουν δλην αὐτῶν τὴν αὐτηρότητα κατὰ τὰς ἐπισκευάς.

»'Αλλ' ἔκτος τῆς διαγραφῆς τῆς κλάσεως, ὁ ἑφοπλιστής υπερφορτώμενον πλοίου ὑπέχει καὶ ἀλλας σοθαρωτάτας εὐθύνας. 'Ἐν περιπτώσεις ἀπάλειας τοῦ σκάφους δύνανται οἱ ἀσφαλισταὶ ἀργηθῶσιν οἰανδήποτες ἀποζημιώσιν ἐπὶ τῇ δικαιολογίᾳ, διὰ τὸ πλοίον, καθ' ὃ ἐν ὑπερφορτώσει, δὲν ἦτο καὶ ναυσίπλουν. 'Ἐπιπροσθέτως ὁ πλοιοκτήτης ὑπέχει εὐθύνην καὶ ἀπέναντι τοῦ φορτίου, ἡ ἀπώλεια τοῦ ὅποιον θὰ καταλογισθῇ ως συνέπεια τῆς ἀνικανότης πρὸς πλοῦν τοῦ σκάφους, ἔαν δὲ είνε εὔπορος θὰ ἐναχθῇ διακατικῶς καὶ θὰ ὑποχρεωθῇ εἰς ἀποζημιώσεις.

»'Ακόμη καὶ εἰς τὰς περιπτώσεις γενικῆς ἀσφαλίας τὸ ὑπερφορτώμενον πλοίον, θεωρούμενον ως ἀνίκανον πρὸς πλοῦν (ιπσεναργοτή) δὲν δικαιοῦται εἰς ἀποζημιώσιν παρὰ τῶν ἀσφαλιστῶν. Εἰς ἐπιμετρον, οὐτε τὰ ἀλληλασφαλιστικά σωματεῖα ὑποχρεοῦνται νὰ ὑπερσπούσισι τὸν ιδιοκτήτη ὑπερφορτώμενον πλοίον κατά τὰς ἄνω ἀναφερομένας περιπτώσεις.

Αὐταὶ εἰναι αἱ Ἀονδίνου πληροφορίαι διὰ τὸ ζήτημα τῶν ὑπερφορτώσεων. Αἱ ἀποφάσεις τῶν Lloyds είνε τόσον αὐστηραὶ καὶ ἡ τυχὸν ἔφαρμογή τῶν ἐπὶ πλοίου τινὸς τοιαύτας ἐπιζημιούς συνεπείας θὰ ἐπιφέρῃ, ώστε νὰ πιστεύωμεν, διὰ δριστικῶς θὰ καταπαύσῃ ἡ τακτικὴ τῆς παραβάσεως τῶν κανόνων περὶ γραμμῆς φορτώσεως. Πρέπει νὰ δομολογηθῇ, διὰ εἰς τὸ παρελθόν, πρὸ τῆς κυρώσεως παρ' ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τῆς νέας διεθνοῦς συμβάσεως, δὲν ὑπερεφορτώνοντο μόνον τα 'Ἐλληνικὰ φορτηγά. Ποσάκις ἀπὸ τὸ Πλεῖτ καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν ἔναν σκάφη δὲν ἀνεχόρθεισαν ἔμφορτα μὲ μικρότερα ἔξαλα καὶ ποσάκις καὶ αὐτὴ ἡ γραμμὴ φορτώσεως δὲν είχε μεταποιοθῆ. Κατὰ περιέργον δῆμως σύμπτωσιν τὰ πλοῖα μας ἀπέτελεσαν τὸν στόχον τῆς περὶ ὑπερφορτώσεως κατηγορίας καὶ πρὸς αὐτὰ ιδιαιτέρως ὀλῶς ἐστρέφετο η προσοχὴ τῶν ἔνων νηγωνωμόνων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν.

»'Ολοι πλέον ὀφείλουν νὰ κατανοήσουν, διὰ η ἐποχὴ τῆς ἀσυδοσίας καὶ τῶν δῆθεν 'ἀνδραγαθιῶν' εἰς τὰς θαλασσίας μεταφοράς παρῆλθεν ἀνεπιστρεπτο. Οἱ ἀσφαλισταὶ ἐν τῇ προασπίσει τῶν συμφερόντων των θὰ ἐπιδιώσουν — καὶ ἔχουν τὴν πρὸς τοῦ δύναντον — νὰ συμμορφωθοῦν οἱ πάντες πρὸς τοὺς κανόνισμοὺς ποὺ διεθνῶς ἐγένοντο παρακεδοί. 'Ο καλὸς καὶ ίκανὸς πλοίαρχος δὲν είνε ἔκεινος ποὺ θὰ κατορθώῃ νὰ παραλάβῃ ὑπὲρ τὴν γραμμὴν φορτώσεως περισσότερον φορτίον, ἀδιαφορῶν διὰ τὰς συνεπείας, ἀλλ' ἔκεινος ποὺ θὰ μεταφέρῃ τοῦτο ἀσφαλῶς εἰς τὸν προσρισμὸν του, θὰ τὸ παραδώσῃ ἀνελλειπές, χωρὶς ζημίας καὶ φορτοῦ. 'Ἄξιος τῆς ἀποστολῆς του είνε δ πλοιαρχος, διὰ τοὺς γνωρίζει νὰ προσποτίζῃ τὰ συμφέροντα τῶν φορτώτων καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν ἐν τοῖη τούλαχιστον μοίρα πρὸς τὰ τοῦ πλοίου ποὺ κυθερῶνται.

Γνωρίζομεν καλῶς τὴν νοοτροπίαν ἐνίων ἑφοπλιστῶν μας. Παραβλέπουν πολλάκις καὶ τὴν ἀπουσίαν στοιχειωδῶν διοικητικῶν προτερημάτων τῶν πλοιάρχων των, ως μέτρον δὲ κρίσεως τῆς ίκανότητος τῶν διοικούντων τὰ σκάφη των λαμβάνουν κατὰ κύριον λόγον τὴν συμμόρφωσιν αὐτῶν πρὸς τὰς περὶ οἰκονομίας, τῆς κακῶς δῆμως ἐννοούμενης οἰκονομίας, ἀντιλήψεις καὶ τὴν δειοτήτα των εἰς τὸ νὰ παραλαμβάνουν περισσότερον φορτίον, ἔτοι καὶ πέραν παντὸς ἐπιτρέπομένου δρίου. 'Αδιάφορον διὰ τοὺς ἑφοπλισταὶς αὐτούς, ἀν ἔξικονομούντες δεκάδας τινὰς λιρῶν διὰ τὴν προμήθειαν τῶν ἀπαραιτήτων διὰ τὴν καλὴν στοιχασίαν τοῦ φορτίου ἐκβέτουν εἰς φθοράς τὰ πρὸς μεταφορὰν ἐμπορεύματα καὶ διαφοριούνται ὡταύτης δεκάδας τινὰς λιρῶν διὰ τὸν καθηκόν των ή διὰ ἐπέδειξαν ἀσύγγωναστον λιποψυχίαν εἰς κρισίμους διὰ τὸ παθητικὸν τῆς σημαίας μας καὶ παρεμποδίζει τὴν ἀναστήλωσιν τῆς πίστεως αὐτῆς. Γνωρίζομεν ἀδική, διὰ τοὺς πλοιαρχοὺς ἀνίκανοι διὰ τὴν διακυβέρνησιν ποντοτόρων σκαφῶν, πολλάκις φωραθέντες, διὰ δὲν ἔξετελεσαν ἐν δεδομένῃ στιγμῇ τὸ καθηκόν των ή διὰ ἐπέδειξαν ἀσύγγωναστον λιποψυχίαν εἰς κρισίμους διὰ τὸ



### "MIDGARD,, EMDEN

Zweigniederlassung der  
"Midgard,, Deutsche  
Seeverkehrs-Aktiengesellschaft

### SHIP BROKERS & AGENTS

Telephones: 2647/48      Telegrams: MIDGARD  
The Boe Code—Scotts Code 10th Ed.

πλοίον και τό φόρτιον του στιγμάς, διετήρησαν τάς θέσεις των και έξικολούθησαν τήν ήκιστα έποικοδομητικήν διά τό γόγητρον τής Ναυτιλίας μας σταδιοδρομίαν των, διότι έτυχε νά είνε συμπατρίωται ή και συγγενεῖς τῶν έφοπλιστῶν ή διότι δῆθεν περιεκούμοντο μέ αλλα προτερήματα, σύσχετα όμως πρός τήν εύρυτέραν πλοιαρχικήν ἀπόστολήν. Κυρώσεις ἄμεσοι και ἀποτελεσματικαί δέον νά ἐπιβάλλωνται — τό ἔτονίσαμεν ἐπανειλημμένως — εἰς δόλους ἑκείνους εἴτε πλοιαρχοί είνε οδοί εἴτε και ἐφοπλισταί, πού ἐπέθουλεύθησαν τήν πίστην καί τό καλὸν δόνομα τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου, η δέν ἔξετέλεσαν ἐν πληρότητι τό καθῆκον των. Εργον τοῦ ύπο τοῦ ιδρυσιν Ἐλληνικοῦ θαλασσοσφαλιστικοῦ ὅργανουσμού δέν πρέπει νά είνε μόνον δι περιορισμός τῶν κατά τής Ναυτιλίας μας ἀδίκων ἐπιθέσεων τῶν ξένων ἀσφαλιστῶν, αλλά και η διόρθωσις τῶν παρ' ήμιν κακῶν κειμένων, η δημιουργία νέων δλως ἀντιληφεως περὶ τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ θαλασσίου μεταφορέως, προσαρμοζομένων πρός τήν καταθλολομένην ἥδη προσπάθειαν τής ἔξυπνωσεως τοῦ γοήτρου και τής θέσεως τής σημαίας μας εἰς τό ὑπέρποντινον μεταφορικὸν ἐμπόριον.

\*\*\*

"Η ἑγκύκλιος τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» πρός τά μέλη της ἔχει ὡς κάτωθι:

Ἐδομεν τήν τιμὴν νά ἐπούρωμεν δλως ιδιαίτερος τήν ἐμετέραν προσογήν ἐπί τῶν κάτοιη ἐκτιθέμενα.

Ως γνωστοῖς, η ἐπιβολὴ ἐπασφαλιστῶν ἐπί τῶν δι πλοίων μεταφερομένων φορτίον, ἐν διαδοσίαι πρός τάς ξένας σημαίας, ἀπέτελεσεν ἀνέκαθεν τήν πνευρούσαν πληγὴν τῆς φορτηγοῦ ἥμῶν ναυτιλίας, τιθεμένης οἵτος ἐν ἡσσοῖς μοῖραι ἐν τῷ στίβῳ τοῦ διεθνοῦς ἀνταγωνισμοῦ, ἐν τῷτο δὲ ὑποβιβάζει τό γόγητρον τῆς Ἐθνικῆς σημαίας, τό δόπον ἔχομεν πάντα λόγον νά περιφρονήσουμεν.

Η ἡμετέρα «Ἐνώσις, παρ' ὅλον ὅτι ἐπί σειρὴν ἐτῶν κατέβαλεν ἀπεγνωσμένας προσπάθειας πρός ἀπαλλαγὴν ἀπό τῶν ἐπασφαλιστῶν, δὲν κατώρθωσε νά ἐπιτύχῃ τά ἐκ τῶν ἐνεργειῶν τῆς προσδοκώμενα ἀποτέλεσμα.

Ηδη ὑψίσταται ἐν Λονδίνῳ Ἐπιτροπὴ, ἐξ ἐπιλέκτων ἔχοντων τήν διαμονὴν ἐκεῖ Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν, η δόποια ἀνέλαβε συστηματικῶς τήν καταπλέωσιν τῶν ἐπασφαλιστῶν και ἔχει πάντα λόγον νά ἐπιτέλῃ, ὅτι, σὺν τῷ χρόνῳ θὰ κατοφθίσῃ νά ἐπιτύχῃ τόν ἐπιδιωκόμενον σορόν. Μεταξὺ δὲ τῶν πρώτων μέτρων, ἀτίνα η ἐν λόγῳ Ἐπιτροπὴ συνιστᾶ πρός δελτίωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς ημίου θέσεως, είνε η ἀποινηγῆ τῶν ἐπερροτῶσιν.

Θεωροῦμεν περιττὸν νά ἔξαρωμεν ἐνταῦθα τάς ἐκ τῶν ἐπερροτῶσιν συνεπαγμένας ὀλεθρίας ἐν γένει συνεπείας διά τήν Ναυτιλίαν μας, γνωστὰς ἄλλως τε και εἰς τόν μᾶλλον ἀπάγμονα Ἐφοπλιστὴν και ἔξινομένας μέχρις ἀνήσυχος τῶν ἀσφαλιστῶν νά καταβάλωται τήν ἀσφαλιστικὴν ἀποζημίωσιν τοῦ πλοίου, ἐνν ἔξηρισθον, ὅτι ἀπολέσθη τοῦτο ἐπερροτῶσιν. Ἐνδεικτικῶς ἀναφέρομεν, ὅτι τελευταῖς ἐλλήφη ἀπόφασις τῆς COMMITTEE τῶν LLOYD'S δυνάμει τῆς δόποιας ἀφαιρεῖται η κλάσις παντὸς πλοίου, τό δόποιον θὰ ἀπεδεικνύετο, ὅτι ἐτέλει ἐν ἐπερροτῶσι, και τό τοιοῦτον, οὐς ἔχομεν πληροφορίας, ἐφημοδοθῇ ηδη ἐπί πλοίου, τό δόπον διεποτῶθη, ὅτι δὲ ἐπερροτῶσιν.

Συνιστῶμεν δύνειν ἔμν θερμῶς, δόποι δι πλοίων σας διαταγῆς συντήσητε κατηγοριατικῶς εἰς αὐτοὺς νά ἀποφευγοῦται τήν δι πλοίων περιφρονήσεις καιθ' ὅσον η Ἐλλάς ἔχει προσχωρήσει εἰς τήν διεθνή σύμβασιν «περὶ ἀσφαλείας τῆς ἀνθρωπίνης ζωῆς ἐν θαλάσσῃ», διά τής δόποιας ὣρτως προβλέπεται η τήρησις τῆς «γραμμῆς φορτώσεως». Ἐν ἐνι λόγῳ οι κ. κ. Πλοίαρχοι δρεῖλονταν νά θεωρῶσι τό φορτίον οὐς περιονίαν τοῦ Ἐφοπλιστοῦ και νά περιποιοῦνται τοῦτο ἐξ ίσου μὲ τό πλοίον.

'Οσαύτως πρωταρχικήν, ἀν ὅρι μεγαλυτέραν σημαίαν, ἐνέχει διά τοὺς ἀσφαλιστὰς φορτίον, η ἀρχιμής κατά ποσότητα και εἰς καλὴν κατάστασιν παράδοσις τοῦ φορτίον. Παραλλήλως οὐμως πρός τήν ἀποφυγὴν τῶν ἐπερροτῶσιν, και διά τής ίδιας ἐγνωσίου, παραταλούμεν νά προσῆγετε και εἰς τάς ἀκολούθους πρός τοὺς κ. κ. πλοιάρχους ίμῶν συστάσεις:

1) Νά καθαρίζωσιν ἐπιμελῶς τά κύτη προ τῆς φορτώσεως οἰουδήποτε ἐπιπρεπέματος.

2) Νά μεριμνῶσι διά τὸν καθαρισμὸν τῶν διπυθμένων (σεντινῶν) κατά τόρον διά τοὺς νάσιν αὐτῶν απεγνωσμένων ποστῶν.

3) Νά συμμορφωνται πιστῶς πρός τοὺς ισχύοντας κατά τόπους κανονισμοὺς φορτώσεως, ἐν σχέσει πρός τά διαχωρίσματα (SHIFTING BOARDS) πρός ἔξαρστάλιστον ἀφ' ἐνός μὲν τῆς εὐσταθείας τοῦ πλοίου και' καὶ' ἀκολούθιαν τής ζωῆς τοῦ πληρούματος, ἀφ' ἐτέρου δὲ πρός ἀποφυγὴν τῶν βαυτάτων προστίμων τῶν πλοίων και' τῶν ποινῶν τῶν ἐπολύγονων πλοιάρχων, αἵτινες προβλέπονται διά τοὺς παραβάτας.

4) Ἐν περιπτώσει παφαλαβῆς θριμένων φορτίων, ἀτίνα ιδιαίτερος ίπότεσται εἰς ἀλλοιώσεις ἔνεκα τής ὑγρασίας, νά ἀπομονώνται τά ποστά ταῦτα διά περιτολιγμάτων (τούλια) και' Dunnages,

5) Πρό τῆς φορτώσεως νά ἐξετάζωνται μετά πάσης προσοχῆς τά κύτη, μή τυχὸν ὑπάρχουν εἰς τάς πλευράς αὐτῶν ηεις τά TANK TOPS διαφορα, προερχόμενα ἐκ καρφώσεων ἐν γαλαρώσει, η ἐάν οι διά τῶν πιστῶν και' διπυθμένων διεργάζονται ποσῆς παλῆνες ἀποχωρητηρίδιοι, ίδιαταποθηκῶν κλπ. είνε ἐπί πλούτῳ τάξιν και' δεῖν διαφρέσον. Ἐν περιπτώσει δει καθ' ἦν ὑψίσταται τοιαῦτα διαφορα, νά διστάζονται νά προσβάνται τοιαῦτα ποσοφορά, η διστάζονται νά προσβάνται εἰς αὖ μεσονόμησιν αὐτῶν, διότι η ἔξοικονόμησις ἀναξίας λόγου διατάνη δύναται νά προσαλέσῃ σοβαροτάτας ζημίας εἰς τό φορτίον.

6) Νά καταβάλλωσιν δλως ιδιαίτεραν προσοχὴν οἱ ἀξιωματοζοι τοῦ πλοίου εἰς τήν ἐνδεικνυμένην, ἀνάλογως τοῦ φορτίου, στοιασίαν, ητις ἐκτὸς τής ἔξαρστασιος τής εὐσταθείας τοῦ πλοίου, συντελεῖ τά μέγιστα εἰς τήν καλὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου και' ἐπί πλέον ἐπί λαργῶν φορτίων παρέχει τήν εὐχέρειαν ἔξοικονομήσεως περισσοτέρους χρόνου.

7) Ιδιαίτερα θωστίος προσοχὴ δέον νά καταβάλληται, προκειμένον περὶ φορτώσεως γεννημάτων διαφόρων εἰδῶν (σίτος, κριθή, ἀράβιτος, λινόσπορος κλπ.), τά δόποια ἀπαρατήτως πρέπει νά γοργίσσονται διά χωρισμάτων (πανιόλων), καλῶς κατασκευασμένων, και' ἐν καλῇ καταστάσει, και' δι' εἰνε εὐσόλον νά ἐπιτημῇ τής τάς ζημίας, τάς δόποιας ἀναγκάζονται νά καλύπτονται αἱ μαρασφάλεια (CLUBS) ἐκ τής ἀναμένεις φορτίου.

8) Νά φορτίζωσιν διά τό πλοίον είνε πάντοτε ἐφωδιασμένον μὲ δλα τά CARGO - BATTENS, ἀτίνα είνε ἀπαρατήτητα εἰς περίπτωσιν παφαλαβῆς φορτίου εἰς σάκους.

9) Οσαύτως νά διδεται δλως ιδιαίτερα προσοχὴ εἰς τό σκέπασμα τῶν κιντῶν διά ξιλίνων καλυμμάτων (μπούζα - πόρτες) και' μονσαμάδων, ἐν καλῇ καταστάσει, οἱ δὲ μονσαμάδες νά είνε δηι διλιγόντεοι τῶν τιμῶν.

10) Γνωστοῖ δόποιοι δι' οἱ κυριώτερος συντελεστής τής συντηρήσεως εἰνός φορτίου, κατά τήν μεταφοράν αὐτῶν, είνε ὁ ἀριστομός τοῦ, νά συστηθῇ δλως ιδιαίτερος εἰς τοὺς κ. κ. Πλοιάρχους διά τοὺς πελετῶνται πρόσοχῆς τό τρόπον δερματού εξάπτων εἰδῶν φορτίου και' νά φορτίζωσιν διά τοὺς πλοίους δόποιν ἐν πλούτῳ τάξιν, δεδομένον, δι' εἰς τίνα πλοίου παφτηρήμη, δι' αἱ περισσοτέραι αἱνεοδόχοι ἔχουν ἀχρηστεῖς.

Δὲν ἀμφιβάλλομεν ποσῶς, δι' οἱ κ. κ. Πλοιάρχοι θέλουσιν ἀπαρεγγέλτωσι συμμορφωθῆ πρός τάς ἀνωτέρω διδομένας συστάσεις, ἀρχει νά ἔχουσιν δράτας ἐκ μέρους διαταγάς, και' δι' οἱ διερεύνουν νά γνωρίζουν, δι' η ἐκτέλεσης αὐτῶν ἀφορᾷ αὐτήν ταῦτην τής μητρέας Ναυτιλίας.

Ἀθῆνα Μάρτιος 1938

ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΑΙΣΤΩΝ

Ο Πρόεδρος ἡ α.  
Γ. Α. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ  
Ἄντιπροσέδρος

Tel. addr.: Ugleexport MOSCOW

Address: Kaljajevsky Str. MOSCOW 61

# SOJUSUGLEEXPORT

EXPORTS :

DONETZ STEAM AND GAS COALS, AND ANTHRACITE AND BRIQUETTES

## BUNKERING AT SOVIET PORTS

(Odessa, Nicolaev, Theodosia, Mariupol, Novorossiisk, Poti & Leningrad)  
Large stocks of best quality Donetz Bunker coal «F» brand available.

QUICK DESPATCH

## Πρός διεύρυνσιν τής διεθνούς συνεργασίας

Άυτή ή ανάγκη τῶν πραγμάτων, ή συνεχιζομένη κακεξία εἰς τὴν ναυλαγοράν, προώρισται ἀποφασιστικῶς νά προωθήσῃ τὴν ἰδέαν περὶ συστάσεως τοῦ Ταμείου ἀποζημώσεως τῶν παροπλιζομένων φορτηγῶν, κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τοῦ «ροϊο» τῶν δεξαμενοπλοίων. Ή πρώτη ἔνδειξις διὰ τὴν ἐπιτελεοθεῖσαν πρόσδοσιν εἰς τὰς ἀφοπλιστικὰς ἀντιλήψεις διαπιστοῦται ἡδη ἀπό τὴν δύμφων ἀπόφασιν τῶν ἀφοπλιστῶν τοῦ Bristol Channel. Ἐνέκριναν οὖτοι κατ' ἄρχην τὴν ἔφαρμογήν ἐνός σχεδίου παροπλισμοῦ μετ' ἀποζημώσεως ἐπί διεθνοῦς βάσεως. "Αν δὲ καὶ αἱ ἄλλαι τοπικαὶ ἀφοπλιστικαὶ ὁργανώσεις τῆς Ἀγγλίας ἡθελον συμφωνήσει εἰς τὴν τοιαύτην διεύρυνσιν τῆς διεθνοῦς συνεργασίας, θῆμα σταθερὸν θά ἐπιτευχθῇ διὰ τὴν δργάνων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας κατὰ τρόπον ἐγγύωμενον τὴν θετικήν ἀπόδοσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων καὶ τὴν ἀποφυγὴν τῶν ἐπικινδύνων μεταπτώσεων τῆς ναυλαγορᾶς.

"Όπως ὁρθῶς πρὸ ήμερῶν παρετήρησε διακεκριμένος "Ἀγγλὸς ἀφοπλιστής — ὁ οὐρ Arthur Sutherland — ἐτοῦ καλύτερον ὅπλον πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν διακυμάνσεων τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἔγκειται εἰς τὴν συνεργασίαν. Αἱ δυσχέρειαι τῶν κερδοσκόπων τῶν χρηματιστηρίων δὲν θά ἔπειτε — ἐπόνισε χαρακτηριστικῶς — νά ὑπονομεύουν τὴν ἐμπιστοσύνην πρὸς τοὺς ὑγείες κλάδους τῆς θιομηχανίας καὶ τοῦ ἐμπορίου». Διὰ τῆς ὀρθολογιστικῆς ἀκριβῶς κατανομῆς τῆς χωρητικότης, διὰ τῆς ρυθμίσεως τῆς προσφορᾶς καὶ τῆς ζητήσεως πλοίων, ἀνάλογως τῶν ἐκάστοτε μεταφορικῶν συνθηκῶν, θά ἐπιτύχῃ ἡ φορτηγὸς Ναυτιλία τὴν οἰκονομικήν της χειραφέτησιν, τὴν ἐπὶ στερρῶν βάσεων καὶ ἀσφαλῶν δεδομένων ἐργασίαν της. Θά ἀκολουθήσῃ δηλαδὴ ἐν προκειμένῳ τὸ παράδειγμα τῶν ἀλλών κλάδων τῆς Ναυτιλίας, τῶν «λάΐνερς» τῶν δεξαμενοπλοίων.

Τὸ ἔργον θεσμίας εἶναι δύσκολον καὶ μεγάλας πιθανῶν νά συναπτήσῃ ἀντιδράσεις. Εξ ἐγκύρου δύμως πηγῆς πληροφορούμεθα, διὰ τὴν διεθνῆ διάσκεψιν τῆς 10ης Φεδρουαρίου ὁρισθεῖσας ὑπεπιτροπή διὰ τὴν μελέτην τῆς προτάσεως περὶ ταμείου ἀποζημώσεως εὐνοϊκά μέχρι σημερον ἀπεκόμισε συμπεράσματα καὶ διὰ βάσει αὐτῶν η Διοικητική Ἐπιτροπή τῆς συνεργασίας ἥρχισεν ἡδη νά συγκεντρώῃ τὰς ἀντιλήψεις τῶν ἀφοπλιστικῶν δργάνων σεων. Μετά διμηνῶν, ὅτε πρόκειται νά συνέλθῃ εἰς συνεδρίασιν η διεθνής Γνωμοδοτική ἐπὶ τῶν «σχεδίων» Ἐπιτροπή, πιστεύεται διὰ τὴν σύστασιν τοῦ Ταμείου ἐργασία θά ἔχῃ συντελεσθῆ, ὅπειτα νά καταστῇ δυνατὸν νά ληφθοῦν καὶ δριστικαὶ ἀποφάσεις ὑπὸ τῆς γενικῆς ἀντιπροσωπείας τῶν συνεργαζομένων ἀφοπλιστῶν.

Διὰ τὴν Ἑλληνικήν Ναυτιλίαν, ὑπὸ τὴν αἵρεσιν θεσμίας ώριμένων διασκέψεων, δὲν τίθεται ἐν ἀμφιθόλῳ, τὸ ἔξυπρετικὸν τῶν συμφερόντων τῆς διὰ τῆς ιδρύσεως τοῦ Ταμείου τῶν παροπλιζομένων σκαφῶν. Παρέχεται εἰς τοὺς ἀφοπλιστάς μας ή εὐκαιρία, ὑπολογίζοντας ἐπὶ τῆς σταθερᾶς ἀποδόσεως τῶν κινουμένων πλοίων καὶ ἐπὶ τῆς ἔξυπρετήσεως τοῦ ἀργούντος διὰ τοῦ παροπλισμοῦ τῶν πλοίων μας κεφαλαίου, νά ἀναλάθουν τὴν προσπάθειαν τῆς θαυμαίας ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ἡμῶν ὀλικοῦ καὶ νά ἐπιδιώκουν τὴν ἀρτίαν δργάνων τῆς ναυτικῆς ἡμῶν θιομηχανίας. "Αν δέ, ὅπως προβλέπεται, ἀλλὰ καὶ ἐπιβάλλεται, τεθή φραγμός εἰς τὴν ἀθρόαν ναυπήγησιν «τράπαπε» σκαφῶν καὶ καθορισθοῦν τὰ δρια τῆς ἀνακαινιστικῆς εἰς πλωτὸν ὀλικὸν προσπάθειας ἑκάστης συμμετεχούσης εἰς τὴν συνεργασίαν σημαίας, δὲν θά ἥδυνατο πληρεότερον νά ἔξυπρετηθῇ τὸ σοθαρωτέρον διὰ τὴν Ἑλληνικήν ναυτιλίαν πρόβλημα τοῦ ζενικοῦ συναγωνισμοῦ. Θ' ἀπερεύγετο η ἔντὸς δλγων ἐτῶν προσθήκη δγκώδους νεοτεύκτου χωρητικότητος εἰς τὸν ἐμπορικὸν στόλον τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, προσθήκη, ήδη μοιραίως θά προεκάλει τὴν ἐκτόπισιν τοῦ παρηλίκου Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ ἀπό τὰς παγκοσμίους μεταφοράς.

Τὸ ζήτημα πάντως εἶνε σοθαρὸν καὶ θά χρειασθῇ θαθύτερον νά μελετηθῇ ἀπό πάσης αὐτοῦ πλευρᾶς. "Οπωδήποτε δύμως τὸ Ταμείον τοῦ παροπλισμοῦ ἔκ πρώτης δψεως ἀποτελεῖ μίαν διεξόδον διὰ τὴν τόσον διογκωθεῖσαν Ναυτιλίαν μας.

## CAPTAIN NICOLAS A. KATRAMADOS

SHIPPING AGENT  
ROSARIO

CALLE SAN LORENZO 1338 TELEGRAMS: KATRAMADOS

20 PISO No. 19 ROSARIO

Tὸ πρώτον ιδογύθεν εἰς POZARIO καὶ τὸ μόνον ναυτικὸν Γραφεῖον Ἀντιπροσωπείας Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων (Protecting Agency). Εὐκολία μοναδικὴ διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ συμπληρώντα τὸ φορτίον τῶν εἰς οἰονδήποτε λιμένα τοῦ ποταμοῦ Parana. Εἰς Σάν-Λορέντζο, Βίλλα Κονστιτούσιον, Σάν Νικολάς.

## Άνδρεας Μιχαλακόπουλος

Εἰς τὸ περιθώριον ίσως τῆς πολιτικῆς δράσεως τοῦ Ἀνδρέα Μιχαλακοπούλου, πάντως δύμως εἰς τὸ ἐνεργητικὸν αὐτῆς θά ἀναγραφῇ καὶ τὸ ἔργον τῆς κατά τὸ 1929, πρωτοθουλία τοῦ ἐκλιπόντος ἀνδρός συσταθείσης Μεγάλης Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν μελέτην τῶν ἐμποροναυτικῶν μας πραγμάτων. Τὰ φωτεινά συμπεράσματα, εἰς ἀ κατέληξε μετά πολύτιμην ἐμπεριστατωμένην ἐρευναν ἡ ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ Ἀνδρέα Μιχαλακοπούλου Ἐπιτροπή ἔκεινη θά ἀποτελέσουν διὰ πολὺν ἀκόμη χρόνον τὸν καταστατικὸν χάρτην τῶν ναυτιλιακῶν μας ἐπιδιώξεων.

"Αν τὸ τότε κρατοῦν καθεστώς, αἰρόμενον ὑπὲρ τὰς κομματικὰς ἀντεγκλήσεις καὶ ἔγκατατείτον τὰς μηδέποτε πραγματοποιηθείσας ὑποσχέσεις, ἥθελεν υἱόθετης καὶ ἔφαρμόσει πλήρως τὰ πορίσματα καὶ τὰς ὑποδειξεῖς τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας, ίσως πολλάς νά διέξφευγεν αὕτη περιπτείας καὶ ίσως ἡ σημερινὴ τῆς ἔκπτωσις νά είχεν ἐν τινι μέτρῳ καὶ δι' ὠρισμένους κλάδους τῆς θιομηχανίας μας προληφθῆ.

Τὰ ζητήματα τῆς Ἀκτοπλοίας, τῆς ύπερωκεανίου γραμμῆς, τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἔν τε τῇ Μεσογειῷ καὶ ἐξ αὐτῆς πρὸς τὴν Βόρειον Εύρωπην, ή ἰδρυσις τῆς Θαλασσασφαλείας καὶ τῆς Ναυτικῆς Πίστεως ήσαν τὰ κύρια θέματα τῆς θαθέως ἐπιστημονικῆς μελέτης τῆς Ἐπιτροπῆς, ήτις καὶ ἔκτοτε ως «Ἐπιτροπὴ Μιχαλακοπούλου» κατοικάζεται. Δι' ὅλα ὑπεδείχθησαν λύσεις δυναταῖ, ριζικῶς ρυθμίζουσαι ταῦτα.

"Η Ναυτιλία εὐγνωμόνως θά ἀναμινήσκεται τῶν πρὸς αὐτὴν ὑπηρεσιῶν του, ἀδιαφόρως ἀν ὁ σπόρος, τὸν ὅπιον ἔσπειρε τότε, δὲν εὑρε πρόσφορον ἔδαφος — τὸ κομματικὸν καθεστώς — διὰ νά καρποφορήσῃ. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» αἱ στήλαι τῶν διποίων πλειστάκης ἐτιμήσθησαν μὲ τὴν συνεργασίαν τοῦ μεταστάτους πολιτικοῦ. ἀπευθύνουν εἰς τὴν οἰκογένειάν του τὰ θεριμά των σύλλυπητήρια.

## Τὸ Ἀκτοπλοϊκὸν

"Ἐντὸς τῆς τρεχούσης ἑθδομάδος ή συσταθεῖσα διὰ τὴν μελέτην τοῦ σχεδίου τῆς συμβάσεως Ἀμπατιέλλου ἐπιτροπὴ πρόκειται νά ὑποθάλῃ τὸ πόρισμα αὐτῆς πρὸς τὸ ύφουσιργεῖον Ναυτιλίας. Τὰ συμπεράσματα, εἰς ἀ κατέληξεν ἡ ἔξονυχιστικὴ βάσανος, εἰς τὴν διποίαν ὑπεβληθῆ ἡ σύμβασις τῆς μονοπωλιακῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοίκων συγκοινωνιῶν δὲν ἀνεκοινώθησαν εἰσέτι. Γεγονός δύμως εἶνε, διὰ τοῦν σκαφῶν αὐτῶν προέθησαν εἰς τὴν ἀξιοθήητον πρᾶξιν τῆς καταστρατηγήσεως τοῦ «σχεδίου», ηθέτησαν δηλαδὴ τὰς ἀνειλημμένας ὑποχρεεσίες τῶν, ἔναντι τῶν προσεχῶν ήμερών καθ' οιονδήποτε τρόπον ρύθμισιν τοῦ ἀκτοπλοϊκοῦ ζητήματος.

## Ἐχθροὶ τῆς Ναυτιλίας μας

Καθ' ἣν στιγμὴν αἱ σελίδεις αὐταὶ ἔξετυποῦντο, μᾶς μετεδόθη καταπληκτικὴ πληροφορία, τὴν διποίαν δὲν θέλομεν καὶ νά πιστεύσωμεν, διὰ τέσσαρα Ἑλληνικά φορτηγά ἐναυλώθησαν ἀπό τὸ Πλέιτ κατὰ τρόπον μυστηριώδη, χωρὶς νά ἀνακοινωθοῦν καν αἱ ναυλώσεις τῶν εἰς τὸ Λονδίνον. Ἐκφράζονται ὑπόνοιαι, διὰ τοῦν σκαφῶν αὐτῶν προέθησαν εἰς τὴν ἀξιοθήητον πρᾶξιν τῆς καταστρατηγήσεως τοῦ «σχεδίου», ηθέτησαν δηλαδὴ τὰς ἀνειλημμένας ὑποχρεεσίες τῶν, ἔναντι τῶν δένων καὶ τῶν Ελλήνων ουναδέλφων τῶν.

"Αν ἡ πληροφορία ἀποδειχθῇ ἐκ τῶν ἀνακρίσεων πού θά διεξαγθοῦν ἀκριβῆς, αἱ κυρώσεις πού θά ἐπιβληθοῦν πρέπει νά εἰνε αὐτοῦτοι, παραδειγματικαὶ. Νά στιγματισθοῦν οἱ ἀφοπλισταὶ αὐτοὶ καὶ νά πασσουν νά είνε τῆς Ἑλληνικῆς ἐφοπλιστικῆς οἰκογενείας. Η πρᾶξις τῶν εἴνε τὸ διλγώτερον ἔχθρική κατὰ τοῦ συνόλου τῆς Ναυτιλίας μας, τῆς καλῆς παραστάσεως αὐτῆς. Οιόματα δὲν ἀναφέρομεν πρὸς τὸ παρόν, θά ἐπανέλθωμεν δύμως ἐν καιρῷ.

## W. KUNSTMANN, -STETTIN

BERLIN - SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ  
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ - Swinemunde

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

ΚΩΔΙΚΕΣ:

•Kustmania, Stettin•

Scott's 1906, 1885

•Leschaco, Berlin•

Watkins and Appendix,

•Kunstmann, Swinemunde•

Seedienst, Boe, The New Boe

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

Stettin 25601 (5 lines)

Berlin 113131

Swinemunde 2063

IN EMDEN: LEXZAU, SCHARBAU & Co.

**'Η δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας  
κατά τὸ α'. τρίμηνον τοῦ 1938**

**'Ελαφρά αὐξησις τοῦ τοννάρι**

'Η ἀπό τῶν φθινοπωρινῶν μηνῶν τοῦ π. ἔ. ἐκδηλωθεῖσα ὑποτιμητική πορεία τῶν ναύλων καὶ ἡ συνεχιζομένη εἰσέτι παράτασις τῆς ἀπραξίας ἀπό τὸ σπουδαιότερο κέντρο φορτώσεων, ἔσχον — ώς ἡτο ἀλλως τε ἐπόμενον — τὸν ἀντίκτυπόν των ἐπὶ τῆς ἀγορᾶς τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Αἱ ἀξίαι ἐστράφησαν εἰς κατώτερα ἐπίπεδα καὶ μολονότι δὲν προσέλαθον ἀνάλογον ἔκτασιν πρὸς τὸν ἐκπεσμόν τῶν ναύλων, συνέθαλαν ἐν τούτοις εἰς ἐπικράτησιν μιᾶς ἐκδήλου ἐπιφυλακτικότης μεταξὺ πωλητῶν καὶ ἀγοραστῶν. Οἱ πωληταὶ προετίμων κατὰ κανόνα τὸν παραπλισμὸν τῶν σκαφῶν των, παρὰ τὴν ἐκποίησιν αὐτῶν εἰς χαμηλάς τιμάς, ἐλπίζοντες πάντοτε εἰς μίαν προσεχῆ τῶν ναύλων ἀναθίωσιν, ἐνῷ καὶ οἱ ἀγορασταὶ ἔδεικνυτο ἀπρόθυμοι διὰ τὴν πρόσκτην νέας χωρητικότητος ἀφ' ἐνὸς μὲν ἐλαττίψει ἐπαρκοῦς καὶ ἴκανοποιητικῆς ἔργασίας καὶ ἀφ' ἔτερου, διότι ἀπέβλεπον εἰς μίαν ἐνδεχομένην περατέρω ὑποχώρησιν τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων. 'Υπὸ τὰς συνθῆκας αὐτὰς εύρεθέντες καὶ οἱ "Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ ἀπέσχον τῆς ἀγορᾶς σκαφῶν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. 'Ηγοράσθησαν 4 μόδιν σκάφη 12.279 τόννων γκρός, ἔναντι διαγραφῆς 15 πλοίων 32.715 τ. γκρός. Πέρασαν δῆμος τῶν ἀγορῶν τούτων εἰδικαὶ τινες συνθῆκαι καὶ ιδιότυποι περιπτώσεις ἐπέδρασαν ὥστε ἡ ἐκ τῆς ἀπουσίας νέων ἀγορῶν ἀναμενομένη μείωσις τῆς συνολικῆς δυνάμεως τῆς χωρητικότητός μας, μετετράπη τελικῶς εἰς ἐλαφράν ἐπαύξησιν κατὰ 7.940 τ. γκρός. Οὕτως, ἤρχισαν παραδίδομεν τὸ έν μετά τὸ ἄλλο τὸ πρό μηνν παραγγελθέντα παρέφοπλιστῶν μας εἰς διάφορα Ἀγγλικά ναυπηγεῖα νεότευκτα φορτηγά ἀτμόπλοια, ὕψωσαν τὴν 'Ἐλληνικὴν σημαίαν καὶ τελοῦν ὑπὸ νηολόγησιν ἐν 'Ἐλλάδι Κινεζικά τινα φορτηγά καὶ ἐπιβατηγά ἀτμόπλοια, τῶν δποίων ἡ παρ' 'Ἐλλήνων ἀγορά εἶχεν ἀνακοινωθῆ ἀπό δῆμον ἡδη, ἐμπαιαθότη τελικῶς ἡ ἐξαγγελθεῖσα ἀπό τοῦ παρελθόντος Δεκεμβρίου μεταβίσας ἐνὸς φορτηγοῦ ἐκ τῆς Ἐλληνικῆς εἰς τὴν 'Ἀγγλικὴν σημαίαν, προέκυψε δέ καὶ μία ἐπὶ πλέον διαφορά τοννάς ἐξ ἀνακαταμετρήσεων. Οἱ παράγοντες οὗτοι ἐκάλυψαν τὴν ἐλλειψιν νέων ἀγορῶν, ἀντεστάθμισαν τὴν πωληθείσαν εἰς ἀλλοδαπούς, διαλυθείσαν ἡ ἀπολεσθείσαν ἐκ κινδύνων θαλάσσης 'Ἐλληνικὴν χωρητικότητα καὶ ἀπέδωκαν καὶ τὴν προμηθείσαν ἐλαφράν ἐπὶ πλέον διαφοράν ἐξ 7.940 τόννων γκρός.

'Αναλυτικότερον, αἱ μεταβολαὶ τῆς χωρητικότητός μας κατά τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν α' 3μηνον, ἐμφανίζονται ἀπό τοὺς ἀκολούθους λεπτομερειακούς πίνακας: 'Ηγοράσθησαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ παρελήμησαν ὑψώσαντα τὴν Κυανόλευκον τὰ ἀ.)π:

«'Ανίτα ex «Mydol» .....	τ. γκρ. 2709	97	£ 23.000
Γεώργ.Βεργοτῆς ex «Paris City» .....	>	6343	20 > 52.500
«Ναυαρίνον» ex «Stamcliff» .....	>	1755	14 > 20.000
«Σοφία Τόγια» ex «Oaxaca» .....	>	1491	18 > 15.000

·Α.)π 4 ..... > 12.279 £ 110.500

Πλὴν τῶν νέων αὐτῶν ἀγορῶν, προσετέθησαν καὶ τὰ ἀκόλουθα Κινεζικά ἀτμόπλοια, ταξιδεύοντα ἡδη μὲν προσωρινὰ ναυτιλιακά ἔγγραφα, μέχρι τῆς δριστικῆς ηγοράγησεώς των ἐν Κεφαλληνίᾳ:

Βαλεντίνη» ex «China Importer» .....	τ. γκρ. 4.713	τοῦ	1909
«Έρατω» ex «China Exporter» .....	>	5.904	> 1918
«Σπάρτα» ex «Yun Mon» .....	>	1.202	> 1922

·Α.)π 3 ..... > 11.819

'Αφ' ἔτερου ἀπό τὰ ναυπηγούμενα ἐν 'Ἀγγλίᾳ 'Ἐλληνικά φορτηγά, καθειλκύσθησαν κατὰ τὸ α' τρίμηνον πέντε, ἐξ αὐτῶν δὲ συνεπληρώθησαν καὶ παρελήμησαν ἡ παραδίδονται κατ' αὐτὰς τὰ ἀκόλουθα τρία:

«'Ελλην» .....	τ. γκρ. 4.974	νέων Σ. Γ. Εμπειρίου
«Μιγαλ. Λιβανός» .....	>	4.840 Σ. Γ. Λιβανοῦ
«Ορος Ιδη» .....	>	4.150 Ρεθύμνη — Κοινόχρονη

·Α.)π 3 ..... > 13.964

Εἰς τὰς ἀνωτέρω προσθήκας δέον νὰ περιληφθοῦν τὸ α.)π

«Βιντσέστοια» 1787 τ. γκρός (τοῦ 1911), οδινος ἡκυρώθη ἡ μεταβίσσαις ἀπό τὴν 'Ἐλληνικὴν εἰς τὴν 'Ἀγγλικὴν σημαίαν, καθὼς καὶ μία ἐπὶ πλέον διαφορά ἔξ 806 τ. γκρός, προελθούσα ἐκ τῆς ἀνακαταμετρήσεως τῶν κάτωθι φορτηγῶν:

«Μοτορίνα» .....	ἀπὸ 2466	εὐρέθη 2239 τ. γκρός
«Ορος Πεντελίου» .....	> 4600	> 5896 >
«Γρεγκόδων» .....	> 3338	> 3075 >

Περισύμασα διαφορά ἐπὶ πλέον: ... 806 τ. γκρός

"Ἐναντι τῶν ἀνωτέρω προσθήκων διεγράφησαν τὰ ἀκόλουθα σκάφη:

α') ΝΑΥΑΓΗΣΑΝΤΑ

«Λίζ. Ηέλα» .....	τ. γκρ. 1800	(89) δινισθέν ἐκ συγκροίσεως
«Ἐλινύζι» .....	>	397 (83) ναυαγῆσαν εἰς Κρήτην
«Παναγία» .....	>	4289 (28) ἔξοειδαν εἰς Ν. Αφρικὴν
«Ωκεανίς» .....	>	3396 (10) προσταράξαν εἰς Κρηταίαν

·Α.)π 4 ..... > 9882

·Θ') ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ

«Βικτωρία» .....	τ. γκρ. 710	(96) "Ἐλλήνες διαλυταὶ
«Χρυσαλίς» .....	>	559 (82) — >

·Α.)π 2 ..... > 1269

γ') ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ ΕΙΣ ΑΛΛΟΔΑΠΟΥΣ ΠΡΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΝ

«Βάρος» .....	344	(98) Γάλλοι £ 3.000
«Βασιλική» .....	1385	(19) Παναμᾶς > 20.000
«Βιολέττα» .....	1407	(68) "Αγγλ.οι > 20.000
«Βιργινία» .....	1363	(109) "Αγγλοι > 20.000
«Εύτυχία» .....	5123	(13) Ιταλοί > 17.500
«Μάριος Τ.» .....	1128	(64) Λιθουανοί > 7.750
«Μαρ. I. Γονλανδῆς» .....	6620	(22) "Αγγλοι > 50.000
«Νίκαια» .....	3892	(14) "Αγγλοι > 42.000
«Νοσκόλ» .....	302	(75) Παναμᾶς > 800

·Α.)π 9 τ. γκρός: ..... 21.564

Α. στ. 181.050  
Συμφώνων πρὸς τοὺς ἀνωτέρω πίνακας, αἱ ἔγγραφαι, διαρκοῦντος τοῦ α' 3μῆνου, περιέλασθον 11 ἀτμόπλοια, συνολικῆς χωρητικότητος 40.655 τ. γκρός, αἱ δὲ ἐκ παντοίων αἵτιῶν διαγραφαὶ περιέλασθον 15 ἀτμόπλοια 32715 τ. γκρός, οὕτω προέκυψεν, ως πρὸς μὲν τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων μία ἐπὶ ἔλαττον διαφορά κατὰ 4 σκάφη, ὡς πρὸς δὲ τὴν χωρητικότητα μία διαφορά κατὰ 7940 τ. γκρός. Ή διαφορά αὕτη, συνυπολογιζομένη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου χωρητικότητα (502 πλοία 1.874.611 τ. γκρός), μᾶς δίδει σημειωνὴν δύναμιν τῆς ἀτμήρους ναυτιλίας μας ἀπό:

598 ΣΚΑΦΗ 1.882.561 ΤΟΝΝΩΝ ΓΚΡΟΣ

·Εκτὸς δύμων τῶν ἀνωτέρω σκαφῶν, ἡγοράσθησαν παρ' 'Ἐλλήνων καὶ τελοῦν ἡδη ὑπὸ παραλαβὴν τὰ ἀτμόπλοια:

«Sundance» .....	6664 τ. γκρός, τοῦ 1919
«Teneriffa», Γαλλικόν .....	2575 τ. γκρός, τοῦ 1913

·Α.)π. 2 τ. γκρός 9239

·Ἐπίσης καθειλκύσθησαν ἐν 'Ἀγγλίᾳ καὶ τελοῦν ἡδη ὑπὸ συμπλήρωσαν πρὸς παράδοσιν τὰ νεότευκτα φορτηγά:

«Άγιος Γεώργιος IV» .....	τ. γκρ. 4.900, ἡτ. «Γ. Νικολάου»
«Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς» .....	5.200, ἀδ. Κοινούσκουντη

·Α.)π 2 τ. γκρός 10.100

·Η γκρός χωρητικότης τῶν δύο τελευταίων αὐτῶν σκαφῶν θά καθορισθῇ ἐπακριβῶς μετὰ τὴν συμπλήρωσαν τῶν, οὔτε καὶ θά καταμετρήσθων. Τέλος, πρέπει νὰ σημειωθῇ, διτελεῖ ὑπὸ παραλαβὴν ἔνα μικρὸν φορτηγὸν ἀγορασθὲν ἐν Αιγαίῳ παρὰ τῶν κ. κ. Βασιγάνη καὶ Καΐρακτίδη, ὅπερ θὰ μετατραπῇ εἰς «τάνκερ» καὶ διτελεῖ εὑρίσκονται ἀπὸ νηολόγησιν πέντε ἀκόμη πρώην Κινεζικά ἀτμόπλοια. Τὰ σκάφη ταῦτα θὰ φέρουν τὰ ὄνόματα «'Ανω Βαθύ», «'Ηρα», «Καραβάδος», «Λιθαθώ» καὶ «Πιπίνα», δὲν ἐγνώσθησαν δύμως εἰσέτι τὰ ἐπακριβῆ χαρακτηριστικά τῶν.

·Εσημειώθησαν ἐξ ἄλλου καὶ τινες μεταβολαὶ εἰς τὴν ὑπὸ ξεναγίας χωρητικότητα, διὰ τὴν ὁποίαν ἐνδιαφέρονται καὶ "Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ. Εἰς τὴν δύναμιν ταῦτης προσετέθησαν κατὰ τὸ ληξιαν τρίμηνον 9 εἰσέτι σκάφη 22.736 τ. γκρός, ἔναντι οὐδεμεῖς διαγραφῆς, οὕτως διάσπαστα τὰ ηγούμηντα της ηγεμονίης ἡ ἐν λόγῳ χωρητικότης περιλαμβάνουσα σήμερον 85 σκάφη 271.897 τόννων γκρός.

