

NAYTIKA XRONIKA



15η Απριλίου 1938

Αρ. Φύλλου 176

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Η'. ΑΡΙΘ. 176 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1938

Τὸ δεκαδενόμερον

Οι ἐπικρεμάμενοι κίνδυνοι

Ἐκατὸν ἑκατομμύρια λιρετῶν θὰ χορηγηθοῦν ἐντὸς μιᾶς δεκαετίας ύπό τῆς Κυβερήσεως τῆς Ρώμης εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας διὰ τὴν κατασκευὴν εἰς τὴν Ἰταλικὰ ναυπηγεῖα «τράμπι» σκαφῶν 2.500.000 τόνων. "Ἡδη ἀναγγέλλεται ὡς προσεχῆς ἡ παραγγελία 40 φορτηγῶν 350.000 τόνων φορτηγοῦ εἰς ἑκτέλεσιν τοῦ νέου τούτου ναυπηγικοῦ προγράμματος τῆς γείτονος χώρας. Αὐτὸ τὸ σημεῖον τῶν ἀνακοινώσεων τοῦ Ἰταλοῦ υπουργοῦ τῆς Συγκοινωνίας, περίληψην τῶν δόπιων ἀδημοσιεύσαις εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ἰδιαιτέρας νομίζομεν διὰ πρέπει νὰ τούχῃ προσοχῆς, διότι ἀμεσώτατα ἐνδιαφέρει καὶ τὴν ἴδικήν μας Ναυτιλίαν.

Ἄλι ἐκ Ρώμης πληροφορίαι δὲν καθορίζουν ἀν τὰ 2½ ἑκατομμύρια τόνων ἀναφέρωνται εἰς τόννους ὀλικῆς χωρητικότητος ἡ φορτίου. Καὶ ἀν ἀκόμη πρόκειται περὶ τόννων ι. w. ὑπερδιπλασιασμὸς τῆς δυνάμεως τῆς Ἰταλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας θὰ προέλθῃ ἐκ τῶν ἀνωτέρων ναυπηγήσεων, μὲν θετικῶς δυσμενῇ τὴν ἐπιδρασιν εἰς τὴν ἔργασίαν τῶν ξένων φορτηγῶν καὶ μάλιστα ἐκείνων ποὺ κυρίως ἀπασχολοῦνται εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, λόγῳ τῆς περιωρισμένης ἔθνικῆς μεταφορικῆς κινήσεως τῶν χωρῶν, εἰς ἃς ταῦτα ἀνήκουν.

Κατέχει σήμερον ἡ Ἰταλία ἔνα στόλον φορτηγῶν σκαφῶν ἐνός περίπου ἑκατομμυρίου τόνων γκρός, μικρᾶς καὶ μεγάλης χωρητικότητος, ἡλικίας δὲ ὄχι καὶ τόσον νεαρᾶς. Σημαντικὸν ποσοστὸν τῆς φορτηγοῦ ταύτης ναυτιλίας μεταφέρει ἀποκλειστικῶς γαιάνθρακας, σιτηρά, μεταλλεύματα καὶ πράτας ὅλας εἰς Ἰταλίαν, ἐκ τῶν στατιστικῶν δὲ τῶν τελευταίων ἑταῖρων σταθερά καταδεικνύεται ἡ αὔξουσα συμμετοχὴ τοῦ Ἰταλικοῦ φορτηγοῦ εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς καὶ ὁ ἀντίστοιχος περιορισμὸς τῶν ξένων ομηριῶν, δῆτας π. χ. τῆς Ἐλληνικῆς.

Ο 'Ἀθησουνιακὸς πόλεμος ἔξ ἄλλου ἀπέδειξε τὴν πολυτιμότητα ὡς μεταφορικοῦ δργάνου τοῦ φορτηγοῦ σκαφούς. Τὰ ἔξδα τῆς κινήσεως τοῦ εἰνεὶ σημαντικῶς μικρότερα τῶν πλοίων γραμμῆς, εὐχερέστερον δὲ δύναται τὸ «τράμπι» νά χρησιμοποιηθῇ διὰ τὰς στρατιωτικὰς ἀνάγκας, χωρὶς τὴν διαταραχὴν, ἡτις ἀναποφεύκτως ἐπέρχεται εἰς τὴν οἰκονομίαν τοῦ τόπου ἐκ τῆς διακοπῆς γραμμῶν γενικωτέρας σκοτιμότητος καὶ ὀφελείας. 'Η πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν Ἀφρικὴν Ἰταλικὴ ἔξδρομοις καὶ αἱ ἐπακολουθήσαις τότε κυρώσεις διεπίστωσαν ἀκόμη τὴν ἀνεπάρκειαν τῆς ἔθνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, δῆτας καλύψη τὰς τε ἐμπορικάς καὶ στρατιωτικάς — ἐν περιπτώσει πολέμου — μεταφοράς τῆς χώρας, ἐνῷ καὶ τὸ ὑπερήλικον τῆς «τράμπι» χωρητικότητος καὶ αἱ συναλλαγματικαὶ δυσχέρειαι ὑπεχρέωσαν τὸ Ἰταλικὸν κράτος νὰ στραφῇ ἀποφασιστικῶς πρὸς τὴν ἀνασυγκρότησιν καὶ τὴν αἰσθητὴν ἐπαύξησιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας τοῦ διὰ τοῦ ἡδη ἀνακοινουμένου εύρυτάτου ναυπηγικοῦ προγράμματος.