Established 1892

**D. J. PAPADIMITRIOU**

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

PORT-SAID

SUEZ

Steamship Agents

Brokers for Chartering

Forwarding Agents

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Teleg. PAPADIMITRI

Telephone: 2174

΄Η άργοϋσα χωρητικότης  
τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας

### Στατιστική των "NAYTIKΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ,,

Εις τό τέλος τού α' Ζηήνου τού τρέχοντος έτους εύρισκοντο παρωπλισμένα 82 έν δλω φορτηγά μας (500 τόνων γκρός και ἄνω ἔκαστον), συνολικής δέ χωρητικότητος 289.525 τόνων γκρός. Έξ αὐτών 46 φορτηγά 139.540 τ. ήσαν παρωπλισμένα εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ ἐσωτερικοῦ καὶ κυρίως εἰς Πειραιᾶ, τὰ δὲ ύποδοιπα 36 φορτηγά 149.985 τόνων γκρός ήσαν παρωπλισμένα εἰς λιμένας τοῦ ἐξωτερικοῦ, ὡς ἔξης:

Εἰς τὸ Πλεῖστον	ά) π	14	τ. γκρός	51.809
Εἰς τὴν Ἀγγλίαν	>	5	>	24.149
Εἰς Κόνινγτον	>	16	>	70.846
Εἰς Μεσόγειον	>	1	>	3.681

Σύνολον : ..... » 36 » 149,985

‘Η ἀνωτέρω ἀργοῦσα φορτηγός χωρητικότης μας, συγκρινομένη πρὸς τὴν ἀντίστοιχον τοῦ δ’ 3μήνου 1937 ἡτο ηὗξινέντη κατὰ 55 σκάφη και 208.266 τ. γκρός, ἐνώ ἔναντι τοῦ α' 3μήνου π. ξ. ἡ αὔξησις ἡτο ἀδύμη μεγαλυτέρα, φθάνουσα τὰ 67 σκάφη 238.989 τόνινων γκρός. ‘Η τοιαύτη ἐνίσχυσις τῶν τάξεων τῆς ἀργίας εἰς τὴν φορτηγόν μας ναυτιλίαν ἀνεμένετο, ὡς ἀναπόφευκτος συνέπεια τῆς παρατηρηθείσης ἀπό ‘Οκτωβρίου π. ξ. καὶ ἐντεῦθεν ὑφέσεων εἰς τὴν ζωηρότητα τῶν παγκοσμίων μεταφορῶν. Αἱ πρῶται ἐνδείξεις είχον ἐκδηλωθεῖ θετικώτερον περὶ τὸ τέλος τοῦ δ’ 3μήνου 1937, ὅτε ἡ παραπλισμένη χωρητικότης μας, ἀριθμούσα 25 σκάφη 81.259 τ. γκρός, ἐσημείωνε μίαν αὔξησιν κατὰ 16 πλοια και 54.673 τόνινων, ἔναντι τῆς 30ῆς Σεπτεμβρίου, δόποτε οι σχετικοὶ ἀριθμοὶ ἐνεφάνισαν τὸ κατώτατον ὅριον παραπλισμοῦ εἰς τὰς τριμηνίας στατιστικάς τῆς παρελθούσης ἐπταετίας. ‘Η ἀργοῦσα ἥδη χωρητικότης συγκρίνεται πρὸς τὴν τοῦ α' 3μήνου τοῦ 1936, ὅτε ἦσαν παραπλισμένα 94 σκάφη μας 288.496 τόνινων γκρός.

'Άξιοσημείωτον είνε, δτὶ πλέον τοῦ ήμισεος τῆς ήδη παραπλισμένης χωρητικότητός μας ἀδρανεῖ εἰς λιμένας τῆς ἄλλοδαπῆς. 'Η πυνχάρησις τῶν ναύλων καὶ ἡ μετάπτωσις ἀπὸ τὴν ζωρότητα τῶν φορτώσεων εἰς τὴν σποραδικήν ζήτησιν καὶ ἐνίστε εἰς τὴν πλήρη διά τινας τομεῖς ἀπάρειαν, ὑπῆρξε τόσον ἀπροσδόκητος καὶ ἀνεπτύχθη εἰς τόσην εὐρύτητα καὶ σταθεράν διάρκειαν, ὥστε οἱ ἔφοπλισται εύρεθησαν ἀνέτοιμοι ν' ἀντιμετωπίσουν τὴν νέαν ταύτην κρίσιν τῶν μεταφορῶν. Μὲ τὴν ἐλπίδα τοῦ προσωρινοῦ χαρακτῆρος τῆς ἐκπτώσεως τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τὴν προσδοκίαν ταχείας ἀναβίωσεώς της, τὰ περισσότερα ποντοπόρα σκάφη ἔκρατηθησαν παραπλισμένα μακράν τῶν ἑθνικῶν βάσεων, ἵνα ἐν δεδουμένῃ στιγμῇ εὐρεθοῦν ἐγγύτερον πρὸς τὰ κέντρα φορτώσεων. Αἱ αἰσιόδοξοι ἀτυχῶς προβλέψεις διεψεύσθησαν ἐκ τῶν πραγμάτων. Τὸ Πλεῖτ κυρίως, ἡ ἀγορά, ἡ τις σημαντικὸν διαδραματίζει ρόλον εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς φορτηγού ναυτιλίας, ἀπέτελεσε καὶ πάλιν εἰς τὴν 'παριδία' διά τοὺς ἔφοπλιστάς. 'Απὸ μηνῶν ήδη ἀργοῦν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς πλείστα 'Ελληνικά φορτγά, μάτην ἀναμένοντα οἰανδήποτε ναύλωσιν, ἵνα δυνηθοῦν καὶ ἀποφύγουν τὸν τόσον ἐπιζήμιον ἐν πλήρει ἐπανδρώσει παροπλισμόν. Σκάφη τινὰ διεξέφυγον τὸν κλιονὸν ἀποπλεύσαντα κενά πρὸς ἄλλας κατεύθυνσεις. 'Η ἀγορά τῆς Αύστραλιάς κυρίως καὶ κατά δεύτερον λόγον ἡ τῆς Χιλῆς καὶ τῆς Βορείου 'Αμερικῆς, ἀκρετά ἀπερόδφουσαν φορτηγά ἐκ τῶν ἀσυνίτων εἰς τὴν Νότ. 'Αισιούκην

επερροφήσουν φορητά εκ των αργούντων εις τὴν Ηγ. Αμερικήν.  
Εύρυτέραν δῆμως προσέσλεθν ἔκτασιν διὰ τὴν παγκόδιμον  
φορητήγον ναυτιλίαν ό παροπλισμός εἰς διαφόρους λιμένας τῆς  
Αγγλίας και τῆς Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης. Τὸ Πλέιτ οὐδεμίαν  
ἔννοιαντες πιθανότητα ἐργασίας ἐπιστροφῆς και συνεπῶς ἀπεκλεί-  
ετο ἡ πρὸς τὰ ἑκεῖ κάθοδος σκαφῶν μὲ φορτία γαιανθράκων, ζ-  
στω και μὲ ναῦλους ίκανοποιητικούς. Αἱ λοιπαὶ ἀγοραὶ ἔλαχ-  
ιστην, ἐντέλως δυσανάλογον πρὸς τὴν προσφερομένην χωρητικό-  
τητα, παρείχον κίνησιν, οἱ δὲ ναῦλοι κατῆλθον εἰς ἐπιπεδα κα-  
θαυτὸν ἐπίζημα. Ἀποτέλεσμα της τοιαύτης καχεξίας τῆς ναυλα-  
γορᾶς δὲν ἀνεμένοντο ἄλλο, παρὰ δὲ παροπλισμός. Τὰ ποσσότα  
τῆς ἀργίας δι' ὅλας τὰς σημαίας ἥρχισαν αὐξανόμενα, ὅπως ηγ-  
ῆθησαν και διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν. Οἱ ἀκόλουθοι πίνες  
δεικνύει ἀναλυτικώτερον τὴν ἡδη παρωπλισμένην χωρητικότητα  
τῆς φορητοῦ ναυτιλίας μας, ἐν συγκρίσει και πρὸς τὸ α' 3ημ-  
ην τ. ἔ.

ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΣ Α΄ ΤΡΙΜΗΝΟΥ 1938

ΔΙΑΤΑΞΗ ΣΟΥΔΑΣ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΩΝ		1936		
Λιμένες άργιας (*)	Άριθ.	Τ. γραφ.ς	"Εναντί α' ζημίας 1937	
Πειραιών	39	120.490	7	15.761
Κίος — Οίνονσα..	3	8.587	»	—
Σύρος .....	1	3.885	»	—
Αιολοί λιμένες ...	3	6.578	»	—
 Έσωτερων		 139.540	 7	 15.761
Έξωτερων	36	149.985	8	34.779
 Σύνολον :		 289.525	 15	 50.540

(\*) Είς τοὺς λιμένας τοῦ ἑσπεριδίου παρωπλίσθησαν καὶ πλέοντες πρὸς παροπλισθάντας καὶ ἄλλα σκάφη. Ή στατιστική μας ἀναφέρεται εἰς τὴν κατὰ τὴν 15ην Μαρτίου εὑρίσκομένην ἐν ἀργά κυριητικητη.

'Αφ' έτερου ό χρόνος της άργιας της άνωτέρω χωρητικότητος σημειούνται είς τὸν κατωτέρω στατιστικὸν πίνακα, ἐν ἀντιπαραθόλῃ καὶ πρὸς τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον τοῦ 1937:

	Α' Σμήνον 1938	Α' Σμήνον 1937		
(Α)π	Τ. γκρός	(Α)π	Τ. γκρός	
'Ο χρόνος τῆς ἀργίας των 'Απὸ τῶν ἀρχῶν Μαρτίου .....	11	39.083	1	1.013
Διαιροῦντος τοῦ Φεβρουαρίου ...	33	124.457	2	7.287
Διαιροῦντος τοῦ Ιανουαρίου ...	29	95.288	2	3.439
Πρὸ 3 ἔως 6 μηνῶν ἀργοῦντα ...	8	28.608	4	20.412
Πρὸ 6 ἔως 12 μηνῶν ἀργοῦντα..	1	2.089	1	1.957
'Αργοῦντα ἀπὸ ἔτους καὶ πλέον..	—	—	5	16.432

Σύνολον:..... 82 289.525 15 50.540

Σαφώς προκύπτει έκ τῶν ἀνωτέρω ἀριθμῶν, ὅτι ἡ προσδετική διόγκωσις τοῦ ἀργοῦντος τονάξ ἐπραγματοποιήθη ἀπὸ τοῦ Φεδρουσαρίου καὶ ἐντεῦθεν. Μέχρι τέλους τοῦ π. ἔτους, ἔν τινι δὲ μέτρῳ καὶ κατὰ τὸν Ἰανουαρίον, πολλὰ ἔκ τῶν φορτηγῶν μαζεὺσικοντο ἐν ὑπερεσίᾳ εἰς ἐκτέλεσιν ἀνέλημμάνεν των μεταφορικῶν ὑποχρεώσεων, μετά δὲ τὸ πέρας τῶν ταξιδίων των παραπλίσθησαν, ἐφόσον δὲν ἡδυνήθησαν νά ἐπιτύχουν πτωχὴν τινὰ ἐργασίαν, ἐπιτρέπουσαν εἰς αὐτά τὴν περαιτέρω, ἀνευ ζημίας, ἀπασχόλησιν των. Θά ἢτο δὲ ἡ ἔκτασις τοῦ παροπλισμοῦ ἀκόμη εὑρυτέρα, ἔξαντανός ἀριθμός φορτηγῶν μαζεύεσις, κλεισθείσας ἀπὸ τῆς περιόδου τῆς ζωηρᾶς κινήσεως, διά πολύμηνα ταξιδία, μολονότι ἐστημειώθησαν καὶ τινες περιπτώσεις διακοπῆς τῶν ὑπὸ ἐκτέλεσιν χρονικῶν ουμβολαίων. Τὴν ἔκτασιν τοῦ παροπλισμοῦ ἐμετρίασαν ἐπίσης καὶ αἱ ἰκανοποιητικαὶ φορτώσεις γεννημάτων ἔξ Αὐστραλίας δι' Εὐρώπην καὶ Ἀπωλεῖαν τολήν καὶ παλαιοισιδήρου ἀπὸ τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν διὰ τὴν Ἰαπωνίαν. Εἰς τὰ μακρύντα ταῦτα ταξιδία ἀπτησολήθη ἰκανὴ χωρτικότης, ἐκ τῆς ὁποίας ἔνα δεξιόλογον ποσοστὸν ἀνέφερετο εἰς Ἑλληνικὰ φορτηγά. Πέραν τῶν δύο αὐτῶν τομέων οὐδεμία ἄλλη ὑπολογίσιμας μεταφορική ἐργασία παρετηρήθη κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον. Ἐξαιρέσεις θέσιακα σποραδικῆς τινος ζητήσεως ἀπὸ τὰ ὑπόλοιπα κέντρα, ἥτις καὶ ἐκαλύπτετο πολλαπλασιώς ἀπὸ τὴν πληθωρικῶν προσφερουμένην γωνοτικότητα.

Είς τὸν κατωτέρω πίνακα παρέχομεν μίαν εἰκόνα τῶν διακυμάνσεων τῆς ἀργούσης χωρητικότητός μας κατὰ τὴν τελευταῖαν ἐπταετίαν. Προκύπτει ἔξι, αὐτῆς, ὅτι κατὰ τὸ α' τρίμηνον ἔ-  
τους ἕτους παραπρέπει, συνήθως, μία ἐλάττωσις τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τῆς ναυτιλίας καὶ ἐνίσχυσις τοῦ παροπλισμοῦ. Η τοιαύτη μείωσις ὅμως προσέλαβεν ἐφέτος εὑρύτερον χαρακτῆρα, λόγῳ τῆς γενικωτέρας περιστολῆς τοῦ ὅγκου τοῦ παγκομιδίου ἐμπορίου. Πάντως, οἱ ἀριθμοὶ τοῦ α' 3μηνου τρ. ἔ. δὲν φιλοτανταν κατά πολὺ τὰν ἀντιστοίχων ἀριθμῶν τῶν προηγουμένων ἑτῶν, ἔξαιρεσι 66% αι τοῦ 1931, ὅτε ἡ παγκόσμιος οἰκονομική κρίσις εύρισκετο εἰς τὴν πλήρη αὐτῆς δύστητα, καὶ τοῦ 1937, ὅτε εἶχεν ἐπικρατήσει ἡ τόσον ἐλπιδοφόρος καὶ ἀνακουφιστική διά την Ναυτιλίαν ἀνάνηψις τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν. Δέοντή σήμερις νὰ ληφθῇ ὡ' ὅψιν καὶ ὁ ὑπολογισμός παράγων τῆς σημαντικῆς αὐθίσεως τῆς δυνάμεως τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου μεταξύ τῶν ἑτῶν 1931 καὶ 1938:

Αι διακυμάνσεις της άργούσης χωρητικότητάς μας

<sup>14</sup> Η ἡλικία ἔξι ἄλλου τῶν ἦδη παρωπλισμένων φορτηγῶν μας, ν συγκρίσει καὶ πρός τούς ἀντιστοίχους ἀριθμούς τοῦ α' 3μῆ- ου π. ξ., ἔχει ὡς ἔπεις:

Α' Σημείων 1938			Α' Σημείων 1937		
περι. 1930—20 ά)	π 10 τ.	47.718	εναντι	τ. γ.γ.ο.	—
» 1919—15	» 17	» 72.609	»	1	» 1.957
» 1914—10	» 18	» 60.748	»	4	» 23.368
» 1909—05	» 19	» 65.723	»	—	» —
» 1904—00	» 9	» 26.466	»	4	» 10.723
Σύνολο τοῦ 1899	» 9	» 16.261	»	—	» 4.662

Καὶ ἀπὸ τὸν ἀνωτέρω πίνακα ἀντλοῦνται μερικά ἐνδιαφέροντα συμπεράσματα, ἄτινα καθίστανται περισσότερον ἔμφασῆς, ἀνὴρ οὐγκρισίς γίνη μὲ τὸ α' 3μηνον τοῦ 1936. Οὕτω, οκάφη αυτηγήθεντα τὸ 1914 καὶ πέραν (ἥτοι 24 ἑτῶν καὶ ἄνω) ἐκάπυπτον τὸ α' 3μηνον τοῦ 1936 τὰ 55% τῆς τότε ἀργούσης χωρικότητος, τὸ α' 3μηνον τοῦ 1937 τὰ 50% καὶ τὸ α' 3μηνον τοῦ ἥτοι τὰ 37.5%, ἐνώ τὰ ἡλικίας κάτω τῶν 24 ἑτῶν ἐκάλυπτον τὸ 3μηνον τοῦ 1936 τὰ 45% τῆς τότε ἀργούσης χωρικότητός ας, τὸ α' 3μηνον τοῦ 1937 τὰ 50% καὶ κατὰ τὸ α' 3μηνον τριῶν τὰ 62.5%. Ἡ ἀργία συνεπώς δὲν ὀφείλεται τόσον εἰς τὴν πασιότητα του πλωτοῦ μας ύλικοῦ, δοσον—πράγματι—εἰς τὴν ἐλευθερίας.

## Ναυτικά Τεχνικά Ζητήματα

### Αξησίς τῆς ἀντιστάσεως λόγω ρυπάνσεως τῆς γάστρας

Ἐξ τῆς ἀντιστάσεως, ήτις παρουσιάζεται διὰ τὴν πρόωσιν τοῦ πλοίου ἐντὸς τοῦ ὕδατος, καὶ βάσει τῆς ὅποιας γίνεται ὁ ἐπολογισμὸς τῆς δι' ὑφασμάτην ταχύτητα ἀπατούμενης δυνάμεως τῶν μηχανῶν, τὸ μεγαλύτερον ποσοστὸν ὀψεῖται εἰς τὴν τριβὴν τοῦ περιβλήματος καὶ τῶν λοιπῶν μερῶν τῆς γάστρας. Τὸ ποσοστὸν τοῦτο εἰς πλοία τῆς συνήθους ταχύτητος τῶν ἐμπορικῶν, δηλαδὴ τῆς περὶ τοὺς 10 κόμβους, ἀνέρχεται εἰς 80 οὐρανούς περίπου τῆς ὅλης ἀντιστάσεως. Ἡ ἀντιστασὶς δὲ αὕτη τῆς τριβῆς ἔχειται βεβαίως κατὰ ποστὸν ἀπὸ τὸ μέγεθος τῆς ἐπιφανείας τῆς γάστρας καὶ τὴν ταχύτητα καὶ κατὰ δεύτερον ἀπὸ τὴν ὑψηλήν, δηλαδὴ ἀπὸ τὸ ὑψηλὸν καὶ τὸ λειών ἢ μὴ τῆς ἐπιφανείας.

Ἡ ὑψηλὴ εἶναι προσεκμένου περὶ τοῦ ὑψηλοῦ τῶν ἐλασμάτων ἡ αὕτη δι' ὅλα τὰ πλοῖα μεταλλικὴ κατασκευή, καὶ διάκρισις δύναται μόνον νὰ γίνῃ ὡς πρὸς τὸν τρόπον τῆς καρφώσεως τῶν ἐλασμάτων, ἐὰν δηλαδὴ ἡ μία σειρὰ ἐπεργάζεται τὴν ἄλλην, ἡ εἰναις ἡ μία ἐσωτερικὴ καὶ ἡ ἄλλη ἐξωτερικὴ. Οὐσιώδης δὲ μίας κάπως διαφορά παρουσιάζεται μεταξὺ τῶν διαφόρων πλοίων, ἀνάλογος τοῦ χρωματισμοῦ, ἀκόμη δὲ καὶ διὰ τὸ αὐτὸ πλοίον εἰς διαφόρους ἐποχὰς ἀνάλογος τῆς καταστάσεως τοῦ χρώματος καὶ τῆς καταστάσεως τῆς γάστρας ἀπὸ ἀπόφεως φυτάσεως.

Οὐ φαλοζωματισμὸς γεννινός τῶν πλοίων σοπεῖ ὡς γνωστὸν κατὰ πρῶτον τὴν προφύλαξιν τῶν ἐλασμάτων τοῦ περιβλήματος καὶ τοῦ πειθμένος ἀπὸ τὴν δέξιδον. Πρὸς τοῦτο ἐπέτοις τῆς ἀρχικῆς κατὰ τὴν ναυπήγησιν ἐπαλείφεται τῶν ἐλασμάτων διὰ δύο τονῆλαστρον στρωμάτων μινίον, τὰ ὑγραλα πρέπει νὰ χρωματίζονται κανονικῶς κατὰ τὸν περιοδικὸν τῶν δεξιανεισμῶν μὲ ἓν στρῶμα φαλοζωμάτου τοῦ φερούμενου ἐπὸ τὸ ὄνομα ἀντιδραστικὸν, ἡ κατὰ τὸ ἀγγλικὸν «anticoagulant». Τοιούτων φαλοζωμάτων ὑπάρχουν περιστέρῳ ὡς γνωστὸν διάφοροι τύποι, προϊόντα διαφόρων μετάλλων. Ἡ ἀποτελεσματικότης τοῦ ὑφαλοζωγόματος εἴνει ζήτημα μάρκας καὶ ἡ ἐπιλογὴ ἀκολούθεται τὸν ὄφδον κανόνα, διὰ τὸ ἀκριβοτέρον πρᾶγμα εἴνει καὶ τὸ καλύτερον. Υπάρχουν δὲ ὡς γνωστὸν ὑπερβολικά διαφορά τιμῶν μεταξὺ τῶν πολιούχων τῶν διαφόρων ἐργοστασίων, ἔχουν διάφορα μέρη καὶ 500 οὐρανού.

Ἐπὶ τοῦ πρῶτου τούτου στρώματος ἐπιχρίσεται τὸ δεύτερον, τὸ φερόμενον ἐπὸ τὸ ὄνομα «ἀντιφρεατικὸν» ἡ κατὰ τὴν ἀγγλικὴν τοῦ ὄνομασίαν «antifouling», διὰ τοῦ ὄποιον σοπείται διὰ τὸς ἐμπιδούμην ἡ ἐπὶ τῶν ὑφάλων προσοκόλλησις καὶ βλάστησης τῶν διαφόρων θαλασσίων φυτῶν καὶ παρασίτων, ἀπότια σονούλων ἀποτελοῦν τὸν γνωστὸν φύπανον τῆς γάστρας. Καὶ διὰ τὴν ποιότητα τοῦ χρώματος τούτου ἰσχύουν τὰ αὐτὰ μὲ τὸ πρῶτον στρῶμα ἀναφερθέντα. Ἡ ἐπιδροίς δὲ μίας τοῦ χρώματος τούτου τοῦ ὄποιον ἡ ὑψηλὴ προσδιοίξει καὶ τὴν ἀντιστασὶν τῆς τριβῆς εἴνει ἀμείσως διὰ τὴν ἐπαύσην τῆς τελευταίας. Ἡ ἐπαύσησις δὲ τῆς ἀντιστάσεως ἐπιφέρει μείωσιν τῆς ταχύτητος, ἐφ' ὃσον ἀναπτύσσεται ἡ αὕτη δύναμις τῶν μηχανῶν, ἡ ἐπιβάλλει ἐπαύσην τῆς ἀποδούματος καὶ συνεπῶς καὶ τῆς καταναλώσεως διὰ νὰ τηρηθῇ ἡ αὕτη ταχύτης.

Τὸ ἐν λόγῳ δεύτερον στρῶμα περιέχει συνήθως ἀλατὰ δηλητηριώδη, διὰ τῶν ὄποιον νευροῦται ὁ γόνος ἡ ὁ πρόσθιος τῶν διαφόρων βλαστήσεων τῆς φυτάσεως, ὁ προσοκόλλημενος εἰς τὴν γάστραν. Ἡ τελεία δὲ μίας ἀποφαγῆς τῶν προσοκόλλησιν τούτων εἴνει σχεδὸν ἀνέφικτος, ἐπιτυγχανούμενη ὡς γνωστὸν μόνον διὰ τῆς γαλάκινῆς ἐπενδύσεως τῶν ἔντινων πλοίων, ἐφ' ὃσον τὰ παράγωγα τοῦ χαλκοῦ εἴνει κατ' ἐξοχὴν δηλητηριώδη.

Ἡ βλάστησης ἡ ἔστο καὶ ἡ προσοκόλλησις τῶν νευροῦτων σπόρων, ἐπισχένει τὸ ἀνόμαλον τῆς ἐπιφανείας καὶ συνεπῶς καὶ τὴν ἀντιστασὶν. Ὡς πρὸς τὰς συνθήκας νῦν τῆς βλαστήσεως ταῦτης ἐγεννήθησαν ἀνέκαθεν ἀρκετά συζητήσεις ἀναφορικῶν μὲ τὰ αἴτια, ἀπίνα εὐνοοῦν τὴν βλάστησην ταῦτην καὶ τὰ λογικότερα τῶν συμπερασμάτων ἐκ τῶν διαφόρων παρατηρήσεων δύνανται νὰ συνοψισθοῦν εἰς τὰ κάτωθι:

α') "Οτι ἡ φύπανος εἴνει μεγαλύτερα ὅταν τὸ πλοίον ἀγνητῇ ἐντὸς τοῦ λιμένος.

β') "Οτι ἡ ἐνέργεια τῶν δηλητηριωδῶν ἀλάτων τοῦ ὑφαλοζωγόματος, ἀπίνα διαλύμανεν εἰς τὸ ὕδωρ φονεύοντα τὸν γόνον, εἴνει μεγαλύτερα ὅταν τὸ πλοίον κανῆται, ἀλλ' οὐχὶ ἐντὸς μαρφῶν διαστημάτων.

γ') "Οτι τὸ γχόνος ὁ μεσολαβῶν μεταξὺ δύο δεξιανεισμῶν εἴνει ἐξ τῶν πρωταρχικῶν δροῶν διὰ τὴν φύπανον. εἴνει δραστικότερον ἐναντίον τῶν παρασίτων παρὰ τὸ θαλάσσιον καὶ παρασίτων ποσοστὸν ἐν πινέσει ἡ ἀλλιανεισμένον.

Τὸ ὅτι ἐν πλῷ ἀρκετὸν μέρος τῆς φύπανος ἀποσπάται εἰναις αὐτονόητον καὶ εἴνει ἐπίσης γνωστὸν τὸ φανόμενον τῆς ἐπαύσησεως τῆς ταχύτητος μετὰ πάροδον ἀρκετῶν ὡρῶν πλοίου, εἰς πλοία, εἰς τὰ δύοια λόγῳ μαρφῶν παρασίτων ἐν τῷ λιμένι ἡ φύπανος εἴνει κάπως ὑπερβολική. Ἐν τοσούτῳ δροὶ παρατηρεῖται, διὰ καὶ ἐάν τὸ Τὸ «Ηλίας Γ. Κονλονσοντῆς» εὐθύς μετὰ τὴν καθέλη προίν τοῦ ἐκ τῶν ναυπηγείων Short Brothers. Σχετικῶς γράφομεν εἰς ἄλλην σελίδα.

Θαρὰν γάστρων παρατηρεῖται ἐπαύσησις τῆς ἀντιστάσεως καὶ συνεπῶς μειώσις τῆς ταχύτητος, ἀκόμη δὲ παρετηρήθη καὶ εἰς ἀρτί δεξιανεισθὲντα πλοία μείωσις τῆς ταχύτητος, ἐν παρασίτοις προηγουμένων παρατηρήσεων, ἀπεδόθη ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὸν διαφορετικὸν πρότον τῆς ἐπιφρίσεως τοῦ αὐτοῦ εἰδοῦς τοῦ ὑφαλοζωγόματος, διαπιστωθέντος, διὰ εἰς τὸ μειονεκτήσιον πλοίον πλέοντα τὸ γρήμα δὲν εὑχεν ἐπιφράστησεν καὶ παρασίτης συνεπῶς προμαθεῖται, μεγαλύτερα ἐπιφανείας, ἡτοι καὶ συνεπέφερεν ἀποτελέσματα πατά 10 οὐρανού.

Λί αὐτοτέρῳ παρατηρήσεις ἡγαγον λίαν ἐσχάτως εἰς τὴν διατέποσιν, ἐν Ἀμερικῇ, νέας θεωρίας ὡς πρὸς τὴν ἐπίδρασιν τοῦ δευτέρου στρώματος τοῦ ὑφαλοζωγόματος, ἡτοι καὶ ἐπιστολούμην ἐν μέρει δι' ἐκτελέσεως ἐπεταμένων δογμῶν καὶ παρατηρήσεων. Διεπιστώθη δηλαδὴ, ὅτι καὶ διὰ γάστρων τελείως σχεδὸν ἀπολλαγμένην φυτάσεως. Ἡ ἀντιστασὶς τῆς τριβῆς αὔξανε καὶ διὰ ἀρχέτορεν ποσοστὸν. Τὸ ποσοστὸν τοῦτο ἀνέρχεται εἰς 12 οὐρανού μετὰ 20 ἡμέρας ἀπὸ τοῦ δεξιανεισμοῦ, εἰς 23 οὐρανού μετὰ 40 ἡμέρας, εἰς 32 οὐρανού μετὰ 60 ἡμέρας, εἰς 40 οὐρανού μετὰ 80 ἡμέρας, εἰς 47 οὐρανού μετὰ 100 ἡμέρας καὶ εἰς 53 οὐρανού μετὰ 120 ἡμέρας.

Ἡ ἔχηγμος τοῦ φανονέμονος ἐδόθη διὰ τοῦ ὅτι ἡ ἐπιφερούχη ἐπιφάνεια τοῦ πρώτου στρώματος, ἡ ἀμέσως ἐπιδροῦσα ἐπὶ τοῦ προσοκόλλωμένου γόνου, ἀπολλένεται κατὰ τὸν πλοῖον ὥστε τοὺς νευροῦτες τάροντας προστέμπεται δευτέρᾳ ἐπιφάνεια τοῦ ὑφαλοζωγόματος, πλέον ἀνόμαλος ἀπὸ τὴν κατὰ τὸν δεξιανεισμὸν ἐπιτευχθεῖσαν. Ἡ μεγαλύτερα ἀνόμαλα ἐπιφέρει τὴν αὔξησιν τῆς ἀντιστάσεως, ἀμφότερα δὲ παρουσιάζονται μεγαλύτερας τιμᾶς ἐφ' ὃσον τὸ φανονέμονον τῆς ἀπολλένοντος τῶν διαφόρων στρῶμάτων συνεχίζεται, δεδομένον, ὅτι τὰ οὗτα ἀπομακρύνομενα στρῶματα δὲν εἰναις καθολικά δι' ὅλην τὴν ἔκτασιν τῆς ἐπιφανείας τῶν ὑφάλων. Ἡ ἀνωτέρω ἔχηγμη δὲν ἀπολείπειται βεβαίως τὸ γεγονός, ὅτι διὰ τὰ ἐλλιμενισμένα πλοία μὲ τὴν μεγαλύτεραν φύπανον, ἔτι πάντοτε πρόσθια συνήθεια τιμῆς τοῦ προσοκόλλου τιμὴν περιτείνει πρόσθια συνήθεια τοῦ πάντοτε πρόσθιου τοῦ φανονέμου ταχυτήτων.

Ἄλι τιμὴς ἡ πρώτη τοῦ ποσοστοῦ τῆς ἀντιστάσεως, ἡ ἐπὸ τὸ διασήμον «Αμερικανὸν ναυπηγοῦ Taylor» διδεῖσι τιμὴ τῆς αὔξησεως τῆς ἀντιστάσεως κατὰ 0,5 οὐρανού δι' ἐκάστη παρεργασίαν ἡμέραν, ἀπὸ τῆς ἡμέρας τοῦ δεξιανεισμοῦ. Ἡ τιμὴ αὕτη ὡς μέση τιμὴ ἔχηγμην ὡς ἀπολόντως καὶ διὰ τὸν νευροῦτον παρατηρήσεων, ὡς τὰς ἀπομακρύνομενα ταχυτά ποσοστά τοῦ πρώτου πρόσθιου τοῦ προσοκόλλου προστέμπεται τὰ πλοῖα διὰ τὰ ἀνωτέρω ἀναγκαιότερα τιμῆς τοῦ προσοκόλλου προστέμπεται τὰ πλοῖα δεξιανεισθούσα τοῖς πρώτοις προστέμπεται ταχυτήτων τῶν φανονέμων.

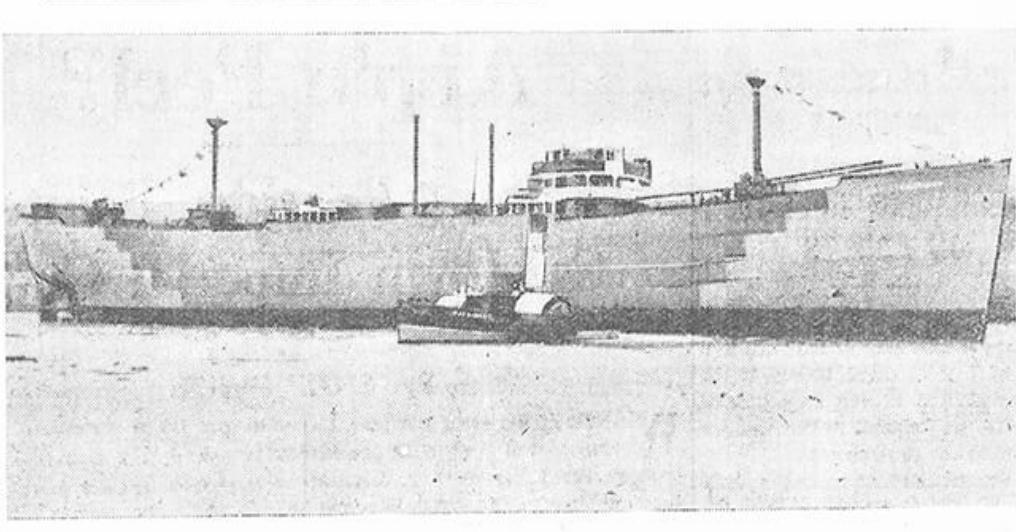
"Οἱ πάντοις ἀλλα τηροῦσι συμπίπτονταν ἐπὶ τοῦ τὸ λείον τῆς ἐπιφανείας καὶ ἡ συνεκτικότης τοῦ ἀντιφρεατικοῦ χρώματος, πρέπει νὰ ἀποτελοῦν ἀντισκείμενον ἀιδιατέρας μεριμνῆς κατὰ τὸν δεξιανεισμὸν τοῦ πλοίου. Λί συνθήκης ὅτισ δεξιανεισθοῦν τὸν φρεγηγὸν πλοίον, ἴδια μὲν, δὲν παρέχουν ὡς γνωστὸν τὸν ἀπωτομένον χρόνον, οὕτε τὸ ἀπωτούμενα τεχνῶν μέσα διὰ τὴν ἐπίτευξιν τοῦ ἀπωτομένου καθαρισμοῦ τῆς γάστρας καὶ τῆς ἐνδεδειγμένης λειότητος. Ἔπιχρατεῖ ἡ ἀντιλήφη, ὅτι ἡ ἐπαύσης ἐπὶ τὸν παλαιὸν χρώματος ἐνός ἐνότε τοῦ προσοκόλλου προστέμπεται τὰ πλοῖα δεξιανεισθούσα τοῖς πρώτοις προστέμπεται ταχυτήτων φρόνος.

### Η κλίμαξ φορτώσεως εἰς παλαιότερα πλοῖα

"Η κλίμαξ αὕτη, ἵνα τὸ κοινὸν ὄνομα «σοζάλα τοῦ βατοφοιδοῦ φερομένη, δίδει ὡς γνωστὸν τὸ δι' ἐκάστη προσθιμα τάντοιον d. w. τοῦ πλοίου. Ὁ διεβλήτης οὗτος δρος περιλαμβάνει διὰ τὰ πλοῖα πλέοντα ἀπὸ τῆς ἀρσότον τοῦ ἐπιφράστησεν τῆς τριβῆς, ἐπόσον προσθετεῖται πάντα τὸν πλοίον πλέοντα ἀπὸ τῆς τριβῆς, ἐπόσον προσθετεῖται πάντα τὸν πλοίον πλέοντα τὴν τριβήν της τριβῆς λειότητος. Ἔπιχρατεῖ ἡ ἀντιλήφη, ὅτι ἡ ἐπαύσης ἐπὶ τὸν παλαιὸν χρώματος ἐνός ἐνότε τοῦ προσοκόλλου προστέμπεται τὰ πλοῖα δεξιανεισθούσα τοῖς πρώτοις προστέμπεται ταχυτήτων φρόνος.

(Η συνέχεια εἰς τὴν 17ην σελίδα)

### ΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΔΙΑΣ ΜΑΣ





## 'Αργεντινή

Η εκπτωσις των έκπτωσεων

"Η πλήρης έκπτωσις των φορτώσεων γεννημάτων από την άρχοντα της Αργεντινής αντικατοπτρίζεται είς τὰς στατιστικὰς τοῦ Ιανουαρίου καὶ Φεβρουαρίου διὰ τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τῶν λιμένων τοῦ Πλέιτ. Κατέλευσαν ἔτεις κατὰ τὸ δίμηνον 411 μόνον ἀτμόπλοια καὶ φότοροις, χωρητικότητος 1.522.639 τόννων νέτ., μὲ μειονίσι, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντιστοίχην περιόδου τοῦ π. ἡ, κατὰ 346 ἐν διῃσησί, καὶ 945.417 τ. νέτ. Η Αργεντινὴ σημαία, ἐρχομένη πάντοτε εἰς τὴν α' θέσιν, σημειοῦται μὲ 114 πλοῖα καὶ 508.350 τ., ἵπολεπτεται ὅμως τῆς περισσοῦς κατὰ 165 σκάφη καὶ 484.769 τ. νέτ. Η Γερμανικὴ σημαία, ἡ τῆς διατηρητοῦ τακτικῆς γραμμᾶς δι' ἐπιβατηγόν ὑπερωκεανὸν, ἐπιτοποιοῦσα τὴν Ελληνικὴν καὶ τὴν Ιταλικὴν σημαίαν, κατέλευσε τὴν δευτέραν θέσιν, μὲ 58 πλοῖα 216.937 τ., καὶ μὲ ἀξησιν, ἔναντι τοῦ ιδίου διμήνου π. ἡ, κατὰ 18 σκάφη καὶ 63.000 τ. νέτ. περίποτον. Η Ελληνικὴ σημαία ὑστέρησε καὶ τῆς Ιταλικῆς, μετατάσσα ἀπό τὴν δευτέραν εἰς τὴν τετάρτην θέσιν καὶ σημειούμενη εἰς τὰς στατιστικὰς διμήνου μὲ 38 μόνον πλοῖα 97.331 τόννων, ἔναντι ἀντιστοίχην περισσοῦς κίνησεως 127 σκάφων 344.854 τ. νέτ. "Οσον ἀφορᾷ εἰδίκωτερον τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ μηνὸς Φεβρουαρίου, ἀνῆλθεν αὐτῇ εἰς 194 μόνον πλοῖα 717.420 τ., ὑστερήσασα τῆς ἀντιστοίχην περισσοῦς κατὰ 164 πλοῖα 443.663 τ. νέτ καὶ σημειούσα τὸ κατώτατον μηνιαίον δριον ἔναντι σειρᾶς ὅλης προηγούμενον ἑτον.

## Περιορισμοὶ εἰς τὰς φορτώσεις τοῦ Πλέιτ

"Η Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ τῆς ναυτιλίας τῶν «τράμπες» προήλθεν εἰς ἀπόφασιν δι' ἡς ἐπιτρέπεται, δῆλως — παρὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθροῦ 2, τοῦ σχεδίου κατωτάτων ὁρίων ναυλῶν τοῦ Πλέιτ — οἱ πλοιοπτῆται, οἱ ἔχοντες εἰς Αργεντινήν καὶ Βραζιλίαν κανέναι καὶ ἀναμένοντα σκάφη, δηνάμενα νὰ παράσχουν ἥμεροιναν φορτώσεως μέχρι 16ης Ἀριθμοῦ, περιορίζουν τὸ μέγεθος τῶν πλοίων τοῦ εἰς οἰονδήποτε βαθμόν, ἀπορέζουν τὸν ἀντιστοίχοντα διὰ τὸ δηλούμενον μέγεθος ναῦλον. Διὰ τῆς ιδίας ἀποφάσεως δρίζεται, διὰ σκάφη ναυλωθέντα διὰ ταξιδίου ἔξορμήσεως μετά τὴν μεσημβρίαν τῆς 17ης Μαρτίου καὶ ἐπὸν οἰονδήποτε τύπου ναυλοσυμφώνου ἡ τεθέντα ὑπὸ φόρτωσιν ἐξ οἰονδήποτε λιμένου, μὲ προορισμὸν ἐκφορτώσεως εἰς τὸν οἰονδήποτε Νοτιοαερικανὸν λιμένα, δὲν ὅμως νανέλθονται ἡ θάλασσαι τὸν φόρτωσιν ἐξ Αργεντινῆς η καὶ Οὐργογράνης δι' οἰονδήποτε κατεύθυνσιν, μέχρις ὅτον ἥμελεν ἄλλως ἀποφασισθῇ παρὰ τῆς Ἐπιτροπῆς. Οἱ περιορισμοὶ οὗτοι δὲν ἀφορᾶ πλοῖα φορτώντων ἡ προτιθέμενα νὰ φορτώσουν, δηνάμενοι ναυλοσυμφώνουν ἔξορμήσεως, συμβολαῖον «εἴται - τοάρτερς» η ἀλλοι ἔποχρεώσεων ἔξορμήσεως η ἐποτροφῆς, ἐπὸν ἥμεροιναν προγενετέρων τῆς μεσημβρίας τῆς 17ης Μαρτίου. Οἱ ἔχοντες κλείσει τουάντας ναυλώσεις η «εἴται - τοάρτερς» πλοιοκτήτην ἔποχρεώντων νὰ ἀνακοινώσουν ἀμέσως εἰς τὴν Ἐπιτροπήν τὰ σχετικὰ στοιχεῖα, ητοις καὶ θὰ τηγήσῃς ἐπ' αὐτῶν ἀκραν ἐχεμύθειν.

"Επιχρετεῖ η σκέψις, δῆλως αἱ ἀνωτέρω διατάξεις τηρηθοῦν ἐν ἰσογῇ μέχρις ὅτου δὲ ἀριθμός τῶν ἀνωτάτων ἐν τῇ ἐργασίᾳ σκαφῶν ἥθελεν ἐπιτρέψει τὴν ἀριθμόν. Λί λοιπα διατάξεις τοῦ σχεδίου παρέμειναν ἀμετάβλητοι.

## Γαλλία

Τὰ ἀποτελέσματα τῆς σοσιαλιστικῆς παρεμβάσεως

"Η Κεντρικὴ Ἐπιτροπὴ τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν συνεδριάσασ τὸν 8ην Μαρτίου, κατηρτίσθη εἰς σόδια καὶ ἐπανεξέλεξε πρόεδρον ἀδεῖ τὸν 1938 τὸν π. Philippar, ἔλαβε δὲ γνῶσιν τῆς ἐποβληθείσης ἔκθεσεως διὰ τὰ περιαγέμενα τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἑτο. Τὸ 1937 — ἀναφέρεται εἰς τὴν οφθέσιαν ἔκθεσιν — ἐπῆρεν ἐν τῷ συνόλῳ τοῦ ἔνα συντελές διὰ τὴν ναυτιλίαν ἑτο. Λί λοιπα διατάξεις τοῦ σχεδίου παρέμειναν ἀμετάβλητοι.

**SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY  
"WAALHAVEN,"**

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)  
After Hours: 21851

Telegr.: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

διονούν ἀφορᾶ τὴν ἐργασίαν, τὰς τημάς τῶν ναῦλων καὶ τὰς διακυμάνσεις τῆς ἀργούσις χωρητικότητος ἐσημειώσαν ἴκανοποιητικὴν βελτίωσιν, δὲ πρόσφατος χαλάρωσις τῆς ναυλαγορᾶς δὲν ἥδηνήθη νὰ φραγδεύσῃ τὴν αἰσιοδεξίαν πολλῶν ἐπιφανῶν ἐφοπλιστῶν, ὃς πρὸς τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας. Πιστεύουν οἵτοι, διὰ ή ὑψησις τῶν τημῶν θάλασσης ἐπενεργήσῃ ἀρνητικῶς ἐπὶ τῶν παραγγελῶν νέων πλοίων, ἐνῷ οὔτε οἱ ἐμπορικοὶ φραγμοί, οἱ περιορισμοὶ τοῦ συναλλάγματος καὶ αἱ πολιτικαὶ ἀνομαλίαι κατώρθωσαν νὰ παρακολύσουν τὴν τάσιν βελτιώσεως τῶν γενικῶν συνθηκῶν ἐργασίας κατὰ τὰ διέν τελεταῖα ἔτη.

Αἱ στατιστικαὶ — συνεχίζει η ἔκθεσις — δεινώνουν, διὰ ή Γαλλικὴ ναυτιλία δὲν συμπετέσχε τῆς γενικῆς βελτιώσεως. Η συνολικὴ χωρητικότης τῆς ἀργούσις κατὰ 66.516 τ. γρός περιορισθεῖσα εἰς 2.887.990 τ., τὰ δὲ ναυτιγράμνεα η ὑπὸ παραγγελῶν πλοῖα δὲν ὑπερέβησαν τὸν 92.830 τ. γρός, ἐπ τῶν πλοίον διάγα μόνον σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 25.530 τόννων, προσωρίζοντο διὰ μὲ ἐπιχορηγούμενας ναυτικὰς ἑτοιμίας. «Μία βιομηχανία, διώς, η ποιά δὲν προέβλεψε διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ὑλικοῦ τῆς κατὰ τὰ ἔτη τῆς εὐημερίας, πρέπει νὰ θεορήται, οὓς καταδικούμενη. Τούτεστα περιστέρῳ ἐν τῇ ἔκθεσι, διὰ δὲν ἡ πλογεὶ ἀνάγκη νὰ ἐπωνυμοῦνται διὰ μάλιστα φροάν τὰ αἴτια τῆς ἀδιανούσης.

Τὰ μισθολόγια τῶν Γαλλικῶν πληρωμάτων ὑψώθησαν τοῖς κατὰ τὸ 1937, ἐνῷ δὲ η διεθνής σύμβασις περὶ ἔδομάδος τῶν 56 ὡρῶν δὲν εἰχεν εἰστεί ἐπινυφωθῆ καὶ οἱ ζένοι ναυτεργάτας εἰσιγάζοντο 64 η καὶ 72 ὥρας, ἐν τούτοις εἰσόχημη εἰς τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν ἀπὸ τῆς 8ης Ιουνίου π. ἡ, ἐν ἔδομάδος τῶν 40 ὡρῶν. Τὸ μέτρον τοῦτο συνεπήγετο πηγάδιμένην σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων καὶ ἐπειδὴ δὲν διετίθεντο εἰς τὰ πλοῖα ἐπαρκῆ διαμερίσματα, παρέστη ἀνάγκη σχετικῶν διαφοριμέσων καὶ προσθηκῶν, οἵτοις διότι η ἐφαρμογὴ τῆς ἔδομάδος τῶν 40 ὡρῶν προσθέθησεν εἰς τοὺς Γάλλους ἐφοπλιστας μίαν ἐτησίαν δαπάνην μεταξὺ 100 έως 130 ἔκαποντας φρόγκων ἐπηρίσιος. Ή «Κεντρικὴ Ἐπιτροπὴ» τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν — προσθέτει η ἔκθεσις — ἡμισιθήτησε τὸ ἔγχυρον τοῦ Διατάγματος, διὰ τοῦ ποιόν δὲν ἔδομάδας τῶν 40 ὡρῶν ἐτέθη εἰς ἐφαρμογὴν καὶ ὑπέβαλε σχετικὴν προστιθήνην εἰς τὸ «Συνιδούλιον τῆς Ἐπιρρατίας».

Η προσηγάπτως θεσπισμέσιον νομοθεσία καὶ η ἐγκαθίδηντος ἐκπλοσώπων τοῦ πληρώματος ἐπὶ τῶν πλοίων, ἐξέδωσαν τὴν ἔξουσιαν τοῦ πλοιάρχου. Κατὰ τὰς ἀντιλήψεις τῶν ἐφοπλιστῶν, τοῦτα μέτρα ἀποσκοποῦντα τὴν ἀντικατάστασιν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, παρὰ τὴν θέλησιν τοῦ πλοιάρχου, ἀπεδείκνυντο πρὸς αὐτήν την ἀσφάλειαν τῆς ζωῆς καὶ τῆς περιονοίας ἐν τηις θαλάσσαις. Ή κατ' Αὔγουστον τοῦ 1936 καθηερωθεῖσα εἰδικὴ προστιθήνησε πρὸς ἀντικατώπιον τῶν προσθέτων βαρῶν ἐκ τῆς νομοθεσίας ποιοντικῆς προνοίας, ἀνεστάλη ἀπὸ τοῦ Μαρτίου π. ἡ, ἐνῷ καὶ η ἐπιχορηγήσις τοῦ νόμορ Τασσού ἐπειρώθη εἰς τὰ 25 οδο περίποτο, ἔναντι τοῦ 1934.

Ἐξαιρέσει τῶν ταχεδωμάτων γραμμῶν — καταλίγει η ἔκθεσις — αἱ ἐπιχορηγήσεις δὲν ἐπερέβαντο τὰ 80 περίποτον ἐκατομμύρια φράγκων ἐπηρίσιος, ἀτινα πλέον η ἀπερρόφαται η πρόσθετος διατάξη ἐπ τῆς ἐφαρμογῆς τῆς ἔδομάδος τῶν 40 ὡρῶν. Ή κανονικὴ ἀφ' ἐτέρους τῶν προσθέτων πρὸς τοὺς προσθέτων βαρῶν ἐκ τῆς νομοθεσίας ποιοντικῆς προνοίας, η διάθεσις τῶν ποιόν εἶναι ἀδύνατος, διὸ δὲ η Γαλλικὴ ναυτιλία ἐπορεύεται νὰ διατηρηθῇ ὑπὸ τὰς παρούσας ἐπιβαρύνσεις της, θάλασσης ἀπὸ πλαστίτηος η πληρωμὴ σεβαστῶν ἐπιχορηγήσεων ἐπὶ μαρτίου σειρῶν ἔτην.

## Δανία

Η ναυτιλία κατὰ τὸ 1937

Οἱ ἐμπορικοὶ ἀπόλλονθοι τῆς ἐν Κοπεγχάγῃ Ἀγγλικῆς πρεσβείας ἀσχολούμενος, εἰς τελευταῖαν ἔκθεσιν τοῦ, μὲ τὴν ἔξελιξην τῆς βιομηχανίας, τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς ἐν γένει οὐλονομοκρατίας κινήσεως τῆς Δανίας κατὰ τὸ 1937, διαποτώνει, ως πρὸς τὴν ναυτιλίαν, τὴν αὔξησαν ἀπὸ 18μηνον καὶ ἐντεῦθεν εὐημερίαν τῆς, ὅποτε ὅλα τὰ Δανικά πλοῖα εὑ-

**C.K.HANSEN**

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

**CODENHAGEN**

Teleg. Adr.: HANSEN

φίσοντα ἐν ἑπτησίᾳ. Μὲ δύσιν 100 διὰ τὸ 1931 — τοιχεῖ ἐν τῇ ἐκθέσει του — ἀνήλθε προοδευτικός ὁ μέσος ὅρος τῶν τιμῶν τῶν ναύλων εἰς 115.4 τὸ 1935, εἰς 127.7 τὸ 1936, εἰς 181.9 τὸ α' 10μηνον π. ξ. καὶ εἰς 207.8 τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον, διόπτες ἐξεδηλώθησαν αἱ πρῶται τάσεις ἐποιοῦσσες.

Αἱ εἰσπράξεις τῆς Δανικῆς ναυτιλίας ἐκ ταξιδίων τοῦ ἔξωτεροῦ ἀναβιβάζονται διὰ τὸ 1937 εἰς 300 ἑκατομμύρια κορυφών, ἔναντι 225 τοῦ 1936, 201 τοῦ 1935 καὶ 191 τοῦ 1934. Ἐκ τοῦ ποσοῦ τούτου 30 οὐ μόνον ἀναφέρονται εἰς γαύλους μητραρχῶν μεταξὺ Δανίας καὶ ἀλλοδαπῆς, ἐνθὲ τὰ ὑπόλοιπα 70 οὐ τότε ἰσδόμαντα προέρχονται ἀπολελειτικῶς ἀπὸ γραφαῖς μεταξὺ ἔνοντος λημένον. "Οσον ἀφορᾷ τὴν δύναμιν τῆς Δανικῆς ναυτιλίας, περιθλάμβανεν αὕτη τὴν 15ην Νοεμβρίου π. ἡ 472 ἀττιόποια 546.694 τ. γρήγορις καὶ 1484 μότοροπις 592.795 τόννων γκρός.

Ός πρός νέας νωπηγήσεις, τονίζεται έτη την έκθεση, όπι τό εξ 16 και πλέον λιόδων κατά τόννου d.w. σημειωνόν κώστος ένος φορτηγού μότορού, έναντι τού ίμισεος της τιμῆς ταύτης πρό διετίας, δὲν ἀποτελεῖ ένθάρρυνση διά νέας κατασκευής, καθ' ήν μάλιστα σπιγμὴν οι ναῦλοι ἐπαρτίσαντα πρός τὴν κατιόδων. "Ενα φορτηγού μότορα 9000 τ. d.w. περίπου, μὲ παράδοσιν ἐξ τῶν νωπηγείων τὸν προσεχῆ Αἴγυοντον ἐπολήθη πρό τινος ἄντι 17.5.0 λιόδων κατά τόννου d. w. περίπου, οὐ δὲ τιμὴν ἀβῃ ἀντικαποτοῦσει τὸ δαλανηρὸν τῶν νέων νωπηγήσεων.

‘Ην. Πολιτεῖα

Προβληματική ή ναυτιλιακή άνασυγκρότησις

Είς προηγούμενα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἰζουμενά ἀναγράφει ἐν λεπτομερεῖ τὰ τοῦ ἐπονηθέντος προγράμματος ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ἄνδρου καὶ περιάτορο ἀναπτύξεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας τῶν Ἰνδονέων Πολιτειῶν, καθὼς καὶ τὰς ἐπολλήσεις ἥπο τῶν Ἀμερικανικῶν ναυπηγείων ἐπεβολαῖς καὶ ἐντελῶς ἀσυμφόρου προσφορᾶς διὸ τὴν ἀνάληψιν τῆς πρότερης σειρᾶς ναυπηγήσεων, ἢτοι διδέκα μιστὸν πλοίων γραμμῆς τοῦ τίττου «C. 2», διεργάνησαν εὐθὺς ἐξ ἀρχῆς αἱ οἰκονομικαὶ δινοσχέρεια, εἰς τὰς ὅποιας θὰ προσέκοπτεν ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ νέου προγράμματος, καθόδους γενικῶς ἀπῆρχεν ἡ γνώμη, ὅτι τὸ ὑψηλὸν ναυπηγικὸν κόστος καὶ τὰ μεγάλα ἔσδοτα ἐγκεταλλέσθεος τῶν Ἀμερικανικῶν πλοίων δὲν ἐδικαιολόγουν τὰς νέας κατασκευάς, ἐπτὸς ἐάν ἡ ἐργασία τῶν νέων τούτων πλοίων ἐτύγχανε μᾶς ἀγθυνοτέρας κε-  
βερηγητικῆς ἐπιχορηγήσεως πρὸς ἐξεντροπήσην τοῦ ὄγκουδον κεφαλαίου ποὺ θ' ἀποχούλων. Τὰς δυσχερεῖς αὐτῆς καὶ τὰ προβλήματα, ποὺ ἐμφανίζει σημειώνον διὰ τὴν ἀνάτελήν της ἡ Ἀμερικανικὴ ναυτιλία, τὰ ἀπαριθμεῖ καὶ τὰ ἀνάληνει εἰς διο τεπτολάς τον πρὸς τὸν πρόσεδρον κ. Ροΐζελτ καὶ πρὸς τὸν γερουσιαστὴν κ. Copeland, πρόσεδρον τῆς ἐπὶ τοῦ Ἐμπορίου κοινοβουλευτικῆς ἐπιτροπῆς τῆς Ἀμερικανικῆς Γερουσίας, ὁ παραπτεῖς πρόσεδρος τῆς «Ἀνοιτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» κ. Κεππεδύ, δοτες διαφοριθῇ, ὡς γνωστόν, πρεσβευτὴς τῶν Ἰνδονέων Πολιτειῶν ἐν Αγγλίᾳ.

Είτε τὴν ἐπιστολὴν τὸν πρὸς τὸν ζ. Ρούζεβελτ διατετάχει ὁ ζ. Kennedy μὲν πάσαν ἀντικειμενιότητα τὰς ἀπόφεις τοῦ ἐν σχέσει πρὸς τὰς «Ἑξωφρενικὰς», ὡς τὰς ζαραφτηροῖςει, προσφορὰς τῶν ἐθνικῶν ναντηγείων διὰ τὴν κατασκεψήν τῶν 12 πρώτων φορητῶν γραμμῆς, τοῦ τέλος «C. 2». «Ἄλι προσφορά αὕτη — γράφει — ἔκμανινοντα δι' ἔχαστον ἀττικόλοιπον μεταξὺ 1.856.675 ἕως 3.400.000 δολλαρίων καὶ δι' ἔχαστον δηγελοκίνητον τοιοῦτον μεταξὺ 1.902.675 ἕως 3.593.000 δολλαρίων. Αἱ δύο κατόταται προσφορά ἐπεβλήθησαν ἐπὸ μιζρῶν ναντηγείων, ἐκφάντων ὅμως διὰ τὸ ἐπειθέννυν τῶν σχετικῶν ὑπολογισμῶν σοβαραὶ αὐτιδολια. Η ἐκ μέρους τῶν εργοτέλεων — ὡς ἀποκαλούνται — ναντηγείων κατέταστα τικαὶ ἀναφέρονται εἰς ποσὸν 2.447.589 δολλαρίων δι' ἔχαστον ἀττικόλοιπον καὶ εἰς 5.593.000 δολλαρίων δι' ἔχαστον μότορος. Η κατάτασις αὕτη — συγχέεται ἐν τῷ ἀποτελεῖ τὸν ἄλι τον Kennedy.

είνε σοφαρά, καθιστατα δέ φανερόν, ὅτι, ἄν αἱ τιμαὶ τῶν νωπτηγήσεον δὲν δύνανται νὰ μειωθοῦν κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν κάτω τῶν ὑπὸ τῶν μεγαλιτέρων νωπτηγίων προσφερθεισῶν τιμῶν, δὲν θὰ ἐπάρξῃ, ἐν τῇ πραγματικότητι, Ἀμερικανικὴ νωτιλία ἀξέι τοῦ δύναμάς της. Οἱ ιδιώται ἔφοιτοσται, ἀσύρμα καὶ μὲ τὴν ἀφογὴν τῆς κυβερνήσεος, οὐδὲ εἰς σκέψιν καὶ προθωντούν διὰ νωπτηγήσεος ἐπὸ ταῖς ἀντετόφω τιμάς. Ἐπὶ πλέον, ἐλάχιστον είνε αἱ γραμμαὶ, εἰς τὰς ὁποίας θὰ ἡδύναντο νὰ γονιμοποιηθοῦν πολυρδάπανα πλοῖα.

»Τά έτοι της «Ανιστάτης Ἐπιτροπῆς» συγχεντρωθέντα στοιχεῖα, έ-  
ζακολογεῖ ό. ς. Κειμενή, ἀπόδειξηνόν, ότι το πλοίον τού τέτου «C.2»  
δὲν θὰ ἔπειται νὰ κοστίζῃ πέραν τοῦ 1.800.000 ἕως 2.000.000 δολαρίων.  
Διὰ τοῦ λόγου αὐτῶν αἱ προσφερθεῖσα τιμαὶ — ἔξαιρετοι τοῦ ἀμ-  
ειβόλου ἐγγρότητος τοπούτων ἀπὸ μέρους δύο μικρών ναυπηγείον  
θεωροῦνται ὑπερβολικά. Μεταξὺ τῶν προσφερόν τῶν δύο τελευταίων  
μειοδοτῶν καὶ τῶν ἴπλοιπον ἔξι μεγάλων ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων ὁ-  
μιστακα κολοσσιαία διαφορά. Ή ἀνιστάτη προσφορά δι' ἓν ἀποκίνη-  
τον σκάφος, ἔξι ὅλων τῶν μεγάλων ναυπηγεών, εἶναι σχεδὸν διπλα-  
σία τῆς κατιστάτης προσφορᾶς, ἐνῷ δι' ἓν εἰσόδιον εἴνει καὶ αὐτῆς  
κατά 68 οὐρανήρτερα. Τὸν παρελθόντα Δεκεμβρίου ἥντιζθησαν αἱ  
προσφοραὶ διὰ 12 δεξαμενόπλαια, μέλλοντα νὰ κατασκευασθοῦν διὰ λο-  
γαριασμούν ιδιωτικῆς τινος ἑταῖρας, μὲν καταβούντων ἀπὸ μέρους τῆς κε-  
νεργήσεως τῆς διαφορᾶς τοῦ κροτονίου, ήτις προέπειτεν ἐκ τῆς ἡφαιστο-  
γῆς φύσισμένων πλεονεκτήμάτων διὰ τὴν ἐν δεδομένῳ στιγμῇ ἡρασμο-  
ποίησον τῶν πλοίων ὡς βοηθητικῶν τοῦ πολεμικοῦ στόλου. Άι διὰ τὰ δε-  
ξαμενόπλαια ζητηθεῖσα προσφορά ἀνεφέροντο εἰς ταχύτητας  $12\frac{1}{2}$  ἕως  
 $16\frac{1}{2}$  μίλιων. Ή σύγχρονις τῶν προσφορῶν διὰ τὰ «τάνκερς» καὶ διὰ  
φορτηγά τού τέτου «C. 2», ἀπόδειξνή, ὅτι αἱ ἐπὸν τῶν μεγαλυτέρων  
ναυπηγών προσφερθεῖσα τιμαὶ διὰ τὸ φορτηγό «λάινερ» — μὲν βά-  
σιν κατὰ τόννον — εἴνει κατὰ πολὺ ἀνότερω τῶν προσφερθεῖσῶν  
διὰ τὸ βραδὸν δεξαμενόπλαιον καὶ κατά τι ὑψηλότερα τῶν προσφερθεῖσῶν  
διὰ τὸ ταχύτατον «τάνκερ». Πιοτεύεται ἐν τούτοις, ὅτι η ὄξεια τῶν πλοίων  
τού τέτου «C. 2» δὲν θὰ ἔπειται πάντα ὑπερβανή κατὰ πολὺ τὴν τοῦ  
βραδέος «τάνκερ» καὶ ύπ. ἔπειτεν, ὅπωδηποτε, νά εἴνει κατιστέα τῆς  
τοῦ ταχύτατον δεξαμενοπλοίου.

Αναφέρει περαιτέρω είς την έπιστολήν του ο κ. Kennedy, ότι η μέση προσφερθείσα τιμή διώ τά φορτηγά «C. 2» ήτο ή τόν 2.736.717 δολλαρίων, έννθ ή «Επιτροπή» έλαβε πληροφορίας από την έν Λονδίνο αντιπροσωπείαν της, ότι τρία πλούτα τῶν ίδιων περίπου γαραζητιστών κατακονάζονταν είς την ναυπηγεία τοῦ Μπλέκαυν αντί δαλάνη 900.000 δολλαρίων περίπου, τό δέ ποσὸν αιτοῦ θά φεύγετο είς 1.100.000 δολλαρίων, έναν η παραγγέλια έδιδετο σήμερον. Τό εὖ λόγῳ τόστος άντιστογή ποδὸς τὸ 1/3 περίπου τοῦ μέσον δρον τῶν δοθεισῶν ἐπό τῶν μεγάλων Αγγειονικῶν ναυπηγείων προσφερόν δι' ἔσαστον πλούτον «C. 2». Η διαφορά είναι πολὺ μεγαλύτερη τῆς ἐπιχρωτούσης μέχρι τοῦτο καὶ δὲν δύναται λογικῶν ως ἀντιτετραθῆ ἐπό τῆς Αγγειονικῆς ναυπηγίας.

Παφέζει ἀπολογίων δὲ κ. Κεφαλεύ μίαν ἐνδιαιθρόσαν σύγκρισιν τῆς πορείας τοῦ ναυτηριακοῦ κόστους ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἀμερικῇ ἀπό τῆς ἐποχῆς τοῦ πολέμου καὶ ἐντεῦθεν καὶ ἀποδεικνύει, ὅτι τὸ κόστος ἔνος φορτηγοῦ ἐν Ἀγγλίᾳ ἀντιστοιχεῖ σήμερον πρὸς 3 ½ φορᾶς τοῦ προπο-λεμικοῦ τοιούτοι, ἐνῷ αἱ Ἀμερικανικαὶ προσφοραὶ διὰ σκάψη τοῦ τέπος «C.2» εἰναι τετράκις ἐνήργητας τῶν ἐπικαταστόν τοῦ 1913 εἰς τὰς Ἡ-νωμένας Πολλεῖας. Ἡ κεβδόνυμη τῆς Ὀδοιπορίας — προσθέτει— τρίβοτετα ἑνώπιον τεσσάρων διεξόδων διὰ τὸ παρὸν δίλλημα. Η μία ἔγκειται εἰς τὴν ἀπόδοσιν τῶν ζητούμενων ἐπὸ τῶν μηγαλετέρων ναυ-τηριείων τημῶν, τοῦθ' ὅπερ ὃὐτα ἀπέτελει σφάλμα, διότι ναυτιλίᾳ, ἀποκτῶ-σαι σκάψη εἰς τὸ προτεινόντων κόστος, εἴναι καταδικασμένη εἰς κατάφ-ρεσσιν. Ἐτέον διεξόδου ὃὐτα ἡτο ἡ ἀνάθεση τῶν παναγχελῶν εἰς τὰ πο-λεμικά ναυτηριγεία. Τοῦτο ὥμος δὲν ἐμφανίζει τὴν πιθανότητα προγματο-ποιήσεως, διότι τὰ οηθέντα ναυτηριγια, μὴ εἰδικευμένα εἰς τὴν κατασκευ-

# **RED HAND**

## **ANTIFOULING COMPOSITIONS**

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:  
e SHIPPING CHARTERING

FORWARDING CO.  
OMIROU 16  
PIRAEUS



Trade Mark

ηγέρη έμπορικών πλοίων, θά ανέλαμβανον μίαν αντικονομοσύνην δι' αυτά έργασίαν. Δέννε πρέπει έπιστης νά παραφαθῇ και η βασική λεπτομέρεια, όπι τά πολεμικά ναυπηγεία είναι βεβαδιμένα μά ήνα δύχον έγασις, προερχόμενον από τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προγράμματος τῶν ναυτικῶν ἔξοδων μηνὸν τῆς χώρας. Μία τρίτη διέζοδος έγκειται εἰς τὴν ὑποστήθειν τῶν ναυπηγείων καὶ εἰς τὴν δημιουργίαν νέων τοιούτων, όπότε διμος δ' απαιτηθούν μεγάλα δαπάναν καὶ συγχρόνως θὰ αναζηφύρη ὁ κύρινος τῆς ιπποδρεσεως πληθυσμοῖς αὐθικοῦ ἐσχαρομένη. Λαπούνει — κατὰ τὸν κ. Κεπενάδη — μία τελευταῖα διέζοδος, νά ἐπιτραπῇ δηλαδή, εἰς τοὺς Ἀμερικανοὺς ἐφοπλιστὰς νά ναυπηγοῦν τὰ σκάφη των εἰς τὸ ἔξοτερον.

Η «Ανωτάτη Νοστική Έπιτοποίη» προέτεινεν ήδη, όπως ώριμανεν, έπιχορηγήμενα ναυπηγήσεις τοποθετημόν δις ζένα ναυπηγεία, ήσαν καὶ ἐφόσον αἱ Ἀρεοπακιναὶ προσφοραὶ ήσαν ὑπερδιπλάσιαι τοῦ ἐν τῷ ἔξιτοριζῷ ναυπηγικῷ κύστος.

## Τὰ ναυτεργατικὰ ζητήματα

Εις τὴν ἐτέφαν ἐπιστολὴν τοῦ, τὴν ἀπεινυθείσαν πρὸς τὸν γεωνο-  
πιαστὴν κ. Copeland, πραγματεύεται ὁ κ. Kennedy τὸ ὑψηστάμενον ἔρ-  
γατικὸν πρόβλημα διὰ τὰ Ἀμερικανικὰ πλοῖα καὶ τοὺς ἔθνους λιμέ-  
νας, ἀντικαποτοποῖει δὲ τὴν πραγματικότητα μὲ τὴν έθνητην κρίσεων καὶ  
ἀμεριληφίαν, χωρὶς οὐδὲ τὴν παραμικράν νὰ ἔμφανει προσπάθειαν σχυ-  
καλήψεως ὥρισμένων δισαρέστων γεγονότων. «Η μελέτημένη ἐπέτρεψεις  
— γράφει — τοῦ νόμου περὶ ἔργατων σιδηροδρόμων εἰς τὴν νωτιζήν βιομη-  
χανίαν σοπὸν ἔχει νὰ δημιουργήσῃ ἔνα ἀποτελεσματικὸν, καὶ πάγον  
σύστημα θαλάσσιων μεταφορῶν διὰ τῆς καθιέσθωσεως τῆς σοβαρή-  
σεως καὶ τῆς διατήσιας εἰς τὰς ἔκαπτοτε καταστρεπτικάς ἀπεργίας, «λόζ-ἄντα» καὶ ἔργατικάς ἐν γένει διαταραχάς, αἵτινες σοβαρῶς παρεμ-  
ποδίζουν τὴν εὐρύθυμην λειτουργίαν τῶν Ἀμερικανικῶν θαλάσσιων ἵπ-  
τεσιών. Αὕτη αὖτη ἡ φύσις τῶν διὰ ξηρᾶς ἡ θαλάσσης μεταφορῶν  
προσποθέτει ὄμαλάς καὶ σταθεράς συνθήκας ἔργων, ἀλλοιος κάθε προσ-  
πάθεια είνει καταδικασμένη εἰς ἀποτυχίαν. Η σταθερότης ἀλλως τε τῆς  
μεταφορῆς ἔργων αἱ ἀποτελεῖ καὶ τὴν μόνην ἔξασφάλισιν τῶν ἐνδια-  
φερομένων ἔργατῶν. Τὸ κοινὸν — τονίζει ὁ κ. Kennedy — δὲν πρόκει-  
ται ποτὲ νὰ εἴνησθη ἔνα ἀστατάλλον καὶ ἀδέβανον σύστημα μεταφο-  
ρῶν, ἐὰν δὲ ἡ προτίμησις στρατηγικὴ πρὸς τὰ ἔνθια πλοῖα, τότε αἱ Ἀμερι-  
κανικῶν ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις θὰ χρονοποιήσουν καὶ οἱ ἔργαται διὰ  
στεγμούν τῆς ἔργων τούς. Σαφές ὅτεν καθίσταται, ὅτι ἡ εὐημερία τῶν  
ἔργατων είνει ἀρρήτως συνδεδεμένη μὲ τὴν ἐπιτυχίαν τῶν ἐπιχειρήσεων, ἀλλ  
δὲ τὴν προσόνταν κατάστασιν τῆς ἔθνητης καὶ τῶν ἀντεγκλήσεων δὲν  
διαδεχθῆ ἡ ἀμοιβαία ἐμποτοσύνη καὶ η συνεργασία, τότε εἶνε ἐπόμε-  
νων, ὅτι τὸ διανοτικάματα πρότεινεν ἡ ἀναμένωντα διὰ τὰς ἐπιχειρή-  
σεις καὶ τὰ προσωπικά του, ἀλλὰ καὶ διὰ τὸ πολὺ κοινόν.

»Είνε οξιον προσόγής — συνεχίζει ο κ. Kennedy — δι, επί μαράν  
οικιών έτων άπασοληθέν τὸ Κογχρέσον, έπειτε νά δημιουργήσῃ ἔνα  
ἄπλοιν καὶ ἀποτέλεσματικὸν σύστημα ονθμίζον τὰς σχέσεις τῶν ἐργα-  
τῶν εἰς τὸν κύριον τῶν οιδηφοδόμουν. Ἀποτέλεσμα τῆς νομοθετικῆς  
ἔφαμογχης τοῦ εἰς λόγῳ οιστήματος είνε — σημφόνως πρὸς τὴν δια-  
πλωτισμὸν τοῦ ἑποιρογόν τῆς Ἐγγασίας — δι, ἀπότελει τοῦτο τὸ πρα-  
τικότερον καὶ ἀριστότερον σύστημα μεσολαβήσεως, προσεγγίσεως, ἀ-  
μοιβαίας συνεννοήσεως καὶ ἑθελοντίας διατησίας, μεταξὺ ὅλων τῶν ἐτοῦ  
τοῦ σχετικοῦ νόμου διεπομένων σχέσεισιν. Τὸν νόμον αὐτὸν ἀριθμῶς η  
«Ἀνεστάτη Ναυτική Ἐπιτροπῇ» συνέστησε νά ἐφαρμοσθῇ καὶ εἰς τὴν να-  
τικὴν βιονομίαν

»Η πρότασις ανήτη της «Επιτροπής» διεβιβάσθη είς τό Κογκρέσον τήν 10ην Νοεμβρίου π. ξ. και τήν 2αν Δεκεμβρίου ἐθετίσθηκε ή κατάλληλος νομοθεσία. Ποιόλαι γνώμια ἡγουμένων σχετικῶς μὲ τήν τροποποίησιν τοῦ περὶ Έκπαφικῆς Ναυτιλίας νόμου τοῦ 1936, είνε δὲ ἄξιον προσοχῆς, ὅτι ὑπέδειξ προέβεις αὐτεῖς καὶ μάλισταν ἀντίρρησην κατά τὸν διατάξεων τοῦ νομοσχεδίου. «Οὐλὴ ἡ ἐπιχειρηματολογία συνοψιζεται εἰς τὴν δήλωσιν, ὅτι ἡ ἐργαμονή τῶν ἡρώων καὶ διατάξεων τοῦ νόμου επειδὴ ἔργατῶν σιδηροδρόμων» εἰς τὴν γαντζίνην διοικητανίαν είνε εἰσήτι

«προώφερος», διότι «οἱ ἐργάται καὶ ἑτάλλοι τῆς βιομηχανίας ταύτης δὲν είναι πλήρως διργανωμένοι».

Ο ἐπιστολογράφος χαρακτηρίζει τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο ὡς «περιφέγγων». Θεωρεῖται πόδωνος — γράμμει — ἡ καθηθεώσις μηχανισμοῦ τεινοντος νὰ προλάβῃ τὰς ἀπεργίας καὶ τὰ «ἄλογα» τείς μίαν διομαχεῖν, ήτις ἔντος ἐνός 10μήνου μόνον ἀπόλετον ἐν ἑκατομμύριον ὁδῶν ἔργων, λόγῳ τῶν ἐν αὐτῇ ἔργατον ἀνομαλίον. Πιστεύει — ἔξαρ-  
λονθεῖ ὁ π. Κεφενεύ — ὅτι ἔργάται καὶ ἄταλληλοι, οἵτινες κατώθισσαν  
κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας νὰ παραλύσσουν τὰς διὰ θαλάσσης μεταφο-  
ρίας καὶ συγκονιώνας τῆς χώρας δι᾽ ἀπεργιῶν καὶ διαταραχῶν ποικιλο-  
μόρφων, ἔργάται καὶ ἄταλληλοι, τῶν ὅποιον ὁ ἀρχηγός εἴνε τόσον  
βασιος διὰ τὴν πειθαρίαν τῶν εἰς τὴν «Ἐνοισίν, ὅπες νὰ προκαλῇ τὸ  
Κρυκρέσσον, δηλῶν, ὅτι οἱ ἐπ' αὐτὸν δὲν θὰ ἀποδεχθοῦν τὴν ἐπέκτασιν  
τοῦ φιλέντος νόμου, εἴνε ἐν τῷ πραγματιστήτη ἀρκουντώς ώργανωμέ-  
νοι, ὅπος διέπονται ἐφεξῆς ἀπὸ νομοθεσίαν τείνονταν νὰ προλαμβάνῃ,  
διὰ τῆς διατησίας καὶ τῆς συνεννοήσεως, τὰς ἀπεργίας καὶ τὰ «ἄλο-  
γα».

»Είνε φανερόν, ότι αἱ ἐργατικαὶ διαταφαῖς εἰς τὸν θαλάσσιον στί-  
βον, ἐπενεργοῦντα λίαν ἐπιζημιῶς εἰς τὴν ἐν γένει οἰκονομικὴν ἐνήμεριαν  
τῆς χώρας. Ἀπεργία, ή όποια νευρώνει τὸν λιμένα τῆς Νέας Ὀρλεάνης,  
δύναται νὰ ἐπηρεάσῃ δροσερόν την τιμὴν τοῦ παραχθέντος καὶ πολλή-  
ντεντος ποὺς ἔξαγορην ἀραβοσίτων ἐνὸς γεωργοῦ τοῦ Ἰλλινόης. Ή ικ-  
νάτης, ανενεργή, τοῦ γεωργοῦ τούτου ποὺς ἀγροφάν μηχανημάτων ἐν Σι-  
κάγην ή πρὸς ἐπάρκειαν τῶν πληρωμῶν τοῦ δι' ἔξοφλησιν, φέρ' ει-  
πεῖν ἵποθήκης πρὸς ἀσφαλιστικὴν τινὰ ἑταφίαν τῆς Φιλαδελφείας,  
περιορίζεται, ὁ δὲ γεωργὸς δύναται πολλάκις νὰ καταστραφῇ οἰ-  
κονομικῶς. Τὸ πτερύχιον περιθώριον τοῦ κέρδους τῶν παραγωγῶν και  
βιομηχάνων, ἐπὸ τὰς σημερινὰς συνθήκας συναγωνισμοῦ, δύναται νὰ  
ἐξελίψῃ ὄλος ζερῷ, ὅπαν λ. χ. εἰς ὅμιλος ναυτεργατῶν, εὐφορισμένοις εἰς  
λιμένα ἀπένταντα γιλιάδας μιλίων, ἀρνεῖται νὰ συζητήσῃ μὲ τὸν πλοιοπτ-  
την περὶ τοῦ μισθολογίου διὰ τὸ ταξίδιον τοῦ σκάφους ποὺς τὴν Ἀργε-  
τινήν.  
Ναυτεργατική σημερινή συναγωνισμοῦ στον Ειρηνικὸν Ωκεανὸν

Συνεχίζον την ἀνάπτυξην τῶν αποφεων τοῦ ὁ. κ. Κεπεδу καταλήγει νός ἐξηγεῖ: «Κάθε ἔλειποντας ἀπολογισμὸς τῶν ζημιῶν, ποὺ προῆλθον, συνεπειὰ τῶν ἐργατικῶν διαταραχῶν τοῦ παρελθόντος ἔτους, δέον ἀπαραίτητος νᾶ περιλαμβάνη, όχι μόνον τοὺς ἀποτελέσθετας μισθών τῶν ναυτεργατῶν καὶ τὰ διαιργόντα ἐργάτισκὰ κέρδη, ἀλλὰ καὶ τοὺς μισθών γειτίδων ἀσύνη ἐργατῶν, οἵτινες παρέμεναν ἐν ἀργίᾳ, καὶδ ὅν χρόνον αἱ μιχαναὶ ἀνέμενον τὰς μεταφερρομένας καὶ μὴ μηδναμένας νὰ ἐξφορτισθῶν πρότις πλας. Περιέλαβον ὡς ἀπολογισμὸν τῶν ζημιῶν νὰ περιλαμβάνῃ τὰ διαιργόντα κέρδη τῶν γεωργῶν, τῶν ὄποιον ὁ σίτος καὶ τὰ λιπαρά προΐνταν δὲν ἤδιναντο νὰ μεταφερθοῦν εἰς τὰς Σένας ἀγρούς καὶ τὰς ζημιὰς τῶν καταναλωτῶν, οἵτινες ἐπλήρωσαν μεγάλητερας τιμᾶς διὰ τρόφιμα, ἀπίνα μετεφέρθησαν σιδηροδρομικῶς, λόγῳ τῆς παραλλέσεως τῶν θαλασσινῶν συγκρονισμῶν.

Ἐδόθησαν αἱ πρῶται παραγγελίαι

Ἐν συνεχείᾳ τῶν ἀνιστέφων πληροφοριῶν ἐγγνώσθη, ὅτι ἡ «Ἀνωτάτη Ναυτικὴ Ἐπιτροπή» ἐνέργεινε τὰς μεριδοτέρας προσφοράς τῶν ναυτηγείων τῆς Τάμπας, εἰς τὰ δύο καὶ ἀνέψητε τὴν κατασκεψὴν 4 φορτηγῶν γραμμῆς, τοῦ τύπου «C.2», ἀντί δαπάνης 1.815.663 δολαρίων ἔκσπαστον. Διὰ τὰ λοιπὰ ὄπτω φορτηγά ωδείματις ἀπόκασις ἐλήφθη εἰσέτη, λόγῳ τῶν αἰτούμενων, ότι γράμμοιν ἀνιστέφων, ὑπρέποντι τιμῷ τῶν μεγάλων «Ἀμερικανικῶν» ναυτηγείων. Τὰ παραγγελθέντα τέσσαρα σκάφη, διαστάσεων μίκρους 43.5 ποδῶν, πλάτους 6,5 καὶ βυθίσματος 25 3/4 ποδῶν, θὰ ἔχουν ἐπιτόπιμα 13.920 τόννους, χωρητικότητα 9921 τ. d. w. καὶ ἀπότομο δράστερος 13.000 μιλίων, θὰ ἀναπτίσσονται δὲ ταχύτητα 15 ½ μιλίων τὴν ὥραν καὶ συνεπώς θὰ είνε ταχύτερα ἀπὸ τὰ πλειστα τῶν ἥδη ἐν ἑπτεσίν «Ἀμερικανικῶν» σκαφῶν. Θὰ δύνανται νῦν χορηματοποιηθοῦν εἰς σιανδήποτε ἀπεριοριζόντων ταχτικῶν γραμμῶν καὶ θὰ κατασχενασθοῦν μὲν διὰ λογα-

## Δοκιμάσατε τὰ ύφαλοχρώματα

# "CAMREX,"

**Διὰ τὰ πλοῖα σας  
ΔΙΟΤΙ**

**Καίτοι οίκονομικώτερα, είνε άνωτερα τῶν ἄλλων κατασκευαστῶν Χρώματα & Βερνίκια παντὸς εἰδους**

Επίσης: Ίδιαιτέρα ειδικότης χρωμάτων πρὸς διατήρησιν τῶν Tanks & Bilges

΄Αποθήκαι χρωμάτων ἐν τῷ ἑξωτερικῷ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας συμπειριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

**ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Δ. Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ**

HARROWBY ST. CARDIFF

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

φιασμάτων της «Ναυτικής Έπιτροπής», άλλα όμως είναι διαθέσιμα πρός πώλησην είς ιδιώτους έφορούς διαφορούς της κατασκευής των, συμφόρων πρός τούς διατάξεις τοῦ νέου Ναυτικοῦ νόμου τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν. Τὸ πρῶτον ἐκ τῶν τεσσάρων συμφώνων ὃν παραδοθῆ ἐντὸς 420 ἡμερογαιών ἡμερῶν (συμπεριλαμβανομένων τῶν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν) ἀπὸ τῆς ὑπογραφῆς τῶν συμβολαίων, τὰ δὲ ἐπόλιτα παραδίδονται, ἀκολούθως, ἐν ἄνα διμήνιον.

### Τὸ μέλλον τῶν ἀεροπορικῶν γραμμῶν

Πρὸιν ἡ ἀποχροφήση ὡς Kennedy ἐκ τῆς προεδρείας τῆς «Ἀνοιτάτης Ναυτικῆς Έπιτροπῆς» τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν διὰ νὰ ἀναλάβῃ τὴν ἐν Λονδίνῳ θέσιν τοῦ Ἀμερικανοῦ προεσβετοῦ εἰλές διαβιβάσει πρὸς τὸ Κογκρέσον, ἔνδιαφέροντας ἕπεισιν, διὰ τῆς ὁποίας συνίστα τὴν ἐπαγγεγή καταλλήλου νομοθεσίας, γάριν τῆς ἐπεκτάσεως καὶ εἰς τὰ ἀεροστάτα ἀπαντάσθεντα εἰς τακτικάς γραμμὰς πρὸς τὴν ἀλλοδαπήν, ὅφισμένων διατάξεων τοῦ περὶ «Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας» Ἀμερικανικοῦ νόμου τοῦ 1936. Ἐν τῇ ἐπέστρεψη ὑποστηρίζεται ἡ γνώμη τῆς «Ναυτικῆς Έπιτροπῆς», καθ' ἣν δὲν ὅταν ἐπρεπεν αἱ Ἀμερικανικαὶ ἑταῖραι νὰ προσέβωνται τὴν κατασκευὴν πολυδαπάνων «εσοῦπερ - λάΐνερς» καὶ ἐφιστάται ἡ προσοχὴ τοῦ ἐπὶ τοῦ ἐνδεχομένου ταχυτάτης δι' ἀεροσκαφῶν μεταφορᾶς τοῦ ὑπερατλαντικοῦ ταχυδρομείου, καθὼς καὶ μείζονος ἀριθμοῦ ἐπιβατῶν.

Ἡ φημέσια Ἀμερικανικὴ ἔχεισις ὥμεις διὰ τὰ μεγάλα ὑπερωκέανα τοῦ τύπου «Queen Mary» καὶ «Normandie», ἀσχολεῖται δὲ μὲ τὴν προσπιτήν τῆς πινακῆς ἔξειλον τῶν πηδαλιούχουμένων καὶ τῶν μεγάλων ἐπιβατῶν ἀεροπλάνων. Ἔξετάζονται ἐν ἀντὶ τὰ πλεονεκτήματα καὶ αἱ δαπάναι, μὲ τὸ σημπέρασμα, ὅτι τὰ ἀεροστάτη πρέπει νὰ θεωροῦνται ὡς τὰ καταλλήλοτερα. Ἡ σημερινὴ ἀσφάλεια τῶν ἀεροσκαφῶν ἀποτελεῖ ἔνδειξην, ὅτι ἐπέστη ἡ ἐποχὴ, καθ' ἣν αἱ ὑπεροκεάνιοι ἀεροπορικαὶ γραμμαὶ ἀποβαίνουν, προϊόντος τοῦ χρόνου, πρακτικότερα, ἐνῷ καὶ αἱ παρ' αὐτῶν παρεχόμενα ἀνέσεις κρίνονται ἔφαμιλοι πρὸς τὰς τῶν πιδηροδρόμων Pullman. Ἡ δαπάνη τῆς ναυτηρήσεως εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ἔνδες «εσοῦπερ - λάΐνερς» ὑπολογίζεται εἰς 50.000.000 δολαρίων, ἡ αὐτὴ δὲ δαπάνη ἀπαιτεῖται καὶ διὰ τὴν κατασκευὴν ἔνδες ἀντιστοίχου πηδαλιούχουμένων. Εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ ἐπιβατηγοῦ ὑδροπλάνου ἡ δαπάνη ἀναβιβάζεται εἰς 18.000.000 δολαρίων. Τὸ κονδύλια ἀποσθέσεως, κανονίους ὥλης καὶ μισθῶν ἀντιστοίχου, ἐπὶ τῶν σημερινῶν κυριερέων μέσων διάλογος τοῦ Ἀτλαντικοῦ, εἰς δολλάρια 67.58 κατὰ ἐπιβάτην διὰ τὰ «εσοῦπερ - λάΐνερς», δολλάρια 131.83 διὰ τὰ πηδαλιούχουμένων καὶ δολλάρια 73.10 διὰ τὰ ἀεροσκάφη. Πιστεύεται, ὅτι ἐν ὑδροπλάνον 250.000 λιθρῶν ὡς καταστῆ δυνατὸν νὰ κατασκευασθῇ ἐντὸς τῆς προστοχῆς δεκαετίας, μὲ ὑπενθασμὸν τῆς σχετικῆς δαπάνης εἰς τὸ ἥμινον, σχεδόν, τοῦ σημερινοῦ κόστους ἔνδες «εσοῦπερ - λάΐνερς» καὶ διὰ τοῦ ταντοχρώνως τὸ φημένης ἀεροσκάφος ὡς μεταφέρῃ τοὺς ἐπιβάτας ἔξας ταχυτέρων.

Ἀναφερούμενη περιφέρειο ἡ ἔχεισις εἰς τὴν ἐπόδισμαν μᾶς ταχυτάτης ἐναερίον γραμμῆς ἐπὶ τῆς ἐργασίας τῶν πλοίων, τονίζει, ὅτι ἡ ἐπιδιοκομείη ἐν μᾶς νυκτὶ διάπτησις τοῦ Ἀτλαντικοῦ, ὡς παρώθει ἀσφαλεῖς πολλὰ πρόσωπα νὰ ταξιδέύσουν, δεδομένου, ὅτι ὁ χρόνος διώπλου ὁ καταναλισκόνειν παρὰ τὸ «εσοῦπερ - λάΐνερς», ὡς ἐπηροεῖται διὰ τὸν ἐναέριον ἐπιβάτην καὶ μάλιστα τὸν ἐπιχειροπατίαν νὰ μεταβῇ ἐξ N. Y. ὕρων εἰς Ἐνδόποιην, νὰ παραμείνῃ ἔκει τοῖς ἡμέρας καὶ νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς τὴν ἐργασίαν τοῦ ἐν N.Y. ὕρων. «Οσον ἀφορᾷ τὸ ταχυδρομεῖον, δὲν δύναται νὰ ληφθοῦν ὥστε ὅμινοι αἱ σημεριναὶ, ὡς πρὸς τὸν ὅγκον του, ἐνδείξεις διότι μίας αὐθημερόν πρὸς τὴν Ἐνδόποιην γραμμὴν ὡς περιέκοπτε ποιαφῶς τὴν τηλεγραφικὴν ἐπικοινωνίαν, ἐπ' ὀψευτείᾳ τῆς ταχυδρομίας τοιωτῆς.

Τὸ δὲ ἐξ ἄλλου — κατὰ τὴν γνώμην τῆς «Ναυτικῆς Έπιτροπῆς» — δὰ είχαν ἀντίτετον αἱ ἐναέριοι γραμμαὶ ἐπὶ τοῦ μέλλοντος τῶν ἐπιβατηγῶν «εσοῦπερ - λάΐνερς», καθισταται φανερὸν ἐξ τῆς ἀκολούθου ἐν τῷ ἐνδέσει περιφορῆς: «Ἄλι δι' ἀεροπλάνου αὐθημερόν δι' Ἐνδόποιην γραμ-

μαὶ καὶ αἱ διὰ πηδαλιούχουμένων τοιαῦτα διαφορεῖας 2 ½ ἡμερῶν, εἶναι δυνατὸν εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον νὰ ἐπετεῖνται ἀντὶ δυάρων καὶ μὲ εἰσιτήμονας ίδιον ἡ καὶ πιθανὸς μιρρότερον, ἔναντι τοῦ «εσοῦπερ - λάΐνερς». Ἡ ταχυτέρα αἱτησία γραμμῆς, διαθέτουσα καὶ ἀρκετὸν χρόνον διὰ μέγιστη μέρος τῆς πινακῆς ἐπιβατῶν καὶ ταχυδρομείου, θέλει προκαλέσῃ εἰς τὰς γραμμὰς τῶν «εσοῦπερ - λάΐνερς» αἱσθητὴν ἀπόλειαν τοῦ γοντρού τῶν καὶ δικαιολογίαν διὰ τὸν περιφορισμὸν τῆς ἐργασίας τοῦ.

Τὸ «Ναυτικὴ Έπιτροπὴ» τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν — συμφόρως πρὸς τὴν φημείσαν ἐπέστρεψιν — εἴναι τῆς γνώμης, ὅτι ὑψίστανται ισχυροί ἀργοί, οὓσει τῶν ὅποιων μία προσδετικὴ ναυτικὴ ἐταρία ὡς ἡδύνατο ἀσφαλῶς νὰ προσέσῃ ἀεροσκάφη τῆς τάξης πλευρᾶς ὅσσων καὶ ἀπὸ τῆς στρατηγικῆς ἀπόφεως, παρ' ὅτι πρὸς διάλιγων μόνις ἐπιστένετο. Ἀπὸ τοῦδε μάλιστα, πολλὰ Ἀγγλικαὶ ἐταρίαι «ελάνερς» χρησιμοποιοῦν ἀεροσκάφη, ὡς βοηθητικά τῶν τακτικῶν ὑπηρεσῶν του.

### Ιαπωνία

**Ναυπήγησις "λάΐνερς", χάριν τῶν Ολυμπιακῶν ἀγώνων**

Ἐπὶ τῇ ἀναγγελίᾳ τῆς «Διεθνοῦς Ολυμπιακῆς Έπιτροπῆς», ὅτι οἱ «Ολυμπιακοὶ ἀγῶνες τοῦ 1940 θὰ λαμβάνουν χώραν εἰς τὸ Τόκιο καὶ ἐπὶ τὴν διαβεβαϊδότη τῆς Ιαπωνίκης κυβερνήσεως, ὅτι ἡ τέλεσις τῶν ἀγώνων ἐν οὐδεμασὶ περιπτώσεων θὰ ἀναβληθῇ, ἀπεφασίσθη ὑπὸ τῆς μεγαλύτερας Ιαπωνίκης ναυτικῆς ἑταῖρας «N. Y. K.» ἡ κατασκευὴ τριών πολυτελῶν ἐπιβατηγῶν ὑπεροικεανῶν διὰ τὴν μεταφορὰν εἰς τὴν Ιαπωνίαν τῶν πολυαριθμῶν ξενώντων περισσεύτων καὶ ἀποστολῶν. Ή τρόπος τοῦ πρώτου περιόδου τοῦ περισσεύτων θὰ τεθῇ τὸ προσεχῆ Μάιον, τῶν δὲ δύο ἀλλούν μετά τινας μῆνας, ὥστε καὶ τὰ τοία σκάφη νὰ συμπληρωθοῦν ἐγκαίσιος καὶ εἰσέλθουν εἰς τὴν ἐπηρεούσαν πολὺ πάντας ἀγόνων.

Τὰ νέα ταῦτα ὑπεροικεανά θὰ είναι 16.500 τόννων γραφός ἔκστον, θὰ ἀνταπτούσσουν ταχύτητα 22 μιλίων, θὰ ἐποδιασθοῦν μὲ κολυμβητικὴν δεξαμενήν τοῦ πού καταστρώματας καὶ θὰ διαθέτουν πολυτελῆ διαμερίσματα καὶ κυνοχρόνους αὐδούσας, μὲ κεντρικήν φύξιν διὰ τὸν διάπλουν τοῦ Ἰαπωνοῦ ὄπεανον. Τὰ ἐν λόγῳ σκάφη θὰ τεθοῦν, μετά τὸ πέρας τῶν Ολυμπιακῶν ἀγώνων εἰς τὴν ταχείαν ὑπηρεσίαν Ιαπωνίας — Ἐργάτης.

### Ιταλία

**Η κρατικὴ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἀρωγὴ**

Ο Ἰταλὸς ἐπουργὸς τῶν Συγκοινωνῶν κ. Beni ἀπαντῶν πρὸ τοὺς εἰς ἐπεριφέρειας μελῶν τοῦ Ἰταλικοῦ κοινοβούλιον, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἐπιφυγῆς τοῦ πού προσποταγούμενοῦ κοινοβούλου 1938-39, διὰ τὰς πρὸς τὴν ναυτιλίαν κυριερητικὰς ἐπιχορηγήσεις, ὥμησεν ἐκτενῶς ἐπὶ τῆς θέσεως τῆς ἔθνους ναυτικῆς διοικησίας, τονίσας, ὅτι αἱ κατὰ τὸν παρελθόντα Μάιον ἐξαγγελθεῖσαν αἰσθητοῖς προβλέψεις τοῦ ἐπιλήθευταν, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι κατὰ τὸν τελεταίον μῆνας οἱ ναῦλοι ἐπέστησαν ποιαφορῶν εἰς τὴν Επιφυγήν.

Ἀποβλέπομεν μετ' ἐμπιστοσύνῃς — εἰπεν — ἐπὶ τὸ μέλλον τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας, τῆς ὅποιας ἡ ὀλικὴ δύναμις ηὔξηθη τὸ παρελθόν δημοσίευσις 3.251.988 τ. γραφός, ἔναντι 3.173.540 τ. τῆς ἀντιποτίχου ἡμερογνοίας τοῦ προηγούμενον ἔτους. Ή διὰ τὸν Ἰταλικὸν πλοίον ἐπιβατικὴ κίνησις εἰς τὸν τομέα τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ — ἐτόνισεν ὁ κ. Beni — ηὔξηθη τὸ παρελθόν δημοσίευσις κατά ποσοστὸν 50 %, τὸ δὲν νούτιον ὅμως αὐτὸν ἀποτέλεσμα δὲν σημαίνει, ὅτι ἡ Ἰταλικὴ κυβερνήσεις δὲν ὀφείλει νὰ βοηθήσῃ περατέων τὴν ναυτιλίαν της, ὥστε ν' ἀποκτήσῃ καὶ νέα ταχύτατα «ελάνερς» εἰς τὴν ἀντιπατάσαν την.

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C<sup>o</sup>. LTD

EXCHANGE CHAMBERS

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

τον παλιόν και αυργυρούστον τοιούτον.

Παρέσχεν όντας στην διαβεβαίωσην, ότι κατά τούς προσεχείς μήνας θα τεθή εἰς έφαρμογήν τὸ ἐγκριθὲν ναυπηγικὸν πρόγραμμα διὰ τὰς τέσσαρας μεγάλας ναυτικάς ἑταρίας, ἀνεξάνοστες δὲ ὅτι λόγῳ τῆς εὐνοίης καταστάσιος τῆς ναυλαγορᾶς κατά τὸ π. κ. ἀ-περαιόσθη ἡ καταφύγιος τῶν πρὸς τὴν ποντοπόδον φροτηγὸν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεων καὶ ἡ διατήρησις αὐτῶν μόνον εἰς τὰ μικρὰ φροτηγὰ τὰ πατασολούμενα εἰς ἀκτοπλοΐας μεταφοράς.

Διά συντόμου — εἴπε — πρόσκειται νῦν ἐκδοθῆ εἰδίκον Β. Δ. παρέχον διοικούντες εἰς τοὺς ἔφορούς τῆς φροτηγοῦ ναυτιλίας διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῶν στάλων των. Ἡδη, μάλιστα, πρόσκειται νῦν κατασενασθόν εἰς τὰ ἑθνικὰ ναυπηγεῖα 40 «τράμπτ», συναλκῆς χωρητικότητος 350.000 τόνων. Πρὸς τὸν σοπόν αὐτὸν θὰ παρασχεθῇ ποσὸν 100 ἑκατομμύριών λιφτέτων ἑταῖρος ἐπὶ μίαν δεκαετίαν, εἰς τρόπον ὥστε ἐντὸς τῆς περιόδου τάχτης νῦν καταστῆ δινατή ἡ ναυπηγῆσις φροτηγῶν «τράμπτ» 2½ ἑκατομμύριων τόνων.

### Πρὸς τροποποίησιν τῆς λιμενικῆς πολιτικῆς

Αἱ περὶ τῆς θέσεως τῆς Ἰταλίκης ναυτιλίας καὶ τῶν λιμένων στατιστικὰ τοῦ παρελθόντος ἔτους ἀπεκάλυψαν — κατὰ τὸν Ἰταλικὸν ναυτικὸν τύπον — τὴν ἀνάγκην, ὅπως ἀναθεωρηθῆ ἡ ἑναντί τῶν λιμενικῶν πεντών τῆς χώρας κρατικῆ πολιτικῆ καὶ δοθοῦν προσφορότερα λόστες, ἐξασφαλίζουσα τὴν διαρκείαν τῆς κινήσεως μεταξὺ τῶν μεγάλων καὶ τῶν μικρῶν λιμένων. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν τελευταίων ἑταῖρων παρετηρήθη, ὅτι οἱ μικρότεροι λιμένες, ὡς λ. κ. τῆς Τσιβιταβένιας, Κροτόνες, Μπαρόλετας, Ραβέννας κλπ., παρουσιάζουν προσδεντικήν καὶ ἀξιοπιείστων τῆς ζημόρητης τῆς κινήσεως των, μὴ ὀφελολόγην τῆς γενικοτέρους χαρακτήρος τὸν ἐμπορικὸν μεταφορῶν, ἀλλ' εἰς ἀπορρόφησιν ποσοστοῦ κινήσεως τῶν μεγαλυτέρων λιμένων ἀπὸ τὰ μικρότερα λιμενικά κέντρα. «Ἐφόσον ἡ κυβερνητική τῆς Ρώμης — τούτους οἵ ἐνδιαφερόμενοι λιμενικοί κύριοι — προέβει εἰς οἰκονομικὰς θυσίας διὰ νῦν ἐφοδιάσθη τῶν μεγαλυτέρων Ἰταλικῶν λιμένων μὲ τὰ πλέον σημχών τεχνικὰ μέσα, ἐδημογράφηθη ἡδη ζητήθη ὡς πρὸς τὴν παρατητὴν ἀξίαν τῆς περιφερείας ἐνοικίστων τῶν παρεχομένων ἐπὸ τῶν μεγάλων λιμένων τὸν κύριον, καθ' ἣν στιγμὴν ἡ ναυτιλία καὶ τὸ ἐμπόριον προτιμοῦν τὸν μικρότερον λιμέναν». Οἱ αὐτοὶ κύριοι διερωτῶνται, ἐάν δὲν θὰ ἡ προτιμοτέρα ἡ συγχέντωσις τῆς κινήσεως εἰς τὸν μεγαλυτέρον λιμένα μὲ κατανομὴν τῆς ἀριθμοῦ τῶν ἑκάστου εἰς ὁμοιόμενας κατηγορίας εἰδῶν, ἀμφεπτές εἰς τὸν μικρότερον λιμένα τῆς τοπικῆς μόνον κινήσεως. Εἰς πολλὰ ναυτικά κέντρα τῆς Ἰταλίας ἴπποτης φίλεται ἡ ἀνάγκη ἐξειδικεύσεως τῶν λιμένων εἰς ἔργα καὶ ἀνάλογον προστατεύσεων τῶν γεωργικῶν ἢ βιομηχανικῶν χαρακτήρων τῆς παρ' αὐτῶν ἐξυπερτουμένης ἐνδοχώρας, γίνεται δὲ ὅτι ἡ ἀποφήτησις αὕτη εἶναι καὶ ἡ μέχρι τῆς στιγμῆς ἐπιχρεωτέα.

## Μεγ. Βρεταννία

Αισιόδοξοι αἱ προβλέψεις τοῦ κ. Φίλ. Ράνσιμαν

Κατὰ τὸ δοθὲν πρὸς ἡμέραν εἰς Λίβερπούλ ἐτήσιον γενιά τῆς ἐκεῖ Ἐνόσεως τῶν ναυτικῶν Πρωτότοπων ὁ πρόδεδρος τῆς «Anchor Line» κ. Philip Runciman, ἀναφερόμενος εἰς τὴν ενδοθείσαν προστάθμειαν συνεργασίας τῶν «τράμπτ» ἑτόνισεν, ὅτι συνετελέσθη διὰ μίαν ἀκόμη φοράν, τὸ θεωρούμενον ὡς ἀκατόρθωτον. Οἱ Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ — εἴπε — συνεργάζονται σήμερον μὲ τοὺς ξένους συναδέλφους των, ὥστε τὴν αἵγιδα τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς», ἐπὶ ἐθελοντήσις βάσεως καὶ δυνάμει ἐνὸς σχεδίου, διέρει κατηγοριαὶ καὶ ἐφαρμόζεται ἐπὸ τῶν ἐνδιαφερούμενῶν παραγόντων. «Ολαὶ αἱ ναυτικαὶ λόρδαι τῆς Εὐρώπης, ἐξηρτοῦνται μὲ τὸν πρόσθιον πολέμον τοῦ κ. Runciman, συνεψώντας ἐπὶ τῆς συνεργασίας καὶ μόνον ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία, ἡ Ἰαπωνία καὶ αἱ Ἕνωμένα Πολιτεῖαι τελοῦν, πρὸς τὸ παρόν, ἐκτὸς τοῦ σχεδίου».

Κατὰ τὴν ἀντίληψην τοῦ κ. Runciman, ἡ ἀνανεωθεῖσα συνεργασία, τῆς δοπίας ἡ ἀπορή γνονολογεῖται ἀπὸ τὸ 1935, ἐνέχει δῆλα τὰ στοι-

Telephone:  
LEITH 37011  
(4 lines)

Cables:  
LINDSAY, Leith

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

Shipbrokers and Stevedores  
Keenest quotations for loading or  
discharging all classes of cargo

All enquiries direct to **W. N. LINDSAY LTD.**  
LEITH

Or to London agents, **SHEPPARD & Co.**  
6, Lloyd's Avenue  
LONDON E.C. 3  
Telephone: ROYAL 4954

γεῖα πρὸς ἐνθυτέρων ἐπέκτωσιν καὶ σταθεροποίησιν. «Ἐάν παγματοποιηθῶν — εἴπε — ἡ ἐπέκτωσιν τῆς Διοικήσης Ἐπιτροπῆς» κοινῶς ἐλπίδες, πατερών ὅτι θα ίδομεν τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα παρακάμπτοντα τὰς δυσχερεῖς, ποὺ ἀντιμετώπισαν κατὰ τὴν πρὸ τῆς συνεργασίας περίοδον τῆς κρίσεως 1930—35». Ἀναμετρόμενος εἰς τὸ μέλλον ὁ κ. Runciman ἐβεβαίωσεν, ὅτι διαπατέζεται ἀπὸ αἰσιοδόξους προβλέψεις. «Κατὰ τὴν 48ετὴ σταδιοδρομίαν μου, εἴπε, είδον πολλάς περιόδους τῆς κρίσεως καὶ εὐημερίας, ἀν καὶ — δυστυχῶς — αἱ περιόδους τῆς κρίσεως ήσαν περισσότεραι ἀπὸ τὰς ἐποχὰς τῆς εὐημερίας. Εάνδης ως ηορχήσει μία κρίσις καὶ καθ' ὅν χρόνον αἴτη διηρέκει, οἱ ἀπασιοδόξοι δὲν ἔπανταν νά τονιζούν, ὅτι ὁ Βρεταννικὸς ἐφοπλισμὸς καταρρέει καὶ ὅτι ἡ ναυτιλία τῶν «τράμπτ» είλε τραπή οὐιστικῶς πρὸς τὴν δύσην τῆς.

«Οἱ ἀπασιοδόξοι, μίαν μόνον λέσιν διέβλεπον: Νῦν κηρύζουν αἱ ναυτικαὶ ἑταῖραι ἔναντι εἰς χρεωκοπίαν καὶ νᾶν ἐπιδιώξουν τὸν συμφερότερον, κατὰ τὸ δυνατόν, συμβιβασμὸν μὲ τὸν πιστωτικὸν. Πολλοὶ ἐπὸ τὸν ἀπασιοδόξουν αὐτῶν, ἐξηρτοῦνται ὁ κ. Runciman, εἰχον ἵποτη πολλὰς ζημίας κατὰ τὴν περίοδον τῆς κρίσεως καὶ ἀντιμετώπισαν πλειστεῖς στιγμὰς, σήμερον ὥμισ, κατὰ γενικὸν σχεδὸν κανόνα, εἰναι οἰκονομικῶς ἴσχυρότεροι, όσον ποτὲ ἀλλοτε».

Ἐτοίσιον ἐν συνεχείᾳ ὁ κ. Runciman, ὅτι οἱ Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ εὐφίσκονται σήμερον εἰς περιόδουν θεσίν, ἀλλ' ὅτι πρέπει νὰ ἀγομένων, ὅπως διατηρήσουν τὴν κεντητικήν τῶν εὔρειαν ἐργασίαν. «Διὰ τὴν πάλην ἀτῆ τῆς ἐπιτραπήσεως — εἴπε — εὐφίσκομενα ἐπὸ ἀρίστας συνθήκας». Απειθινόμενος είτα πρὸς τὸν νευτέρους ὁ κ. Runciman, τοῦ τὸν συνέστησε νῦν μὴ ἀποεγένονται νὰ διαματίζονται τὰς ἐποντές εἰς τὴν Αγγλίαν. Καὶ ἐγὼ ὁ ἰδιος, — προσέθηρε — πολλὰ ἐπέτυχον ἀπὸ τὰς ὄντεισι ποτῶν. Βεβίωσ, δῆλα δισποτεῖ κανές, δὲν είναι πάντοτε καὶ πλαγματοποιήσιμα. Υπάρχει ὥμισ, καὶ τὰς κάποιες καὶ εἰς τὸν διαματίζονται τὰς ἀποτελέσματα τῶν πληρωμῶν πολλῶν ἐκαπιμωνίων ψυχῶν, εἵητησε δὲ νῦν πληρωμοῦν τὰ μέτρα, δι' ὃν δὲ ἐποστατεύοντο ἀποτελέσματας τὰ μεταφέροντα τρόφιμα εἰς τὴν Αγγλίαν σκάφη. «Το ἀπανόν, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ, ὅτι αἱ ἀναέροις ἐπιθέσεις ἐναντίον τῶν πλοίων θὰ ἀπετέλουν τὴν σοβαρότερα δι' ἓνα μελλοντικὸν πολέμον καὶ συνεπῶνται καὶ ἐποντές τὸν πλευρόν των σοβαροτέραν τὴν εἰπονήσιμην τὴν πλεύσιμην τὴν πλευράν.

### Ἐθνικὴ ἀμυνα καὶ ναυτιλία

Κατὰ τὴν διεξαγθεῖσαν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ἐπὶ τοῦ προϊστόλογομον τοῦ Πολέμου Ναυτικοῦ ὁ δουλευτὴ κ. G. Lloyd George ὠμήσε καὶ περὶ τὴν ἐμπορικής ναυτιλίας τονίσας, ὅτι ἡ Μεγάλη Βρεταννία διαθέτει σήμερον ὀλιγότερα ἐμπορικὰ πλοῖα ἢ πρὸ τοῦ πολέμου. Πρότερε, εἴπε, νῦν, νὰ ἐξασφαλίσωμεν εἰς περιπτώσιν πολέμου, τὴν διατροφὴν τοῦ πληρωμοῦ πολλῶν ἐκαπιμωνίων ψυχῶν, εἵητησε δὲ νῦν πληρωμοῦν τὰ μέτρα, δι' ὃν δὲ ἐποστατεύοντο ἀποτελέσματας τὰ μεταφέροντα τρόφιμα εἰς τὴν Αγγλίαν σκάφη. «Το πανόν, κατὰ τὴν γνώμην τοῦ, ὅτι αἱ ἀναέροις ἐπιθέσεις ἐναντίον τῶν πλοίων θὰ ἀπετέλουν τὴν σοβαρότερα δι' ἓνα μελλοντικὸν πολέμον καὶ συνεπῶνται καὶ ἐποντές τὸν πλευρόν των σοβαροτέραν δι' ἓνα μελλοντικὸν πολέμον καὶ συνεπῶνται καὶ ἐποντές τὸν πλευρόν των σοβαροτέραν δι' ἓνερχομένων εἰσοπλισμοῦ τῶν ἐμποριῶν σκαφῶν δι' ἄντιαστοις τοῦ πλεύσιμης τὴν πλεύσιμην

## THE KOPPERS COAL C°

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ  
Ἐτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις:

"ELPINCOAL.."

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

KOPPERS POCOHONTAS  
KOPPERS NEW RIVER  
KOPPERS INDIAN CREEK  
KOPPERS SLOPE

Πρόσωπος:  
H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.  
112 1/2, Fenchurch St. LONDON E.C. 3  
Τηλ. Λιεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON  
Τηλ. Λιεύθ. ROYAL 4954

μόνη πολλάς στενάς θαλασσίας λιωμάδας, εἰς τὰς όποιας ἡ δυνατότης ἀμένης τον εἶναι δινούσιοτέρα.

### Ἡ γραμμὴ Καναδᾶ-Αὐστραλίας

Τὸ ἀπὸ μαρῷον χρόνον ἀπασχολοῦν τὸν Βρεταννικὸν ἐφοπλισμὸν καὶ κατ' ἐπανάληψιν ἀζθὲν μέχρι τὸν Αὐτοκρατορικὸν Διασκέψεων ζῆτημα τῶν τακτικῶν γραμμῶν τοῦ Εἰρηνικοῦ, φαίνεται, ὅτι τερματίζεται κατ' αὐτὰς διὰ τῆς παραγγελίας δύο συγχρονισμένων «λάΐνερζ», δυναμένων ν' ἀντιμετωπίσουν ἐπιτυχῶς τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἐπιχορηγημένων Ἀμερικανικῶν καὶ Ταπιονικῶν πλοίων. Πρόσειται, κυρίως, περὶ τῆς τακτικῆς ἐπιφρεσίας Καναδᾶ — Αὐστραλίας — Νέας Ζηλανδίας. Λαρ' ὅτον ἀνένψει τὸ ζῆτημα τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν ἐπερφεγανίων «Λορανζί» καὶ «Χιγάρα», διὰ τοτίην ἵδη φοράν ἔχητημησαν προσφορά ἀπὸ ἐπτά ἐν τὸν μεγαλύτερον Βρεταννικὸν ναυτιγείων διὰ τὴν κατασκεψήν δύο νέων ταχιτάτων ἐπιβατηγόν τοις οχαφῶν. Μολονότι ἐπὶ τοῦ ἀντικεμένου τούτου ὄνδρεια μέχρι τῆς στιγμῆς ἑδόθη ἐπίσημος ἐπιβεβαίωσις, ἐν τούτοις τονίζεται, ὅτι τὴν σχετικὴν πρωτοβονίαν ἀνέλαβεν ἡ Καναδικὴ κυβερνήσεις, ἡτοι, χωρὶς ν' ἀναμένῃ τὰ πορίσματα τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως καὶ τῶν κυβερνήσεων Λατοταραλίας καὶ Νέας Ζηλανδίας, ὥστε λέγεται, εἰς τὴν ἀπόφασιν νῦν ἐπιχορηγήσῃ τὸν γραμμῆν Καναδᾶ—Αὐστραλίας δι' 6.000.000 λιρῶν, κατανεμούμενόν εἰς 20 ἑτη, μὲ ἑτησίας πληρωμῶν 300.000 λιρῶν.

Οὐ Αγγλικὸς ναυτικὸς τύπος τονίζεται, ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῶν ἀνωτέρω πληροφοριῶν, ὅτι οἱ διεργυνταὶ τῆς «Canadian Pacific» καὶ τῆς «P. & O.» ἀπὸ διετίας καὶ πλέον εἰργάζοντο ἐπιμονὸς διὰ νῦν ὑποδαλίσσον τὸ κεντρικοτέρον ἐνδιαφέρον τῆς Ἀγγλίας καὶ τῶν τριῶν Κτήσεων, διὰ ζῆτημα ἡστίστηση σημασίας, οἷον θεωρεῖται ἡ διατήρησις τοῦ ζειτουργοῦ τούτου τοις εἰς τὴν ἀλυσίν τῶν ἐνδιωτοκρατορικῶν συγκονιονῶν. Οἱ ναυτιγοὶ κύριοι τῆς Ἀγγλίας παραπολούμενον ἐπίσης μὲ ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον τὸ ζῆτημα τῆς ἀναγενώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς γραμμῆς Καναδᾶ — Αὐστραλίας, δεδομένου, ὅτι η νέα παραγγελία θὰ ἀφορᾷ σκόπη ἀνώτερα τῶν ἐπηρεσίας Ἀμερικανικῶν, ἡ δέσια τῶν όποιων θὰ στοιχίσῃ ἄνω τῶν 2.000.000 λιρῶν δι' ἔσαστον πλοίου.

### Ὁ ναυλοτιμάριθμος τοῦ Φεβρουαρίου

Οὐ ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου καταρτιζόμενος νέος ναυλοτιμάριθμος τῆς ναυτιλίας «τράμπτες», (μὲ βάσιν 100 τοῦ 1935) ἐξυμάνετο διὰ τὸν παρελθόντα Φεβρουαρίου εἰς τὰ 129.5, μὲ πτῶσην 6.3 οὗ ἔναντι τοῦ Πανοναριού καὶ 18.0 οὗ ἔναντι τοῦ Φεβρουαρίου π.ξ. Οἱ νῦν διαφοραὶ τῶν «τράμπτες», ὡς οὔτοι ἐπολογίζονται στατιστικῶς ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, παρασημάζονται συνεχῇ ἐποχώρησιν ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου π.ξ. καὶ ἐπενθέν, μὲ ὀλίγην ἐντὸς πενταετίων μείωσιν κατὰ 35.8 οὗ, ἀπὸ τὸ ἀνώτερον σημειωθὲν κατὰ Σεπτεμβρίου δύοις 201.7 οὗ). Ή κατὰ τομεῖς ἐποχώρησις τοῦ ναυλοτιμάριθμον κατὰ τὸν μῆνα Φεβρουαρίου, δείκνυται ἀπὸ τὸν ἀζόλουν πίνακα, ἔναντι τοῦ Πανοναριού π.ξ. καὶ τοῦ Φεβρουαρίου π.ξ.

### ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΝΑΝΤΙ

ΕΙΔΗ ΦΟΡΤΙΟΥ	Φεβρ. 1938	Ιαν. 1938	Φεβρ. 1937
Γ) θρακες ἐπὶ πλοίου κάτω 3000 τ.	94.4	— 5.0	— 28.6
Γ) θρακες ἐπὶ πλοίου ἄνω 3000 τ.	112.7	+20.5	— 6.2
Γεννήματα .....	143.8	-10.5	— 18.3
Ξύλεια .....	—	—	—
Μεταλλέματα .....	141.4	— 3.9	— 22.1
Λιπάσματα .....	100.6	-17.2	— 26.6
Ζάχαρις .....	116.6	-21.6	— 23.4
Χάλκιψ, σίδηρος, παλαιοσίδηρος .....	139.9	-18.6	— 28.6
Σύνολον: .....	129.5	— 6.3	— 18.0

Ο κατωτέρῳ πίνακις ἐμφανίζει τὴν πορείαν τοῦ ναυλοτιμάριθμον κατ'

ἔτος, ἔναντι τῆς βάσεως τῶν ἔτον 1935 καὶ 1929:

ΕΤΗ	1929=100	1935=100
1929 .....	100.—	135.5
1935 .....	74.9	100.—
1936 .....	84.3	112.6
1937 .....	131.5	175.6
Ιανουάρ. 1938 .....	103.5	138.2
Φεβρ. 1938 .....	97.—	129.5

### Νορβηγία

#### Τὸ μέλλον τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας

Ἐδημοσιεύσαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μαζὶ περιῆληψιν τῆς πρὸς τὸν π. Ρούζελι τὴν ἐκθέσεως τῆς «Ἀνοτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» διετίας τῆς συμπεράσματα, εἰς ἢ κατέληξεν εἰδικῇ ἔρευνα ἐπὶ τοῦ τεθέντος ἐποχήματος, ἀν καὶ κατὰ πόσον ἐπιβάλλεται ἡ δημονογία «Ἀμερικανικοῦ στόλου «τράμπτες» φορτηγοῦ. Ἐν συνεχείᾳ ἰδιαίτερον πιστεύομεν, ὅτι περιπλέοντος ἐνδιαφέροντος καὶ διὰ τὴν ἴδιαν μαζὶ Ναυτιλίαν τὰ ἐπιθέσεως ταύτης προσληνθεντα σχόλια διὰ τὴν θέσιν καὶ τὴν ἔξελιξιν τῶν «τράμπτες» σταφῶν. Οὕτω Στανδινανίκον ναυτικὸν περιοδικὸν γράψει τὰ ἔξεις:

«Ἐπὶ τῷ βάσει διαφόρων ἀξιοπίστων στατιστικῶν ὑποστηρίζεται, ὅτι τὸ «τράμπτο» φορτηγὸν ἀπόλεστον ἔδειξες ἐξ τοῦ πεδίου τῆς ἀποκλειστικῆς τοῦ δραστηριότητος καὶ συγκεκριμένος ἀπὸ τὴν ἐργασίαν τῆς μεταφορᾶς δύγκωδῶν καὶ σχετικῶς εὐθυνῶν φορτίων, εἰς τὴν δοπιάν ὑπεστήθησαν τὰ φορτηγὰ γραμμῆς. Ἡ τοιαύτη ὄμοις ἔξελιξις, ἐλάνερζ, πάντως παρέμεινε στάσιμος κατὰ τοὺς τελευταῖς πρὸς φυντόπολην π. ἔ. 12 ἔως 18 μῆνας. Οἱ λόγοι τῆς παρακοῦς τῶν «τράμπτες» εἰνε πολλοὶ καὶ ποικίλοι, κυριότερος ὄμοιος ἐξ αὐτῶν τὴν κυριαρχίαν τῆς θεωρεῖται πολιτική πολιτική, πλέοντας καὶ πολιτική πολιτική εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν. Πλέοντα διὰ συνεργήσεως ἡσιοδοτοῦσαν πρότυπον παρεμβατισμὸν ἐπὶ τῷ κύριῳ τῶν ἐμποραντικῶν τοὺς ἐπειδούσεων διὰ τὴν πληρωμῆς μαϊδων ναυτιγείωσεων καὶ ἐξεταλένθεσεων πρὸς ἔνσηργον τῆς ἐθνικῆς ἀπό τοῦ περιορισμὸν ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν, οἵτινες περιφέρουσαν τὸν δύκον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, πολὺ ἀποτελεῖ, ὡς γνωστόν, αὐτὴν ταύτην τὴν βάσιν τῆς ναυτιλίας ἐργασίας. Ἀν καὶ παρεστήθησαν, εἰς τινὰς περιπλέοντες, ὑλικά μαϊδων καὶ εἰς πλοῖα «τράμπτες», ἐν τούτοις ἀπίσχονται ἀμερικῶν, νυοῖς, τάξις ἐταφίας τῶν «λάΐνερζ». Ἐν τούτον, ἀριθμός, τὰ πλοῖα «λάΐνερζ» ησησαν εἰς τόσους βαθμούς, ὅτιτος νῦν ἐπιζητήσαν διὰ τὴν ἀπασχόλησίν των συμπληρωματική ἐργασία, ἡ οποία δὲν θὰ ιδιαίτερον νῦν ἐξερευνῇ ἀλλαζοῦ, εἰμὶ μόνον ἐπὶ τοῦ κύριον τῆς ἀριθμούτητος τῶν «τράμπτες».

«Πράγματι ἀπὸ μίαν εὑρεῖσαν ἔκτασιν ἐργασίων τὰ φορτηγὰ γραμμῆς ἔξετοπισαν τὰ «τράμπτες», μὲ τὴν δοθείαν τῶν ἐπιχορηγησεων, ἀν καὶ πρέπει νῦν ὁμολογηθῆναι ὅτι μόνα αὐταὶ δὲν θὰ ιδύναντο νὰ προκαλέσουν σημαντικήν μεταβολήν. Βασικὴ αὕτη ἐπῆρξε, πλὴν τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ ἡ αὕτου συνέχεια τοῦ πλούτου τῶν «τράμπτες», συναλλαγῆς ἐπὶ πλήρων φορτίων, εἰς ἐποχής, κατὰ τὰς όποιας ἐποχής, πλοῖα καὶ πλοῖα τοῦ πλούτου τῶν «λάΐνερζ». Επὶ πλέον, οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν «τράμπτες», λόγω τῶν πτωχοτέρων κεφαλαίων των, δὲν ἐπέτυχον νὰ συγχρονίσουν τοὺς στόλους των εἰς διὸν βαθμοῦ αἱ ἐταφία τῶν «λάΐνερζ», πούγμα ποὺ ἐξησαντίστησεν εἰς τὰς τελευταῖς ἔναντισθησην πλοενέστητη μα πρὸς ἐπικράτησην τῶν εἰς τὸ διαμηλονεισιούμενον — τρόπουν τινὰ — πρόδιον δράσεως. Λιγὸς τοὺς λόγους αὐτοῖς διάφοροι ἐταφία «τράμπτες» προβηγσαν εἰς τὴν ἴδρυσιν τακτικῶν γραμμῶν, μεταστᾶσαι οὕτως εἰς τὸν ἔτερον κύριον τῆς βιομηχανίας.

«Ἀλλοὶ ὄμοις πλοικτήται πιστεύοντες, ὅτι ἐνδεχομένη ἀναβίωσις τοῦ ἐμπορίου θὰ ἀπέφερε μετίσων ἀπασχόλησιν τῶν «λάΐνερζ» καὶ συνεπός

# BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

### ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

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

BEDNIKIA & ENAMELS

EΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΒUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS

NEWCASTLE - ON - TYNE

215 DASHWOOD HOUSE

LONDON E.C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

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

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

θ' ἀνεγάπατζε μέχρι σημείου τινός την συναγωνιστικήν αὐτῶν πίεσιν ἐπὶ τὸν «τράπατζ», ἀντελήμφθσαν, ὅτι ἡ βιομηχανία τῶν φροτηγῶν ἔχειάζετο, πραγματικῶς, νῦν ἐνισχυθῆ ἀπὸ καινοργῆ οἰκονομικῆ πλοια. Η αἰσιοδοξία τον αὕτη ἑψάνη δικαιολογημένη κατὰ τοὺς ἐννέα πρώτους μῆνας τοῦ 1937, ὅποτε ἡ ἀνεψιότεια τῶν συγχρονισμένων «τράπατζ» ἦτο ἐμπανεστέρᾳ ἐναντὶ τοῦ «λάνερζ». Φανερὸν ἐπίσης κατέστη, ὅτι ἡ ἐπαρ-  
χὴ τῆς εὔχοριοτον φροτηγὸν «τράπατζ» ναυτιλίας δὲν ἦτο περιττή, λόγῳ τῆς δουμέρων ἐπετεινομένης εἰδικεύσεως εἰς τὸ παγκόσμιον μεταφορικὸν ἐμπόριον, ἀλλ' ὅτι τὰ εἰδικὰ χαρακτηριστικά τοῦ πλοίου «τράπατζ» παρέμενον ἀπαραίτητα πάντοτε, διότι καὶ κατὰ τὸ παρελθόν, ἐπὸ τὴν ηγήσην  
διοικήσιον προσπάθειαν, ὅτι τὸ ἐμπόριον ὑπὲρ ἐγίνετο ἐλευθέρως.

«Ἄληθές εἰνε πάντως — ἔξαρσονθεὶ τὸ ηγήσεν περιοδικὸν — ὅτι παρετηρήθησαν ὄφισμένα μεταβολαὶ εἰς τὸ προσφισμὸν τῶν καθαρῶν φροτηγῶν πλοίων. Τὸ «τράπατζ» δὲν εἴνε πλέον «εἶχο ἀ' ὅλα», διότι κατὰ τὸ παρελθόν, ἀλλ' ἀπολούθιον τὸ σύγχρονον πνεῦμα καὶ τὰς μεταφορι-  
κὰς ἐπέστη εἰδός τι εἰδικεύσεως. Οἱ σημειεύοντες ἐφοπλιστὴς ἐνός «τράπατζ» δὲν εἴνε διατεθειμένος, ἐπὸ διαλάς συνθήκας, ν' ἀναλάβῃ οἰονδήποτε εἰδός φροτηγὸν, οὔτε ἐντοπίζεται εἰς ἕνα ὄφισμένον τομέα τῆς ναυλαγοφάς, ἀλλ' εἰδικεύεται εἰς ὄφισμένα περισσότερον ἐπικερδή πρὸς μεταφορὰν εἰδη. Πάντως, ὁ χαρακτήρα τοῦ «τράπατζ» παραμένει εἰστὶ ἀ-  
ναλλοιότος καὶ ὁ εἰδικός προσφισμὸς του δὲν δύναται νὰ ἐκλείψῃ ἢ νὰ παροφαθῇ. Ἐναντίον τῆς θεωρίας, ὅτι τὰ «τράπατζ» βαίνουν πρὸς τὴν δύ-  
σιν των καὶ διὰ τοῦ βαθμοῦδην ὑπὲρ τὸν θαλάσσιον στίβον, ὑπάρχει καὶ ἄλλο σοβαρὸν ἐπιχείρημα. Εἰς πολλὰς μεγάλας χώρας ἡ  
ναυτιλία ἀποτελεῖ ἀντικείμενον ἴδιατέρον στρατηγικοῦ ἐνδιαφέροντος καὶ μολονότι — ίσως — εἴνε ἀμφίβολον, ἀνὴρ βιομηχανία ἀντῆρις ὥφελη τινά  
ἀπὸ τὴν ἑνίκην ἀμμαναν, ἐν τούτοις δὲν σχέδον αἱ ναυτιλία εἰνε ἐ-  
παρχός ιδογραμμένα, ὅπερε νὰ ἐξπληρώσουν καὶ τὴν εἰδικὴν ἀποστολὴν  
του, ἐν περιπτώσει πολέμου.

«Ἀλλ' τῆς ναυτιλιακῆς ἀπόφεως, ἡ οπουδαύτης τοῦ πλοίου «τράπατζ», ἐν καιρῷ πολέμου, εἴνε δευτερεύοντα. Λαμβανομένης διώσις ἵπτ', ὅπην τῆς οἰονομάτης μόνον πλευρᾶς δὲν πρέπει νὰ ἔποιηται ἐφέστη καὶ διατάξεις τοῦ «τράπατζ» δὲν θὰ δινηθῇ νὰ ἐπιτύχῃ. Τούναντον, πρέπει ν' ἀναμένεται, ὅτι ὁ ἀνατήσιμη τημῆα τοῦ ἀπολεσθέντος ἐδάφους ἐργασίας της, ὅπεραν αἱ προσπάθεια ἀποδεσμεύσεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἐνοδοθοῦν, εἰς τὸ τρόπον ὃστε τὰ «τράπατζ» φροτηγάν θὰ ἀτενίσουν καὶ πάλιν ἐποχὴν ἐλευθέρας κινήσεως τῶν φροτηγῶν τον. Έαν ὅμως, ἀντὶ τῆς ἐπι-  
θυμητῆς ἐλευθερίας τῶν μεταφορῶν, ἐπιβλήθονταν καὶ ἄλλοι περιορισμοί, τότε θεβαίως κάθε ἀλτὶς πρὸς τὸ μέλλον τῆς βιομηχανίας τῶν συνήθων φροτηγῶν πλοίων θὰ ἦτο ματαία, διότι δὲν θὰ ἡγείσετο πλέον ζητηματα ἐπικρατήσεως τοῦ καταλληλοτέρου σχάσμου, ἀλλ' ἀπλῶς θὰ ἐτίθετο ζη-  
τημα ἐπιχορηγήσεων, αἵτινες ἀφεύτως θὰ ἀνεφέροντο εἰς τὴν δημογ-  
γιαν καὶ ἐνισχυσιν τὸν τακτικὸν γραμμῶν.

## Νοτιοσλαβία

Μείωσις τῶν ἐπιχορηγήσεων

Εἰς τοὺς ναυτιλιακοὺς κύκλους τῆς Νοτιοσλαβίας διημενὴν προ-  
κάλεσεν ἐντύπωσις τὸ γεγονός, ὅτι ἡ κυβερνητικὴ ἀρσηνὴ πρὸς τὰς ἐπι-  
χορηγημένας τακτικὰς γραμμὰς πρόσκειται ἐφέστη νὰ μειωθῇ ἀπὸ 64 εἰς  
50 ἐκαπούμφα δημαρφίων. Ἐπανείλημμένων ἐτονίσθη εἰς τὴν κυβερνη-  
σιν τοῦ Βελιγραδίου, ὅτι χάριν τῶν γενικοτέρων συμφερόντων τῆς ἑ-  
νικῆς ναυτιλίας καὶ διὰ νὰ καταστῇ αὕτη ἴσανη νὰ ἀντιμετωπίσῃ ἐπι-  
τυχῶς τῶν συναγωνισμῶν τῶν ξένων σημαδίων, θὰ ἐποτε νὰ ἐνισχυθῇ οἰ-  
κονομίας εἰς εὐρωπαϊκά ἀκτινά. Ἐχαράζεται ἡδη ἡ Ἑλλάς, ὅτι ἡ μελε-  
τημένη περιοχὴ τῶν ἐπιχορηγήσεων θὰ ἀφορᾷ — ἐνδεχομένως — τὴν  
ἀρχαιότερην ἡδη μόνον οἰκονομικὴν κρήσιν καὶ διὰ ὅτι ἡ μείσωσις θὰ ἀν-  
τισταθμισθῇ δι' ἐτέρων εὐκολιῶν καὶ παροχῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν.

## Ρουμανία

Πρὸς ἀπόκτησιν στόλου δεξαμενοπλοίων

Εἰς τὴν Ρουμανίην ἐπεβλήθησαν, καθ' ἐπαρχούσαν πλη-  
γοφορίας, Ἀγγλικαὶ προτάσεις παρ' ὅμιλον τεκμαίσαντον, διὰ τὴν ἐν-  
ισχυσιν τοῦ στόλου τῶν Ρουμανικῶν δεξαμενοπλοίων, γάριν τῆς μείζονος  
συμμετοχῆς τῆς Ρουμανίας εἰς τὰς ἐκ Κονσταντίνης ἔξαγο-  
γάς πετρελαϊον. Οἱ ηγήσεις ὅμιλος θὰ ἀνελάμβανε τὴν ἐντὸς 2 ½ ἑταῖς  
ναυπήγησιν 13 μεγάλων «τάνκερζ», ἀπίνα μετὰ παρέλευσιν διοδεκατε-

αὶ θὰ περιόριζοντο εἰς τὴν ἀπόλυτην κριούτητα τῆς Ρουμανίκης κυβερ-  
νήσεως. Διαρρούσης τῆς διδοκεστοῦ ἐμμεταλλεύσεως, ὁ ὄμιλος θὰ ἔ-  
χησανάλιζεν εἰς τὴν Ἐδενίκην Τράπεζαν τῆς Ρουμανίας ἐπὸ πορφῆν εἰ-  
σαγωγῆς ξένων σιναλλάγματος, ποσοστὸν 1 ο/ο ἐπὶ τῶν τερδῶν καὶ  
25 ο/ο ἐπὶ τῶν ναυάλων.

Εἰς ἀντάλλαγμα η Ρουμανίζη κυβερνήσης θὰ παρέχεται εἰς τὸν ὅμιλον τὸ πε-  
ριόδιον μεταφορᾶς καὶ πολλαὶ ποσιτικές τῶν κρατικῆς ἰδιοτητοῖς πετρελαιοφο-  
ρίου. Ως γνωστὸν, ἡ κυβερνήσης τοῦ Βουγοντεστίου λαμβάνει ἐπὸ τῶν  
ἰδιοτικῶν ἑταῖρῶν πετρελαιών, ἀντὶ φόρου, φορισμένον ποσοστὸν ἐπὶ τῆς  
παραγωγῆς τον, τὸ διοίσον καὶ πολεῖ εἰς τὸ ἔξωτερον διὰ λογαρια-  
σμού τοῦ Ρουμανικοῦ Δημοσίου. Διὰ τοῦ δικαιούματος τῆς ἀπολειτο-  
κῆς ταῦτης μεταφορᾶς ἔσασταντας ὁ ἐργασία τῶν νέων σκαφῶν καὶ  
συγχρόνως περιορίζεται ὁ κύνδυνος τοῦ ποσού τῆς ἐκάστοτε ἐπὶ τῇ ἀ-  
γορᾷ διατημάσσεις τῶν ναυάλων.

\*\*\*

Ἐτοῦ Βουγοντεστίου ἐπίσης μετεδόθη καὶ ἡ πληροφορία, καθ' ἣν δι-  
μολος ἐφοπλιστῶν τοῦ Γαλάζιον, της Βραζιλίας καὶ ἄλλων Ρουμανικῶν  
ἰμένων, μελετὴ τὴν σύστασιν ναυτικῆς ἑταίρης, ἣντις θέλει ἐγκανιάσει  
τακτικὰς γραμμὰς ἐξ τῆς Ρουμανίας πόσο τοῦ λιμένας τῆς Εγγύς Ανα-  
τολῆς ἀφ' ἔνος καὶ τῆς Ἀγγλίας καὶ Ήπειρωτικῆς Ενόποτης ἀφ' ἔτερον.  
Διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς προσπάθειας ταῦτης ἐπιδιώκεται ἡ κυβερνητικὴ ἀ-  
γοραγή. Εἴη δὲν ενοδοθοῦν αἱ συνεννοήσεις καὶ παρασχεθῆ ἐπὸ τῆς Ρου-  
μανίκης Κύβερνησίου ίκανονταιποτική ἀφορή, αἱ νέαι γραμμαὶ προβλέπε-  
ται νὰ ἐγκανιασθοῦν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦν θέρος.

## Αἱ φορτώσεις ἐκ Δουνάβεως κατὰ τὸ 1937

Ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῶν λιμένων τοῦ Δουνάβεως ἐπῆρε κατὰ τὸ  
παρελθόν ἔτος της μικροτέρα, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχην κίνησιν τοῦ  
1936. Κατὰ τὰς σχετικὰς στατιστικάς, ἡ φορτώσεις γεννημάτων δέν ἱκ-  
ολόνθησαν τὴν ζωηφόρητη τῶν λοιπῶν ἔξαγωγικῶν κέντρων τοῦ Κόσμου,  
περιορισθοῦν δὲ μόνον εἰς 1.356.916 τόννους, μὲν μείσων κατὰ 225.544  
τόννους ἐναντὶ τῶν φορτώσεων τοῦ 1936, αἵτινες είχον φθάσει εἰς 1.582.460  
τ. Ἐπίσης αἱ ἔξαγωγαὶ τῆς Σελεύκειας περιφορισμένων κατά 2400 δαγόνια,  
ἀνελκύθουν εἰς 24.107 δαγόνια, ἐναντὶ 26.507 τοῦ 1936. Μόνον τὰ  
γενικὰ ἐμπορεύματα ἐσιτιώσαν αἵτιναν κατὰ 7554 τ., μὲν σύνολον φο-  
ρτώσεων 50.260 τ. ἐναντὶ 42.706 τόννων, φορτωθέντων τὸ 1936.

Αἱ πραγματοποιηθεῖσαι αἱτία φορτώσεις κατενεμήθησαν εἰς πλοία  
17 διαφόρων σημαδίων, ἐν τῶν ὅποιων αἱ πέντε κατοτέρῳ συνεκέντωσι  
σαν τὴν μεγαλύτεραν κίνησιν ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὰς ἀντίστοιχους παρ'  
ἀπό τὰς φορτώσεις κατὰ τὸ 1936:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Γενήμ. τ.	Ξν. δαγ.	Γενικά, τ.
Έλληνική .....	1937	435.322	6.269
»	1936	604.072	9.724
Ίταλική .....	1937	389.324	1.965
»	1936	403.613	884
Γερμανική .....	1937	212.990	109
»	1936	106.215	58
Άγγλική .....	1937	138.345	2.355
»	1936	183.613	1.722
Ρουμανική .....	1937	87.745	8.184
»	1936	126.877	6.260

Ἡ Ελληνική ναυτιλία διετήρησε βεβαίως καὶ κατὰ τὸ παρελθόν  
ἔτος την προτίτην θέσιν εἰς τὰς ἐκ Δουνάβεως ἔξαγωγάς, εἴνε διώσι  
οιμείστων, ὅτι ἡ ἐργασία της ἐμπειόθη δισαναλόδων — ἐν συγκρίσει  
πρὸς τὸ 1936 — κατὰ 168.750 τ. διὰ τὰ γεννημάτα, 3455 δαγόνια διὰ  
τὴν Σελεύκειαν καὶ 3282 τ. διὰ τὰ γενικὰ εἴδη, ἐνῷ ἡ Ίταλική ναυτιλία διε-  
τήρησε τὴν δευτέραν θέσιν της, μὲν μείσων μόνον 14.289 τόννων διὰ τὰς  
φορτώσεις γεννημάτων καὶ μὲν αἴσχειν κατὰ 1081 δαγόνια διὰ τὴν  
Σελεύκειαν καὶ 3333 τ. διὰ τὰς γενικὰ ἐμπορεύματα.

## Νέα διώρυξ εἰς τὸ Δούναβιν

Κατὰ πληροφορίας δημιουργούμενας εἰς τὸ Γερμανικὸν ναυτικὸν τέ-  
πον, διὰ νὰ ἀρθοῦν αἱ συνεργάδες ἀντιτεταλπόμενες δισανέργεια τῆς ναυ-  
τιλοίσας εἰς τὴν διόδον τοῦ Σούνινα καὶ συγχρόνως διὰ νὰ ἀποφεγχθοῦν  
τὰ ὑψηλὰ τέλη τῆς Εὐρωπαϊκῆς Επιτροπῆς τοῦ Δουνάβεως, μελετᾶται

## ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

## Α. ΛΟΥΖΗΣ LTD.

11 & 12 BURY STREET

LONDON E.C. 3

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 1964 (3 LINES)

## ΔΑΝΕΙΑ

## A. LUSI LTD. ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

## Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

46, ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΙΚΟΛΟΥΔΗ

ΑΘΗΝΑΙ

## ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

## ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ἐν νέον ἐπό τοῦ Ρομανικοῦ ἑποργείον τῶν Μεταφορῶν ἡ δυνατότης κατασκευῆς διώρυγος ἐνοίσεις ἀτ' ἐνθείας τὸν Δούναβιν μὲ τὴν Μάνην Θάλασσαν, νοτίως ἀρχιδός τῆς ὑφισταμένης διόδου Σουλινᾶ. Αἱ σχετικαὶ προεργασίαι προβλέπεται νὰ συμπληρωθοῦν ἐντὸς τοῦ τρέζοντος ἔτος, ὥστε ν' ἀρχίσῃ ἡ κατασκεψή τοῦ κνημού ἔργου ἀπό τῆς Ἀνοίξεως τοῦ 1939. Ἡ νέα διώρυξ ὥν ἀπορετοῦθῇ ἐντὸς μᾶς πενταετίας καὶ ὅτι ἔκβωλη εἰς τὸν δόμον τοῦ Τασσάου, ἀπέχοντα, ὡς γνωστόν, 17 χιλιόμετρα ἀπό τοῦ λιμένος τῆς Κωνστάντζης. Εἰς τὰς ἐπόχους τῆς διώρυγος ὥν ἐπέτειον διάφορα ἀπαράτητα λιμενικὰ ἔργα.

## Σο6. Ρωσσία

### Παραγγελία στροβιλοήλεκτρικῶν «λάϊνερς»

Εἰς τὰ Ὀλλανδικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Ἀμστερδαμοῦ παρηγγέλθησαν διὰ λογαριασμὸν τοῦ Σοβιετικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου δύο μικτὰ στροβιλοήλεκτρικὰ «λάϊνερς», ἐποπίσματος 8600 τόνων περίπου ἔκαστον, προοικέσμενα διὰ ταξίδια ἀνὰ τὰ δέρμα Σοβιετικῆς έδαστα. Κατὰ τὴν ναυπηγήσιν τοῦ θὰ ληφθῇ εἰδικὴ πρόνοια, ἀπό τὰ σάρη ταῦτα προσαρμοσθεῖν πρὸς τὰς ἴδιας τοὺς συνήθικας νονιστικὰς εἰς περιοχὰς μὲ λίαν ζημηλάς θερμοκρασίας. Οὕτω, τὰ πλευρικὰ ἔλαμπατα τοῦ θὰ ενισχυθοῦν, διότε νὰ παρονταῖσαν ὑψηλὴν ἀντοχὴν εἰς τὴν πίεσιν τῶν πάγων, τὰ δὲ διαμερίσματά τοῦ θὰ ἐμφασισθοῦν μὲ ἀριστὰ σύστημα ἀρεσμοῦ καὶ θερμάνεσσες καὶ ὅτι δύνανται νὰ περιλάβουν 518 ἐν δλρ ἐπιβάτας α', β' καὶ γ' θέσεως. Θὰ ἴπλαχουν ἐπίσης καὶ τινὰ «διαιμερίσματα πολυτελείας», καθὼς καὶ ἄνετο κοιτῶντας διὰ τὸ ἐξ 102 ἀπόμον πλήρωμά τον.

Ἐκεῖτον πλοῖον θὰ ἔχῃ διαστάσεις μήκους 132.8 μέτρων ἀτ' ἄκρων εἰς ἄκρων καὶ 124.3 μέτρων μεταξὺ τῶν καθέτων, πλάτους 18.31 μ. καὶ βάθους 9.65 μ., μὲ ἐμφρόντων βύθισμον 6.35 μέτρων. Οἱ ἀποστρόβολοι καὶ οἱ λέβητες θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ἐγροστάσια Storn Bros τοῦ Hengelo, ἐνῷ ἡ ἡλεκτρικὴ ἐγκατάστασις ἀνετέθη εἰς Σονδηδικήν ἑταφάν. Αἱ μηχαναὶ ἔκαστον τῶν δύο «λάϊνερς» θὰ ἀναπτύξουν δύναμιν 13.000 ἵππων περίπου καὶ θὰ ἐξαιρατικῶν διαδικασίων τῶν διαδικασίων τοῦ σκάφους 20 μιλίον. Η παραδόσις ἀμφοτέρων τῶν σκαφῶν θὰ πραγματοποιηθῇ κατὰ τοὺς πρόστοις μῆνας τοῦ 1940.

### Αἱ ἐργάσιμοι διὰ τὰς φορτώσεις ἡμέραι

Ο ἐπὶ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν Σοβιετικὸς Ἐπίτροπος ἐκονοποίησε δι' ἐγκυρῶν τοῦ νέον τρόπου ἐποιογισμοῦ τῶν σταλιῶν εἰς τοὺς Σοβιετικοὺς λιμένας, ἀνυφούντετος τοῦ ἐν ισχύι συντήματος ὑπολογισμοῦ τῶν μὲ ἐργασμῶν ιμερῶν, διὰ τὴν φότωσιν καὶ ἐκφότωσιν τῶν ξενινῶν πλίων. Διὰ τῆς νέας ἐγκυρῶν λειτουργίας καθορίζεται, ὅτι ἐπεξῆς ἐδοκίνων φορτώσεως καὶ ἐξφορτώσεως τῶν ξένων πλοίων νὰ ὑπολογίζηται ἐπὶ τῇ βάσει ἐβδομάδης ἐξ ιμερῶν, μὲ καθοριζόμενας ιμέρας ἀναπάνεσις τῆς δην, 12ην, 18ην, 24ην καὶ 30ην ἔκαστων μηνῶν. Πλὴν τῶν ἀνοτέρω ιμερομηνῶν, αἵτινες θεωροῦνται ὡς ιμέρας ἀναπάνεσις, δέοντα νὰ ἐξαιροῦνται καὶ 6 κατ' ἔτος ἐργασίαι μὲ Ρωσίαν ιμέρα, ἥτοι ἡ 22η Ἰανουαρίου, ἡ 1η καὶ 2α Μαΐου, ἡ 7η καὶ 8η Νοεμβρίου καὶ ἡ 5η Δεκεμβρίου. Ἐπίσης, ἀντί τῆς 30ης Δεκεμβρίου πρέπει νὰ θεωρήται, ὡς ιμέρα μαναπάνεσις ἡ 1η Ἰανουαρίου, ἀντί τῆς 24ης ἡ 23η Ἰανουαρίου καὶ ἀντί τῆς 28ης ἡ 29η Φεβρουαρίου ἡ 1 Μαρτίου. Κατὰ τὴν σύνταξιν ἐπίσης τοῦ καταλόγου τῶν σταλιῶν δέοντα νὰ ἔχουν ὑπὲρ τοὺς οἱ πλοίων, ὅπις ἡ ιμέρα ἀ προηγούμενα τῶν ιμερῶν ἀναπάνεσις λογίζονται ὡς τὰ 3/4 μᾶς ἐργασμῶν ιμέρας, ἐνῷ ἡ ιμέρα ἀ πλέοντα τῶν ἐργῶν καὶ ιμερῶν ἀναπάνεσις θεωροῦνται ὡς πλήρεις ἐργάσιμαι τοιαῦται.

## Τουρκία

### Πρὸς τὴν ὁργάνωσιν τακτικῶν γραμμῶν

Μία ἀόριμη σοβαρὰ παραγγελία, ἀμφορᾶσα τρία μικτὰ φορτηγά τῶν 5000 τόνων ἔγαστον, ἐποιητεῖθη πρὸ τοῦ εἰρεόν ἐπό τῆς «Ντενίς Μπάγκ», τοῦ τά Γερμανικῆς ναυπηγείας «Blohm & Voss». Τὰ νέα ταῦτα σκάφη θὰ ἀναπτύξουν ταχύτητα 16.5 μιλίων τὴν ὥραν, θὰ διαθέτουν ικανὸν γόργον φυγείον καὶ θὰ ἐξοφλήσουν δι' ισοτίμουν ἀξίας ἐπιφορεμάτων, ἐξαγόρισμένων μέσῳ τοῦ Γερμανοτουρκικοῦ «ελληνικῆς». Η παραδόσις τοῦ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τῶν πρότοις μηνῶν τοῦ 1939, ὅποτε τὰ ομέντα σκάφη θὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν πόρταν πρεστόν εἰς Μαύρης Θαλάσσης εἰς Κωνσταντινούπολιν, καθὼς καὶ διὰ τὴν ἐξαγωγὴν ὅπορῶν καὶ λαζανικῶν εἰς τὸ ἐξωτερικόν. Ἐν τῷ μεταξύ, «Ντενίς», «Ἐργασία» καὶ «Ἐτί», ἰδούσαν ἑταφέριαν γραμμῶν, οποὺς τῆς δοπίας εἰναιὲ ἡ ἀνάπτεζις τοῦ ἐξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῆς Τουρκίας. Η νεοδήμοτος ἑταφή διαπραγματεύεται ἐν Ἀγγλίᾳ τὴν ἀγορὰν τούτων φορτηγῶν «λάϊνερς». Ἐγγνωσθή τέλος, ὅτι ἐπό τῶν ἐν Γερμανίᾳ ναυπηγούμενων Τουρκικῶν πλοίων, καθειλίσθη τὸ τέταρτον κατὰ σεργάνων, ὄνομασθείη «Sis». Τὰ τρία πρώτα ὄνομάσθησαν, ὡς γνωστόν, «Trak», «Efes» καὶ «Etrousk».

### Νέα καθέλκυσις εἰς τὸ Χάσκιοι

Τὸ κατασκευαζόμενον εἰς τὰ Τουρκικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Χάσκιοι διὰ λογαριασμὸν τῆς «Σιρὶζετ Χαϊρίε» ἀπόπλοιον, ἐπ' ἀριθ. 76, καθεύλουσθη πρὸ ἡμερῶν, ἐν τελεῖ καὶ δινομάσθη «Σαφῆγερ». Τὸ νέον σκάφος ἔχει διαστάσεις μήκους 35 μέτρων, πλάτους 6.6 μ. καὶ ὕψους 2.45 μέτρων, θὰ ἐφοδιασθῇ δὲ μὲ ἀπομιχλανὴν δενάμεως 340 ἵππων, ἥτις καὶ θὰ ἐξασφαλίζῃ εἰς τὸ πλοῖον ταχύτητα 12.5 μιλίον, μὲ κατανάλωσιν 325 κιλῶν γιανθράκων τὴν ὥραν. Τὸ «Σαφῆγερ» θὰ τεθῇ ἐν ὑπέροεσι τῶν προσεργῶν Ιστήνων, ὅποτε θὰ ἀρχίσῃ ἡ κατασκεψή ἐπέρχονται τοῦ περιόδου. Τὸ «Σιρὶζετ», τοῦ ἐπ' ἀριθ. 78, ὅπερ θὰ κατανάλισκῃ διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ περιόδου.

Τὸ ἐπ' ἀριθ. 77 σκάφος, τὸ ὥποιον θὰ ναυπηγηθῇ διὰ λογαριασμὸν τῆς ίδιας ἑταφής, θὰ εἴναι ἐντελῶς ἐπέρχονται τέτοιον καὶ προσωρινοῦ ἀπό τὰ ἐπ' ἀριθ. 76 καὶ 78. Τὸ σκάφος αὐτὸν θὰ εἴη μικρὸν μεταγωγικόν, μὲ διαστάσεις μήκους 24.5 μέτρων, πλάτους 4.88 μ. καὶ βάθους 2.10 μέτρων θὰ ἐφοδιασθῇ μὲ μηχανὴν «Ντιζέλε» δινάμεως 100 ἵππων, θὰ ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 9 μιλίων τὴν ὥραν καὶ θὰ ἐπέλθῃ τὴν τακτικὴν συγκοινωνίαν Βερσιτάς — Σχοντέρεως, δινάμεων νὰ διαποθεμεῖ καὶ 6 ἐπιβατηγά την ἐπέρχονται τοῦ περιόδου.

### Τὰ κέρδη τῆς «Σιρκέτ

Συνεντοτήμη πρὸ ἡμερῶν εἰς Κωνσταντινούπολιν ἡ τακτικὴ ἐποιία γενικὴ συνέλευσις τῶν μετόχων τῆς «Σιρὶζετ Χαϊρίε», καθ' ἥν ἀντεποπλεύσιμον 27.000 μετόχων ἐπό τῶν ὑπαρχούσων 40.000. Τῆς συνελέυσεως προήδρευσεν ὁ καὶ Νετζαμῆττίν Κοτζατάς, πρόεδρος τοῦ διοικητικοῦ συμβούλου τῆς «Ἐταφής», δόπις καὶ ἀνέγνωσε τὴν ἐκθεσιν διὰ τὰ πεπωγμένα τοῦ ληξαντος ἔτους. Ο ἀριθμὸς τῶν ἐπιβατῶν ἀνῆκε πάντα τὸ 1937 εἰς 9.591.332, μὲ εἰσοράξεις 871.894 Τουρκικῶν λιθρῶν, αἵτινες μετά τῶν ἐπότετων προσδόκων τῆς ἑταφής ἀπέδωσαν εἰσόδημα 1.016.173 λιθρῶν Τουρκίας. Λί διτάνων κατὰ τὸ ἀπό τοῦ ἔτος ἀνῆκεν εἰς 848.516 λιθρας μετά δὲ τὴν ηράκτησιν δι' ἀποθεματιζόν ἀπέμειναν 70.000 λιθρας πρὸς διανομὴν περίσσωτος εἰς τοὺς μετόχους ἐξ ιμερῶν κατὰ μετοχῆν.



THE BELDAM PACKING & RUBBER CO LTD

ΜΟΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΙ

ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ BELDAM

ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΒΑΛΒΙΔΩΝ  
ΠΕΡΜΑΝΙΤΟΥ Κ. Λ. Π.

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΙΩΑΝΝΗΣ Σ. ΛΑΖΟΠΟΥΛΟΣ  
ΕΜΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΙΔΩΝ  
Πλ. Καραϊσκάκη (Μέγαρον Γιαννουλάτου) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

"V", PILOT  
ATMOS



(Η σηνέσεια έχει της 8ης σελίδος)

τοῦ πληρόματος μετά τῶν ἀποσεγεών, δ') τὸ βάρος τῶν ἄλικων τῶν πλοίων, γ') τὸ βάρος τοῦ ὑδατος (ποσίμου καὶ τροφοδοτικοῦ, οὐχὶ ὅμως καὶ τοῦ ὑδατος τοῦ περιεχομένου ἐντὸς τῶν λεβήτων), δ') τὸ βάρος τοῦ καυσίμου καὶ ε') τὸ βάρος τοῦ φορτίου, ἐνδεχομένως δὲ καὶ ἔμματος μονίμου ή κινητοῦ διπλως εἶναι τὸ θαλάσσιον ὑδωρ, ὃντας βεβαίως μεταφέρεται καὶ ἔσαι. "Οταν τὸ πλοίον παραλάβει τὸ βάρος ταῦτα ὥν πλέον εἰς τὴν κανονικήν ἔμφορτον τοῦ ιδίου, τὴν ἀντιστοιχίδαν δηλαδὴ πρὸς τὴν γραμμὴν θέρος τοῦ διαγράμματος τῶν γραμμῶν φορτόσεως, ἡπειρὸς γνοοτὸν σημάπτει μὲ τὸ κέντρον τοῦ δίσκου ἀσφαλείας.

Εἰς τὴν πρᾶξιν αἱ ὁμάδες καὶ ἡ ἐπολογίζονται ἀπὸ τῶν ποιῶν ταξιδίων τοῦ πλοίου, η ἐξτιμῶνται ἐφ' ἄπλετον καὶ δίδεται τὸ συνολικὸν ἀπὸ τῶν βάρων, ἔστω δὲ τοῦτο διὰ σκάφους 8000 τόννων φέρει εἰπεῖν Δ. W. Ι. σον μὲ 100 τόννους. "Υπολογίζεται κατόπιν ἀναλόγως τοῦ ὑπὸ ἐκτέλεσιν ταξιδίου η ἀπατούμενη ποσότης καυσίμου, μὲ περιθώριον πάντοτε καυσίμου διὰ δέος η τρία τοινάζουστον ἐπὶ πλέον ἡμερονύκτια, ἔστω δὲ αὕτη δι'. Α ταξιδίουν 520 τόννοι. Προστίθεται ἀπολογῆσις η διὰ τὸ αὐτὸν ταξιδίου ἀπατούμενη ποσότης τοῦ τροφοδοτικοῦ ὑδατος τῶν δεξαμενῶν ἔστω δὲ αὕτη 80 τόννοι καὶ τὸ πόσιμον ὑδωρ ἔτεροι 70 τόννοι. Τὸ ἐπόλιτον ἔστω 8000 τόννων, ηποι τόννοι 7280 εἶναι τὸ ὕψηλον φορτίον τοῦ πλοίου, διὰ τὸ ὅποιον καὶ θὰ καταβλῆται ὡς ναῦλος.

"Ἔχει ὅμως παρατηρηθῆναι ἵνα δὲ σχεδὸν τὰ παλαιότερα πλόια, οὗτοι μὲ τὴν παραλαβὴν τοῦ φορτίου τούτου, εἰς θαλάσσιον βεβαίως ὑδωρ, τὸ σκάφος δὲν ἔχει φύσει εἰς τὸ ἔμφορτον τοῦ βοήθειαν καὶ τὸ κέντρον τοῦ δίσκου ἀπέρχεται τῆς στάθμης τοῦ ὑδατος κατά 2 ἢ 3 ἢ 4 διατάξους ἀναλόγως τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου, οἱ όποιοι ἀντιστοιχοῦν εἰς 60 ἢ 65 ἢ 70 περίπου τόννους φορτίου καὶ πλέον ἀναλόγως τοῦ μεγέθους τοῦ πλοίου.

Ἐξ τὰ πλοῖα τοῦ ιδίου μας ναυτικοῦ, τὰ όποια εἶναι συνήθως παλαιά, οἱ πλοιαρχοὶ η οἱ ἀξιωματικοὶ ἐπὶ τῆς φορτώσεως, εἴτε ἀποδίδουν, οἱ ὀλίγοι ἐπαπόλαιοι ἐννοεῖται, τὴν διαφορὰν εἰς λάθος τοῦ ναυπηγοῦ κατὰ τὴν σύνταξιν καὶ σχεδεῖσιν τῆς κλίμακος, εἴτε προσπλαΐσουν οἱ φρονιμώτεροι νὰ συμβιβάσουν τὰ πράγματα προσθέτοντες εἰς τὸ dead weight τὸ ὑδωρ τοῦ περιεχόμενον ἐντὸς τῶν λεβήτων, καὶ οὕτω νὰ ἔξισσονται η νὰ μειώσουν τὴν διαφοράν. Τὸ δεύτερον δὲν εἶναι οὐδὲν δοθόν καὶ η αἵτια τῆς διαφορᾶς ἔγκειται εἰς τὴν μεταβολὴν τοῦ ιδίου βάρους τοῦ πλοίου, τὸ δούλιον κατὰ τὴν σύνταξιν τῆς κλίμακος ἀφεῖται ἀπὸ τὸ ἐπάγμα πομπής διὰ τὸ dead weight. Πρόσκειται δηλαδὴ περὶ μειώσεως τοῦ βάρους τούτου καὶ καταβιβασμοῦ τῆς ἀρρότου ισάλων τοῦ πλοίου.

"Η μείωσης τοῦ βάρους ὑπείλεται κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν ὁξείδωσιν, η όποια οὖν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου ἀφαιρεῖ ἀρκετὸν βάρος ἀπὸ τὰ πλάγια τῶν ἔλασμάτων τοῦ πλοίου, καθὼς καὶ εἰς τὴν φυσικά, η όποια συνοδεῖται ὅλα τὰ ἄλλα μέρη τῆς διαφορικήσεως καὶ τοῦ ἔξαρτησιοῦ. Αὐτὸν ὑπολογισμῷ η φύσης αὕτη εἶναι ὀλίγον διστολον. Αλλὰ καὶ οἱ κατὰ προστέγησιν ἀπολογησίδες δὲν ἀγει ἐπίσης εἰς ἀσφαλές ὀποσθήπτεται συμπέρασμα, διότι παραλλήλως μὲ τὴν ἔλαστωσιν λόγον φυσικᾶς τοῦ βάρους, ἔχουν καὶ διαφόρους προσθήκας βαρῶν, μίαντες μειούν τὴν ἐπὶ ἐπαγγελτοῦ διαφοράν. Αἱ προσθήκαι αὕτη συνίστανται εἰς ἐπιθέματα λόγων γάρ τοῦ σκάφους, εἰς τὴν τοποθέτησιν βασιτέρων τεμαχίουν η ἔξαρτηματος φύσαντος, βλαβέντος, η ἀπολεσθέντος, περιπτέρου εἰς περισσότερα στρώματα ψηφάτων, εἰς τοιμέντο, εἰς προσθήκας μετασεγεών καὶ οὕτω καὶ ἔξης.

Ἐξ ὁποσθήπτεται κατὰ διαφοράς τοῦ 20 ἐτοῦ ἔχουν πάντοτε τελικῶς μείωσην τοῦ βάρους καὶ συγχρότες αὔξησιν τοῦ dead weight, τὸν όποιαν η παρατήρησις τῶν πλοίων καὶ ἀξιωματικῶν καθορίζει ἐπαγγελτοῦ διστολον. Αὐτὸν διαφέρει τὸ σκάφος, εἰς τὴν τοποθέτησιν βασιτέρων τεμαχίουν η ἔξαρτηματος φύσαντος, βλαβέντος, η ἀπολεσθέντος, περιπτέρου εἰς περισσότερα στρώματα ψηφάτων, εἰς τοιμέντο, εἰς προσθήκας μετασεγεών καὶ οὕτω καὶ ἔξης.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΔΗΣ  
Ναυπηγός Β. Ν.



Established 1874

HÖEGS Anti - Corrosive & Anti - Fouling Compositions  
are of first-class Quality and  
used allover the world  
Transit - Depot at Piraeus  
AGENT FOR Greece:  
THEODOR E. KELER, ATHENS  
Tel. 23-954

## Ναυτικαὶ Δίκαια

- Άρμοιθή σώστρων εἰς περίπτωσιν μὴ παρασχεθείσης υπηρεσίας.

Τὸ Σοβιετικὸν μότοροπιλοτικό «Klara Zetkin» 3974 τ. γυρὸς (τοῦ 1934) ταξιδεύοντας κατ' Οκτωβρίου τοῦ 1936 εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν παρίπλευρεν ἀνθερώπην, λόγῳ βλάβης τοῦ πηδαλίου του ἐξ τῆς τριγυμίας καὶ ἡγαγάσθην νὰ ἀγνοούσθη διὰ νὰ μὴ ἔξοειδεῖ. Ἐθρασύσθησαν δύμος αἱ ἀλισσέρων τῶν ἀγνοούσθην τοῦ σημείου τοῦ Λόνδονος. Τὸ ναυαγοσωστικὸν «Μάξ Μπέρεντ», δεγχθὲν τὸ σῆμα, εἰδοποίησε διὰ τοῦ ἀσφαλάτου, οὗ κατενθύνεται ποδὸς παροχήν δονηθεῖν καὶ συγχρόνως ἡρώτησε τὸν Ρόσσον πλοιαρχον, ἀν συμφωνῇ διὰ τὴν ἐπογραφὴν «ἀνοίκτων συμβολάων» τόπου Λόνδονος. Ἐπειδὴ δὲ οἱ Ρόσσος πλοιαρχος ἀπήντησεν: «εἰλέσθε εἰς τὸ βοήθειαν μας διὰ νὰ μής φυμονήσηστε ποδὸς τὸ "Εμπέρεν", οἱ πλοιαρχοὶ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ ἡρώτησης καὶ πάλιν, ἀν γίνεται ἀποδεκτός οἱ προστεθεῖς τύπος συμβολαίον ναυαγιασθεσίας. Καὶ εἰς τὸ δεύτερον ἐφέτημα δὲν ἔλιφθη ἀπάντησις.

Μετὰ παρέλευσιν ἔννεα ὥρων ἀπὸ τῆς προτίτης ἀποστολῆς τοῦ σήματος κατέθεσε τὸ ναυαγοσωστικό εἰς τὸν τόπον τοῦ ἀτεμιχτοῦ περιοχῆς καὶ ὅποτε καὶ ἀντεκούσθη εἰς τὸν Ρόσσον πλοιαρχον, διὰ νὰ πάρῃς εἶναι στοιχοὶ νὰ παράσῃ τὰς βοηθίεις τοῦ. Οἱ πλοιαρχοὶ τοῦ «Κλάρα Ζέτκιν» ἀπέκρουσε τὴν προσφοράν μὲ τὸ αἰτιολογικὸν, οὗ κατόπιν τῆς βελτιώσεως τοῦ καρφοῦ δὲν ἔθεσθαι ἀναγκαῖαν τὴν ἀποδοχὴν ὑπηρεσίων διασφορέων. Παρὰ τὴν δήλωσιν ταῦτην τὸ ναυαγοσωστικὸν παρέκεινται πλησίον τοῦ Σοβιετικοῦ σκάφους καὶ διὰ τὸν τόπον ἀπανέλαβε τὸν πλοῖον τοῦ μὲ πορείαν πρὸς τὰς ἔσβολάς τοῦ "Ελμπα", τὸ παρηκολούθησε. Πρὸ τοῦ Κονζέρβεν τὸ δίνη πλοία συνηγιτήθησαν μὲ τὸ ἔτερον ναυαγοσωστικὸν «Ράιζερ», ὅποτε τὸ μὲν «Μάξ Μπέρεντ» ἀπεξώρησε, τὸ δὲ «Ράιζερ» παρηκολούθησε τὸν πλόνην τοῦ Σοβιετικοῦ μέχρι τοῦ "Άμβούργου", όπως νὰ προσφέρῃ ἀνάγκην παροχῆς τῶν ἀπηρεσιῶν των.

Η ναυαγοσωστικὴ ἑταφία ήταν τὴν γνώμην, οὗ διὰ τῆς ἀνταλλαγῆς τῶν προαναγκεότερων παριστημένων σαδιοτηλεγραφημάτων συνήθησε συμφωνία ναυαγιασθεσίας μεταξὺ τῶν δύο πλοιώρων καὶ οὗ η ἐκ τῶν ὑστέρων ἀπόρροσησις ἐπὸ τοῦ Ρόσσου πλοιαρχον τῶν ἀπηρεσιῶν διασφορέων κατ'

## ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

Καὶ χρησιμοποιήσατε τα  
ΚΑΤΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΗΕΜΠΕΛ

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

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

### ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

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

Wood Hempel Ltd, London, England.

Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

### ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

1) Captain N. B. Metaxas, 61, St. Mary Axe, London, England.

2) "Intercontinentale", Πειραιεὺς, Αθῆναι, Θεσσαλονίκη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

ΑΠΟΘΗΚΑΙ ξρωμάτων Hempel εἰς 57 διαφόρους λιμένας, συμπεριλαμβανομένου καὶ τοῦ Πειραιῶς.

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

TRADE



MARK

ούδεν ἀπέκλειε τὴν ἀπάτησιν σώστρων, δι' ὃ καὶ ἡγειρεν ἄγωγὴν ζητοῦσα ἀμοιβὴν 15.000 μάρκων. Οἱ Ρῶσοι πλοιοκτῆται ἀντέταξαν, ὅτι οὐδεμία συμφωνία ἐπῆλθεν ὡς πρὸς τὸν τύπον τοῦ σημοβολαίου ναυγιαρεῖσας καὶ ὅτι συνεπῶς οὐδεμία ἐποχρέωσις ἀνελήφθη παρ' αὐτῶν, καθόσον μάλιστα δὲν προέκυψε πάντονος ἐπιβάλλων τὴν ἀποδοχὴν τῆς προσεργείσης βοηθείας.

Τὸ Γερμανικὸν πρωτοδικεῖον, ἐνώπιον τοῦ ὁποίου ἦχθη ἡ οὕτως ἀναγνήσια διαφορά, ἀπέρριψε τὴν ἄγωγὴν τῶν ναυαγοσωστῶν, τὸ Ἐγετεῖον ὅμως ἀνέτρεψε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν καὶ ἐδέχθη τὴν ἔπαρξην ἐπηρεσίων, περιορίσαν μόνον τὴν ἀμοιβὴν εἰς 7.000 μάρκων. Εἰς τὸ σκεπτικὸν τοῦ Ἐγετείου ἐχωρακτηρίζετο, ὡς πεπλανημένη, ἡ ἀντίληψις τοῦ πρωτοδικείου, καθ' ἥν εἰς περιπτώσιν μεταγενεστέρας ἀλλοιώσεως τῶν περιστάσεων, δὲν εἴθιστο, γενικῶς, ν' ἀνακαλῆται ἡ ἐπίληψις βοηθείας. Τούναντὸν, κατὰ τὰ ἄρθρα 43 καὶ 45 τῆς συμβάσεως τοῦ Λονδίνου ἐπεὶ ἀσφαλείας τῶν πλοίων, πᾶν σάφες ἐκπέψαν τὸ σῆμα σινδένων, ὅφειλε νὰ καθιστᾶ ἐγκαίρως γνωστὸν διὰ τοῦ ἀσυμμάτου του, ὅτι δὲν θεωρεῖ πλέον ἀναγκαῖαν τὴν αἵτινεσαν βοηθείαν. "Ἄν τὸ σπεῦσαν εἰς βοηθείαν σάφες δύναται ν' ἀντίληση δικαιώματα ἐκ τῆς μῆ ἀνακλήσεως τοῦ σήματος σινδένων — πάντως — δὲν εἶναι ὀστιώδες ἐν τῇ περιπτώσει συνάφεις συμφωνίας μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων. Ἔπ' αὐτῷ δ' ἀπριθῶς τοῦ ἀντικειμένου, ἐὰν δηλαδὴ μεταξὺ τῶν δύο πλοιάρχων ἐδημονηγήθη συμφωνία παροχῆς βοηθείας ἡ ἀντίληψις τοῦ Ἐγετείου ἀγίστατο τῆς ἀντιληφείως τοῦ Πρωτοδικείου.

Τὸ Ἐγετεῖον ἦχθη εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ πλοίαρχος τοῦ Σοβιετικοῦ μοτοροστικοῦ εἶχε δεχθῆ ἀνεπιφύλακτος τὴν προσφερθείσαν βοηθείαν καὶ ὅτι δὲν ἥδυνατο νὰ ἐπικαλεσθῇ ἐπέρι αὐτοῦ τὴν σιωπήραν τοῦ ἐπιφύλαξην, ἐρωγενόν πατὰ τὸ δοκοῦν αὐτῷ τὴν σημασίαν τῶν ἀνταλλαγέντων φαδοτηγραφημάτων. Ἐφόσον δὲν ἐπῆρχε σαφῆς καὶ κατηγορηματικὴ ἀπόκλωσις τοῦ πρωταθέντος «ἀνοικτοῦ σημοβολαίου» ναυγιαρεσίας, τύπου Λόδδη, ἐδικιώθη τὸ ναυαγοσωστικὸν «Μάξ Μπέρεντ» νὰ θεωρηρῇ τὸ φαδοτηγραφημα τοῦ Σοβιετικοῦ πλοίου, ὡς μίαν ἀπεριόριστον ἀποδοχὴν τῆς προσφερθείσης βοηθείας. Εἰς τὴν παρούσαν ἑπόθεσιν — ἐτονίζετο εἰς τὸ σκεπτικὸν τοῦ Ἐγετείου — δὲν ἐπέρριπτο νὰ κρητῇ ἡ σημασία τοῦ ηγένετος επόπου Λόδδη, καθόσον ἡ ναυαγοσωστικὴ ἑταφεία δὲν ἐστοίτο ἐπὶ ιδιωτέρων τοῦ δρον τούτου διατάξεων.

Ἐπειδὴ — κατὰ τὴν ἀντίληψιν τοῦ δικαστηρίου — συνήκηθη ἑτεροδιαβασίς παροχῆς βοηθείας, ἡ ἀπάτησης τῆς ναυαγοσωστικῆς ἑταφείας διὰ σῶστρα κρίνεται ὡς βάνωσις, συμφωνὸς πρὸς τὴν διεθνῆ σύμβασιν τῆς Βέροντς (1910) καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν δόθων ταῦτης ἐπεὶ ἀνειλημμένων ἐπηρεούσων καὶ «εξβληθέντος ναυαγοσάστου». Διά τὴν ἐξτίμησην τῆς ἀμοιβῆς θὰ ἐπρεπε νὰ ληφθῇ ὡς ὄφιν, ὅτι τὸ «Κλάρα Ζέτκιν» ἔξηλθε τῆς δυσχερεῶς θέσεώς του, λόγῳ τῆς προσδεετικῆς βελτιώσεως τοῦ καιροῦ καὶ ὅτι, συνεπεῖ τούτου, ἐπέτειο τὸς παροχής βοηθείας, ἡ ἀπάτησης τῆς ναυαγοσωστικῆς ἑταφείας διὰ σῶστρα κρίνεται ὡς βάνωσις, συμφωνὸς πρὸς τὴν διεθνῆ σύμβασιν τῆς Βέροντς (1910) καὶ ἐπὶ τῇ βάσει τῶν δόθων ταῦτης ἐπεὶ ἀνειλημμένων ἐπηρεούσων καὶ «εξβληθέντος ναυαγοσάστου». Διά τὴν ἐξτίμησην τῆς ἀμοιβῆς θὰ ἐπρεπε νὰ ληφθῇ ὡς ὄφιν, ὅτι τὸ «Κλάρα Ζέτκιν» ἔξηλθε τῆς δυσχερεῶς θέσεώς του, λόγῳ τῆς προσδεετικῆς βελτιώσεως τοῦ καιροῦ καὶ ὅτι, συνεπεῖ τούτου, ἐπέτειο τὸς παροχής βοηθείας, ἡ ἀπάτησης τῆς ναυαγοσωστικῆς ἑταφείας διὰ σῶστρα, ἐπειδὴ δὲν ἐχοφιησόμενος τὴν συνηθείαν τοῦ πρωταθέντος τοῦ «Εργατικοῦ» πλοίου, ὡς μίαν ἀπεριόριστον ἀποδοχὴν τῆς προσφερθείσης βοηθείας.

Ἡ ἀντικατάστασης ἐξ ἄλλου τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Μάξ Μπέρεντ» ἀπὸ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Ράιζερ» οὐδεμίαν εἶχε σημασίαν, οὔτε ἡδύνατο νὰ ληφθῇ ὡς ὄφιν ἐπὸ τοῦ δικαστηρίου διὰ τὴν ἐκτίμησην τῆς ἀμοιβῆς. Σημασίαν μόνον εἶχε διὰ τὸ δικαστήριον, ὃσον ἀφορᾷ τὴν ἐνάγοντας ἑταφείαν, ὅτι ἐπόρειτο περὶ ναυαγοσωστικῆς τοιωτῆς. Ἐάν τὸ «Κλάρα Ζέτκιν» ἐδημονηγήσης νέαν ἐπιχειρήσιν διὰ τῆς προσλήψεως ἐτέρου ναυαγοσωστικοῦ πρὸς συνεδρίαν τοῦ Σοβιετικοῦ πλοίου ὅφειλεν ἀπὸ τὸ — καὶ ἀπόμην δραδεύτερον δὲν εἶχεν ἀνέγκην τῆς βοηθείας τοντὸ καταβάλλη ἀνάλογον ἀμοιβῆς. Τὸ Ἐγετεῖον δὲν, λαβὼν ὡς ὄφιν τοῦ πάντα τὰ περιστατικὰ τῆς ἐποχήσεως, ἐθεώρησεν, ὡς δικιάν μάρκήν, τὴν πληρωμὴν διὰ τὸ σῶστρο ὑπὸ τοῦ Σοβιετικοῦ μότοροστικοῦ «Κλάρα Ζέτκιν» ποσοῦ 7.000 μάρκων.

### ΣΟΥΗΔΙΚΗ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

#### — Ή κρατικὴ εὐθύνη διὰ ζημίας πλοιογουμένων σκαφών

Ὑπὸ τοῦ Ἀνωτάτου Συνηδρίου δικαστηρίου ἐξεδόθη πρὸ ἡμερῶν ἐνδιαφέροντα ἀπόφασις, διὰ τῆς ὁποίας καθορίζεται ὅτι ἡ «Κενθέρωντις» δὲν δύναται νὰ θεωρηθῇ ἐπενθύνος διὰ ζημίας προκληθείσας εἰς πλοία, συνεπίσης σφαλμάτων διαπραγμάτων ὑπὸ τῶν κρατικῶν πλοιηγῶν. Ἡ ἀπόφασις ἀφέωρα τὴν προσάραξην ἐνὸς σκαφούς τελούντος ὑπὸ τὴν διατύπωσην πλοιηγού τῆς ζημιδίας κυβερνητικῆς ἐπηρεούσας, δύσις καὶ ἀπεδείχθη ὑπενθύνος διὰ τὸ ἐπονημάτων ἀπόζημωσεως. Τὸ Ἐγετεῖον δὲν εἶχεν νὰ καταβάλῃ τὸ ποσόν τῶν ζημιῶν τοῦ πλοίου, οἱ δὲ πλοιηγοί τῆς ἀπαίτησαν ἀπορίαν μὲ τὸ αἰτιολογικόν, ὅτι οὐ εὑδήνη τοῦ προσαρέσαντος τὴν προσάραξην πλοιηγού δημόνατος ἡ δύναντο ἀντανακλαστικῶν νὰ ἐπεταθῇ καὶ εἰς τὸ Δημόσιον, δύσις νὰ θεωρηθῇ τοῦτο ὑπόλογον διὰ τὴν καταβολὴν ἀποζημιώσεως. Τὸ Ἐγετεῖον δὲν εἶχεν νὰ θεωρηθῇ ἐπενθύνος διὰ τὸ προτόδικον ἀπόφασιν, δεχθὲν τὴν ἀποφύν, ὅτι ἔδει τὸ Κράτος νὰ είνει ὑπενθύνον διὰ τὴν ζημιάν, ἐφόσον ἡ πλοιηγοί προσάρμοστος τὸ Κράτος εὐθύνης διὰ τὸ προτόδικον διὰ τὸ προτόδικον πλοιηγού.

Ἡ ὑπόθεσης ἐφιδεῖς καὶ μέχρι τοῦ Ἀνωτάτου Δικαστηρίου, ὅπερ ἀνέτρεψε τὴν ἐπετειαζόν πλοιαρίου. Τὸ αἰτιολογικὸν δὲν ἐκονιοποιήθη ἵστερε ἐποιήσιμως, φαίνεται δημοσίευση τοῦ Ἀνωτάτου δικαστηρίου ἐπὶ τῆς διουσαλαγίας μεταξὺ τῆς ἐκτάσεως τῶν συνδεδεμένων πρὸς τὰς πλοιηγούσεις σινδένων καὶ τῶν εἰσπραττούμενων δικαιωμάτων διὰ τὰς πλοιηγούσεις ταῦτας. Λί μεγάλα εὐθύνων ἀφ' ἐνὸς καὶ τὸ περιφρισμένον τῶν πλοιηγούδων δικαιωμάτων ἀφ' ἐτέρου δὲν ἐπιτρέπουν νὰ ενίσταθη ἡ ἀποφυγή τοῦ καταπολεμηστοῦ πλοιηγού.

Κατὰ τὴν σχολαρίουν τὸ αἰτιολογικὸν τοῦτο μηνιαίων ἐγκύκλιον τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνῆς Ναυτικῆς Διασκέψεως» είναι κάπως δύσκολον νὰ καταφανῇ ὁ λογικὸς εἰδήμος τοῦ σκεπτικοῦ τῆς ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς ερθύνης, τοσούτῳ μᾶλλον καθόσον τὰ πλοία χρηματοποιῶν ὑποχρεωτικῶς τοὺς κρατικούς πλοιηγούς διὰ τὴν πλοιηγούσιν τοὺς εἰς τὰ Σοβιετικά ὑδάτα. Καθ' ἣν στιγμήν εἰς τὰς ίδιωτικὰς ἐγχωρίους — τούτεσι ἡ ἐγκύλιος — είναι ἡ ναυγασμένοι οἱ ἐργοδόταις ν' ἀναλαμβάνουν τὸν φόρτον τῆς ερθύνης δι' οιναδήποτε προσαρισμένην ὑπὸ τῶν ἀπαλλήλων τῶν ζημιῶν, εἰσάγεται ἡδη διὰ τῆς ἀνωτέρων ἀποφάσεως ἡ γένει ἀρχή καθ' ἥν ἡ Σοβιετική Κενθέρωντις δὲν ἐπέχει παρομοίων ὑποχρέωσιν, δύσον ἀφορᾶ τοῦλαχιστοῦ — τάς ἐπὸ τῶν πλοιηγῶν τῆς προσαρισμένας ζημίας σκαφῶν, παρ' αὐτῶν εἰς τὰ Σοβιετικά ὑδάτα.

The Famous Berger Enamel  
— paint PERQUITE was used  
on R.M.S. QUEEN MARY

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 - CADIFF"  
NO COMPLAINTS WITH BERGER PAINTS

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"**

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΙΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 32 ΤΗΛΦ. 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0

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

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,"**  
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE  
PIRAEUS - GREECE

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

A. E. SHEPPARD  
LONDON E.C.3  
LLOYD'S AVENUE  
TELEPHONE: ROYAL 4954

**'Από τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας**

**'Αθροία καθεδρικούσεις φορτηγών μας**

Ός ανεγράφαμεν συντόμως εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, κατεύκνθιτή τὴν δην Μαρτίου ἐν τῶν ναυπηγείων Wm Gray, τοῦ Οὐέστ Χάρτλεπού, τὸ ἔκτον πατά σειράς φορτηγὸν τοῦ ἑπολιστικοῦ Οἴκου τοῦ κ. Σ. Λιβανού, ὄνομασθὲν «ΜΙΧΑΗΛ ΛΙΒΑΝΟΣ». Εἰς τὸν ἀριζόντα εἰς Οὐέστ Χάρτλεπού, κ. Σ. Γ. Λιβανόν, μετὰ τῆς δίδος Εὐγενίας Λιβανού, διότι παραστοῦν εἰς τὴν καθέλλινον, ἐπεινιάλαζθη λίαν ἐγκάρδιος ἐποδηξή εἰς ἐκδήλωσιν τῆς ικανοποίησεως τῶν ναυπηγείων διὰ τὴν πρὸς αὐτὰ ἐπιστοσύνην τοῦ ομέντος «Ἐλληνος ἑφαπλισθῆ, διότις ἐντὸς διετίας παρήγγειλε δέρα ἐν διλφὶ φορτηγῷ σάτην. Τὸ καθελκυσθὲν ἀπὸ «Μιχαὴλ Λιβανὸν» χορηγικότητος 4840 τόννων γρφός εἰνε σκάφος τῆς ἀνωτάτης κλάσεως «Λόιδη» καὶ κατάληκον διὰ τὴν μεταφοράν γενινῶν φορτίων. Διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ διὰ ἑφαπλισθῆ μὲ μιχανᾶς τριπλῆς ἐκτονωσεως, κατασκενῆς τῶν ναυπηγῶν. Τὸ σκάφος φέρει διὰ τὰ πλεονεκτήματα καὶ τὰς συγχρονισμένας τεχνικάς ἑφαπλογάρις τῶν πρὸς αὐτὸν καθελκυσθέντων φορτηγῶν τοῦ Οἴκου «Σ. Γ. Λιβανὸς».

— Κατόπιν ἐπιτευχόν δοξαμῶν παρελήμθη ἐκ τῶν ναυπηγείων Hamilton τῆς Γλασκωνῆς καὶ ἐτέθη ἡδη ἐν ἀπορεσίᾳ ἀπολέσαν τὸν 18ην Μαρτίου ἐν Κάρδια μὲ φορτίον γιανθράκων διὰ Ροζάριο, τὸ νεότευτρον φορτηγὸν τοῦ κ. Σ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντη «ΟΡΟΣ ΙΔΗΝ» τύπῳ «Areform», μήκους 375 ποδῶν καὶ χορηγικότητος 7750 τόννων d.w. Λί δοκιμαὶ τοῦ σκάφους ἐπεφρόντισαν κάθε προσδοκίαν εἰς ταχύτητα καὶ οίκονομοτήτην κατανάλωσιν, δίναται δὲ νὰ λεγθῇ, διὰ τὸ «Ορος Ιδην» τὸ ταχύτερον Ελληνικὸν φορτηγόν. Τὸ ἀποτελέσματα τῶν δοκιμῶν τοῦ συνοφίζοντα εἰς τὸν ἀκολούθουν οἰκοποέος: Μὲ 68½ στροφαῖς μὲ μιχανᾶς τοῦ ἀπέδωσαν ταχύτητα 10.35 μιλίων, μὲ 70,5 στροφαῖς 11.36 μιλίων, μὲ 73 στροφαῖς 12.02 μιλίων, μὲ 75 στροφαῖς 12.75 μιλίων καὶ μὲ 82 στροφαῖς κατὰ λεπτὸν ἀνέπτυξε ταχύτητα 13.01 μιλίων τὴν ὥραν, ἐνῷ διετηρήθη καὶ ἔνα περιθώριον περιστέρω εἰσέπει στροφῶν. Ή μέση κατανάλωσις τοῦ πλοίου ἀνήλθεν τὰς 16 τ. Σχοτικοῦ γιανθράκων τὸ 24ορον.

— Παρονοίᾳ τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοποιητῶν καὶ ἀρκετῶν προσκεκλημένων καθελκύσθη τὴν 17ην Μαρτίου ἐν τῶν ναυπηγείων τῶν κ. Σ. Short Bros, Ltd., τοῦ Σόντερλαντ, τὸ πρῶτον φορτηγόν μᾶς σειρᾶς ἐκ τοιῶν τοιούτων, κατασκενάσμένων διὰ λογαριασμὸν τοῦ Οἴκου τῶν κ. Σ. Ρεθύμνη καὶ Κουλουκούντης. Τὸ καθελκυσθὲν σκάφος εἰνε χρονικότητος 10.000 τ. d. w. τέτον «Areform», διὰ κατανάλωσης πετρέλαιον, καὶ ὄνομάσθη «ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΑΟΥΚΟΥΝΤΗΣ». Κατὰ τὴν τελετὴν τῆς καθελκυσθεως, ὥμιλον δ. κ. Νικόλ. Κουλουκούντης, ἐπιθεωρητῆς καὶ ἐκ τῶν διεθνῶν τοῦ Οἴκου «Ρεθύμνης καὶ Κουλουκούντης» ἐτόνισε τὴν ἀπό πλησίους ἀπόφοιτην τῶν ναυπηγείων τῆς Βορειοανατολικῆς ἀκτῆς τῆς Αγγλίας.

«Ορείλο νὰ συγχαρῶ — εἶπε — τὸν ναυπηγὸν τῆς B. A. ἀκτῆς διὰ τὴν ἀλλαγὴν τῆς ταχικῆς τον, ὡς πρὸς τὸ φορτηγό πλοία. Πρωτολεμικῶς, τὰ «τρόμπες» φορτηγὸν δὲν ἦσαν ἄλλο τι, παρὰ δύο ίστοι καὶ μία καπνοδόχος. Αἱμεσώς μετὰ τὸν πόλεμον ἤγοράσαμεν ἀριθμὸν τινὰ σκαφῶν ναυπηγείνων εἰς Clyde καὶ Tyne, λυποῦμα δὲ εὐθίσσομενος εἰς τὴν ἀνέγκην νὰ είπω, διὰ μικρὰ τις μόνον σύγκρισις ἰδύνατο νὰ γίνῃ, ὡς πρὸς τὸν τρόπον τοῦ ἑξοπλισμοῦ τῶν σκαφῶν αὐτῶν καὶ τῶν μιχανῶν των. Θὰ προσθέσω ὅμως ἔξηπλούθησεν δ. κ. Ν. Κουλουκούντης — διὰ τὰ πλοία τὰ ναυπηγείνων εἰς τὴν B. A. ἀκτήν, ἀπεδειχθησαν λίαν οἰκονομικά ἐν τῇ λειτουργίᾳ των καὶ παρέσχουν ὀλιγοτέρας

ἀποδημάς ἀνοιμαλίδων ἀπὸ τὰ εἰς Clyde κατασκανασθέντα. Ή ἐργασία καὶ ἡ προτοβούλια τῶν ναυπηγῶν τῆς B. A. ἀκτῆς ἀποφέρει ἡδη τοὺς καρπούς της, τὰ δὲ κατασκενάσμένα σκάφη εἰνε ἀριστα.» Ο. κ. Ν. Κουλουκούντης ἔξιρεν ἴδιατέρως τὸ πρωτούρον καὶ προσδευτικὸν ἔργον τῆς «NORTH-EASTERN MARINE ENGINEERING Co, LTD», εἰς τὰς ἑπεδεμάνσεις.

Απαντῶν ἔξι ὄνόματος τῆς τελευταίας ταύτης ἐταφίας ὁ κ. John Neill, ἐθεοβαίωσεν διὰ τὸ «North — Eastern» ἐδέσεις νὰ ἐπιμεινῇ ἐπὶ πολὺ εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ὑπερθερμανίσεως πρὸς ἡ εἰσακονσθῆ ὑπὲρ τὸν ἑφοπλιστῶν. Ή ἀπόφασις τῆς ἐταφίας νὰ προωθήσῃ τὴν ὑπερθερμανίαν ἀπεδειχθῆ σώφρων, τὰ δὲ γεγονότα ἐδικαίωσαν τὴν βάσιμον αὐτῆς προβλέψην, διὰ ἡ πρωτούρος ἐργασίας τῆς θὰ ἐπηρέαζεν ἐν καρῷ τὸ σύνολον τῆς παγκοσμίου ἐμπορίους γαντιλίας.

Ο. κ. T. A. Short, ἔξι ἄλλον, προσφέρον ἀργυροῦ δίσκον εἰς τὴν κ. Νικολάου Κουλουκούντης ὃς ἐνθύμων τῆς παραστάσεως ἀπῆτης ὡς ἀναδόχου τοῦ σκάφους, ἐτόνισεν, διὰ τὸ ἀπό τὸ πλήρες της στοιχίας τριῶν ἀδελφῶν σκαφῶν, κατασκενάσμένων διὰ λογαριασμὸν τῶν κ. Σ. Ρεθύμνην καὶ Κουλουκούντης, ἔξεραν δὲ τὴν ἐλπίδα, διὰ τὸ εὔτοχές αὐτὸς γεγονός ὃ ἀπετέλει τὴν ἀπαρχὴν εὐρυτέρας συνεργασίας. Τὸ καθελκυσθὲν φορτηγό — ἐπέρχαν ὁ κ. Short — ἀποτελεῖ τὸν τελείωτερον τῶν πλοίων οίκουνομοῦ «τρόμπα» καὶ θὰ είνε ἑφάμιλλον πρὸς τὰ μέχρι τοῦδε ναυπηγείνων πλοία τὰς αὐτῆς κατηγορίας. Καύσιμον δὲν διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ θὰ χρησιμοποιηθεί πετρέλαιον.

Ωμῆλησεν ἀπολογίθως δ. κ. Μηνᾶς Ρεθύμνης, ἐπεζηγήσας, διὰ ἡ συνίθεμα τοῦ Οἴκου «Ρεθύμνης — Κουλουκούντης» ἵτο μέχρι τοῦδε νὰ δίδη εἰς τὰ σκάφη τοῦ δύναματος ίστοριαν ἡ γεωγραφία. Τὸ νέον πλοίον, ἐν τούτοις, ἔλαβε τὸ δόναμον τοῦ ἀειμνήτου πατρὸς τῶν σημερινῶν συντάξιον τοῦ ἑφοπλιστικοῦ Οἴκου, ὅπερ ἵτο δόναμα εὐθύτατα γνωστόν καὶ λίαν ἐξτιμόμενον ἀπὸ τὴν ναυτικὴν οἰκογένειαν τῆς Ἐλλάδος. Ωμῆλησεν είτα δ. κ. Γεώργ. Κουλουκούντης, δοτικός καὶ ἀνέφερεν, διὰ πρὸς ἔνδος καὶ πλέον αἰδονός (τὸ 1833) ὁ ἀειμνήτος Ηλίας Γ. Κουλουκούντης, ἴδρυτης τοῦ Οἴκου, παρίστατο εἰς τὴν καθελκυσθὲν τοῦ πρώτου σκάφους του, ἐνὸς μικροῦ ίστοριού 300 τόννων, δύναμισθεντος «ΑΘΗΝΑ». Ασφαλῶς δὲν θὰ ἐπίστενε τότε, διὰ τὸ Οἴκου τοῦ διὰ καθελκύνει πλοία κατὰ πολὺ μεγαλύτερα, ἀπὸ δ. κ. ποτὲ ὠνειρεύνη, μετὰ πάροδον μιᾶς ἑταποτίας.

Ωμῆλησε τέλος καὶ ὁ ἐν Νιούκαστρη πρόδεινος τῆς Ἐλλάδος δ. κ. Σ. Αντοναρόποντός συγχρετεῖ τὸν ἑφοπλιστικὸν Οἴκον διὰ τὴν ἀπόκτησιν τοῦ νέου συγχρονισμένου σκάφους του καὶ τούτους, διὰ ἑπερήφανος δὲ περιάγητω διὰ αὐτὸν ἡ Κυανόλευκος ἀνά τὴν Υδρόγειον.

— Έτη τὸν ίδιον ναυπηγείον τοῦ Σόντερλαντ καθελκύνεται ἐντὸς τῶν ίμερων καὶ τὸ φορτηγό «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ IV», 9000 τόννων d. w., κατασκενάσμένων, ὡς γνωστόν, διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἑφοπλιστικοῦ Οἴκου «Γ. Νικόλαου». Τὸ σκάφος τοῦτο διὰ ἑφαπλισθῆ διὰ τὸν νεωτέρου ποτέ οἰκουμενικού πετρέλαιον White.

**Η σχολὴ μηχανικῶν Σύρου**

Εἰς δεξίσιων γενομένην πρὸ ίμερον εἰς τὴν νεοίδητον σχολὴν Μηχανικῶν τῆς Σύρου πρὸς τιμὴν τῶν ἀρχῶν τῆς Ἐργοτάξεως καὶ τοῦ μεγάλου εἰνργάτου τῆς σχολῆς κ. Ν. Ρεθύμνη, ὁ τελευταῖος οὗτος ἐδήλωσεν ἐπ' εὐχαρίστη, διὰ τὸ ἐν Λονδίνῳ φωρεῖον τοῦ Οἴκου «Ρεθύμνης — Κουλουκούντης», ἐπότε τῆς ἑτησίας πρὸς τὴν σχολὴν εἰσφορᾶς του, δ. κ. ἀναλάβη τὴν μετεπιάδεσιν καὶ ἔτος διὸ ἀποφοίτων τῆς σχολῆς εἰς τὰς ἀνοτέρας ἐν Ἀγγλίᾳ σχολάς. Οἱ οὕτω μετεπιάδεινοι μηχανικοί θὰ χρησιμοποιοῦνται ἀπολογίθως εἰς τὰ σκάφη τοῦ Ορείστηον «Ρεθύμνη — Κουλουκούντης», ἐξησπαλισμένην τὴν σταδιοδρομίαν του. Διὰ τὴν εὐγενή ταῦτην χειρονομίαν ἡράζαντος θερμῶς τὸν κ. Ν. Ρεθύμνην ἐν μέρον τοῦ Δήμου καὶ τῆς κοινωνίας τῆς Σύρου ὁ δήμαρχος Έργοτάξεως κ. Σωκράτης.

**Η «Πανελλήνιος Ένωσις ναυτῶν τοῦ E.N.»**

Πινέα διοίκησης τῆς «Πανελλήνιος Ένωσεως ναυτῶν» τοῦ E. N. διὰ τὴν περίοδον 1938-39 κατηγορίην ἐν τῶν κ. κ. Εναγγ. Χριστοφορίου προεδρού, Έλευθ. Σαρδή γεν. γραμματέως καὶ Γ. Κοντάζου, Μιχ. Αλεξανδρούπολην, Αντ. Ρόδου, Μετ. Παπανικολάου, Δημ. Πατρινού, Αναστ. Οίζουνον, Δημ. Μπενετάτου, Θεοδ. Μπενετάτου, Γερασ. Τσελεντῆ, Νικ. Διακοπούλου καὶ Αναστ. Κοφινιώτη, συμβούλου.



Ἐνῷ τὸ «Ηλίας Γ. Κουλουκούντης» εἰσέρχεται εἰς τὴν θάλασσαν.

## Κωνσταντίνος Α. Βογιατζόγλου

Είς ήλικιαν 49 μόλις έτών, έν τη ἀκμῇ τῆς δράσεώς του καὶ ἐνῷ γέρεια διεγόρευτο δι' αὐτὸν μία περιπέτεια σταδιοδρομία, ἀπέθανεν αἰγαῖοις καὶ ἐκηρύχθη πρὸς ἡμερῶν εἰς Παρισίους ὁ Κωνσταντίνος Α. Βογιατζόγλου. Γόνος παλαιᾶς οἰογενείας τῆς Σέρου, ὁ ἔχιτον, εἶχεν ἐκείνην ἀναχρόνιοις εἰς νεαροτάτην ἥλιξιαν, ἐγκατασταθεῖς τὸ 1907 εἰς τὸ Λονδίνον, ὅπου καὶ ἤσχολήθη εἰς ναυτιλιακάς ἐν γένει ὁρασίας, ἀνάλαβον σὺν τῷ χρόνῳ καὶ διατηρήσας μέχρι τοῦ 1920, τὴν διεύθυνσιν τῶν γραφείων τοῦ ἐφορίαστικοῦ Οίκου «Α. Α. Ἐμπειρίκος, Co». Ἀπὸ τοῦ 1920 καὶ ἐντεῦθεν ἀνέλαβε τὴν γενική διεύθυνσιν τῆς ἐφορίαστικῆς ἱταϊκῆς «Anglo — Foreign Shipowning Agency, Ltd», τῆς ὥποιας καὶ ὑπῆρχεν ὁ κριτιστεος τῶν ἰδρυτῶν.

Μεταπολεμικῶς, ἑταμῆμη ἀπὸ τὴν Ἑλληνικήν κυβέρνησιν, διοικήσιες ἀντιπρόσωπος αὐτῆς εἰς τὴν διασυμμαχικὴν ἐπιτροπὴν τῶν ναυτικῶν ἐπανορθώσεων. Παρόγονος ἐγγνωμένου κύρους ὁ Κωνσταντίνος Α. Βογιατζόγλου, ἀπόλανον γενικῆς ἐξτιμήσεως ἀπὸ σύνσωμον τὴν ναυτικήν μας οἰογενείαν, εἰργάσθη ἐντατικός καὶ συνέβαλεν ἀρχούντως εἰς τὴν ἐνίσχυσιν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας τῆς ὥποιας καὶ πρόσδον παρηγόρωντες μὲν ἐπερηφάνειαν καὶ ἔντιμος ἐγωισμόν. Ο πρόσδον δάνατός του ἡρούσθη μὲν βαθιτάτην θλίψιν καὶ συντριβήν, τόσον ἀπὸ τὴν Ἑλληνικὴν παροικιὰν τοῦ Λονδίνου, ἡ δόπια πρεπόντως τὸν ἔχετιμα, δοσιν καὶ ἀπὸ τὴν δλότητα τῆς ναυτικῆς μας οἰογενείας.

Τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά» θλιβόμενα διὰ τὴν ἀπόλειαν τοῦ, διαβιβάζουν πρὸς τὴν οἰογενείαν αὐτοῦ καὶ πρὸς τὸν ἐν Ἀθήναις ἀδελφὸν τοῦ κ. Ἀλέξανδρον Α. Βογιατζόγλου καὶ τοὺς λιποῦς συγγενεῖς τοῦ τὰ θεραμάτιστηρια τοῦ.

### Τὸ διεθνὲς συνέδριον ραδιοτηλεπικοινωνίας

Εἰς τὸ συνέδριον ἐν Καΐρῳ διεθνὲς συνέδριον Ραδιοτηλεπικοινωνίας ἀπερασίδητος ἐπὸ τῆς ἀμοιδίας ἐποειποτῆς — ἀναφοριῶς μὲν τὸ ζῆτημα τῆς ἀντικαταστάσεως τῶν διὰ σπινθῆρος σταθμῶν — ὅποις οἱ ἄνω τῶν 300 δάτη παραβείνουν ἐν ἐνεργείᾳ μέχρις ὅτους ἐκπενθῆσῃ οἱ ισχὺς τῆς ὑποταμένης συμβάσεως. Διὰ τοὺς κάτω τῶν 300 δάτη σταθμῶν δίνει ηρεμῇ οὐδεὶς περιφρίσμος οὐ φραγμός, οὔτε δὲ τεθῆ δρός — δέ τοι ξητήσει η Ἀμερικανικὴ ἀντιπροσωπεία — δι' οὐ νῦ ἀπαγορεύεται τοῦ λιποῦ η μείωσις τῆς ισχύος ἐπάρχοντος σταθμοῦ (ἄνω τῶν 300 δάτη) εἰς δρία τετραφα. Τὸν πρόσκειτα, δηλαδή, ὑπόπολεισθῆ ἡ σύνεχισις τῆς χρηματοποίησεως τοῦ μεγίστου μέρους τῶν ἐπαρχόντων σταθμῶν δι' ἀπλῆς ἐλαττώσεως τῆς ισχύος τῶν. Τὸ ζῆτημα τοῦτο ἦτο ὁσπέδες διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, διότι ἐπιφέπει ἐμμέσως τὴν διατήρησιν τοῦ ἐπάρχοντος ἥλικον.

Διὰ τὰ διπλόματα ραδιοτηλεγραφητῶν καὶ ραδιοτηλεφωνητῶν ἀπερασίδητη η διατήρησις τοῦ ὑποταμένου καθετάτως, ἀνεγνωρισθή δὲ τὸ Ἑλληνικὸν πτυχίον ραδιοτηλεφωνητῶν διὰ τὸν χειρισμὸν τῶν ραδιοτηλεφωνῶν. Αἱ δύο αὐταὶ ἀποφάσεις, ἀπίνες ἀμεσώτερον ἐνδιαφέρουν τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, κρατεῖ η βεβαίτης, οὐδὲ διὰ την προνοιακῶν ἕπος τῆς διπλεμένας τοῦ συνέδριον, ἀνεν ὀδημάτως περιπέτειον τροπολογίας.

### Αἱ εὐχαριστίαι ναυτικοῦ μας

Ο μάγιφος τοῦ φροτηγοῦ «ΟΡΟΣ ΗΠΑΡΝΑΣΣΟΣ» κ. Βασ.Μ. Ζαγόνης δι' ἐπιστολῆς τοῦ μᾶς παρατάλει νῦν ἀπηγόρωσεν ἀπὸ τῶν στηλῶν μας τὴν βαθιτάτην ἐγγνωμοσύνην τοῦ πρὸς τὸν πλοιάρχον τοῦ σάφους κ. Κονστ. Κοντέπα καὶ τὸν ἐποπλούσον κ. Γεώργ. Ἀλ. Λεβαντῆν, ὅπινες τὸν περιέβαλον δι' ὅλης τῆς στοιχῆς τοῦ κάτω τὸ ἐπισημανόντων εἰς αὐτὸν ἡ Ιατρονικὴ διατολήμα, ποιὸ παρὸ δίλεγον νῦ τῷ στοιχίῳ τῆς ἀπώλειας τῆς μᾶς ζειρός. Οἱ δύο οὗτοι ἀξιωματικοὶ τοῦ Ε. Ν. κατέβαλον κάθε φροντίδα διὰ τὴν θασιν τοῦ παθόντος, ζάρις δὲ εἰς τὸ πατοικὸν ἐνδιαφέρον τὸν ἀπέφυγεν ὁ οηθεῖς μάγιφος δέδαιον ἀριστηρισμόν.

### Ἡ Βαλκανικὴ ναυτιλιακὴ διάσκεψις

Κατὰ τὴν τελευταίαν ἐν Ἀγγίνοις σύνοδον τοῦ Συμβούλιον τῆς Βαλκανικῆς Συνεννοήσεως ἀπερασίδητη νῦ στρέψθη εἰς Κονσταντίνον τὴν Ἀπριλίου τὸ Οίκουνον αὐτῆς Συμβούλιον, συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς

ναυτιλακῆς ἐπιτροπῆς, τῆς ὥποιας ί μόνιμος γραμματεῖς ἐδρεύει, διὸ γνωστόν, εἰς Πειραιά. Ή Ἐλλὰς Ὡ ἀντιπροσωπευθῆ διὰ τοῦ Κεντρικοῦ Λιμενάρχου Πειραιῶς κ. Β. Σπαρτέτη, προέδρον τῆς «Βαλκανικῆς Ναυτιλακῆς ἐπιτροπῆς», τοῦ ἀντιπλούσοντος καὶ τοῦ Κοντηνάρη, ὃς τεχνικοῦ συμβούλου καὶ τοῦ κ. Καλλιμανοπούλου, ὃς ἐπαγγελμάτος τῶν Ἑλληνικῶν ναυτιλιακῶν δργανισμῶν. Μετὰ τῆς Ἐλληνικῆς ἀντιπροσωπείας θα διασκεψενται τῆς «Βαλκανικῆς Ναυτιλακῆς ἐπιτροπῆς» κ. Π. Κοκκίνης.

Εἰς τὴν διάσκεψιν ταῦτην, ἀπὸ ἐπειδοῦν παρὰ τοῦ Προέδρου της Σπαρτέτη τὰ κατά τὴν Ιήσανταν χρονικὴν περιόδον ἐπιτευχθέντα ἀποτελέσματα διὰ τῆς ἀμοιβαίας συνεννοήσεως, θὰ ἀναπτυχθοῦν εἴτε παρὰ τοῦ γενικοῦ γραμματέως κ. Κοκκίνη ἐν λεπτομερεῖαι καὶ καταβληθεῖσαν ἐνέπιμον διὰ τὴν προσαρασμένην τῶν διαφόρων ναυτιλιακῶν θεάτρων, τῶν ἐνδιαφερούσαν τὰ τέσσαρα Βαλκανικά κράτη, ἐπὶ τὸν εἶσιν καὶ θὰ ἀσχολήσῃ ἡ ἐπιτροπή. Θὰ συζητηθοῦν ἐπίσης καὶ διώρασις προτάσεις ἐποβληθεῖσαν παρὸ ἐνίων ναυτιλιακῶν δργανισμῶν, αἱ δὲ ἀποθημένειν ἀποφάσεις θὰ τεθοῦν εὐθὺς ἀμέσως ἐπὸ τὴν κύρωσιν τῆς οἰκονομικοῦ Συμβούλιον.

### Διπλόματα ραδιοτηλεγραφητῶν

Κατόπιν ἐπιτυχῶν ἔξετάσεων ἔτυχον διπλόματος ραδιοτηλεγραφητῶν α' τάξεως οἱ κ. κ. Λά. Εὐγενίδης, Γεώργ. Κοντικάρης, Κονστ. Παπαθεοδόρου οἱ Γιαννακόπολος καὶ Σωτ. Σπετσιώτης.

### Οἱ ἐκ Τουρκίας λαθρεπιβάται

Τὸ ἐν Κονσταντίνοπολει πρακτορεῖον τοῦ Σ. Δ. Αιτοπούλου, μᾶς πληροφορεῖ, διτὶ οὐ ἔχει λιμενικὴ ἀστενομία, ἀφεούμην λαθοῖσα ἐκ προσφάτων περιπτώσεων, ἔξεδωκε πρὸς γνῶσιν τῶν πλοιάρχων ἐγχεύσιλιον, δι' οὓς ὑπομίζει τὰς ἐποχεώσεις αὐτῶν διὰ τοὺς ἐν Τοροζίας λαθρεπιβάτας. Οὗτοι, κατὰ τὴν διεζαγωγὴν τοῦ ἐλέγχου τῆς λιμενικῆς ἀστενομίας ἐπὶ τὸν Κονσταντινοπολεύοντων ἀναφορούντων πλοίων, εἰδίστησαν νῦ ἐπιγράψανταν οἱ πλοιάρχοι δύλωσιν, διτὶ δὲν ἐπάρχουν ἐπὶ τῶν σαφῶν τῶν πλαταίων πρόσωπα, πλὴν τῶν σημειογνωμένων εἰς τὸ οἰκεῖον δηλωτικόν, οὔτε λαθρεπιβάτα. Οἱ ἐποχαράφοντες πλοιάρχοι είνει φυσικόν, διτὶ ἀναλαμβάνουν τὴν εὑθύνην τῆς βεβαώσεως τοῦ. Ἐφεξῆς — συνεπῶς — καὶ πρὸ τοῦ ἐλέγχου πρόστει νῦ γίνεται, μεριμνή τῶν πλοιάρχων, ἀστηράδενα εἰς τὸ πλοίον, διτὶ νῦ ἀσχοληθεῖσθαι, ἐννῦ ἐπάρχουν η δρὶς εἰς ἀπὸ λαθρεπιβάτα, ἀπολούθος δὲ νῦ ἐπογάφεται τὸ δηλωτικόν. Αἱ εὐθύνη, μετὰ τὸν ἐλέγχον, τοιαῦτα πρόσωπα ἐπὶ τοῦ πλοίου, θὰ δοθῇ η εἰμηνεία, διτὶ εἰσηγήσανταν θεληματικῶς ἐπὸ τοῦ πλοιάρχου πρὸς φυγάδεντα, διότε οἱ ἐπογάφαντες τὸ δηλωτικόν, θὰ διόρχουνται ποινικός. Εὖθὺς οὖς γίνηται ἀντιληπτὴ ἐπὶ πλοίον, εὐφοριογένεντον ἐπὸ τοῦ Τουρκικοῦ ζωριῶν ὕδατον, ἡ παρονίσια οἰωνδήποτε Τούρκων πολιτῶν στερουμένου διαβατηρίου η λαθράρις ἐπιβάντου ἐκ Τοροζίας, ἀποχρεοῦται ἀμέσως οἱ πλοιάρχοι νῦ εἰδοποιηθῆ διὰ τοῦ ἀστηράδος τοῦ ἐν Κονσταντίνοπολει πράγτορεος τοῦ σκάφους, διτὶς καὶ ἀναφέρει τοῦτο, ἀνεν οὐδεμὲς βραδύτητος, εἰς τὴν λιμενικὴν ἀστενομίαν. Μετὰ τὴν πρὸς τὸν πράγτορα εἰδοποίησην, οἱ ἀνακαλεπτοί θεάτρουν προσθέταται καραβώντας ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἀπαγορευμένης τῆς ἀποβίσεως τοιν εἰς οἰονδήποτε λιμενικόν. Η πατιννόστησις τῶν λαθρεπιβατῶν ἀναγγέλλεται διὰ τοῦ αὐτοῦ πράγτορος. Η πατιννόστησις τῶν λαθρεπιβατῶν ἀναγγέλλεται διὰ τοῦ αὐτοῦ πράγτορος πρὸς τὸν πράγτορα.

### Η ὄργανικὴ σύνθεσις τῶν πλοίων

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Υψηλονογοῦ τῆς Ἐπιτροπῆς Ναυτιλίας κατηρτίσθη ἐπιτροπή, ήτοι διασχολήθη μὲν τὸ ζῆτημα τῆς δργανισμῆς συνθέσεως τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, συντελιμανούμενων καὶ τῶν ἄνω τῶν 500 κόδρων πετρολαιουκινήτων συαράν. Λί οργασία τῆς ἐπιτροπῆς ἀρχονται ἐντὸς τῶν ἴμερῶν, βάσει δὲ τῶν πορισμάτων, εἰς τὰ ὥποια θὰ καταληξῃ, θὰ καταρτοῦθη ἐν καρῷ τὸ σχετικὸν Διάταγμα. Πρόδεδος τῆς ἐπιτροπῆς διασφίσθη ὁ διευθυντής τῆς «Ἐπαθεμώσεως εμπορικῶν πλοίων» κ. Στ. Ζάρκος, μέλη δὲ αὐτῆς οἱ κ. κ. Αντ. Μπαζάρης ἀντιπλούσος καὶ λιμενικός Δημ. Σαμαζόπουλος διειθυντής τοῦ «Γραφείου ενέσθεως Ναυτικῆς ὁρασίας», εἰς ἀντιπρόσωπος τῆς «Ἐνόσθεως Ἐλλήνων ἐφορίας» ἀνα εἰς ἀντιπρόσωπος τῆς «Ἐνόσθεως Πλοιάρχων», τῆς «Ἐνόσθεως

## A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

## "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

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

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Αγγλίαν, Σκανδιναντίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορ.

Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου Ἀμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εὐθεῖαν φοροκῶν.

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἐλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐταιρείας

Μηχανικών», τοῦ «Συνδέσμου Ραδιοτηλεγραφητῶν», τῆς «Ἐνώσεως Μηχανικῶν ἐσωτερικῆς κανόνεως» καὶ ὁ γενικὸς γραμματεὺς τῆς «Πανελλήνιον Ναυτικῆς Όμοσπονδίας» κ. Γ. Κοντάκος ἐξπροσωπῶν τὰ πατότερα πληροῦμα μεθ' ἑνὸς ἐπαρθρού εἰς ἐκάστης δργανώσεως τῶν πατοτέρων πληρωμάτων.

### Αἱ ἀράχαιρεσιαὶ τῆς «Ἐνώσεως Μηχανικῶν»

Τὸ νέον διοικητικὸν συμβούλιον τῆς «Πανελλήνιον Ἐνώσεως Μηχανικῶν Ἐμπορικῶν ἀτμοπλοίον καὶ διοικητικῶν ἐργοστασίων» κατητοῖσθη ἐτοῖς κ. π. Τσαγάρη, Βασ. Τσαγάρη, Γερασ. Μονοχρόνου, Σωτ. Σεργίου, Μηχ. Λογοθέτη, Σπυρ. Καμπίτη, Εὐαγγ. Διον. Πολύη, Ιω. Μοντζάρα, Αριν. Στέλιου, Ιω. Κοπέλου, Θεοφ. Κρητικούπουλου, Σπυρ. Νεφάντζα, Φραγκ. Γαλάτσου, Γεώφ. Μωράτη, Έμμι. Καλλίνοι, Βασ. Ζαμαρία, Β. Πετρόπαλ. Σπυρ. Πετρινόπατ. Ἀγτ. Βαλδά καὶ Νικ. Ποπολάνου. Ταμίας ἔξελην ὁ κ. Παύλος Κοπακάζης. Ἡ νέα διοίκησις μὴ ἔχει τὴν πρώτην συνεδρίασιν τῆς, τὸ προεδρεῖον.

### Ἡ γραμμὴ Μασσαλίας—Ἀλεξανδρείας

Ἄναφορισῶς μὲ τὰς διαπραγματεύσεις παρ' Ἑλληνος ἐφοπλιστοῦ πρὸς ἄγορῶν δέοντας καὶ νεωτέρας ἡμικίας ἐπιβατηγόν σκαφῶν διὰ τὴν γραμμὴν Πειραιῶς—Μασσαλίας—Ἀλεξανδρείας, πληρωμούμενα, διὰ ἀετῶν μέχρι τῆς στιγμῆς τούλαζιστον—δὲν ἐνθωδῆσαν, λόγῳ τῆς ἡποτένευς ὑψηλῆς διὰ τὰ δύο ταῦτα πλοῖα τιμῆς.

### Προικοδότησις θυγατέρων ἀπομάχων ναυτικῶν

Προτοβούλιος τοῦ «Συνδέσμου Συνταξιούχων» τοῦ Ν.Α.Τ. διεξήχθη ὥρα 27ην π. μ. εἰς τὸ Δημοτικὸν θέατρον Πειραιῶς σεμνῇ τελετῇ, καὶ ἦν ἐποικοδοτήθησαν διὰ κλήρωσεως 27 θυγατέρες ἀπομάχων θαλασσινῶν μας. Πρὸ τῆς κλήρωσεως ὅμηλησεν ὁ πρόεδρος τοῦ συνδέσμου ζ. Σακελλαρίδης καὶ αἱ κυρίαι Παπαλ. Γρίβη καὶ Λεμπεοπούλου, μέλη τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου, ἀπόντησε δὲ δι' ὀλίγον ὁ κ. Ὑφετοργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, τονίας τὸ κυρεονήτικὸν ἐνδιαφέρον ὑπὲρ τῶν ἀπομάχων τῆς ἡγαντίας γενικῶς καὶ δὴ τὸν ἐτοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος προερχομένων. Λιγὸν τὴν προικοδότησιν διετέθησαν τὰ ἀπόλοντα ποσά:

Ὑπὸ τοῦ κ. Δ. Ρεδιάδη εἰς μνήμην Περιοχῆς. Ρεδιάδη 2 χιλ., Ι. Ζολέτα 2 χιλ., τῆς Ἐνώσεως Πλοιάρχων 5 χιλ., τῆς Ἐνώσεως Μηχανικῶν 2 χιλ., Ναυτικῆς Όμοσπονδίας 5 χιλ., τοῦ κ. Ἀγτ. Σταθάτου 1 χιλ., ἀδελφῶν Γ. Γράτσου 2 χιλ., τοῦ κ. Ἀναστ. Καλλίνικου 500 δρ., τοῦ Ναυτ. Αλομαζ. Ταμείον 10 χιλ., τῆς Ἐνώσεως ἐφοπλιστῶν 4 χιλ. καὶ ἄλλων.

### Τὸ ἀτύχημα τοῦ ἀπὸ τοῦ «Γκρήκ Μάρινερ»

Οἱ τραματισθεῖς πλοίαρχοις τοῦ φορτηγοῦ «Γκρήκ Μάρινερ» κατά τὴν τελεταίαν σφροδοτάτην τοκωμίαν εἰς τὸν Ἀτλαντικόν, καθ' ἓν τὸ σκάφος τοῦτο ὑπέστη ἡμιμία τοῦ πηδαλίου του, εἶναι ὁ κ. Ι. Φαρούταρης.

### Τιμητικὸν ἔγγραφον πρὸς τὴν ἐταιρίαν «Σ. Γ. Λιβανός»

Οἱ διοικητὴς τοῦ νομοῦ Τοσορίλλα, τῆς Χίλης, ἀπέστειλε πρὸς τὴν ἐν Λονδίνῳ ἐδρεύονταν ἐφοπλιστικὴν ἐταιρίαν τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ ἔγγραφον, ὃποιον ἡμερομηνίαν 14ης Ἰανουαρίου, διὰ τὸν ὄποιον ἐκφέρεται, μὲν λίαν πολακτικὰς φράσεις, τὴν εναρθρεύσαν τοῦ πρὸς τὸν πλοίαρχον τοῦ φορτηγοῦ «ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ», ὅπερ ἐπεοζέφθη πρὸ τίνος τὸν λιμένα τῆς Τοσορίλλας. «Εἰχον τὴν εὐκαιρίαν — τονίζεται εἰς τὸ ἔγγραφον τοῦ ὁ Χίλιανός νομάρχης — νὰ γνωρίσω τὸν πλοίαρχον κ. Κ. Βολίζαν, τὸν ὄποιον διαφίνει παρατητικοῦ ἀδρότης καὶ μετριοφοροῦν. Ἐν τῇ ἴδιότητὶ μον., ὡς ἐπαρθρούπον τοῦ κ. Προέδρου τῆς Χίλιανής Δημοκρατίας ἐπιθεμῷ νὰ τονίσω πρὸς τὴν διεύθυνσιν τῆς ἐταιρίας, εἰς ἓν ἀνήκοντον τὸ ὄηθεν σκάφος, καθὼς καὶ ἔτερα τοιαῦτα τακτικῶς ἐπισκεπτόμενα τὰ ἵδατα τῆς Χίλης, ὅπερ μὲ πλοιάρχον τῆς ἀξίας καὶ τῆς περιονῆς τοῦ κ. Κ. Βολίζα, οὐδέμιαν αἰσθάνομαι ἀνηνόχιαν ἐν τῇ ἐπιτέλεσι τῶν καθηκόντων μον. εἰς τοὺς Χίλιανοὺς λιμένας τῆς διαυδοδούσας μον. Ἡ ποτὲ ἀπαντας λεπτὴ καὶ τιλόφων συμπεριφορᾷ τοῦ πλοιάρχου τούτου εἴναι πράγματι ἐποδειγματική.

»Η ἀνωτάτη ἀράχη τοῦ λιμένος Τοσορίλλας — συνεχίζει τὸ ἔγγραφον — μὲ τιλόφωνεις, ἀλλὰ καὶ ἰανουούσιοις ἀνανοῖνοι εἰς τὸν κ. Σ. Λιβανόν, ὅπερ ἡ ἀτύχημα ἐταιρίᾳ ἀξίει τῆς προσοχῆς καὶ τῆς ἐκτιμήσεως πατῶν τῶν ἀρχῶν τῆς Χίλιανής Δημοκρατίας». Τῆς ἡρεμίας ταῦτης ἐποφεύγεται ὁ Κυριερήτης τῆς Τοσορίλλας κ. Arthur Galdames Lemus.

## ΑΠΟΦΕΥΓΕΤΕ ΤΑΣ ΑΠΟΜΙΜΗΣΕΙΣ

Χρησιμοποιεῖτε μόνον παρεμβύ-  
σματα “ΛΑΙΤΟΝ”

Είναι ὁ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜ-  
ΒΥΣΜΑΤΩΝ καὶ χορηγούνται εἰς  
τὸ Βρεταννικόν, Ἐλληνικὸν καὶ διά-  
φορα ἔτερα Πολεμικὰ Ναυτικὰ ὡς  
καὶ εἰς τὰς μεγαλυτέρας ἀτμοπλοίας  
τοῦ Κόσμου.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ **JAMES WALKER & Co. LTD.**  
WORKING SURREY  
LION WORKS  
ENGLAND  
PHONE: 1040 CABLES LIONCELLE.

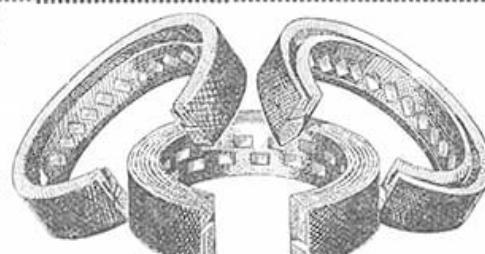
“LION,”  
PACKING FOR  
STEAM & WATER

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΑΙ Εἰς ὅλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου  
ΠΡΑΚΤΩΡ ΛΟΝΔΙΝΟΥ **S. B. METAXAS**

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ  
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ  
ΜΕΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗΣ

ΑΙ. ΝΑΥΤ. & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

“ΑΣΤΗΡ”  
ΑΚΤΗ ΤΣΑΛΕΗΝΗ-ΒΕΙΡΑΙΑ  
Τηλέφ. 40-195  
Τηλ. τα STARCO



ὅποις πληροφορίῃ τὴν ἐταιρίαν τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ, ὅπις λόγῳ τῆς ἐργατικότητος καὶ εὐγένειας τοῦ πλοίων της κ. Κ. Βολίζα, διετάχθησαν ἀπανταὶ ἀρμόδιαι ἀρχαὶ τῆς περιφερείας, ὅποις θεωροῦν ἐφεξῆς, ὅτι εφιλοξενοῦμενα τοῦ Ναυτοῦ, ἀπανταὶ τὰ ἀτμόπλοια τῆς ἡτανίας καὶ παρέχουν εἰς αὐτὰ πᾶσαν εἰκόναν. «Ἡ ἀνωτάτη ἀράχη τοῦ Ναυτοῦ — καταλήγει τὸ ἔγγραμον — τίθεται ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὴν διάθεσιν τῆς ἡμετέρας ἐταιρίας, θεωρεῖ δὲ διὰ πλοίαρχον, ὃς δὲ κ. Κ. Βολίζας, δὲν ἀποτελοῦν μόνον ἐνεργητικὸν διὰ τὴν ἐταιρίαν, εἰς ἣν παρέχουν τὰς ἡπειροτικὰς τοὺς ποσά τους, τὸν δὲ ὄποιον ἐνέργειαν.

### Τὰ ἀτμόπλοια τῆς «Ἐρμῆς» καὶ «Ναυαρίνου»

Τὴν 15ην Μαρτίου ἀνηγγέλθη διὰ τὸ ἑπτὸν Ἐλληνικὴν σημαίαν φορητὸν «ΕΡΜΗΣ» προσφέρειν εἰς τὴν Ἀνατολικὴν πλευράν τῆς Κορσικῆς, εἰς θέσιν Σολενζάρα, παρὰ τας ἱεροὺς τοῦ ποταμοῦ Ταβινιάνο καὶ αριθμὸς 40 μίλια νοτίως τῆς Μπάστιας. Παρὰ τὸ σκάφος ἐπενοσαν τρία φυμονήτα, ὃ πλοίαρχος ὅμως ἡρήμην νὰ δεχθῇ τὴν βούθειάν του. Ἐπίσης τὸ ἀποτέλεσμα τοῦ Ναυταλίας ναυαγοσωστικὸν «GEIR» ἐπανέλειψεν ἀποφασίν. Τὸ προσφάτειον φορτηγόν «Ἐρμῆς» (ex «SAMPIERO») δὲν είναιται ἐγγεγραμμένον εἰς τὸ «Άρδεν Ρέτζιστερ», μὲ οὐδὲν ἐν τῶν διό τοῦ ὀνόματος. Τὸ φυθὲν σκάφος είναι, κατὰ τὰς πληροφορίας μας, τὸ ἀπὸ «Μανώλης» (ex «Νεφεληγέρετης»).

— «Ἐξ ἀλλοῦ τὴν 15ην Μαρτίου ἐπηγγαφήμην ἐκ Περσικῶν, διὰ τὸ προσφάτειον φορτηγόν ἀτμοπλοίον, ὅπερ κατέβιθε νὰ φύγει μεταξύ μίζη τῆς ἀπῆς, ἔνθα καὶ προσφέρεται. Μίαν δηναν διαδένετον τὸ πλοίον ἐπὶ λέγετο καὶ ἐγκατείλειθι ἐπὸ τοῦ πληρώματος. Αἱ διαβιβασθεῖσαι περὶ τοῦ ἐν λόγῳ σκάφους νεώτερα πληροφορία είνε συγχευμένα. Οὕτω, κατὰ ἓν τηλεγράφημα πρὸς τὸ Λάρδη πορέκεται περὶ τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «NAYAPINON» (ex «CLIFFORD») ὅπερ είχεν αναχωρήσει τὴν προηρμένην ἐκ Λά Νούβελ, δι’ Ἰσπανίαν, φέρον ἐπὶ τοῦ καταστόματος τοῦ μερικά περγάλα κιβωτίου. Η προσφάτειος ἐγένετο, κατόπιν τροποπλισμοῦ εἰς θέσην La Selva, ἀπένοσαν 7 μίλια ἀπὸ τὸν Ιπαναγάλλικον σινόδων. Κατ’ ἄλλον τηλεγράφημα τὸ πλοίον ἐφερεν «Ἐλληνικὴν σημαίαν, ἐπὶ δὲ τὸν πλευρῶν τοῦ ἐπήροχον τὰ Γαλλικὰ κρύπτα. Μία τρίτη πληροφορία ἀνέφερεν, διὰ πρόετεια περὶ τοῦ ταράττοντος πλοίου τοῦ Γαλλικοῦ «CLIFFORD» καὶ μετέπειτα «Ελληνικοῦ «NAYAPINON», ὅπερ κατηρμένετο εἰς Βαρελλίνην καὶ ἐπὶ τοῦ ὄποιον ἐξεργάγη πυρκαϊά. Τὰ περὶ τορπιλίσμον δὲν ἐπεβεβαιοῦντο. Κατὰ ἓν τηλεγράφημα τὸ πλοίον «Μασσαλίας» τὸ ἀπὸ «CLIFFORD», θεωρούμενον διὰ τὸν Ελληνικὸν «Navaqinos», προσφάτειον διὰ τὸν φορτηγόν «Navaqinos» τοῦ 1735 τόνων γροῦς (τοῦ 1914) είναι τὸ πόδιν «Αγγλικὸν φορτηγὸν STANCLIFFE» αγόρασθεν πρὸ μηρὸς ὑπὸ τοῦ κ. Π. Γ. Τοτοροπούλου (τῆς Μασσαλίας). Παρείμεθη εἰς τὴν Μασσαλίαν, ἔνθα νῆφος τὴν Ελληνικὴν σημαίαν, ἀνεψώσει δὲ ἐκεῖθεν τὴν 15ην Μαρτίου καὶ ἐξ Λά Νούβελ τὴν 15ην διὰ Πειραιᾶ, ὡς ἐδήλωθε. Υπὸ τὸ ὄνομα «Navaqinos» (ex «CLIFFORD») δὲν είναιται ἐπάρχεια ἐν μόνον σκάφος, μὲ σημαίαν Παγακᾶ,

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo —of All Kinds—

TUG OWNERS  
BIRKENHEAD

γνωματικότητος 350 τ. γραδίς και ναστηγήσεως 1889. Το Παναμακών από τα πλοία που άπλευτα την 25ην Φεβρουαρίου είναι Μασσάλιας διά Καρθαγένην, όπους έπειτα νύ σημειωθή σύνδασμος. Λέν αποζείται όσθεν να προβείται περί αύτων των πλοίων.

Διὰ τὴν πειθαρχίαν ἐπὶ τῶν πλοίων

Έξ αριθμητικής της καταγγελθείσης έπος τον πλαισίου του φροτηγού «ΜΕΜΑ» δραπετεύοντας ένιον άνδρον του πληθυματικού του εις Ήνωμένας Πολιτείας έκοινοποιήμενό υπό τον θεραπονηγείον της Έμπορικης Ναυπλίου, ή απόλουλας έγχυστά;

«Τὸ Υφιστούσιγέν τῆς Ναυπίλιας ἡσοῦλήθη καὶ ἄλλοτε μὲ παρουμοίας καταγγελίας διαπιστώσαν, ὅτι, πράγματι, ἔνιοι τῶν μελῶν τοῦ πληρωμάτος τῶν διὰ τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Ἀμερικῆς προσφεύξομένοιν ἀποτολούσιν, ναυτογόνοινενοι ἐπ' αὐτῶν μὲ μοναδίσμον σχοτόν, διὼς ἐπιτέχουν τὴν λιθοφαῖαν ἀποβίσαν τον εἰς τοὺς ἀντέροι λιμένας, οὐδὲντος ἐνδιαφέροντα διὰ τὴν κανονικήν καὶ εὐφυθμὸν διεγιγνογήν τῆς ἐπιφερείας τῶν πλοίων, δημιουργοῦντες διὰ τῆς ἐν γένει συμπεριφορᾶς καὶ διαγωγῆς των κατάστασιν ἀνώμαλον εἰς αὐτά, ητις — ὁμολογούνενος — καθιστᾷ ἐνιστεῖ εἰς ἄζον δυσχερῆ τὴν θέσιν τῶν πλοιάρχων. Διὰ τὴν τοιάτην ὥιος καταστασιν φρονοῦμεν, ὅτι δὲν είνε τελείως ἀνεύθυνοι καὶ οἱ πλοιάρχοι, ὀπίνες, ἀν καὶ γνωρίζουν τὴν πρός δρατέτων τάσιν τῶν πληρωμάτων εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, οὐδεμίαν ἐν τούτοις — δινάμεθα νὰ εἴπομεν — καταβάλλουν προστάθμειαν διὰ τὴν ποιοτικὴν ἐπιλογὴν τῶν ἀπαρτιζόντων τὸ πλήρωμά των ἐργατῶν θαλάσσης, ἀλλ᾽ εἴτε εἰκ λόγων οἰκονομίας ἐν τῷ παρελθόντι, ὅτε οὐδεὶς ἑπτήρε περιφοροῦς εἰς τὸ μονοδόγυνον, εἴτε ἐξ ἀμελείας, εἴτε τέλος καὶ ἐξ συμφέροντος ἀζόμη, προσέβαντον εἰς τὴν πρόσοληρην, ἔχακολονθοῦν δὲ καὶ μηδενον νὰ προσλαμβάνουν οἰονδήποτε ἐργάτην θαλάσσης, ἀνεν οὐδενὸς ἐλέγουν τοῦ ναυτικοῦ αὐτοῦ φύλλαδιον.

»Τὸ κακὸν θὰ ἤδηντο ἀσφαλῶς νὰ περιορισθῇ, έταν οἱ πλοίαρχοι, μεταξὺ τῶν προσφερομένων πόδες ἥργασίαν εἰς πλοῖα προσφεύσουν διὰ τὸ ἔξωτερικὸν καὶ ίδια διὰ τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, προβανού εἰς ανοικήν ἔλλεγον τῶν ναυτικῶν αὐτῶν φυλλαδίον καὶ προσέλιμβανον μάρον τοὺς κεκτημένους πολιτεῖται ναυτικὴν ὑπηρεσίαν, ἐξ ἡμέρος νὰ είχε διατηθῆ ἐπὶ πλοίον ἔκτελούντον πλόας εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ εἰ δυνατὸν εἰς λιμένας τῆς Βορείου Ἀμερικῆς. Παρὰ δὲ τὴν σιωπὴν τοῦ ἀναφερομένου πλοιάρχου, ως πόδες τὰ στοιχεῖα ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ὅποιων ή ἐπιτόπιος ἀρχῆ τῶν λιμένων τῆς Βορείου Ἀμερικῆς ἀπαγορεύει εἰς τίνα μέλι τοῦ Ἑλληνιζῶν πληρωμάτων νὰ ἔξερχονται τοῦ πλοίου καὶ κατὰ τῶν δόποιν λαμβάνουν τὰ περιοδούμενα ἐν τῇ ἀναφορᾷ τοῦ πλοιάρχου τούτου περιοδοτικά μέτρα, η καθ' ἥπας ὑπηρεσία είνεται βεβαία, ὅτι τα μέτρα ταῦτα λαμβάνονται πρὸ παντὸς κατὰ τῶν στεφουμένων ναυτικῆς ὑπηρεσίας ἐν τοῖς ναυτικοῖς αὐτῶν φυλλαδίοις, οἵτινες είνε προφανές, ὅτι, μὴ ὄντες πράγματι ναυτικοί, ἀτεγοφάσσανται καὶ ἐναυτολογήθησαν με τὸν μοναδικὸν σχοπὸν νὰ μεταδοῦν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἄνευ οἰκουμενῆς ἕπιβαυνήσεως καὶ παροῦ τὰς τυχῶν ὑφισταμένας ἀπαγορευτικάς διατάξεις, τόσον ως πόδες τίνιν ἐξ Ἐλλάδος ἔξοδον των, διον καὶ ως πόδες τὴν εἰσόδον αὐτῶν εἰς ἔτεραν γύρων.

»Ως πόθε τὴν βελτίωσιν ἀρ' ἔτερον τῆς καταστάσεως τῶν πληρωμάτων ἀπὸ ἀπόφεως πειθαρχίας, ή ἀμοδίαν ὑπηρεσία τοῦ Ὑφυπουργείου καταβάλλει καὶ κατέβαλε πάντοτε καὶ ἐν τῷ παρελθόντι πᾶσαν δυνατή μεφύμαν καὶ προσπάθειαν. Οὕτω, δὲν θὰ πρέπει νὰ διαφεύγουν τῆς μηνής ἦμαν αἱ ἄμεσοι ἐνέργειαι τῆς καθ' οὓς ὑπηρεσίας, κατὰ τὰ ἐξόδηλωθέντα ίδιως ἀντιτιθαρχικά κρούσματα εὑρητάτης ἐπτάσεως καὶ συναρμοτάτης μορφῆς, τὰ οπιμειώθέντα ταῦτοζόννος κατὰ τὸ ἔτος 1934 εἰς πλεῖστα ὅσα Ἑλληνικὰ φροτηγά πλώια καὶ εἰς διαφόρους λιμένας τοῦ ἔξιτερικον, ὅτε, μὴ φειδομένη κόπον καὶ ἔξδον η ὑπηρεσία ήμον, προέβη εἰς τὴν ἐνταῦθα ἐξ τοῦ ἔξιτερικον μεταγογήν τῶν ταραζῶν καὶ τὴν ἀσχονταν κατ' αὐτὸν τῆς ὑπὸ τούς νόμους καὶ κανονισμῶν προβλεπομένης ποινικῆς καὶ πειθαρχικῆς διοικησης.

» Επειτα, έπιμονος καὶ συνεγής καταβάλλεται ἐπίσης προσπάθεια παφὶ τῶν λιμενικῶν καὶ προξενικῶν ἀρχῶν διὰ τὴν ἔκκαθαρίσιν τῶν πληρωμάτων καὶ τὴν παρ' αὐτῶν ἀπότησιν τῆς συνειδήσεως τῆς ἐννοίας καὶ τὴν κατανόησιν τῆς ἀνάγκης τῆς πειθαρχίας. Τὰ μέγιστα πρᾶτα τοῦτο συντέλει — κατὰ κοινὴν ὡμοιογίαν — ἡ δράσις τῶν εἰς καριόντων διὰ τὴν ἑνίκαντα λιμῶν ναυτιλίαν λιμένας τὸν ἔκτειναν τοποθετήσαντον προτίθενται λιμενικῶν, καθόδη ἐπίσης καὶ τὰ ἑσχάτα ληρόθεντα ὑπὸ τῆς καθ' ἥμας ἀντηρεσίας μέστα ξενοποιήσεων τῶν βιωτικῶν ἄναγκῶν

τῶν πληροφόρων καὶ ἀνιρρήσιος τοῦ κοινωνικοῦ καὶ ιδικοῦ ἐπιτέδος τῆς ζωῆς αὐτῶν.

»Δεν άγνοοῦμεν, βεβαίως, ότι πλείστα δύο ζητήματα δέον νά φυσισθοῦν νομοθετικῶς καὶ πλείστα άκόμη μέτρα νά ληφθωσιν ἀπό τῆς ίδικής καθαρώς πλευρᾶς, ώστε βελτιωμένης τῆς καταστάσεως τῶν πληρωμάτων, ἀπό ίδικης ίδια ἀπόφεων, νά μη λαμβάνουν χώραν ἄποιαν τὴν ἀναφρόδιμην, ἅπτα δὲν εἰνε βεβαίος ἐποκοπδηματικά διὰ τὸ γόητρον τῆς σημαντικαῖς μας καὶ διὰ τὰ συμφέροντα τῆς καθόλου Ναυτιλίας μας. Δεν δύναται οὖμος έξι ίσου νά διαφεύγῃ τῆς ἀντιλήψεως ὑμῶν, ότι τὸ ζητήμα τῆς πειθαρχίας τῶν πληρωμάτων τῶν Ἀλληλικῶν ἐμπορίων πλοίων είνει πρὸ παντοῦ ζητήμα προσωπικῆς ἐπιβολῆς τοῦ πλοίου, ὁ δόπιος διὰ τὰ ἀμέμπτον, αὐτοπολῆς, πλὴν δύος καὶ στοιχητικῆς αὐτοῦ πρὸς τὸ πλήρωμα συγχειροφορίας, διὸ τῆς ἀρόγονος αὐτοῦ ἐμφανεσσος καὶ ἀνεπιλήπτου ἐπιληφθόσεως τῶν καθηκόντων του, διὰ τῆς ἀνεργείησον καὶ μιρροτήτων συμμορφώσεως του πρὸς τὰς ἐκ τῶν νόμων ιυθορεσίεις του ἀπέναντι τοῦ πληρωμάτου, διὰ τῆς καλύτερης νοούμενης νοηθείας τῶν ἐπὸ τὰς διαταγῆς του τελώνων του καὶ διὰ τῆς ἐπιδεξεως, ἐν ἔραστη δεδομένη περιπτώσει, πνεύματος δικαιοσύνης καὶ ἀντιεμενικότητος, τέλος δὲ διὰ τῆς πλήρους κατανοήσεως τῆς ὑψηλῆς αὐτοῦ ἀποστολῆς, δύναται νά ἀποδῇ σπουδαῖος συντελεστής, οὐ μόνον διὰ τὴν βελτίωσιν τοῦ ἐμφύουν ὥλικον τῆς θειακῆς ὑμῶν ναυτιλίας, ἀλλὰ καὶ γενικοτεροφαν διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔννοιας τῆς πειθαρχίας καὶ τάσσεως, ἐν τῷ πλανητικῷ τῆς θειακῆς ὑμῶν ὑποτάσσεως.

»Η καθ' ίμάς έπιφεσία φρονεί ένν συμπεράσματα, δια διά τὴν ἐπιβολὴν τῆς πειθαρχίας καὶ τάξεως εἰς τὰ πληρώματα τῶν Ἑλλήνων ἐμπορικῶν πλοίων δὲν είναι ἀποκλειστικῶς ἀνάγκαια ή ὑπαρχεῖ πάντοτε νομοθετικῶν κυρώσεων η ἐπεμβάσεις τοῦ Κράτους ἐν ἔκαστη περιπτώσει πρός ἐπιβολὴν ποιῶν καὶ διοικειν. Κραδόσεις καὶ δὴ ἀδιτηρόταται προβλέπονται καὶ ἐν τῇ κειμένῃ νομοθεσίᾳ ίμὸν καὶ συγκεκριμένως, ἐπὶ τῶν προσεγμένων περιπτώσεων, η τῆς παραγάγουν 2 τοῦ ἄρθρου 33 καὶ η τοῦ ἄρθρου 82 τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ κώδικος τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, σπανιότατα δικαστή ζητήθη η ἐφαρμογὴ τοῦ παρὰ τῶν πλοιάρχων, διότι, ὡς ἐλέγθη, η ἔννοια τῆς πειθαρχίας τότε μόνον θύλαρι παραγματικὴν ὑπαρχεῖν, διαν καταστῆ συνειδήσις τῶν πληροφόρων.

### Σύντομοι ναυτικοί ειδήσεις

Τό αγορασθέν παρ' Ελλήνων Αγγελικόν φορτηγόν «STANCLIFFE» 1735 τ. γρούσ, 2700 τ. φορτίον και ναυπηγήσεος 1914, παραληφθέν εἰς τὴν Μασσαλίαν ἔφυσε τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «NAY-APINON». Ή τιμὴ τῆς ἀγορᾶς του είνε γόρδον τῶν 20.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν σάρισμα είχε πολὺβηθή τὸν Νόεμβριον π. ἐ. ἀντὶ 18.000 λιρῶν, τὸν Ιούνιον τὸν 1933, διοικοῦ μετὰ τοῖν ἄλλον ἀδελφῶν σχαρῶν, ἀντὶ 15.900 λιρῶν, τὸν Μάρτιον τοῦ 1925 ἀντὶ 15.000 λιρῶν καὶ τὸν Φεβρουαρίου τοῦ 1920 ἀντὶ 125.000 λιρῶν.

— Εἰς τὸ ἑτ' ἀριθμόν 17 (τῆς 7ης Μαρτίου) συμπληρωματικὸν τεῦχος τοῦ «Λάονδ Ρέτζιστρο», ἀναφέοτα, ὅτι διῆλθον σερβεῦ τὰ φορτηγά «Βόρισ» εἰς Κάρδια, «Εἴμα» εἰς Χώρα Κόγκα, «Ορος Λίτνα» εἰς Αρμέσσαν, «Πανάγιοντος» εἰς Χοιλή καὶ «Παντελίκα» εἰς τὸ Μπέλισσα.

— Διεγράψαν ἐξ τῶν νηολόγων Πειραιῶς τὰ πολυθέντα εἰς ἀλλοδαποὺς φρούτηγά «ΝΙΚΟΣ» 3892 Λ. γυρούς (τὸν 1914) καὶ «ΜΑΡΙ-

— Ἐνηρωτήθησαν τὰ φορτηγά «ΑΔΕΛΦΟΙ ΧΑΝΔΡΗ» 6176 τ. γραφός (τοῦ 1919) καὶ «ΣΤΥΑΙΑΝΟΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» 6059 (τοῦ 1919) τοῦ κ. Ι. Δ. Χανδρῆ, εἰς Πειραιᾶ, «ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» 6094 τ. γραφός (τοῦ 1920) τοῦ κ. Ι. Δ. Χανδρῆ, εἰς Χίον καὶ «ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ ΒΕΡΓΟΥΤΗΣ» 6343 τ. γραφός (τοῦ 1920) τῆς ἑταῖρας Ρ.-Βεργουτῆ, εἰς τὸ Λασσάνι.

— Το ἀγορασθὲν λαρὰ τοῦ κ. Μποδοσάκη Ἀθανασιάδη ἀντὶ 15.000 λιῶν φερτηγὸν «ΝΕΦΕΛΗΓΡΕΤΗΣ» 950 τ. γρήρος (τοῦ 1907) μετονόμασθαι σε **ΕΡΜΙΟΝ**.

— Το φορτηγόν «ΠΟΠΗ Σ.» συλληφθέν πλησίον του Γιθαλάτωρ από τον εξπλοιομένον βοηθητικού Ισπανικού όδηγηθη εἰς Θέονταν, ὅπου οι μάστιχες μετά τικτας μόνος ἐπέμεσαν την πορείαν.

— Τὸ δορτηγὸν «ΛΕΩΝ. N. ΚΟΝΔΥΛΗΣ» προσεγγίσαν εἰς Ηράκλειβισσαν ἔξει τὸν ἀσθενοῦντα πλοιάρογνον του, ὅπις εἶχεν ἀνάγκην ιπποτοῦς βοηθείας καὶ νοσοζωμειαῦς περιπλύνειν.

— Τὸ ἀναρρεόντες ποτὸς τοῦ ἐπειδήποτε Οὐκονίου Π. Ν. 27. 11.

— Το αριθμόν της του επονετήτων Οίκου «Γ. Νικολάου» Α-

**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 283)**

**BRANCH OFFICE: -77 Beach Street GHEEFOO.**

Cables & Radiograms—«ONEYBROS» Shanghai

LONDON AGENTS.

**YANNIQUATOS BROS (LONDON) Ltd** 61 St Mary Axe

Cables: "Xerxes" LONDON

μερικανικών τάνκερ «ATLANTIC SUN» 6735 τ. γκρός (τοῦ 1920), έγκατελείψθη κατά την έπιμεροσή του, αντ' αυτού δὲ ήγοράσθη τὸ έτερον σκάφος τῆς αὐτῆς έταιρίας «SUNBEAM» 6664 τ. γκρός (τοῦ 1919). Τὸ δεύτερον αὐτὸν τάνκερ θὰ παραληφθῇ, κατόπιν έπιμεροσήσεως.

— Εξετέλεσαν ἐποικενάς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγά «Μαριέττα» εἰς Λίβη, «Ολυμπία» καὶ «Ορος Πέρα» εἰς Μπάρον καὶ «Πεταλού» εἰς Νούστορ, ἥψθασε δὲ εἰς Τάν τὸ ἀπ' «Ορος Λίτνα» πρὸς ἐπισκευὴν ζημιῶν εἰς τὰς μηχανάς του.

— Τὸ ἀποτέλεσμαν «ΒΕΛΟΣ» 2082 τ. γκρός (τοῦ 1906), ἔζετεν εἰς δημιορασίαν ἐν Πειραιᾷ, κατεγράψθη ἐπ' ὄντας τὸν κ. κ. Μάντακα καὶ Βιντιάδη ἀντὶ 6700 λιρῶν, πρόκειται δὲ νὰ διαληφθῇ.

### Νέαι ἀγοραὶ φορτηγῶν παρ' Ἑλλήνων

«SUNBEAM» Ἀμερικανικὸν δεζαμενόπλοιον, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ Οίκου εἰς. Νιολάρος ἀντὶ 70.000 λιρῶν καὶ θὰ παραληφθῇ κατόπιν ἐπιμεροσήσεως εἰς ἓνα λιμένα τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔχει πλατ. τῷ Λοιδ. κλάσι τοῦ 100A1, εἶναι 6664 τ. γκρός, 4148 τ. νέτ. καὶ 11.259 τόννων φορτίου, μὲν ἐμφόρον διάθεσμα 26.8° ποδῶν, κατεσκευασθή δὲ τὸ 1919 (Οζτέρβιον) εἰς τὰς Ἀμερικανικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Τούστερ καὶ διῆλθε σερβεῖν Νοὶ τὸ 1935.

Φέρει δύο καταστόματα καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 429.3 ποδῶν, πλάτους 59.2 καὶ κούλων (βάθος) 31.4 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ του, κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν καὶ δινάμεως 612 ὄνομ. Εππιον, εἶναι τριψηλυγδομοὶ, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 27'', 45''½, 76'' καὶ διαδρομὴν ἑμβόλων 51'' ἵντον. Καθίσματος ὅλην διὰ τὴν πρόσθιαν τοῦ καταναλίσκει πετρέλαιον, φέρει δὲ τρεῖς λέβητας, πλέσεως 190 λιρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἴντσαν.

### Ἀγοραπωλησίαι πλοίων

Καὶ κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Μαρτίου ἡ ἀγορὰ τῶν μεταχειρισμένων πλοίων ἦτο ἐστερημένη γενικοτέρον τινὸς ἐνδιαφέροντος. Αἱ κλεισθεῖσαι ἀγοραπωλησίαι, ὀφειλόμεναι εἰς τὴν κάλυψην ἐπειγούσων μόνον ἀναγκῶν ἀφεώρων μικτὰ τίνα σκάφη τακτικῶν γραμμῶν καὶ μικρὰ ἀστοπλοϊκά φορτηγά, καθὼν καὶ δεξαμενόπλοια. «Τόμπτες» φορτηγὴ ἐπωλήθησαν δύο μόνον, ἢτοι ἓν εστάντα, Β.» 8400 τόννων (τοῦ 1920) ἀντὶ 31.000 λιρῶν καὶ ἓνα νεοναυπήγητον μόδιορα 9100 τόννων δ. w. ἀντὶ 165.000 λιρῶν. Παρ' Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν ἡγοράσθη, ὡς γράφουμεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην, τὸ τάνκερ «Sunbeam» ἀντὶ τοῦ ἀπορριφθέντος «Atlantic Sun», διεζάγοντα δὲ παρ' ἐφοπλιστικοῦ μας Οίκου, ἐκ τῶν σοφαροτέον, διαπλανατεύσεις πρὸς ἀγορὰν, ἐνὸς ἡ δύο φορτηγῶν νεωτέρας ἡλικίας. "Αν αἱ ἄξιαι τῶν πλοίων σταθεροποιηθῶνται εἰς τὰ σημερινὰ σύντονα ἐπίπεδα, εἶναι δέσμων, διτὶ ἀρχετοῦ ἐκ τῶν πλοιοτητῶν μας θὰ εἰσέλθουν προσεγόρων εἰς τὴν ἀγορὰν διὰ τὴν πρόσθιαν χωρητικότητος, μὲ τάσιν μάλιστα προτιμήσεως σαφῶν μικρᾶς ἡλικίας. Η σύνδωσις τῆς προσπαθείας ταῦτης ὅμως θὰ ἔξαρτηθῇ ἐκ πολλῶν παραγόντων, κυριότεροι τῶν ὧν εἶναι ἡ ὑψηλὴ σχετικός ἀξία καὶ τὸ δυσεύρετον τῶν νεωτέρων πλοίων. Μία ἐνδιαφέροντας ἔξι ἀλλοὶ ἀγορὰ φορτηγῶν «άλλαντες» ἐπαγγειοποιήθη πρὸς ἐβδομάδος ἀπὸ ὅμιδα τριών Τοννοχιῶν Τραπέζων, αἵτινες ἰδρυσαν ναυτικὴν ἔταιριαν, προτιθέμεναι νὰ ἔχουνται λεπταλλευθόδυν τακτικά τίνας ἐν Τοννοχίαις γραμμῶν πρὸς τὴν ἀλλοδαπήν. Τὸ πρῶτον ἀγορασθὲν σκάφος ἀντὶ 47.000 λιρῶν ἦτο τὸ «Αγγλικόν» «Eastropool» 6.700 τόννων (τοῦ 1925), ἱζολόνθησε δὲ προσθιμωντον διὰ τὴν ἀγορὰν τοῦ ἐπίσης Ἀγγλικοῦ «Glenardles» 7350 τ. d. w. (τοῦ 1921). Η αὐτὴ Τοννοχικὴ ἔταιρια διαπλανατεύεται τὴν ἀγορὰν καὶ ἐνὸς τρίτου φορτηγοῦ.

Αἱ ἀγοραπωλησίαι τοῦ 15θημέρου ἔχουν δὲ ἔξης:

«WINNIPEG» Γαλλικόν, διπλέλικον μικτὸν ἀτόπλοιον, μὲ δύο καταστόματα καὶ «σέλτερ - ντέρ» 8379 τ. γκρός, 9388 τ. φορτίου, διάθετον διαιρεσίμων ποὺ 94 ἑπτάτας α' θέσεως, ἀναπτύσσον ταχύτητα 12 μιλίων, καταναλίσκον διὰ τὴν πρόσθιαν τοῦ πετρέλαιον, ναυπηγήθεν

**VINKE & CO.**

AGENTS FOR REGULAR LINES  
SHIP OWNERS-SHIP BROKERS

ROTTERDAM

Teleg. Address : VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

**Anglo - Foreign Shipowning Agency Ltd.**

32, Great St. Helens LONDON E.C. 3

Τηλ. Διεύθ. AFOPONENCY

τὸ 1918 καὶ διελθὸν σερβεῖν Νοὶ τὸ 1934, ἐπωλήθη εἰς Γαλλικὴν ἔταιριαν ἀντὶ 55.000 λιρῶν.

«BAMBURGH» Ἀγγλικόν, μὲ ἔνα κατάστρωμα 648 τ. γκρός καὶ 800 τ. φορτίου, μὲ ἐμφόρον δύναμις 13.4 ½ ποδῶν, ναυπηγήθεν τὸ 1914 καὶ διελθὸν σερβεῖν Νο 2 τὸ 1936, ἐπωλήθη ἀντὶ τιμῆς 6.500 λιρῶν.

«CANADIAN CONQUEROR» Καναδικόν, στάνταρ «B.» μὲ δύο καταστόματα, 5448 τ. γκρός, 8400 τ. φορτίου, μὲ ἐμφόρον δύναμις 25.4 ½ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1920, μὲ σερβεῖν Νοὶ τοῦ 1937, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς ἐφοπλιστάς ἀντὶ 31.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Ρόπτεροντα, κατόπιν ἐπιμεροσήσεως ἐν δεξιωπεῖ.

NEONAY PIRHINTON φορτηγὸν μότοφοιτο, μὲ ἔνα κατάστρωμα καὶ «σέλτερ - ντέρ» ψηφιστικότητος 1.900 τ. d. w., τελοῦν ὑπὸ κατασκευὴν εἰς τὰ ναυπηγεῖα «DOXFORDS», τοῦ Σόντερφλαντ, ἡγοράσθη ὑπὸ Πορτογάλων ἐφοπλιστῶν ἀντὶ 165.000 λιρῶν.

«EASTPOOL» Ἀγγλικόν, μὲ ἔνα κατάστρωμα 3709 τ. γκρός, 6400 τ. φορτίου, μὲ ἐμφόρον δύναμις 24.2 ½ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1925, μὲ σερβεῖν Νο 3 τὸ 1938, ἐπωλήθη εἰς Τούρκους ἐφοπλιστάς ἀντὶ 47.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν σκάφος εἶχε πολιηθῆ τὸν «Αποίλιον π. ἔ. ἀντὶ 41.000 λιρῶν.

«COMMANDANT MAGES» Γαλλικόν μὲ δύο καταστόματα καὶ «awning deck, 5779 τόννων γκρός, 9163 τ. φορτίου, Ιαπωνικῆς ναυπηγήσεως κατὰ τὸ 1917 ἐπωλήθη εἰς Γάλλους ἀντὶ 29.000 λιρῶν.

### Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Η ἀπὸ καιροῦ συνεχίζομένη ἀπόλυτος — σερβεῖν — ἀπραξία εἰς τὴν πολὺησιν παλαῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν, ἐμετριάσθη πως κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Μαρτίου, ὅπει προσερέφθησαν ἀρκετὰ σκάφη, ίδιοις ἐπιβατηγά καὶ μικτά πλοία γονιμῆς, ἥλικις ἄνω τῶν 20 ἑτῶν. Αἱ πλειστεσσαὶ πράξεις πάντως, δὲν περιέλαβον, εἴηται τρία μόνον μεγάλα ἡ μετρίους μεγέθους πλοία, τὸ ἐπαβατηγὸν μότοφοιτο «Dan» 4874 τ. γκρός (τοῦ 1912) πωλήθην εἰς Δανοὺς διαλυτάς ἀντὶ 8.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται παραπολισμένον, λόγῳ ζημιῶν, εἰς τὴν Κοπεγχάγην, τὸ «Αγγλικὸν τάνκερ «Corato» 5563 τ. γκρός (τοῦ 1918) πωληθὲν εἰς «Αγγλικὸν διαλυτάς ἀντὶ 10.500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν τὸν προσεγή «Toulios», καὶ τὸ «Αγγλικὸν φορτηγὸν γονιμῆς «Clan Mackenzie» 6554 τ. γκρός (τοῦ 1917), πωληθὲν εἰς «Αγγλικὸν διαλυτάς ἀντὶ μῆ γνωσθείσις τιμῆς. Αἱ ἐπόλοιποι πωλήσεις ἀνεψέρονται εἰς μίαν δωδεκάδα μικρῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν καὶ ἀλιευτικῶν τοιούτων. Μεταξὺ τούτων περιελαβάνοντο τὸ «Αμερικανικὸν «Britannia» 428 τ. γκρός (τοῦ 1866) καὶ τὸ «Αγγλικόν «Prince of Wales» 280 τ. γκρός (τοῦ 1891). Τὸ τελευταῖον τούτο ἡγοράσθη παρ' «Αγγλικὸν διαλυτῶν ἀντὶ 650 λιρῶν. Ἐγνώσθη τέλος, διτὶ καὶ τὸ ἀγορασθὲν ἐν δημιορασίᾳ παρὰ τῶν κ. κ. Μάντακα καὶ Βιντιάδη ἀντὶ τιμῆς 6700 λιρῶν ἀπ' «ΒΕΛΟΣ» 2082 τ. γκρός (τοῦ 1906) προσορίζεται νὰ διαλυθῇ εἰς Ιταλίαν.

### Άτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα

«ΜΙΧΑΗΑ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ»: "Αμα τῷ κατάπλῳ ἐν Κούβας εἰς Λονδίνον πρὸς ἐμφόρτωσιν 9915 τ. ζαζάρεως (εἰς 66.769 σάκκους) ἐξεργιθεὶ η ἀπραξία προκατάς εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 4 κύτος τον. Ο ἀρμόδιος ἐπιμεροπῆτης ἐξέλιψη ἡμέσος ἐπὶ τὸν, δοτὶς καὶ διεπιστοσεν, διτὶ ἐλαφρῶς καπνὸς ἀνεδίδετο ὑπὸ τὸ κύτος, μὲ ισχυρὰν δύμην καιωμένης ζαζάρεως. Μὲ τὸ ἀνοιγμα τοῦ καλύμματος τοῦ ἐπὸν λόγῳ κέντος ἐξέλιπθε πυρίνος καπνὸς καὶ ἐγένετο ἀντιληπτὴ υψηλὴ θεμοκοσμία ἀφ' ἐνὸς καὶ αἰσθητῇ ἀφ' ἐτέρου φυσιὰ τῶν σάκκων ζαζάρεως, τῶν εὐφοριασμένων εἰς τὸ πρωφαίον ἀρών τοῦ κύτου. Η ἐργασία ἐγκροτώσθεν, λόγῳ τοῦ πυκνοῦ καπνοῦ, ἦτο ἀδύνατος καὶ τὸ κύτος ἐπανεγέλεισθαι, ἐφοάχθησαν δὲ ἀροτεγύες καὶ άνεμηστήρες. Αζολόθινος διεβιβάσθη ἀτηος εἰς τὰ ὑπὸ ἀριθ. 4 καὶ 5 συγκοινωνοῦντα κύτη καὶ τὸ παραπλεύρως αὐτῶν εἰς τοιούτοις

**THE SAMONAS C<sup>o</sup> LTD**  
75, BUTE STREET-CARDIFF

Προμηθευταὶ ἀτμοπλοίων  
Υλικὰ καταστρώματος καὶ μηχανῆς  
Σιγαρέττα παντὸς εἰδούς  
· Αποστολαὶ εἰς δόλους τοὺς λιμένας Ἀγγλίας  
καὶ Κόντινεντ

Τηλεγρ. Διεύθ. «SAMONAS»—Cardiff Tel. 435

Brokers for the Sale, Purchase, Chartering of Steamers

μενού Νο 6 κύτος. Τὰ προσθεβλημένα κύτη ἐκρατήσθησαν ἐπί τινας ὥρας ὑπὸ πίεσιν ἀτμοῦ, ἡνοίχθησαν δὲ τὴν 3ην ἀπογεννατινὴν ὥραν τῆς 11ης Μαρτίου. Ἀπὸ τὸ ἀνοιγμα τοῦ Νο 4 διεξέφευγε πυρὸς ἀτμὸς καὶ ἐλαφρὸς καπνὸς ἥρξιος δ' ἀμέσως ἡ ἐκφότωσις πρὸς ἀνέψεσι τῆς ἕστιας τοῦ πυρός. Μετὰ τὴν ἐκφότωσιν δύοις ἔκατον σάκκων, ὁ καπνὸς ἥρξησε καὶ ἡ ἐργασία διεκόπη. Τὰ κύτη 4 καὶ 5 ἐκλείσθησαν ἐκ νέον καὶ ἐτέθησαν ὑπὸ πίεσιν ἀτμοῦ, ἡνοίχθησαν δὲ τὴν 8ην προσενὴν τῆς ἐπομένης, ὅτε καὶ ἐξεπῆδησαν μεγάλα φλόγες. Κατόπιν τούτων ἐκλήμησαν δύο φυμούλα καὶ ὁ πυροσθετικὸς λόχος διὰ τὴν κατάθεσιν τοῦ πυρός, βοηθεῖ καὶ τὸν ἀντιλόγον τοῦ πλοίου. Ἐντὸς μᾶς ὥρας τὸ πέρι κατεσθέσῃ καὶ ἥρξισεν ἡ ἐκφότωσις ἀπὸ ὅλα τὰ κύτη. Τὸ φωτίον τῶν κυτῶν Νο 4 καὶ 5, ἀπαρτίζουμενον ἀπὸ 3150 τ. ζακζέρεος, ἀπέστη σοβαρὰς ζημιὰν. Ἐβλάθη δὲ ἀπὸ τὸν ἀτμὸν καὶ τὴν θερμοχαρίαν καὶ τιμῆμα τοῦ φωτίου τοῦ βοηθόντος καὶ τοῦ «σελέτερ - ντέρ». Ὁ πυροσθετικὸς λόχος παρηκολούθησε διὰ πάντας ἐνδεχόμενον τὴν ἐκφότωσιν. Μετὰ τὸ πέρας αὐτῆς διετάχθη ἐπιθεώρησις πρὸς καθορισμὸν τῶν ζημιῶν τοῦ φωτίου καὶ τοῦ πλοίου, ἥπις καὶ ἔγενετο, τὸ δὲ σάφος ἀνεχώρησε διὰ Τάγματος δεξαιενίσμονος. Κατὰ τὸν πλοῦν τοῦ συνεργούσθινος βορείως τοῦ Ηαστροῦ, συνεπειὰ τῆς ἐπιχριστούσης περιηγῆς ὥριζλης, μὲ τὸ Ἀγγλικὸν ἀτμόπλοιον «DAGENHAM». Ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἐπέστησαν ζημιὰς. Τὸ Ἀγγλικὸν ἡγκυροβόλησεν εἰς Ηαστρό, μὲ φῆμα εἰς τὴν ἀφιστεμένην πλευράν, ἐξινόμενον ἀπὸ τοῦ καταστρόματος μέχρι τῆς ισάλιον γραμμῆς, βραδίτερον δὲ ἐπέλευσεν εἰς Γάρμονι, συνοδεύνομεν ἀπὸ δύο φυμούλα. Τὸ Ἐλληνικόν, ἐξακολούθησαν τὸν πλοῦν τον, ἐφιθασεν εἰς Τάγμα, φέρει δὲ καὶ ἄντο φίγμα εἰς τὴν ἀφιστεμένην πλευράν τῆς πλοΐας, ἀνο τῆς ισάλιον γραμμῆς. (Μαρτ. 10-26)

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ» ΣΤΑΘΑΤΟΣ: Κατενθνόμενον ἐξ Στέπτων μὲ φωτίου γνωνθάριον εἰς Γένουσαν προσήραξεν εἰς τὰ ἀβαθῆ τοῦ «Ἐλληνικοῦ», δυτικῶς τοῦ Κουζάνεων, καθ' ὃν χρόνον ἐπλογείτο. Τὸ σάφος ἀνειλυθήσας ἀνενομήσας καὶ χωρὶς νὰ ἐποτῇ ζημιὰς τῶν ὑψάλων τον, δι' ὃ καὶ ἐξηκολούθησε τὸ ταξίδιόν τον. (Μαρτ. 15)

«ΓΚΡΗΚ ΜΑΡΙΝΕΡ»: Μέσο τοῦ Ἀγγλικοῦ μότοφοι τοῦ «PORT JACKSON», διεβιβάσθη φαδιοτηλεγράφημα τοῦ φωτηγοῦ «Γρόζις Μάρινερ», δι' ὃ ἀνηγγέλετο, διτὶ τὸ σάφος τοῦτο ἐπέστη σημαντικὴν βλάσην τοῦ πηδαλίου εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὥκεανὸν καὶ κατὰ τὴν διάσκειαν ὄφοδοτάτης θεέλλης. Εἰς τὸ φαδιοτηλεγράφημα προσετίθετο, διτὶ τὸ σάφος ἐπειεργαντάτο μὲ ποιάν τινα δροσούλιαν ἀπὸ τὸ χειροσίνητον πηδαλίου καὶ διτὶ ἐτραματίσθησαν οἱ αἱ καὶ β' πλοιαρχοί, ὁ νάνκλιρος καὶ εἰς ναύτης. Τὸ «Γρόζις Μάρινερ» ἐπέτυχε νὰ ποδισῃ μὲ τὴν βελτίωσιν τοῦ παροῦ, εἰς Ηορτά, ὅπου καὶ ἐπειθεωρήθη. Πλὴν τοῦ πηδαλίου ἐριθησαν καὶ ζημιά εἶπι τὸν καταστρόματος, δεντρεργινόσης ὅμως σημασίας, τὸ δὲ πλοῖον ἀφοῦ ἴστητο ἐντὸς τριημέρων τὰς δεούσας ἐπισκευασίας, ἔλαβε πιστοποιητικὸν νανοπλοίας καὶ ἀπέλευθερο διὰ Λάδοντ, διατάγα. (Μαρτ. 16-23)

«ΖΕΡΜΑΙΝ»: Ανήγγειλε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου, διτὶ λόγῳ πεντούτης ὥριζλης, προσήραξεν εἰς τὰ ἀβαθῆ πλησίον τοῦ St Catherine's - Point, ἀλλ' ἀνειλυθήση μετ' ὀλίγον ἀνενομήσας καὶ κατηνθνόμη εἰς Ντόβερ, διτὶ παρετηρεῖτο διαρροή εἰς τινα τῶν κυτῶν τον. Η γενομένη διθομάτησης ἀπέδειξε τὴν διαρροήν τοῦ πηδαλίου τοῦ Νο 1 καὶ ἀπὸ τὰ διπύθμενα. Τὸ σάφος κατέπλευσεν εἰς τὸ Ντόβερ τὸ μεσονύχτιον τῆς 16ης Μαρτίου. Τὴν ἐπομένην ἐνηργήθη ἐπιθεώρησις, σύρ-

η δὲ ὅτι τὸ σάφος εἶχεν ἐλαφρῶν κλίσιν πρὸς τὰ ἀφιστερά. Εἰς τὴν ἀφιστερά πλευρὰν τοῦ κύτου Νο 1 ἐπήρχον ἔδατα 7 ½ ἵντσιν καὶ εἰς τὴν δεξιὰν πλευρὰν τοῦ ίδιου κύτου 3 ἵντσιν, ἐνῷ τὰ διπύθμενα τοῦ Νο 1 εἶχον κατατλυθῆ. Τὸ φόρτο καὶ τὰ λοιπὰ κύτη ἦσαν στεγανά, αἱ δὲ ἀντίλια τοῦ σάφορος συνεκάπτουν τὴν διαρροήν. Εἰς Ντόβερ ἀφίκετο καὶ ἀντιπλόσιος τῶν πλοιοστητῶν, ἐπειδὴ δὲ ἐπιχρισθώμη ὅτι τὸ φορτηγόν, παρὰ τὴν διαρροήν ταύτην, ἦτο νανοπλοίον, ἐφιδιάσθη μὲ πιστοποιητικὸν νανοπλοίας καὶ ἀνεχώρησε διὰ Τάμεσιν. Μετὰ τὴν ἐκφότωσιν τον ὃν δὲ δεξαιενίσθη πρὸς ἐπιθεώρησιν καὶ ἐποιενή τῶν ἴνδιλλων τον. Ἐν τῷ μεταξὺ παρεσέβη ἡ ἀδεια νὰ πλεύσῃ τὸ σάφος εἰς Κάλαμο, λιμένα προοιμοῦ τοῦ φωτηγοῦ τον. (Μαρτ. 18-26)

«ΛΦΡΟΕΣΣΑ»: Κατὰ τὴν ἀναχώρησιν τοῦ ἐπ τῶν ντόκ τοῦ Μπάροι προσέρχοστεν εἶπι τοῦ κρηπιδώματος ἐποστάν τὸν ἐλαφράς τινας ζημιάς. (Μαρτ. 18)

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ Σ.»: Κατὰ τὴν διάρκειαν καποκωμίας καὶ σφοδροῦ ἀνέμου παρεσάρθη ἐν Σέρφι ἐπ τὸν ἀγνωριστικὸν τον, θρανσθείσης καὶ τῆς ἀλλοσίας μᾶς τῶν ἀγνωρῶν τον. Τὸ σάφος μετὰ δυσολίας ἐπανεποθετήθη εἰς τὸ ἀγνωριστικόν τον. (Μαρτ. 19)

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Τ.»: Ἐπόδισεν εἰς Σαίν Ζονάν, μὲ διαρροήν εἰς τὰ κύτη τον, ὃς ἀνεγράψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας. Ἐν τῆς γενομένης ἐπιθεώρησης ἐπιχρισθώμη ὅτι ἐβλάθη ἐπ τοῦ θαλασσίου ἔδατος τημάτιο τὸ ἐπ τοῦ ζαχαροφωτικὸν τοῦ κύτου Νο 2 καὶ ὅτι ἡ διαρροή προήρχετο ἀπὸ τὴν γαλάρωσιν μᾶς συνδέσεως εἰς τὰ πλευρικά ἔργα. Λί δέοντας ἐπιστρένα ἐπραγματοποιήθησαν, τὸ δὲ σάφος ἥρξε τὴν ἐπαναφότωσιν τοῦ ἐπιφωτωθέντος τημάτος ζαχάρεως. Ἐπίσης, προὶ γηραγούμηθη εἰς τὸ πλοῖον πιστοποιητικὸν νανοπλοίας, διὰ νὰ συνειστού τον εἰς τὸ Νο 4 κύτος. (Μαρτ. 22)

«ΜΑΡΙΕΤΟΥΛΑ» (πετριλαιωκίνητον): Κατὰ τὴν διάρκειαν καποκωμίας καὶ περιωδισμένης ὄφατότητος ἀξωτελεῖεν ἐπί ἀμιδόνος ἡμίλιον 10 μίλια μαρζάν τῆς αἰγαίωνες Κίσσοβο καὶ περὶ τοὺς 300 πόδας ἀπὸ τῆς ἀπτῆς Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ σάφους ἀπεστάλησαν βοηθεία. (Μαρτ. 23)

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ»: Κατέπλευσεν εἰς Αμέρισουν ἐξ Γκάλι-βεστον μὲ φωτηγοῦ γεννημάτων. Κατὰ τὸν πλοῦν τὸ σάφος προσέρχοστεν τὴν νέατα τῆς 15ης Μαρτίου ἐπί ἀγνώστους ὑποθυρηούς ἀντικειμένου, τὴν δὲ ἐπομένην παρετηρηθῆ διαρροή εἰς τὸ ἀφιστερόν διπύθμενον τοῦ Νο 1 κύτου. Η διαρροή ἦτο περιωδισμένην γαραπτήρος. (Μαρτ. 24)

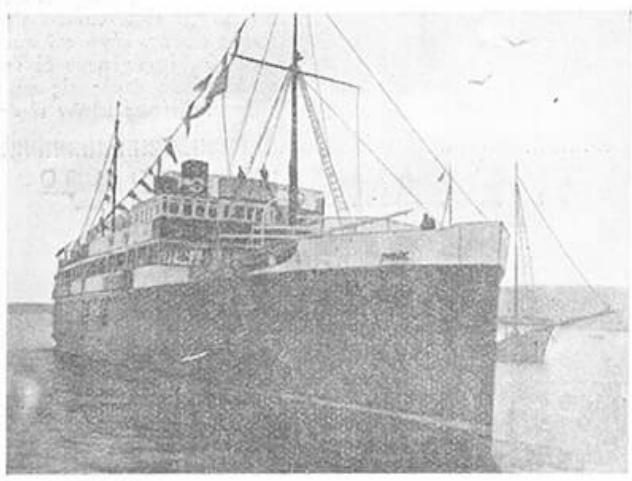
«ΕΡΜΗΣ» (εκ «Μανόλης», εκ «Νεφεληγερέτης»): Εξ Τάλινος διὰ δυτικὴν Μεσόγειον προσήραξεν εἰς τὴν Κορσικήν. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τον βοηθεῖται ἀπὸ τὸ Παναμαϊκὸν ἀτμόπλοιον «Δράγα». (Μαρτ. 25)

«ΒΑΣΙΛΙΚΗ» (εκ «Μπένα»): Εξ Παλντίσκι διὰ Γδύνια ἐπόδισεν εἰς Τάλιν, ἔνθα ἐπεσκένασε ζημιάς τινας τῶν ὑψάλων τοῦ λέβητος τον, μεθ' ὃ ἐξηκολούθησε τὸν πλοῦν τον. (Μαρτ. 26)

«ΝΙΚ. ΠΑΤΕΡΑΣ»: Εξ Νέας Ορείανης μὲ γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀσυρμάτου τον, διτὶ προσήραξεν εἰς τὰ ἀβαθῆ τοῦ South Pass, πλησίον τοῦ Main Light εἰς Port Eads. Τὸ σάφος ἀνειλυθήσας μετὰ μήσορον ἀνενομήσας καὶ χωρὶς νὰ ἐποτῇ ζημιάς εἰς τὰ ὑψάλα, ἐξηκολούθησε τὸν πλοῦν τον. (Μαρτ. 26)

«ΡΗΝΟΣ»: Μέ πρωτον τον γενικῶν ἐμπορευμάτων προσήραξεν εἰς τὰ ἀβαθῆ της Θεσσαλονίκης, παρὰ τὸ Βαρδάρι, ἀνειλυθήση δὲ τῇ βοηθείᾳ τοῦ νανοπλοίου «Μίμητ» καὶ κατέπλευσεν τημάτης εἰς τὸν πρωτηγάδην. (Μαρτ. 26-28)

## ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΕΥΑΓ. ΤΟΓΙΑ



ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ **"ΑΡΝΤΕΝΑ"**,  
ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΣ ΑΝΕΣΙΣ ΤΑΧΥΤΗΣ  
Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις  
ΧΙΟΝ-ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΝΗΣΟΥΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ

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

## CANADIAN PACIFIC

ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΚΑΝΑΔΑ  
(Κουΐμπεκ—Σαίν Τζών—Χάλιφαξ—Μόντρεαλ)

## ROYAL MAIL LINES LTD

ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ  
(Βραζιλία — Ούραγουάνη — Αργεντινή)

## UNITED STATES LINES

ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΝΕΑΝ ΥΟΡΚΗΝ

ΣΗΜ.- Διὰ πᾶσαν πληροφορίαν ἀπευθυντέον  
εἰς τὸν Γενικὸν 'Αντιπρόσωπον.

ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ & ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

## A. ΠΕΤΡΟΣΣΙΑΝ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ 6-7  
ΤΗΛΕΦ 41-206

ΑΘΗΝΑΙ

ΟΔΟΣ ΣΤΑΔΙΟΥ 55. B  
ΤΗΛΕΦ. 25.83

## Τό δεκαπενθήμερον της ναυλαγορᾶς

Ο γενικός περιφοριώς της κυρίσεως και ο ύποτιμητικός τόνος είς την διεύθυντη ναυλαγορᾶν έξικολούνθησε. Τὰ κυριώτερα κέντρα έργασίας της φορτηγού ναυτιλίας παρέμειναν ἐπί πλήρειαν ἀνισχαστήτη, διότι παράσχουν ἀπασχόλησίν την εἰς τὸ ἀθρόν προσφερόμενον τοννά. Εφόσον δὲ δὲν ἔδιοι ποσοτισμένα ή μέτιοι πρόσφερον τὰς συναλλαγάς και δὲν ἔθεσαν σημειωθῆναι τις κινήσεις εἰς τὰς ἀγορὰς τῶν γεννημάτων και τῶν πρότων ὅλων, δὲν δύναται τις νὰ ἔλπισῃ και εἰς τὴν δελτίσιον τῆς σημερινῆς δευτέρου τῶν ἀποθεμάτων θὰ ἐποχεσθῇ τις καταναλωτρίας ἀγορᾶς νὰ προσθῇ εἰς ἀνεργοδιασμούς, διότι και η ναυλαγορᾶ θὰ σημειώσῃ ἀνακοινωτικήν την κίνησην.

Ἐν τῷ μεταξὺ η μόνη ἀγορά, ητὶς ἑνεφάνισος σημειεῖται ζωηφότητος, ητο η τὸν παλαιοσιδήρων ἐξ Βορείου Αμερικῆς. Αρκετὰ σάφει ἐναλλαγήσιν ἐξ αὐτῆς, δι' Ιαπωνίαν κυρίως, μὲν ναῦλους ὅμως καρπολούς, ἐλάχιστον δρίους πέρισσους καταλείποντας εἰς τὰ πλοῖα. Κατὰ τὰ ἄλλα, σποραδικῶς ἐπέρχονται οι ναῦλοις εἰς Μαδρίτην Θαλάσσης, Κόλπου, Βορ. Ειρηνικοῦ και Ανταρκτικής, ἐνῷ τὸ Πλέιτ διετήρησε τὴν γνώσιμον πλέον ἀποτελεσμάτων τον. Επιτίσται διτὶς ἔργασία τις θέλει προσφέρει ἐκ τοῦ τελευταίου τούτου τομέως ἀπό τὰς φορτώσεις τοῦ ἀραβοσίτου, νέας ἑσσείας. "Αγ αἱ κωρικαὶ συνθῆκαν κατὰ τὰς ἐπομένας δύο ἔβδομάδας εὐνοήσουν την συγκροτήσιν τῶν φορτίων εἰς τοὺς λιμένας της, η ἀγορὰ η τὸ Πλέιτ θὰ ἔχειθη τῆς σημερινῆς τῆς ἀπορρίας. Δὲν πρέπει δημοσίας νὰ παραγνωρίζηται, διτὶς η ὄγκησίς εἰς τὸ πλοῖο, μηδ δυναμένη νὰ ἔξασφαλίσῃ τὸν εὐρυτέρας ἔργασίας εἰς τὸ Πλέιτ. Τὰ μέτρα ἐξ ἄλλου τῆς «Διοικητικῆς» Επιτροπῆς τῶν «τόμων», περὶ ὃν γράφομεν εἰς ἔτερα σείδιο μας, τείνουν νὰ διευκολύνουν, διὰ τῆς ἀπαγορεύσεως καθὲ ναυλώσιμος τῶν ἡδη κατευθυνομένων εἰς Αργεντινήν σκαφῶν, τὴν θέσιν ἑπερβοδιμῆκοντα φορτηγῶν, ποὺ παραμένουν ἀπό μακρού χρόνου ἀργοῦντα εἰς τοὺς λιμένας τοῦ Πλέιτ.

Λεπτομερέστερον, οι διάφοροι τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς ξεκινήθησαν, δις κάτωθι:

**ΠΛΕΙΤ:** Η μόνη σημειωθεῖσα ἔργασία, ἀνεφέρετο εἰς σποραδικήν τινα ζήτησιν σκαφῶν διὰ Καλλάο και διὰ προσφιμούς ἐκτὸς τοῦ σχεδίου. Πάντως, ηρχισαν ἡδη νὰ διατίθενται σημεῖα τινὰ ἐνδιαφέροντος τῶν φορτωτῶν διὰ προσφερεῖς ναυλώσεις. Μεταξὺ τῶν ἐφοπλιστικῶν σύγκλων τοῦ Λονδίνου προεκάλεσε κατάπληξιν η ναῦλοις τεσσάρων Ελληνικῶν φορτηγῶν, κατὰ τρόπον παρέχοντα ἵπονοις περὶ καταστρατηγήσεως τοῦ «σχεδίου».

**BOP. AMERIKH:** Τὰ παλαιοσιδήρα ησαν ὁ κύριος παράγων τῆς ὥρι τεθαύως ἐπετεμένης κυνήσεως τῆς ἀγορᾶς ταῦτης. Εξεισθησαν ἀρκετὰ πλοῖα δι' Ιαπωνίαν και Ερεύνην, μὲν ναῦλους κυμανομένους, ἀπό Νόρδερον φέντε, πέριξ τῶν σελ. 19) — (ἔως 20) — φίο δι' Ιαπωνίαν, μὲ 1) — ἔξτρα ἐὰν ἀπό Κόλπου, δολ. 5.05 δι' Ιαπωνίαν και σελ. 17) 6 φίο ἀπό Κόλπου Μεξικοῦ δι' Αγγλίαν. Αἱ ζαχαρίεις Κούβας, μὲ μικρὸν ἐνδιαφέρον, εἰς τὰ 15) 6 (ἔως 16) — δι' Αγγλίαν — Κόπτινεντ, τὰ δὲ σημεῖα ἀπό Κόλπου εἰς τὴν γνωστὴν τιμὴν τῶν σελ. 2) 6, ἀλλὰ και 2) 4½ τὸ κονωφτερε δι' Αμερέσσαν η Ρόττερνταμ, Απόλιον, 2) 9 δι' Αγγλίαν και 3) 6 δι' Ελλάδα. Ο Βόρ. Ειρηνικός, μὲ ἔλλειψην ἀξιοσημειώτου κυνήσεως και μὲ τιμάς γύρω τῶν 23) — φίο δι' Αγγλίαν — Κόπτινεντ, ἐνῷ και ἀπό τὴν Βρετανικήν Κολομβίαν ποιά τις ζήτησις ἐσημειώθη διὰ παλαιοσιδήρα καθὼς και διὰ γενικά εἰδη και ζύλειαν δι' Από Ανατολὴν εἰς τὰς γνωστὰς κατ' ἀποκοπὴν καρπῆλας τιμάς.

**ΑΠΩ. ΑΝΑΤΟΛΗ:** Κατάστασις ἡρεμίας ἐπερράτησε και εἰς τοὺς τομεῖς ἀπότον, μὲ ἐλάχιστον τὸν ἀριθμὸν τῶν ἐν κυνωφορίᾳ διαταγῶν. Ἀπό Ανδραμίλαν περιφορικήν ἔργασία εἰς τὰ κατώτατα δρία τοῦ σχεδίου και μὲ πληρὸν ὄψιν διὰ Βλαδιβοστόκ και Νότ. Αφρικήν. Διὰ τὸν τελευταῖον αἵτον προσφιμούν ἐπληρωνόντο σελ. 20) 6 (ἔως 22) —. Τὰ «σόγια» ἀνεν διαταγῶν και μὲ τιμάς προσφερομένας ἐπό τὸν φορτωτῶν γύρω τῶν 28) — διὰ Ρόττερνταμ — Αμερέσσαν, φαίνεται δημοσί, διτὶς

**GREEK SHIPPING AGENCY**  
(Grieksch scheepvaart-Agentuur)  
SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON  
Telephones: 48722—46225

4, Raadhuisstraat  
AMSTERDAM C.

Telegrams:  
"GENICOLAOU,  
LONDON

**ΔΑΝΕΙΑ**

**ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ**  
**ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ**

"GENICOLAOU,  
Piraeus

**GEORGE NICOLAOU LTD.**

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

Telephone: Avenue 4941

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

**ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε.**

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

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 42-633

**ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ**

**ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ**

**ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ**

ἡ θέσις τῆς ἀγορᾶς ταῦτης διὰ προσεχῶν περισσότερον δυνοχεής, λόγῳ τοῦ ὀντανεομένου κατάπλου σεβαστῆς χωρητικότητος εἰς Ιαπωνίαν μὲ φορτία παλαιοσιδήρου, ητὶς και θὰ ζητηθῇ γαύλον ἐπιστροφῆς.

Αἱ δημιαὶ Σαγγάρης ἐν απραξίᾳ, ἐνῷ και οἱ Ινδικοὶ λιμένες παραμόνον ησυχοῦ. Ζητησις ἐλαστιστόρων δὲν παρατηρεῖται εἰστι, αἱ δὲ ποιητικαὶ τιμαὶ κυμαίνονται εἰς τὰ σελ. 29) 6 ἀπό Μαντράζ, μὲ 216 ἐπὶ ἔλαττον, εἴναι ἀπό Καράτια η Μοδιογάρα, ὅποθεν μάλιστα ἐπεισθῆται τὰς τελευταῖας ἡμέρας ἔνα σκάφος εἰς τὰ 26) — διὰ φόρτωσιν Τονιού.

Η ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ οὐδεμίαν ἑνεφάνισε βεττίσιον, οἱ δὲ ἐπίτης καθλοὶ διατηροῦνται εἰς ἑπτήμηνα ἐπίπεδα, τόσον διὰ τὰ μεταλλεύματα, ὃσον και διὰ τὰ φορτία Ρωσικῶν γεννημάτων. Διὰ βαμβαγοσπόρους Αλεξανδρίας ἐπεισθῆται σκάφος διὰ Λίβερπολής η Λονδίνον (Μάρτιον) εἰς τὰ 12) 6 τοὺς 60 π. π., ἐνῷ δι' Απόλιον και κατ' εὐθείαν Χούλλα προσφέρονται σελ. 10) —. Τὰ σημητρικά ἐπιπλέοντα εἰς τὰ 11) 6 δι' Αγγλίαν, οἱ δὲ Ρωσικοὶ γιανάνθρακες ἐξ Μαριοπολέων διὰ Βόρ. Αμερικήν εἰς τὰ 12) —. Ποιά τις ἔργασία προέκνυται και ἀπό Σουσά δι' Αγγλίαν (γεννημάτα) ἐπανώθησαν δὲ σάφη τινὰ μετρίων μεγέθους εἰς τὰ σελ. 13) —. Ο Δανάβις ἐπλειστον έναν η δέν μικρὸς σκάφη δι' Αγγλίαν εἰς τὰ 17) 6 (Απόλιον). Διὰ Μεσογειακὰ μεταλλεύματα ἐπιληπτονται ἐκ Κύπρου 9) 9 δι' Αιμέρεσσαν, η Σερίφου 8) — διὰ Ρόττερνταμ, η Σφαλέ 7) — διὰ Λοντόντερον.

Οι γανάθρων Αγγλίας και Κόπτινεντ διὰ μὲν τὴν Αγγλίαν, λόγῳ τῶν ἀπαγορευτικῶν μέτρων τῆς Επιτροπῆς, εἰσημείωσαν αἰσθητὴν διετίσιον τῶν ναυλών τον, ἀλλὰ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀποφεύγουν ν' ἀναλόγων ταξίδια μὲ ἀβεβαιάν τὴν ἐπιτροφήν, διὰ δὲ τοὺς λοιποὺς προφορισμοὺς ἀπολογηταὶ τῶν γεννημάτων καταλαβότητα. Επιληρώνοντο εἰς Δάντοις διὰ Μπονέρος (Άηρες 15) —, η Ρόττερνταμ διὰ Σάντα Φέ 14) 7 ½ και διὰ Σούδων 8) —, η Τάϊν δι' Αγγλίαν 7) 1/2, Δυτ. Ιταλίαν 6) 7 ½ και διὰ Ηπέριον Σαλδ 6) 6 και εἰς Κάρδια δι' Αλεξανδρείαν 6) 3 και διὰ Μπάγιαν Μπλάγκαν 14) —.

Οσον ἀφορᾷ τέλος τὰς γανάθρων γανώσεις, αἰσθητὴ ζητησίας ἑσημερινή διὰ ταξίδια τῆς Από Ανατολῆς, πρὸς κάλυψην ἐπειγονούσων Ιαπωνικῶν ἀναγκῶν, ἐπεισθησαν δὲ κατὰς ἀποδοσεων σάφη διὰ 4 ἔως 6 μῆνας εἰς σελ. 5) 3 (ἔως 5) 1/2, ἀναλόγων τοῦ βαθμοῦ καταλληλότητος ἔχαστον πλοίουν. Αἱ Ενθωπαῖς «τάπη - τσάρτερς» ἑνεφανίσθησαν εἰς τὴν ἀγορὰν οἱ Ρόδοις ναυλωταὶ μὲ προσφοράν 5) 4 ½ διὰ συνεχῆ ταξίδια (ξενίας) ἀπό Βαλτικῆς και Λευκῆς Θαλάσσης δι' Αγγλίαν και Κόπτινεντ.

## Προσάραξις φορτηγοῦ

Τὸ ἀ) π «Αθηνᾶ Αιθανοῦ» ἐπ Πόρτλαντ (Ορεγκον) διὰ Αιτσαΐδαν μὲ γεννημάτα, προσήμαζεν ἐξερχόμενον τοῦ Παναμᾶ και ἐνῷ ἐπληρωτείοτε ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Κριτούπαλ. Ναυγοσωστικὸν τῆς διώφυγος ἐγάγεται διὰ τὴν ἀνέλκυσίν τον.

## Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

### - Έκ τοῦ Πλέιτ (διά γεννημάτα)

«ΤΑΣΙΣ» ἀπό Νεοτοσέα η Μπάγιαν Μπλάγκαν 6700 τ. διὰ Καλλάο 12) 6, φόρτωσις 4—15 Απόλιον.

«ΕΥΘΑΛΙΑ», «ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗΣ», «ΝΙΚ. ΠΙΑΡΚΟΣ» και ἔτερον Ελληνικὸν σκάφος ἐπανώθησαν ἐκ Πλέιτ μὲ τιμὴν ναυλῶν και δρός ναυλώσιμων, οἵτινες δὲν ἀνεκοινώθησαν.

### - Εξ Αγγλίας-Κόπτινεντ (διά γαιανθρακας)

«ΟΡΟΣ ΙΔΗ» νερτεύκοντο (ex ARCSOCC) εἰς Κάρδια 6800 τ. διὰ Ροζάριο 13) 6, αἴσιος φόρτωσις.

«ΦΡΕΔ» ἐπ Δάντοις η Γδύνιας 6.000 τ. διὰ Μπ. Αηρες 16) —, ὄψιν 2000 τ. διὰ Ροζάριο 16) 9, φόρτωσις Απόλιον.

«ΩΡΩΠΟΣ» ἐπ Στέττιν 5500 τ. διὰ Θεσσαλονίκην 8) 3, καντοσέλλο 4 Απόλιον.

«ΕΥΠΑΙΟΙΑ» ἐπ Δάντοις η Γδύνιας 5600 τ. δι' Αλεξανδρείαν σελ. 9) 3, φόρτωσις 4—20 Απόλιον.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ» ἐπ Ρόττερνταμ 6500 τ. διὰ Ρίον Ιανέριον 13) 3, ἡ. φ.

«ΟΜΟΝΟΙΑ» ἐπ Ρόττερνταμ 5600 τ. διὰ Γένοβαν, Σαβόνναν, Σπέτσιαν η Λιθόρο 5) 9, δημήτριον 13) 3, φόρτωσις 11—21 Απόλιον.

Α) π ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ 6.000—6500 τ. γιανθράσων ηξ Ειρεν διὰ Σάντος 15) 3 φινέλ, 14) 3 γαιανθρακας, Απόλ. 11—30.

### - Έκ τοῦ Δουνάβεως

«ΠΗΓΑΣΟΣ» ἐπ Δουνάβεως 2100 τ. γεννημάτων δι' Αιμέρεσσαν —

www.karpathos.gr

Ρόττερνταμ 17)3, όψιμον δι' ώριμους λιμένας 'Αγγλίας 17)9, έκαν γενικός δι' 'Αγγλίαν 18)—, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΔΑΜΑΣΚΗΝΗ» έξι Δουνάβεως 1350 τ. βαρέων γεννημάτων δι' έξι λιμένας Δυτικής Ελλάδος 12)6, φόρτωσις 1—5 'Απριλίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» έξι Δουνάβεως 3700 τ. γεννημάτων δι' ένα λιμένα 'Αγγλίας 17)6, φόρτωσις 15—25 'Απριλίου.

«ΑΦΡΟΕΣΣΛΑ» έξι Δουνάβεως 4000 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν 17)6, έκαν 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 17)—, φόρτωσις 5—15 'Απριλίου.

«ΤΑΚΗΣ» έξι Γαλαζίων 80 βαγ. Σύλειας δι' Ελλάδα λ. στ. 7 και 100 βαγόνια διά Κύπρον λ. στ. 8 κατά βαγόνιον, φόρτωσις ἀμεσος.

#### —Έκ Μάυρης Θαλάσσης

«ΑΔΑΜΑΣ» έξι Ηρώι 6700 τ. μεταλλευμάτων διά Στέττιν 11)6, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΕΚΟΥΔΟΥΡΑΣ — ΞΕΝΟΣ» έξι Μαύρης Θαλάσσης 7500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν (έξωφερε Μάντζεστερ) σελ. 11)6, καντούλι 31 Μαρτίου.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έξι Μαύρης Θαλάσσης 7200 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 10)9, όψιμον 'Αγγλίαν 11)6, φόρτωσις 1—15 'Απριλίου.

«ΠΙΟΣΕΙΔΩΝ» έξι Ηρώι 6000 τ. μεταλλευμάτων διά 'Αμβέρσαν 11)—, φόρτωσις άρχις 'Απριλίου.

#### —Έκ τῆς Μεσογείου

«ΛΕΩΝ. Μ. ΒΑΛΜΑΣ» από Σουσάκ ή Σπαλάτον 2700 τ. γεννημάτων δι' ώριμους λιμένας 'Αγγλίας 12)10)½, όψιμον γενικώς δι' 'Αγγλίαν (έξωφερε Μάντζεστερ και Ιολανδίας) σελ. 13)—, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου.

«ΕΥΚΟΝΟΣ» έξι Μερσίνας 1600 τ. σικάλεως (χύμα) διά Τεργέστην 11)—, φόρτωσις 20—30 'Απριλίου.

«ΕΛΠΙΣ» έξι Σέτονταλ 2300 τ. μεταλλευμάτων διά Ρουέν 6)9, φόρτωσις 15—25 'Απριλίου.

«ΓΙΑΝΝΟΥΛΗΣ ΓΟΥΝΑΡΗΣ» έξι Σουάκ 3400 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν — Ιολανδίαν 13)— όψιμον Γρολγονάη, Σλίγκο και Τράλε 13)6, φόρτωσις 1—10 'Απριλίου.

«ΣΙΦΝΟΣ» έξι Κύπρου 2900 τ. μεταλλευμάτων διά Σέττιν 11)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΟΥΡΑΝΙΑ» από 'Αναμόρο 3200 τ. μεταλλευμάτων διά Λογγέρεκην 12)6 φόρτη, έλευθερον στοιβαζικῶν, φόρτωσις 1—15 'Απριλίου.

#### —Έκ τῆς "Απω Ανατολῆς

«ΜΑΡΙΚΑ ΠΡΩΤΟΠΑΠΑ» έξι Ηρότο Κάμφας 7700 τ. άνθρακάτων διά Σέττιν ή Βορδώ — Ρουέν 26)9 φίο, φόρτωσις 25 'Απριλίου—10 Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΟΣΣΑ» έξι Σίδνευ 8251 — 8800 τ. σιτηρῶν εἰς χύμα 31)3 βάσις, με πλήρεις όψιμον έξαρστότερον, Μάιον 1—20.

#### —Έκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΚΑΤΕ» έξι Λόδς 'Αντζελες 6800—7600 τ. πλαισιδήρων δι' Ιαπωνίαν δολ. 4.75 φίο, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 15 Μαΐου.

«ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ» έξι Βορείου Ειρηνικοῦ 7500 τ. γεννημάτων και γενικῶν δι' 'Αγγλίαν 23)— φίο, φόρτωσις 'Απριλίου—Μάιον.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ήξεν 'Αγίου Ανναρεντίου 34.000 ζονώρτερος γεννημάτων δι' Ελλάδα 3)6 τὸ κοινότερο, φόρτωσις Μάιον — Ιούνιον.

«ΟΡΟΣ ΚΥΛΑΗΝΗΣ» έξι Νόρδερον φέντες 8500 τ. πλαισιδήρων δι' Ιαπωνίαν 20)6 φίο, φόρτωσις 10—30 'Απριλίου.

«ΟΥΑΥΜΠΟΣ» έξι Νόρδερον φέντες 7000 τ. πλαισιδήρων δι' Ιαπωνίαν 19)6 φίο, όψιμον ή Κόλπου Μεξικοῦ 20)6, φόρτωσις 1—25 'Απριλίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ» έξι Νόρδερον φέντες 11.000 τ. πλαισιδήρων δι' Ιαπωνίαν 20)—, φίο, όψιμον ή Κόλπου Μεξικοῦ 21)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ» έξι Νέας Υόρκης 7500 τ. πλαισιδήρων δι' Ιαπωνίαν 19)6 φίο, φόρτωσις Μάρτιον — 'Απριλίου.

«ΟΑΓΑ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» έξι Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνωμένων Πολιτειῶν) 7500 τ. πλαισιδήρων διά τέσσαρας λιμένας Ιαπωνίας 21)— φίο, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ» έξι Νόρδερον φέντες 7600 τ. πλαισιδήρων δι' Ιαπωνίαν 19)6, φίο, όψιμον ή Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνωμένων Πολιτειῶν) σελ. 20)9, φόρτωσις 20 'Απριλίου — 15 Μαΐου.

«ΟΡΟΣ ΤΑΥΡΟΣ» έξι Νόρδερον φέντες 8400 τ. πλαισιδήρων δι' Ιαπωνίαν 20)— φίο, όψιμον ή Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνωμένων Πολιτειῶν) σελ. 21)—, φόρτωσις 15 'Απριλίου — 10 Μαΐου.

«ΖΑΝΝΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» έξι Νόρδερον φέντες 7200 τ. πλαισιδήρων δι' Ιαπωνίαν 20)— φίο, όψιμον ή Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνωμένων Πολιτειῶν) σελ. 21)—, φόρτωσις 5—20 'Απριλίου.

«ΟΡΟΣ ΟΑΥΜΠΙΟΣ» έξι Νόρδερον φέντες 7800 τ. πλαισιδήρων δι' Ιαπωνίαν 19)6 φίο, όψιμον ή Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνωμένων Πολιτειῶν) σελ. 20)6, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΜΑΡΟΥΛΙΩ» έξι Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας 'Ηνωμένων Πολιτειῶν) 5900 τ. γεννημάτων δι' Ελλάδα 3)6 τὸ κοινότερο φόρτωσις 20—30 'Απριλίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΑΦΑΛΙΟΣ» έξι Κούβας 8000 τ. ζαχαρέως διά Λονδίνον, Αίθρεπον, Γροήνον, Χούλλ, Ίμπριχα, Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ ή 'Αιτσερνταμ 16)—, με πλήρη όψιμον, φόρτωσις 21—25 'Απριλίου.

«Π. ΜΑΡΓΑΡΩΝΗΣ» έξι Νόρδολ - Πόστλαντ φέντες 7500 τ. πλαισιδήρων διά Γένοβαν — Σαβόναν 5 δολλάρια, «γυρός - τέμνες» φόρτωσις 10—25 'Απριλίου.

«ΧΛΟΗ» έξι 'Ηνωμένων Πολιτειῶν (λιμένας 'Ατλαντικοῦ) 8200 τ. πλαισιδήρων διά Γένοβαν — Σαβόναν δολλάρια 5.05, όψιμον Τσιτιβέκων δολ. 5.30, «γυρός - τέμνες», φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΝΕΜΕΑ» έξι 'Ηνωμένων Πολιτειῶν (λιμένας 'Ατλαντικοῦ) 7600 τ. πλαισιδήρων δι' Ιαπωνίαν 19)6 φίο, όψιμον ή λιμένον Κόλπου 20)—, φόρτωσις 25 'Απριλίου — 25 Μαΐου.

«ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ» έξι Πόστλαντ — Νόρδολ φέντες (δύο λιμένας φορτώσεως) 6000 τ. πλαισιδήρων διά Γένοβαν, Σαβόναν ή Μπανιόλα δολλάρια 5.25, «γυρός τέμνες», φόρτωσις 10—30 'Απριλίου.

#### —Τάιμ-τσάρτερς

«ΓΡΑΝΙΚΟΣ» 6700 τ. δ. w. «τάιμ - τσάρτερ» εἰς ταξίδια μεταξύ λιμένων τῆς 'Απω Ανατολῆς ἐπὶ 5 ὥρας 7 μῆνας, σελ. 5)3, παραλαβὴ εἰς Σιγκαπούρην Μάρτιον — 'Απρίλιον, παφάδος εἰς ἔνα λιμένα τῆς 'Απω Ανατολῆς.

«ΓΕΡΑΝΙΟΣ» Γ. 7200 τ. d. w. «τάιμ - τσάρτερες» δι' ἔν ταξίδιον Χιλῆς (νιτράτα) σελ. 2)3, παραλαβὴ εἰς Χιλῆν, 'Απρίλιον, παφάδος εἰς 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

#### —Ναυλώσεις «τάνκερς»

«ΜΥΡΙΑΜ» έξι Κωνσταντζῆς 10.000 τ. πετρελαίου δι' 'Αμβούργον 15)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΓΙΟΛΑΝΤΑ» έξι Ισάκ 6500 τ. πετρελαίου δι' 'Αμβέρσαν 13)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΒΑΣΟΣ» από 'Αρούρα ή Κυρασάο 6500 τ. πετρελαίου δι' 'Αγιον Βικέντιον 11)9, έκαν Νταζάρ 12)9, όψιμον Λάζ Πάλμας 13)6, φόρτωσις 'Απρίλιον.

### ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN ROTTERDAM

#### PANHELLENIC SHIPPING AGENCY

#### A. FIRIOS, LTD. SHIPBROKERS AND AGENTS

Director: A. FIRIOS

Manager: P. J. VAN VELZEN

Contractors for:

STEVEDORING, BUNKERCOALS  
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC.

#### SHIPSTORES DEPARTMENT

Manager: F. M. FIRIOS

WILLEMSPLEIN 14 ROTTERDAM  
Tel. 12663 & 13681 Tel. Adr. "FIRIOS"-Rotterdam

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### ΞΑΝΘΟΤΟΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Είσαγωγή γαιανθράκων ὅλων τῶν προελεύσεων. Άνθρακευσεις ἀτμοπλοίων ἐν Πειραιεῖ καὶ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

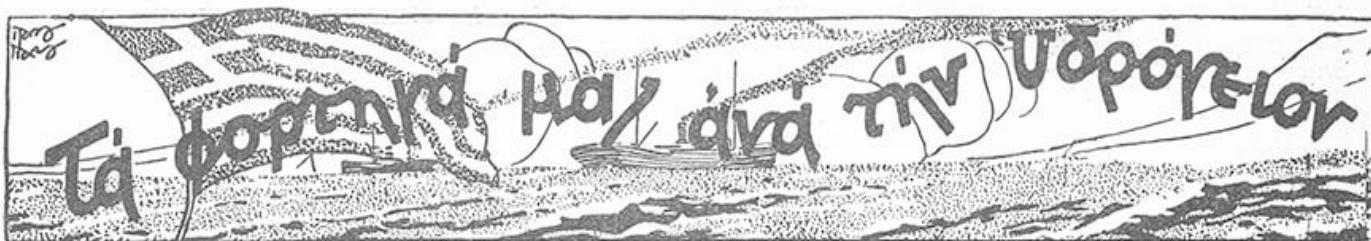
Ναυτοδάνεια ὑπὸ ὅρους λίαν συμφέροντας.

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

99, Fenchurch Street London, E.C. 3

Westerkade 2, ROTTERDAM

#### EN ROTTERDAM: COAL TRADING ASSOCIATION



ΟΝΟΜΑ ΠΛΑΙΟΥ

ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ

"Έτος  
ναυτ.  
υχρ.

			Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγαλλιανή	Θ. Ἐπιφανείδην	11	1656	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ἰαν.
'Αγιος Βλάσιος	Ἰω. Δ. Χανδρῆ	14	4297	ἀνεγ. Γρέφαλτον 29 Μαρτ. δι' Ἑλλάδα
'Αγιος Γεώργιος	νιοὶ Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	διῆλθε Λάδονταν 25 Μαρτ. δι' Ἔιδονιδουνθ
'Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	ἔρθ. Σάν Νικολάς 24 Μαρτ.
'Αγιος Γεώργιος IV	ἕτ. Γ. Νικολάου	38	4900	εἰς Σόντερλαντ ἐπὸ γαβέλκυσιν
'Αγία Βαρθάρα	Δ. Λογοθέτη — Μ. Φασῆ.	13	4572	ἔρθ. Νιούκαστρι 11 Μαρτ.
'Αγία Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	ἔρθ. Ἀγκόνα 16 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 25
'Αγία Θαλασσινή	Δ. Κεράνη	11	3808	ἔρθ. Λονδίνον 19 Μαρτ. καὶ ἀνεγ. 26 διὰ Στέττιν
'Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσοσ»	12	4151	διῆλθε Σούεξ 26 Μαρτ. δι' Ἑλλάδα
'Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	ἀνεγ. Ἀμβέρσαν 12 Μαρτ. διὰ Κούβαν
'Αγιος Νικόλαος	Ἐνάγ. Νομικοῦ	99	1106	διῆλθε Κονγκίλιν 27 Μαρτ. διὰ Ρωσίαν
'Αγιος Νικόλαος	ἀδ. Χατζηπατέρα	15	3687	διῆλθε Κονγκίλιν 25 Μαρτ. δι' Ἀμβέρσαν
'Αγ. Σπυρίδων	Βλάστη	12	1864	ἀνεγ. Μασσαλίαν 24 Μαρτ. διὰ Σαΐν Μαζι
Αδαμάντιος	έτ. «Ἀδάμας» Α. Ε.	15	4277	ἀργεῖ Ροζάριο ἀπὸ 16 Φεβρ.
Άδαμας	έτ. «Ἀδάμας» Α.Ε.	18	4144	διῆλθε Πειραιᾶ 27 Μαρτ. διὰ Πότι
Άδαμ. Γεωργαντῆς	ἀδελφ. Γεωργαντῆ	16	3445	ἀνεγ. Ρόττερνταν 16 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, ἔρθ. 31
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	ἀδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	ἔρθ. Χίον 9 Μαρτ.
Άδελφης	Μιχ. Καρρᾶ	17	5838	ἀνεγ. Γδύνια 20 Μαρτ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Άδελφοι Χανδρῆ	Ίω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	ἔρθ. Ρόττερνταν 9 Μαρτ.
Άθηνά Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4824	προσήρχε Κέριστομπλ. 25 Μαρτ. (διὰ Λισσαβῶνα)
Άθηνα	«Ἐλληνικὴ» Α. Ε.	10	2897	ἀνεγ. Ἀμβέρσαν 19 Μαρτ., Γιβραλτάρ 26 διὰ Καλάμας
Άιας	ἀδ. Πατέρα	15	4729	διῆλθε Πόρτο Σαΐδ 19 Μαρτ. διὰ Κάρολσχαϊν
Άιγαλ	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	ἔρθ. Κέπρον 1 Μαρτ. καὶ Γαλάτι 21
Άιγαλιον	έτ. «Άιγαλιον» Α.Ε.	19	5285	διῆλθε Πόρτο Σαΐδ 18 Μαρτ. διὰ Λίβερπούλ
Άιγευς	ἀδ. Πατέρα	20	4538	ἔρθ. Κάρδιμ 8 Μαρτ.
Άικατερίνη	ἀδ. Γεωργαντῆ	13	4929	ἔρθ. Γένοβαν 16 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 27
Άικατερίνη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	διῆλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. δι' Ἀμβέρσαν, ἔρθ. 28
Άικατ. Κουμαντάρου	ἀδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	ἔρθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 25 Μαρτ. "Ενευλόθι
Άινος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	10	3554	ἀνεγ. Σούεξ 19 Μαρτ. διὰ Μοντεβίδεο
"Αῖς Γιώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀνεγ. Σούάν 16 Μαρτ., Γιβραλτάρ 22 διὰ Βενετίαν
Άκτη	έτ. «Κάσσοσ» Α.Ε.	20	4261	ἀργεῖ Σύρον ἀπὸ 24 Φεβρ.
Άλεξανδρα	Κ. Καρρᾶ καὶ Υιοῦ	13	4355	ἀργεῖ Ἀμβέρσαν ἀπὸ 12 Φεβρ.
Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζιντζή	06	4343	ἀνεγ. Μπάρον 15 Μαρτ., Γιβραλτάρ 22 δι' Ἀλεξανδρούπα
Άλισκων	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	ἔρθ. Βενετίαν 21 Μαρτ.
Άλικη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	διῆλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διὰ Καλαΐ, ἔρθ. 26
Άλφειός	Σ. Λιθανοῦ	20	5116	διῆλθε Ντακάρ 1 Μαρτ. δι' Αντστραϊάν
Άναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	ἔρθ. Μπαρλέτταν 15 Μαρτ.
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἔρθ. Χίον 18 Μαρτ.
Άνδρεας	Ι. Α. Κοσμᾶ	17	4933	ἀνεγ. Χουέλβαν 24 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταν
Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	ἀργεῖ Ντάρον ἀπὸ 18 Ἰαν.
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	ἔρθ. Ροζάριο 5 Μαρτ.
Άνιτα	Γ. Κοκκοτοῦ	97	2741	ἀργεῖ Οστάνδην ἀπὸ 8 Φεβρ.
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	ἔρθ. Τερνέουζεν 3 Μαρτ.
Άννα Σ.	Στεφανοπούλου-Άνδρονίκου	03	2759	ἀνεγ. Πειραιᾶ 17 Μαρτ. διὰ Κοσσεῖο, ἔρθ. 22
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἔρθ. Γκρείντζενμάουθ 24 Μαρτ.
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	21	4358	διῆλθε Φερνάντο Νορόνγα 22 Μαρτ. διὰ Ρίον Ἰανείδον
Άννα Μαζαράκη	ἀδ. Μαζαράκη	13	5411	ἔρθ. Πόρτο Φερράριο 18 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 29
Άννα Μαρία	Μάντακα καὶ Βιντιάδη	85	1272	ἀνεγ. Βενετίαν 24 Μαρτ. διὰ Λίρα
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	ἀνεγ. Ρόττερνταν 6 Μαρτ. διὰ Κέν Οὐέστ
Άννα Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	06	2728	ἀνεγ. Στεττίν 23 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἀνεγ. Γκρείντζενμάουθ 19 Μαρτ. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Άντωνης	Σ. καὶ Π. Λαμπού	15	3729	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ἰαν.
Άντώνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Φεβρ.
Άντώνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	ἀνεγ. Νέαν Όρλεάνην 20 Μαρτ. δι' Ἀγγλίαν
Άντώνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	ἀργεῖ Στεττίν 23 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Άντώνιος Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ἀνεγ. Γκρείντζενμάουθ 19 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Άντώνιος Χανδρῆς	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5866	ἀνεγ. Νέαν Όρλεάνην 29 Μαρτ. διὰ Βόλον, Γαλλίαν
Άξιδης	Σ. Λιθανοῦ	19	5289	ἔρθ. Αμβέρσαν 25 Φεβρ.
Άργολικός	Μαρῆ Έμπειρίκον	21	4786	ἀνεγ. Νεάπολιν 8 Μαρτ. διὰ Βραΐλαν
Άρης	Μ. Σύλλα	14	4810	ἀνεγ. Κέπρον 10 Μαρτ., Λάδονταν 25 δι' Ἀμβούργον
Άριάδην	Ι. Νιζηφόρου	12	4745	ἔρθ. Βρέμην 13 Μαρτ.
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	ἔρθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
Άρκαδία	«Ατλαντής» Α.Ε.	66—21	904	ἔρθ. Κονσταντζαν 21 Μαρτ.
Άρμάθια	ἀδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	ἀνεγ. Γδύναν 9 Μαρτ. διὰ Νεάπολιν, ἔρθ. 24
Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 18 Ἰαν.
Άρχαγγελος	ἀδ. Λιθανοῦ	17	5692	ἀνεγ. Βιζαγιαπατάνη 24 Μαρτ. διὰ Μπέρενγιντ
Άρχων	Κωστή Λαμπού	21	1364	ἀνεγ. Τάιν 10 Μαρτ. διὰ Βόλον, ἔρθ. 26
Άσημίνα Μπάτικα	Π. Μπάτζα	95	1344	ἔρθ. Πειραιᾶ 26 Μαρτ.
Άσπασιά	Ι. Γαλάκη	14	4211	ἀνεγ. Αμβέρσαν 23 Μαρτ. διὰ Γδύνιαν
Άστεριά	Ι. Α. Ταζιντζή	04	3313	ἀνεγ. Στέττιν 19 Μαρτ. διὰ Σπαλάτο
Άστηρ	Θεμ. Σταφύλοπατᾶ	96	1350	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ἰαν.
Άτεα	Γ. Κοκκωτοῦ	01	4109	ἀργεῖ Ρουέν ἀπὸ 26 Οκτ.
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντιζς» Α.Ε.	19	5446	διῆλθε Σιέρρα Λεόνε 19 Μαρτ. διὰ Βόραιγκστον
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	ἔρθ. Αμβέρσαν 15 Μαρτ.
Άϋρα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652	ἀργεῖ Ρόττερνταν ἀπὸ 22 Ἰαν.
Άφροδισσα	Αδ. Κιρτάτα	05	2529	ἔρθ. Σαβόνναν 12 Μαρτ. καὶ Σύρον 23

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυτ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαθύ της Σάμου	νέων Δ. Ίγγλεση	12	1556	άργει Πειραιά από 5 Μαρτ.
Βαλεντίνη	'Ιο. Σκαρλατίδη	09	4713	χρατείται εἰς Ιανουάριον
Βαρβάρα	'Αθ. Ζωλοπούλου	10	1354	άργει Πειραιά από 16 Φεβρ.
Βασ. Δεοτούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	άργει Σάντα Φὲ από 31 Ιαν.
Βασ. Λόπεμπς	'Ιο. Γκούμα	07	3429	άργει Βύλλαν Κ) τούσιον από 3 Νοεμβρ.
Βασιλείος Τ.	'Ελ. Τρικόλον	20	3673	εἰς Σάν Ζονάν 20 Μαρτ. Ζημία
Βασιλική	Γ. Μανούλεοντος	05	2089	έφθ. Γδύνια 20 Μαρτ. καὶ Δάντσιγ 24
Βάσος (τάνκερ)	'Ιο. Δ. Χανδρῆ	12	4733	άνεξ. Σαννθάλιτον 21 Μαρτ. δι' Αζόρας
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	άνεξ. Θεσσαλίαν 30 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ
Βικτωρία	Ν.'Απόδαιον—Χ. Πατέρα	14	4202	έφθ. Νταλάρ 22 Φεβρ.
Βικτώρια	'Αντ. Γ. Παπαδάκη	17	6600	άνεξ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ. διὰ Βενετίαν
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	έφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	έφθ. Γρεεντζενμάνθ 6 Μαρτ.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	έφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	έφθ. Σύρον 13 Μαρτ.
Βόρις	έτ. «Βλάσσοβο	17	5166	έφθ. Σάν Νικολάς 14 Μαρτ.
Γ. Σ. Λιθανδός	N. Γ. Λιθανοῦ	37	4835	άνεξ. Κάρδιμ 25 Φεβρ. δι' Αντστραίαν
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	διῆλθε Λάδσεντ 27 Μαρτ. διὰ Καλαί
Γαρδελάκη	E. Θεοφιλάτου	88	2282	χρατείται Θέουταν από 29 Μαρτ. 1937
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμποῦ	14	4708	άνεξ. Πόρτ Λίγκολν 8 Μαρτ. διὰ Ρίγαν
Γεράσιμος Βεργωτῆς	άληρο. P. Βεργωτῆ	20	6343	έφθ. Πρόσδιντεν 12 Μαρτ. καὶ Βοστόνην 20
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	έφθ. Κονγκίλιον 30 Μαρτ.
Γεώργιος	N. Λαγούντη	10	2216	άνεξ. Αρμέρσαν 12 Μαρτ. Όφαν 22 διὰ Γαλάτσι
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάματαση	18	4289	διῆλθε Πράντε 18 Μαρτ. διὰ Λότα
Γεώργιος Π.	Θ. Έπιφανειάδη	03	4052	άνεξ. Αρμέρσαν 13 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν, έφθ. 22
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	13	4345	άνεξ. Βοστόνην 19 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	διῆλθε Σάντα Λούτσια 17 Μαρτ. διὰ Κοέβαν
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	διῆλθε Φλόριγκ 26 Μαρτ. διὰ Δάντσιγ
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Έμπειρίκου	21	5728	άνεξ. Λότα 3 Μαρτ. δι' Αντστραίαν
Γεώργ. Μ. Λιθανδός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	άνεξ. Βιζαγολατάμ 16 Μαρτ., Κολόμπο 20 διὰ Βόριαγκτον
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	άργει Πειραιᾶ από 19 Ιαν.
Γιαν. Γούναρης	G. Ζ. Γούναρη	01	2238	έφθ. Κατάνην 9 Μαρτ. καὶ άνεξ. 12 διὰ Σονούν
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νήλ — Παντελή	14	3714	διῆλθε Φαγιάλ 21 Μαρτ. διὰ Λάδσεντ (διαταγής)
Γρανικός	«Γρανικός» Α.Ε.	16	3689	έφθ. Κόρρωμ Σάχο 6 Μαρτ.
Γρηγόριος Κ. II	P. Καλλιμανοπούλου	19	2546	διῆλθε Φινιστέρον 30 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
Δαμασκηνή	Παν. Αγγελάτου	03	1196	άνεξ. Πειραιᾶ 27 Μαρτ. διὰ Λούναβιν
Δαναάδς	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	έφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ.
Δάναστρις	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	έφθ. Αρμέρσαν 25 Μαρτ.
Δάρμιας	άδ. Πήγτα	83	1595	άργει Πειραιᾶ από 26 Δεκ.
Δάφνη	N. Λυκαρρόδοπούλου	18	3798	άργει Ρόττερνταμ από 4 Φεβρ.
Δελφίν	Άλη καὶ Άνδρεάδη	06	3816	έφθ. Χίον 7 Μαρτ.
Δελφοί	M. Δ. καὶ E. Λαμποῦ	15	4739	διῆλθε Κονγκίλιον 24 Μαρτ. διὰ Βοστόνην
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	έφθ. Θεσσαλονίκην 19 Μαρτ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	05	3338	άργει Οινόνος από 16 Φεβρ.
Δημ. Βερνίκος (τάνκερ)	N. Βερνίκου	11	1203	άργει Πειραιᾶ από μηνῶν
Δημ. Γ. Θερμώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	έφθ. Αρμέρσαν 14 Μαρτ. καὶ Ρόττερνταμ 24
Δημ. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	έφθ. Σάν Νικολάς 7 Μαρτ.
Δημ. Ιγγλέσης	νέων Δ. Ίγγλεση	18	5275	διῆλθε Ποΐντα Αρένας 13 Μαρτ. διὰ Λότα, έφθ. 25
Δημ. Νομικός	Λουζά Νομικοῦ	03	1171	άνεξ. Πειραιᾶ 20 Μαρτ. διὰ Φετιγιέ
Δημ. Χανδρῆς	'Ιο. Χανδρῆ	10	4643	διῆλθε Σονές 8 Μαρτ. δι' Αντστραίαν
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	άνεξ. Θέβεναρντ 5 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
Διονύσιος	'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	Ίδε: «ΕΥΔΟΞΙΑ»
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	άνεξ. Στέττιν 11 Μαρτ. διὰ Γένοβαν, έφθ. 24
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	άνεξ. Χούλι 15 Μαρτ., Γιβραλτάρ 24 διὰ Τσινταβέζιαν
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρέάδη	06	4181	έφθ. Δάντσιγ 16 Μαρτ.
Διώναθης	Δεων. Α. Έμπειρίκου	15	5604	άνεξ. Στέττιν 14 Μαρτ., Γιβραλτάρ 23 διὰ Σαδόνναν
Δωροίς	Ηλ. Χατζηλία	17	4604	διῆλθε Κέτη Τάουν 16 Μαρτ. δι' Αντστραίαν
"Εθη Λιθανοῦ	N. Λιθανοῦ	37	4839	άνεξ. Ρόττερνταμ 18 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 31
"Εθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	άνεξ. Γκέραλτον 17 Μαρτ. δι' Ελλάδα
Ελοήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άργει Βύλλαν Κ) τούσιον από 24 Ιαν.
Ελήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλα	08	3860	έφθ. Πειραιᾶ 22 Μαρτ.
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Έμπειρίκου	27	4164	έφθ. Πόρτ Αγγούστα 25 Μαρτ.
Ειρήνη Σ. Δρακούλη	Γεωργ. N. Δρακούλη	18	5329	άνεξ. Ρόττερνταμ 13 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ
Εικατόνταρχος Δρακούλης	Π. Κυδωνιέως	16	4129	άνεξ. Γένοβαν 16 Μαρτ. διὰ Μεσσήνην
Ελέγκω Α. Κυδωνιέως	A. Ρούσσου	17	4576	άργει Ροζάριο από 24 Φεβρ.
"Ελένα R.	A. Καλλινίκου	18	5655	έφθ. Μαντράς 23 Μαρτ.
Έλένη	Δημοσθ. Δάματαση	19	5260	έφθ. Υμούντεν 21 Μαρτ.
Έλένη Δ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	97	3039	έφθ. Νικολάεψ 21 Μαρτίου
Έλένη T.	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	διῆλθε Πειραιᾶ 18 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν, έφθ. 23
Έλζα	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. Λοντότερον 12 Μαρτ. καὶ Μλάρον 27
Έλισάθετ	άδ. Γιαννουλάτου	24	3549	έφθ. Νόφρολος 23 Μαρτ.
Έλλενικ Πίονερ	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	έφθ. Αμβούργον 31 Μαρτ.
Έλλας	άδ. Γιαννουλάτου	90	1198	άνεξ. Καρδιμ 16 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 29
Έλλην	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρίκος»	38	4974	εἰς Σόντερλαντ από σημπλήρωσιν
Έλληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04.	3059	άργει Πειραιᾶ από 13 Ιαν.
Έλληνικό Βουνό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3667	άργει Πειραιᾶ από 28 Ιαν.
Έλληνικό Υπαίθρο	Θ. Παπαδημητρίου	89	1499	άργει Πειραιᾶ από 30 Ιαν.
Έλπις	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	άργει Σάν Νικολάς από 28 Φεβρ.
Έλπις	A. Πεζᾶ	19	1492	έφθ. Καλαί 25 Μαρτ. καὶ άνεξ. 28 διὰ Ρόττερνταμ
Έμμι	Γ. Βεργωτῆ	14	2895	άνεξ. Μλάρον 10 Μαρτ. διὰ Ροζάριο
Έπαμ. K. Έμπειρίκου	νέων Επ. Έμπειρίκου	27	4385	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 27 Μαρτ. διὰ Κόντινεντ
Έρατω	I. Σκαρλατίδη	18	5904	άνεξ. Γιοκοχάμαν 15 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ
Έρμης	Μποδ. Αθανασιάδη	07	950	προστραγμένον εἰς Κορσικήν 20 Μαρτ.
Εύανθια	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	έφθ. Γούττερντονγκ 21 Μαρτ. καὶ Δάντσιγ 26
Εύσοικος	Μαρ. Έμπειρίκου	22	4792	έφθ. Κούρβαν 14 Μαρτ.
Εύγενα Καμπάνη	G. N. Έμπειρίκου	98	2470	έφθ. Μασσαλίαν 2 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 31
Εύγ. Σ. Έμπειρίκου	Στ. Έμπειρίκου	20	4882	διῆλθε Σονές 21 Μαρτ. διὰ Μαντράς

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυα.	Τόν. γκρ.
Εδυγενία Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4839
Εύγενία Χανδρῆ	Ίω. Χανδρῆ	20	5317
Εύδοξία	Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018
Εύηνος	Ίω. Λιθανοῦ	19	5627
Εύθαλία	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553
Εύθαλία Μαρῆ	Ν. Μαρῆ	19	4196
Εύπλοια	Γιώργη Λιβανοῦ	11	3862
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαροκεσήνη	04	3557
Έψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407
Ζαννῆς Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317
Ζερμαΐν	Στιλ. Καστάνου	11	5217
Ζεύς	Ηλ. Χατζηλία	20	4279
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947
Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5580
Ηρωα	Δημ. Ν. Κονφού κλπ.	06	1516
Θάλεια	Ηλία Ξυλᾶ	17	5875
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565
Θεοδόλ 2	Θωμᾶς Ν. Επιφανιάδη	10	657
Θεοδώρας (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054
Θεοδώρως Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινοῦ	11	3726
Θεοφάνω Λιθανοῦ	Σ. Γ. Λιθανοῦ	37	4815
Θερμαϊκός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	23	4518
Θέτις	Π. Χατζηλία	17	4860
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111
Θηρασία Νομικοῦ	Εναγγ. Νομικοῦ	88	1356
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982
Θρασύθουλος	Λ. Βογατζίδη	12	3693
Ία	Π. Χατζηλία	17	4860
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107
Ίγρο	Πεζᾶ καὶ Σία	07	2693
Ίθακη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083
Ίθακος	Γ. Δοκαιούη	06	3916
Ίκαριον	έτ. Βεργιώτη	12	4018
Ίλισσος	Ίω. Γ. Λιθανοῦ	15	4724
Ίουλια	Ηλ. Χατζηλία	14	4352
Ίσμήνη	Ν. Δ. Κοτζιά καὶ Σία	90	2399
Ίωάννα	Έλ. Βελλιώτη	01	1192
Ίωάννης	Δ. Δάμπταση	09	3667
Ίω. Καρράς	Παν. Καρρᾶ	17	3527
Ίω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734
Ίω. Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	640
Ίω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750
Ίω. Φαφαλιδς	Δ. Φαφαλιοῦ	19	5670
Ίω. Φράγκος	Μάρος. Φράγκου	12	3442
Ίω. Χανδρῆς	Ίω. Δ. Χανδρῆ	20	6094
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291
Καδιώ	νῖοι Γ. Σιγάλα	11	1430
Καττή Χανδρῆ	Ι. Δ. Χανδρῆ	18	3061
Καθαριώτισσα	νῖοι Γεωργ. Καραβία	13	1877
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948
Καλλιόπη Σ.	Ίω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152
Καλυψώ Βεργωτῆ	«Επτάνησος» Α. Ε.	18	5686
Καπετάν Στρατῆς	Σενιδές-Κουμπῆς καὶ Σία	06	3574
Καρρᾶς	Κ. Καρρᾶς καὶ Υἱοῦ	18	5234
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρῆ	19	5106
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόρ» Α. Ε.	87	2495
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νῖον Κ. Χατζηπατέρα	13	3661
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567
Κέπιτ Κόρσο	Άθ. Κουλούρας & Κ. Ξένου	05	3890
Κεραμιές	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085
Κεχρεά	Θ. Επιφανιάδη	12	1968
Κλεάνθης	Λ. Βογατζίδη	11	4153
Κολχής	άδ. Συνδινοῦ	09	2219
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439
Κονίστρα	Θωμᾶς Επιφανιάδη	07	3530
Κορινθιακός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	10	3562
Κόρθιον	άδελ. Σύμπονα	09	2116
Κουλούρας - Ξένος	Άθ. Κουλούρας-Κυρ. Ξένου	15	4914
Κουμουνδούρος	Υιοί Έπ. Εμπειρίκου	25	3598
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070
Κύμα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	3994
Κύματα	Ν. Λιθανοῦ	11	3959
Κυρά - Παναγιά II	Άντ. Χάλαρη	99	1012
Κυριακούλας	Α. καὶ Δ. Λαμιοῦ	18	4340
Κωνσταντίνος Η.	Ηλ. & Άθ. Ηλιοπούλου	05	2527
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοί Κ. Χατζηπατέρα	18	5962
Κωστῆς	Μουσούνα καὶ Βενιεράκη	19	5438
Κωστῆν	Ι. Δ. Χανδρῆ	05	2933

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

διήλθε Λάζ Πάλμας 3 Μαρτ. δι' Ανέστραλίαν  
ἀνεγ. Μπούμπουρε 17 Μαρτ. διὰ Πόρτ Νατάλ  
ἔφθ. Νοβορωσίσην 16 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν  
διήλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν  
ἀνεγ. Σάν Νικολάς 26 Μαρτ. διὰ Μπάχαν Μπλάγχαν  
διήλθε Νέπτον 27 Μαρτ. διὰ Χέρρενβερ.  
ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Ταῦ.  
ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 15 Μαρτ. διὰ Καραϊβών  
ἀνεγ. Μπόναν 23 Μαρτ. Γιβραλτάρ 27 διὰ Μίδδλεσμπο  
ἀνεγ. Αργιθόσσαν 18 Μαρτ. διὰ Νέαν Υόρκην  
ἔφθ. Λονδίνον 18 Μαρτ. καὶ Κάλμαρ 28  
ἀνεγ. Μπούμπουρε 5 Μαρτ. καὶ Πόρτ Νατάλ 26 δι' Ενθόλην  
ἔφθ. Λονδίνον 18 Φεβρ. διὰ Κέαν  
ἀργεὶ Κέαν ἀπὸ 18 Φεβρ.  
ἔργων ανθεκτικῆς εἰς Τάν 23 Μαρτ. Ήρθος συμπλήρωσιν  
ἔφθ. Βενετίαν 19 Μαρτ.  
διήλθε Σονές 22 Μαρτ. δι' Έλλαδα  
ἔφθ. Ηρακλείαν 31 Μαρτ.  
ἔφθ. Κονστάντζαν 15 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 22  
ἔφθ. Κονστάντζαν 20 Μαρτ.  
ἀνεγ. Μαριούπολιν 29 Μαρτ. Κονιλίαν 31 διὰ Πειραιᾶ  
διήλθε Σονές 22 Μαρτ. δι' Έλλαδα  
διήλθεν "Αγ. Βιζέντιον 20 Μαρτ. διὰ Ρόττερντα  
ἔφθ. Βιζέντιον 24 Μαρτ. δι' Αργιθόσσαν  
ἔφθ. Νέαν Υόρκην 24 Μαρτ.  
ἔφθ. Ρουέν 21 Μαρτ.  
ἔφθ. Βόλον 11 Μαρτ. καὶ Κέρκυραν 17  
ἀνεγ. Ρόττερντα 17 Μαρτ., Γιβραλτάρ 26 διὰ Πειραιᾶ  
ἔφθ. Χαλκίδα 29 Μαρτ.  
ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Μαρτ.  
ἔφθ. Στρατόν 18 Μαρτ.  
ἀργεὶ Γκρειντζενμάνθ ἀπὸ 21 Φεβρ.  
ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Ταῦ.  
ἔφθ. Πειραιᾶ 16 Μαρτ. καὶ Κοσσίτο 28  
διήλθε Γιβραλτάρ 13 Μαρτ. δι' Αλεξάνδρειαν, ἔφθ. 23  
ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ταῦ.  
ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 15 Μαρτ. καὶ Μοντεβίδεο 24  
ἀνεγ. Νιούπορε 16 Μαρτ., Γιβραλτάρ 22 δι' Αλεξάνδρειαν  
διήλθε Κέπι τάσσην 21 Μαρτ. δι' Ανέστραλίαν  
ἀργεὶ Λισσαβόνα ἀπὸ 4 Δεκ.  
ἔφθ. Πειραιᾶ 24 Μαρτ.  
ἀργεὶ Σάν Νικολάς ἀπὸ 9 Φεβρ.  
διήλθε Φλώρισης 19 Μαρτ. διὰ Λάντσταγ, ἔφθ. 23.  
ἀργεὶ Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 24 Ταῦ.  
ἔφθ. Πειραιᾶ 17 Μαρτ.  
ἔφθ. Σάντα Φέ 8 Μαρτ.  
ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 4 Μαρτ.  
ἔφθ. Χούλι 12 Μαρτ. καὶ Τάν 23  
ἔφθ. Γδένια 7 Μαρτ.  
ἀνεγ. Ρόττερντα 10 Μαρτ. διὰ Βενετίαν  
ἔφθ. Πόρτ Αγιοταί 19 Μαρτ. καὶ Γιβραλτάρ 25  
διήλθε Λάνδον 23 Μαρτ. διὰ Μασσαλίαν  
ἀνεγ. Θεσσαλονίκην 14 Μαρτ., Γιβραλτάρ 24 δι' Αιμιρόσαν  
ἀργεὶ Λίβερπολην ἀπὸ 16 Ταῦ. Εναλλήλη  
διήλθε Μαδέρας 6 Μαρτ. διὰ Μποένος "Αἴρες  
διήλθε Σονές 23 Μαρτ. διὰ Νάντην  
ἔφθ. Νεάπολιν 24 Μαρτ.  
ἔφθ. Σαδόναν 18 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 24  
ἔφθ. Σέρφουν 25 Μαρτ.  
ἀνεγ. Νέαν Υόρκην 12 Μαρτ. διὰ Γλασκόβην, ἔφθ. 27  
ἔφθ. Χούλι 18 Μαρτ.  
ἔφθ. Πόρτ Ελισάμπετ 23 Μαρτ.  
ἀνεγ. Ρόττερντα 13 Μαρτ. διά Λός "Αντζελες  
ἔφθ. Πειραιᾶ 22 Μαρτ. καὶ Κονστάντζαν 26  
ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Φεβρ.  
ἀνεγ. Κάρδιφ 12 Μαρτ. διὰ Μποένος "Αἴρες  
ἀνεγ. Βοστώνην 23 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ  
ἔφθ. Στέπτην 11 Μαρτ. καὶ Γδένια 24 (διὰ Σπαλάτο)  
ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.  
διήλθε Σάν Μιζέλ 23 Μαρτ. διὰ Κονίνστάουν  
ἔφθ. Μαριούπολιν 29 Μαρτ.  
ἀνεγ. Νεκοτέα 9 Μαρτ. διὰ Νταζάρ  
ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 10 Μαρτ. καὶ Πειραιᾶ 22  
ἀνεγ. Δάντογι 10 Μαρτ., Γιβραλτάρ 20 διὰ Βραΐλαν  
ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Μαρτ.  
ἀνεγ. Πειραιᾶ 21 Μαρτ. διὰ Ρωσίαν  
διήλθε Πούντα Αρένας 21 Μαρτ. δι' Ανέστραλίαν  
ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Φεβρ.  
διήλθε Πόρτ Νατάλ 25 Μαρτ. δι' Ανέστραλίαν  
ἀνεγ. Ρόττερντα 15 Μαρτ., Γιβραλτάρ 23 διὰ Πειραιᾶ  
ἀνεγ. Σούσα 24 Μαρτ. διὰ Θήραν  
ἔφθ. Μασσαλίαν 23 Μαρτ.  
ἔφθ. Γάνδηρ 25 Μαρτ.  
ἔφθ. Αμβούργον 10 Μαρτ. καὶ Χούλι 24  
ἔφθ. Ρίον Ιανέριον 7 Μαρτ.  
διήλθε Πόρτ Νατάλ 24 Μαρτ. δι' Ανέστραλίαν  
ἀνεγ. Πότι 28 Μαρτ. διὰ Γράττεπλούς

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ.	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος	Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
		νωρ.	γχρ.	
Λακωνικός	Μαρή Έμπειρίου	14	3803	άνευ. Ρόπτεονται 17 Μαρτ., Γιβραλτάρ 23 διά Βραζίλαν
Λάνα	Στεφ. Γ. Φαρκούνη	98	3462	άνευ. Ντονταί 23 Μαρτ. διά Χούλλ.
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Α. Τεργιάζος	11	4953	άνευ. Μπάρροι 12 Μαρτ. διά Σαλαμίνα, ἔθ. 23
Λέρος	Ιω. Φασόλη	99	846	ἔθ. Ηειραί 18 Μαρτ.
Λέσβος	Άδ. Σιφναίον	10	1005	ἀργεῖ Ηειραί ἀπό 16 Ιαν.
Λεωνίδας	Θε. Βογιατζίδη	28	4573	ἀνευ. "Άλιπανη 26 Μαρτ. διά Νταζάρ
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	διῆλθε Λάδονεν 5 Μαρτ. διά Μπουένος "Άρες
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	Ζληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	διῆλθε Πόδοτ Νατάλ 6 Μαρτ. δι' Αντσραλίαν
Λεωνίδας Μ. Βαλμᾶς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	άνευ. Γδύνια 13 Μαρτ. δι' Όφαν, ἔθ. 27
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιών Λ. Κονδύλη	12	3923	διῆλθε Φαγιάλ 19 Μαρτ. διά Ρόπτεονται
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	ἀργεῖ Ρόπτεονται ἀπό 31 Δεκ.
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	ἔθ. Δάντογη 28 Μαρτ.
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	διῆλθε Μάλταν 16 Μαρτ. διά Νοβορωσσίσκην, ἔθ. 22
Μαίηντ δφ Σάμος	νιών Π. Δ. Γουλανδρή	01	1190	ἔθ. Φιούνε 20 Μαρτ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	άνευ. Όπότε 16 Μαρτ., Όφαν 20 διά Φιούη, ἔθ. 29
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀργεῖ Τιμπίκον ἀπό 22 Φεβρ.
Μαίρη Δευτεράου	Βασ. Λευτεράου	03	1383	διῆλθε Κονγκόλιν 19 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	ἀργεῖ Ηειραί ἀπό 9 Φεβρ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	ἀργεῖ Ηειραί ἀπό 2 Μαρτ.
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρίου	12	3903	εἰς Κονστάντζαν φόδες 17 Μαρτ.
Μαλέας	Ιω. Παπαδέα	17	5709	διῆλθε Σουέζ 8 Μαρτ. δι' Αντσραλίαν
Μανιούλλα	νιών Γεωργ. Καραβία	20	1965	διῆλθε Γιβραλτάρ 19 Μαρτ. διά Βορδό, ἔθ. 26
Μανώλης	Μποδοσάκη Αθανασιάδη	07	950	Ίδε: «ΕΡΜΗΣ»
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	ἔθ. Βρέμην 26 Μαρτ.
Μαραθών	Α. Λούζη κλπ.	19	6352	άνευ. Φρίμαντ 16 Μαρτ. Παντάγκ 26 δι' Ελλάδα
Μαργαρίτα	Γεωργάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἀργεῖ Ηειραί ἀπό 8 Φεβρ.
Μαργαρίτα Χανδρῆ	Ιω. Χανδρῆ	20	5401	άνευ. Βαλτιμόρην 28 Μαρτ. δι' Ιταλίαν
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	διῆλθε Λάδονεν 10 Μαρτ. διά Πλέιτ
Μαρή Χανδρῆ	Βιού. — Εφ. «Χανδρῆς»	18	5840	ἔθ. Ρίον Τανέρων 19 Μαρτ.
Μαρία	Σ. Περή — Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	ἀργεῖ Ηειραί ἀπό 24 Φεβρ.
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	ἔθ. Μπονένος "Άρες φόδες 13 Μαρτ.
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	ἔθ. Καβάλλαν 26 Μαρτ.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἔθ. Λαρνακόσαν 25 Μαρτ.
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	άνευ. Ηειραί 26 Μαρτ. διά Ρωσσίαν
Μαριέττα	Ν. Εύσταθιον	13	6042	ἔθ. Λήθ 11 Μαρτ. καὶ Ρόπτεονται 24
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	διῆλθε Σουέζ 7 Μαρτ. διά Χαζοδάτην
Μαριόγκα	I. Νιζηφόρον	12	4236	ἔθ. Ηειραί 17 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	ἔθ. Ηειραί 7 Μαρτίου
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	άνευ. Μπάρροι 11 Μαρτ. διά Πόδοτ Σαΐδ, ἔθ. 26 Μαρτ.
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	ἔθ. Χούλλ 23 Μαρτ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρή	13	4669	ἔθ. Πόδοτ Τάλποτος 25 Μαρτ.
Μάρπησσα	Ν. Επανθίδην	19	5476	διῆλθε Κέπι Πόεντ 10 Μαρτ. δι' Αντσραλίαν
Ματρόννα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπό 15 Ιαν.
Μεμάς	«Αίγαιον» Α.Ε.	00	4359	ἔθ. Γένοβαν 1 Μαρτ. καὶ άνευ. 24 διά Στρατῶν
Μεμάς	Μαρ. Κουρούκλη	12	1735	άνευ. Βραζίλαν 11 Μαρτ., Κονγκόλιν 16 διά Μασσαλίαν
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. διά Ρούεν
Μερόπη	Άνδρ. Παπᾶ	11	4181	άνευ. Μπόναν 25 Μαρτ. δι' Αμβοργον
Μεσσαριά Νομικοῦ	Έτ. «Π. Νομικός» Α.Ε.	95	985	ἔθ. Κατάνων 21 Μαρτ. καὶ Γένθειον 26
Μίμης Χανδρῆ	Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	ἔθ. Χούλλ 18 Μαρτ.
Μιμοζά	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	διῆλθε Κονγκόλιν 16 Μαρτ. διά Μασσαλίαν
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	διῆλθε Μελβούρνην 4 Μαρτ. διά Κόρω
Μιχαήλ Λιθανός	Σ. Λιβανοῦ	38	4840	εἰς Χάρτελεον ἐπό συμπλήρωσιν
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικός	Στ. Έμπειρίου	18	5202	άνευ. Γκελέργην 24 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	ἔθ. Τάϊν 24 Μαρτ.
Μιχαλέκης	Ν. Εύσταθιον	19	5234	άνευ. Μπούποντον 23 Μαρτ. διά Πόδοτ Νατάλ.
Μιχαλιός	άδ. Ξυλά	08	3742	ἔθ. Γδύνια 23 Μαρτ. καὶ Στέττιν 26
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	άνευ. Βιζανταλάτην 27 Μαρτ. διά Κόντινεντ
Μόσχα Δ. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρή	18	5199	διῆλθε Φ. Νορόνχα 21 Μαρτ. διά Πλέιτ
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσποτόδη»	89	2239	ἔθ. Ηειραί 23 Μαρτ.
Μπένα	Γ. Βασιλάκη	05	2089	Ίδε: «ΒΑΣΙΛΙΚΗ»
Μύκονος	Ν. Ανδρονίκου καὶ Σία...	01	1098	ἔθ. Ηειραί 22 Μαρτ.
Ναγύδης	I. Λιβανοῦ	12	1926	χρατεῖται εἰς Θέουταν ἀπό 7 Απριλ. 1937
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	ἔθ. Ζογκονάδαν 15 Μαρτ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπό 7 Φεβρ.
Ναυαρίνον	Π. Τοτοροπούλου	14	1735	άνευ. Μασσαλίαν 15 Μαρτ. δι' Ισπανίαν
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	ἀργεῖ Ηειραί ἀπό 7 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλού...	12	3451	ἔθ. Μαριούπολιν 20 Μαρτ.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	άνευ. Γδύνια 12 Μαρτ. διά Βενετίαν
Νέλλου	έτ. «Ωκεανδῆς» Α. Ε.	13	4826	ἀργεῖ Ρούεν ἀπό 26 Φεβρ.
Νεράϊδα	Στεφανοπούλου-Ανδρονίκου	03	2759	Ίδε: «ΑΝΝΑ Σ.»
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διῆλθε Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. δι' Αγγλῶνα
Νέστος	Γ. Π. Λιβανοῦ	19	5764	άνευ. Υμουντένεν 13 Μαρτ. διά Κούβαν
Νέστωρ	νιών Γ. Γράτσου	18	1954	ἀργεῖ Ρόπτεονται ἀπό 14 Δεκ.
Νήγιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	διῆλθε Πόδοτ Νατάλ 25 Μαρτ. δι' Αντσραλίαν
Νηρεύς	Ηλ. Χατζηλία	37	5205	άνευ. Ρόπτεονται 24 Μαρτ. διά Μαντράς
Νηρτίος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἔθ. Σάντος 15 Μαρτ.
Νικοκλῆς	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἀργεῖ Σάντα Φέ ἀπό 25 Ιαν.
Νίκος Τ.	Έλενθ. Τρικόγλου	19	5175	άνευ. Θέβεναρντ 24 Μαρτ. δι' Αγγλίαν
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς.	έτ. Α' Ατλαντικός	17	3201	άνευ. Νεζοτσέα 9 Μαρτ. διά Μαδέρας
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	ἔθ. Πότι 26 Μαρτ.
Νικόλαος Έμπειρικός	Κουλουόνθου — Έμπειρίου	19	5295	άνευ. Ρόπτεονται 23 Μαρτ. δι' Αντσραλίαν
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικοῦ	99	625	ἔθ. Ηειραί 7 Μαρτ.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἔθ. Μπούενος "Άρες 18 Μαρτ. καὶ Νεζοτσέα 26
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχ. Φιλίνη	04	3111	ἀργεῖ Χούλλ ἀπό 6 Ιαν.
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	ἀργεῖ Κάρδιφ ἀπό 17 Φεβρ.
Νικόλαος "Αγγελός	Ιω. Αγγελού	12	4351	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπό 4 Φεβρ.
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	άνευ. Νέαν Ορεάνην 24 Μαρτ. διά Κουνιστάουν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος Τόν. ναυτ. γρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20 6368	άργει Τάνι από 25 Ιαν.
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30 4108	διηλθε Σουέζ 23 Μαρτ. διά Καράτοι
Νικολάου Έλενη	Γ. Νικολάου	20 4528	διηλθε Κολόμπο 16 Μαρτ. διά Μαζούλιπατάμη
Νικολάου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13 7156	Έφθ. Αμβέρσαν 20 Μαρτ.
Νικολάου Μαρία	Γ. Νικολάου	27 5525	διηλθε Σούνιον 29 Μαρτ. διά Δουνγκέρων
Νικολάου Οδρανία	Γ. Νικολάου	22 6397	διηλθε Παναμάν 11 Μαρτ. διά Αγγλίαν
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15 4732	Έφθ. Γράλεστον 20 Μαρτ.
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21 4504	άνεξ. Γδύνια 18 Μαρτ. διά Αγκόνα
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13 4577	άργει Πειραιά από 9 Φεβρ.
"Ολγα" Έπ. Εμπειρίκου	άδων "Επ. Εμπειρίκου	22 4677	Έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ.
Όλλανδία	«Ελληνική» Α. Ε.	11 1759	διηλθε Φινιστέρων 29 Μαρτ. διά Πάτρας
Όλυμπος	Κουλούρης — Εμπειρίκου	18 5249	άνεξ. Μπάρρων 16 Μαρτ. διά Νότιον Αμερικήν
Όμιδονια	Ξενιού-Άδ. Χριστοφορίδου	08 3699	Έφθ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ.
"Ορος" Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	13 3578	Έφθ. Καλαί 9 Μαρτ.
"Ορος" Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29 4233	Έφθ. Τάν 17 Μαρτ. Έποσενή
"Ορος" Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	16 5647	άνεξ. Φρήμαντλ 4 Μαρτ. διά Γλασούδην
"Ορος" Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	24 6651	άνεξ. Βαλτιμόρων 2 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέντον, έφθ. 25
"Ορος" Ελικών	«Τράπτ. Co»	18 5525	διηλθε Σαίν Τόμας 18 Μαρτ. διά Ερχόπλην
"Ορος" Ιδη	Κουλουκουντή	38 4150	άνεξ. Κάρδια 18 Μαρτ. διά Ροζάριο
"Ορος" Ιθώμη	Κουλουκουντή	14 4191	Έφθ. Μάντζεστερ 26 Μαρτ.
"Ορος" Κάσιον	Κουλουκουντή	18 7914	Έφθ. Γκαστρόβην 5 Μαρτ.
"Ορος" Κιθαιρών	«Τράπτ. Co»	12 3876	άργει "Αμστερνταμ από 27 Ιαν.
"Ορος" Κυλλήνη	Ε. Κούλους — Σ. Πατέρα	19 5313	Έφθ. "Αμστερνταμ 17 Μαρτ.
"Ορος" Κύνθος	«Τράπτ. Co»	18 5188	άνεξ. Παντάγη 19 Μαρτ. διά Ελλάδα
"Ορος" Λυκαβηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17 4292	άνεξ. Μπονένος "Αϊφες 7 Μαρτ. διά "Αγ. Βικέντιον
"Ορος" Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή καὶ Σία	07 3556	Έφθ. Νικολάεφ 21 Μαρτ.
"Ορος" Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	19 5403	άνεξ. Γκειλόγη 24 Μαρτ. διά Αγγλίαν
"Ορος" Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20 5166	Έφθ. "Αμστερνταμ 26 Μαρτ.
"Ορος" Οθρυς	Μ. Μάροκον	19 4817	άνεξ. Νέαν Όρεζάνην 9 Μαρτ. διά Brake
"Ορος" Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	19 5252	διηλθε Κέιπ Βρέτον 12 Μαρτ. διά Πόρτ Νατάλ
"Ορος" Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21 5334	Έφθ. Αμβέρσων 12 Μαρτ. καὶ Ρόττερνταμ 21
"Ορος" Πάρνης	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17 4371	διηλθε Σουέζ 8 Μαρτ. διά Βασσόδαν
"Ορος" Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	18 5208	άνεξ. Μπάρρων 23 Μαρτ. διά Κόλπουν Μεζικού
"Ορος" Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη	17 5896	Έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ.
"Ορος" Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17 5655	άργει Αμέρειαν από 20 Δεκ.
"Ορος" Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20 5729	Έφθ. Αμβέρσων 3 Μαρτ. (διὰ Πλέιτ)
"Ορος" Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10 3986	άργει Ρόττερνταμ από 19 Φεβρ.
"Ορος" Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19 5182	Έφθ. Φρήμαντλ 23 Μαρτ.
"Ορος" Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20 6696	άργει "Αμστερνταμ από 19 Φεβρ.
"Ορος" Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21 6388	άργει Ρούνεν από 1 Φεβρ.
"Ορος" Χελμός	«Ατλαντικός» Α. E.	23 6481	Έφθ. Φιλαδέλφειαν 12 Μαρτ.
Ούρανία	Παν. Αντύπα	02 1953	Έφθ. Αγκόνα 22 Μαρτ. καὶ άνεξ. 29 διά Αναμοίν
Π. Μαργαρώνης	Δημη. Μαργαρώνη	13 4979	διηλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Βαλτιμόρην
Παγκρατίων	Δημη. Ν. Κουφός κλπ.	20 2171	άργει Πειραιά από 24 Φεβρ.
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20 5187	άργει Τολέσιουν από 21 Φεβρ.
Παναγιώτης	Ελαγγ. Νομικοῦ	01 3575	άνεξ. Νικολάεφ 21 Μαρτ., Πειραιά 29 διά Σέτταν
Παναγή, Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12 5839	άργει Πειραιά από 11 Φεβρ.
Πανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κοντσόβου	15 4661	Έφθ. Σουάν 14 Μαρτ.
Παντελής	Κ. Λαμοῦ καὶ Ι. Ποντού	11 3845	Έφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον 7 Μαρτ.
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12 4981	έφθ. Ρούνεν 9 Μαρτ.
Παπαδεμόδης	Γ. Α. Γεωργιλή	10 3748	άργει Σάντα Φέ από 28 Δεκ.
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτση	06 3435	άργει Πειραιά από 6 Ιαν.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08 3189	έφθ. Ιγκόντα 21 Μαρτ.
Πεντέλη	Κουλούρην	19 5287	διηλθε Γιβραλτάρ 22 Μαρτ. διά Κάρλογκαν
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	10 3584	άργει Λά Πλάταν από 30 Ιαν.
Περσεύς	Α. Ανδρεάτου	18 5172	έφθ. Αμέρειαν 16 Μαρτ.
Πεταλιοί	Μαρῷ Έμπειρικού	17 6565	άνεξ. Νιούπορτ 22 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Πετρού (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόβη»	03 4634	άνεξ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. διά Πειραιᾶ
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ	14 7020	άνεξ. Κόλπουν Μεζικού 22 Μαρτ. διά Ρόττερνταμ
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23 4693	διηλθεν Ούζαν 23 Μαρτ. διά Brake, έφθ. 27
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13 4044	έφθ. Βρέμην 24 Μαρτ.
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15 1795	άνεξ. Πειραιά 21 Μαρτ. διά Σουλινᾶ, έφθ. 24
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28 4695	έφθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
Πηνελόπη	Σπ. Παραμιθιώτη	19 6559	άργει Μπάζιαν Μπλάγχαν από 18 Φεβρ.
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α.Ε.	08 4360	έφθ. Πόρτ Πιού 18 Μαρτ.
Πλειάδες	άδελφ. Πρωΐου	18 4620	άργει Πειραιά από 4 Μαρτ.
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09 1457	άργει Πειραιά από 28 Φεβρ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14 4077	άνεξ. Δάντονγκ 16 Μαρτ., Γιβραλτάρ 26 διά Γένοβαν
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96 1594	άργει Πειραιά από 8 Ιαν.
Πότη Σ.	Υιοί Γ. Σιγάλα	03 2083	έφθ. Πόρτ Ντέ Μπούκ 21 Μαρτ.
Ποσειδών	άδ. Πήττα	09 3840	άνεξ. Πειραιά 29 Μαρτ. διά Πότη
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K.	09 3681	άργει Άλγεριον από 10 Φεβρ.
Ρήνος	Λεων. Έμπειρικού	19 4649	άνεξ. Αμβέρσων 12 Μαρτ. διά Πειραιᾶ — Θεσσαλίην, έφθ. 29
Ρίτσα	Γ. Πανᾶ	01 2495	άργει Αργοστόλη από 15 Φεβρ.
Ρίτα Χανδρή	Ιω. Δ. Χανδρή	14 4648	έφθ. Πειραιά 29 Μαρτ.
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18 6429	άνεξ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. διά Ρίον Ιανέντον
Ρόκος Βεργωτής	«Επτάνησσα» Α. E.	19 5637	άνεξ. Ρόττερνταμ 19 Μαρτ. διά Χάμπτον ρόδος
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99 1044	έφθ. Πειραιά 22 Μαρτ.
Σαρωνικός	Μαρῷ Έμπειρικού	12 3548	έφθ. Αμβέρσων 11 Μαρτ.
Σίφωνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17 2290	άνεξ. Πειραιά 29 Μαρτ. διά Κέλφον
Σουλιώτης	Μαλάμου	17 4300	έφθ. Μπλάνθ 20 Μαρτ.
Σπάρτη	«Έλληνες άγορασται	22 1202	χρατεῖται εἰς Φορούσαν από 8 Φεβρ.
Σπύρος	άδ. Βεργωτῆ	18 6629	εἰς Ντάλχεν 25 Μαρτ.
Σταύρ. Γ. Έμπειρικού	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικού»	36 3941	διηλθε Μαδέρας 8 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Στάμος	Δ. Φαφαλού	14 3801	διηλθε Μαδέρας 11 Μαρτ. διά Μπονένος "Αϊφες
Σταυρός	«Κάσος» Α.Ε.	25 4853	έφθ. Ζαΐνανγκάρ 12 Μαρτ. καὶ Πορτονάτρο 20

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος	Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
		ναυπ.	γκρ.	
Σταύρος Κουμάνταρος	αδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	άνεγ. Γκέραλντον 1 Μαρτ. διά Κρήτης
Στρυμών	Στ. Αιβανού	19	5250	άνεγ. Ρόττερνταμ 22 Φεβρ. διά Μελβούρνην
Στυλιανή	αδ. Ηγέτα—Κ. Σχριβάνου	96	3256	έφθ. Τρίπολιν (Λιβύης) 20 Μαρτ.
Στυλιανής Χανδρής	Ιω. Δ. Χανδρή	19	6059	έφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ.
Τάκης	Π. Α' Αντέπα	04	1698	έφθ. Γαλάτοι 14 Μαρτίου
Τάμεσις	Λεων. Α. Έμπειριζου	14	3942	διήλθε Ντακάρ 24 Μαρτίου δι' Αιμέρσαν
Τάναις	Ίδελφ. Συνοδινού	07	1545	έφθ. Βραζίλιαν 20 Μαρτ. και Πειραιά 30
Ταξιάρχης	αδελφ. Λαμπού	13	4221	έφθ. Θεσσαλίαν 10 Μαρτ. και Πειραιά 18
Τάσις	«Μυρτόφων» Α.Ε.	13	4706	έφθ. Μπονένος "Άρρες φόδες 4 Μαρτ.
Τάσος	Έμμι. Καραβία	01	3634	έφθ. Νεάπολιν 22 Μαρτ.
Ταύγετος	Κουλόνθου — Έμπειριζου	18	5687	διήλθε Κολόμπο 12 Μαρτ. διά Νεγκατατάμη
Τέτη	εισι. Γ. Σιγάλα	03	2747	έφθ. Νεμούδ 20 Μαρτ. και Γιβραλτάρ 25
Τέτη Νομικού	Λουκά Νομικού	02	1882	έφθ. Ρόττερνταμ 16 Μαρτ.
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3658	διήλθε Γιβραλτάρ 25 Μαρτ. διά Δάντοιγ
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	έφθ. Πειραιά 6 Μαρτ. Έπισενή
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486	έφθ. Αιμέρσαν από 20 Φεβρ.
Τρεγκόδηναν	Βασ. Ι. Σαπούδαρου	03	3075	άργει 'Αλεξάνδρειαν από 31 Ιαν.
Τρίτων	εισι. Γ. Γρατσού	14	4211	διήλθε Κέπι Τάουν 19 Μαρτ. δι' Αιμέρσαν
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	3163	έφθ. Σπαλάτο 25 Μαρτ.
Υδραίος	Α. Κονλόύρα και Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Πειραιά 22 Μαρτ.
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	άνεγ. Ρόττερνταμ 25 Μαρτ. διά Πειραιά
Φαίαξ	Σπ. Παραμιθιώτη	15	7188	έφθ. Χούλι 25 Μαρτ.
Φανερωμένη	Α. Βλαζάκη	08	3404	διήλθε Ντακάρ 16 Μαρτ. δι' Αιμέρσαν
Φλώρα	έτ. Π. Νομικού	04	2980	άνεγ. Στέτιν 19 Μαρτ. Ουζάν 26 δι' Ιταλίαν
Φλώρα Νομικού	Λουκά Νομικού	21	2012	έφθ. Ερμιόνη 12 Μαρτ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουνιλαρδή	18	6701	άνεγ. Σαβάνναν 22 Μαρτ. διά Τσάρλεστον, έφθ. 23
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφθ. Δάντοιγ 26 Μαρτ.
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρδα	18	4465	άνεγ. Στρατόνι 18 Μαρτ., Άλγεριον 25 δι' Αιμέρσαν
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	άνεγ. Σανι Τζόν 17 Μαρτ. διά Λονδίνον — Αιμέρσαν
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	άνεγ. Στρατόνι 18 Μαρτ., Άλγεριον 25 δι' Αιμέρσαν
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	28	4641	έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ.
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτή	19	5209	άργει Πειραιά από 20 Φεβρ.
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	έφθ. Μπονένος "Άρρες φόδες 22 Μαρτ.
Ωκεανία	Μ. Καρθαλή	07	4843	έφθ. Κέαν 17 Μαρτ.
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5404	έφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ.
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	άνεγ. Χόγκι Κόργκ 20 Μαρτ. δι' Ιαπωνίαν
Ωρίων	Πολ. Λόρα — Α. Λούζη	09	4798	άργει Σάν Νιζολάς από 17 Φεβρ.
Ωρωπός	Μαρή Έμπειριζου	13	3475	έφθ. "Αχούς 24 Μαρτ.

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίντολεύ»	13	4680	διήλθε Κονιόρδον 20 Μαρτ. διά Κόντινεντ
'Ελλην ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουνιουκούντη	21	1138	άνεγ. Μασσαλίαν 19 Μαρτ. δι' Αλικάντε
Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.)	Καλάπον — Μαχρή	03	1601	έφθ. Καβάλλαν 24 Μαρτ. και Κονιόρδον 28
Κέιτερ ('Αγγλ.)	Ρ. Βεργοτή	05	687	άργει Ρόττερνταμ από 24 Δεκ.
Κλαίρη (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίντολεύ»	16	5845	άνεγ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ. διά Πόρτ Άρθουρ
Μαρτής ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουνιουκούντη	94	2483	άργει Πειραιά από 23 Φεβρ.
Μιρουτάνου ('Αγγλικόν)	Μινανούλη και Σία	05	2539	έφθ. Μασσαλίαν 1 Μαρτ.
Μυριάμ ('Αγγλ.—τάνκερ)	Κ. Βενιέλον	21	7012	διήλθεν 'Οράν 17 Μαρτ. διά Τρεγέστην
Ναυσικά (Παν.) Τ.	Κ. Βενιέλον	22	5005	άνεγ. Ρόττερνταμ 3 Μαρτ. δι' Αρούητα
Νέλλων, ('Αγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	έφθ. Πόρτ Σαΐδ 26 Μαρτ.
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μινανούλη—Ρονσάνου	95	2499	άργει Πλάτην 3 Μαρτ.
Νόρα (Παν.)	Α. Π. Αναστασάτου	06	1781	άργει Πειραιά από 8 Φεβρ.
Πάναμ (Παν. - τάνκ.)	Κ. Βενιέλον	25	7277	άνεγ. Γιούσοράμ 13 Μαρτ. διά Πόρτ Σάν Λούις
Ρίθερ Ντάρτ (Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυ»	12	1859	έφθ. 'Οδησσόν 12 Μαρτ.
Ρίθερ Τάϊν ('Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυ Λτδ»	20	1517	έφθ. Γιβραλτάρ 24 Μαρτ.
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	άργει Βρινδήσιον. Ζημία
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λασαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	άργει Μασσαλίαν από 27 Ιαν.
Arescott (νεοναυτ.)	Ρεθύμνη — Κουνιουκούντη	38	4200	"Ιδε: «ΟΡΟΣ ΙΔΗ», σημαία 'Ελληνική
Stancliff ('Αγγλ.)	Π. Τοτοπούλου	14	1735	"Ιδε: «ΝΑΥΑΡΙΝΟΝ», σημαία 'Ελληνική
Sunbeam ('Αμερικ.) τάνκερ)	έτ. Γ. Νιζολάν	19	6664	εις Βόρ. Αμερικήν επό παραλαβήν
Teneriffa, (Γαλ.)	Κανάλλα — Κοταροπούλου	13	2575	μετωνομάσθη 'ΕΛ. ΔΙΕΜ», σημαία Γαλλική

BISTIS SHIPPING CORP.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΠΛΟΙΩΝ

24 STONE ST.

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

NEW - YORK

ARIBISTIS, NEW-YORK

ADMIRALTY LIST COALS-ANTHRACITE  
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
ΚΕΡΚΥΡΑ

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. | WOODLEY-C OFU

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ. 2-23 & 4-72

BOUDLEY-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1908 (ΙΩΤΗ)

BENTLEYS-WATKINS

ABC. 5 & 6 MARCONI

LUNDSTROM & NILSSONAB ESTABLISHED 1894

SWORN

SHIPBROKERS

Shipowners, Steamship & Forwarding agents  
Insurance - Average

Telegrams: LUNDSTROMS Carlshamn (SWEDEN)