Θά στοιχίσῃ θεοβαίως ἡ ναυπηγήσις ἐνὸς φορτηγοῦ σκαφούς εἰς τὰ Ἰταλικὰ ναυπηγεῖα περισσότερον παρὰ ἀν ὁ ἐφοπλιστῆς ἢτο ἐλεύθερος νὰ ἐκλέξῃ τὴν συμφερωτέραν ἀλλὰ ἀυτὸν τιμὴν εἰς τὰ Ἀγγλικὰ λ. χ. ναυπηγεῖα, τὰ εἰδικευμένα εἰς κατασκευάς «τράμπι» πλοίων. Τὸ πλεονέκτημα δύμας τῆς παροχῆς εὐθηῶν πιοτῶσεων καὶ ἀμοιβῶν ναυπηγήσεως καὶ ναυσιπλοΐας ίσοφαρίζει τὴν διαφοράν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους καὶ τὴν ἔλλειψιν διαθεσίμων κεφαλαίων εἰς συναλλαγμα, ἐπιτυγχάνεται δὲ οὕτω καὶ ἡ διαφύλαξις ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας πολυτίμου ἐργασίας, ἡτις ἀλλως θὰ διέρρεε πρὸς τὸ ἔξωτερικόν.

Καὶ ἡ μὲν Ἰταλία, κράτος εὐρυτέρων πλέον προορισμῶν, διὰ τῶν ἀναγγελλούμενων ἀθρόων ναυπηγήσεων πλοίων γραμμῆς καὶ φορτηγῶν ἀκολουθεῖ στερρῶς καὶ εἰς τὰς ἐμποροναυτικὰς τῆς κατευθύνσεις τὴν γνωστὴν πολιτικὴν τῆς αὐταρκείας καὶ τῆς διευ-

ρύνσεως τῆς οἰκονομικῆς τῆς δραστηριότητος. Ποῖα δύμας θὰ είνει αἱ συνέπειαι εἰδικῶς διὰ τὴν Ἑλληνικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν ἀπό τὴν ἐντὸς μιᾶς πενταετίας προσθήκην εἰς τὴν δύναμιν τοῦ Ἰταλικοῦ ἐμπορίου στόλου 150 νεοναυπηγήτων φορτηγῶν σκαφῶν; Πρὶν •ἡ δοθῇ ἀπάντησις εἰς τὸ ἀνωτέρω ἔρωταμα δέον ἀκόμη νὰ ληφθῇ ὑπὸψιν δι Μεσογειακὸς χαρακτήρα τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας καὶ διτὶ πρὸς τὴν ἀπόκτησιν μεγαλύτερου δύκου φορτηγοῦ χωρητικότητος στρέφονται ἡδη καὶ ἀλλαὶ χῶραι, δῆτας ἡ Γερμανία, ἡ Ἰαπωνία καὶ ἡ Σοβιετικὴ Ρωσία.

Εἶχομεν πάντοτε τὴν ἀντίληψιν, ὅτι κάθε ἐπαύξησις τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος τῶν ἄλλων μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν σημαίνει τὴν ἀχρήστευσιν ἀναλόγου — ἀν μὴ καὶ περισσότερου — ἀριθμοῦ ἴδικῶν μας πλοίων. Παράδειγμα ἀπότον ἐν προκειμένῳ ἔχομεν τὴν ἐπιτευχεῖσαν ναυτιλίακην ἐπάρκειαν τῆς Ρωσίας, ἡτις ἐπέφερε τὴν ἐκτόπισιν τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλίακου παράγοντος ἀπὸ τὰς ἑκατόντας Μαύρης Θαλασσῆς φορτώσεις, δηπου τὰ φορτηγά μας ἐπὶ μακράς δεκαετηρίδας ἀφονον ἔξειρισκον ἐργασίαν. Οὕτω καὶ ἐκ τῆς Ἰταλικῆς προσπαθείας, ὡς πρώτην, ἀλλ' οὐχὶ καὶ τὴν μοναδικήν, συνέπειαι διὰ τὸ ἔργον τῆς Ναυτιλίας μας θά ἔχωμεν περιορισμὸν τῆς συμμετοχῆς τῆς εἰς τὰς Ἰταλικάς μεταφοράς. Πρὸ τινῶν ἀκόμη ἐπόντων τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν εύρυτατα ἀπασχολεῖτο εἰς τὸ εἰσαγωγικὸν ἐμπόριον τῆς Ἰταλίας. Γαι-ἀνθράκες, σιτηρά, ξυλεία καὶ μεταλλεύματα κατὰ ἑκατοντάδας χιλιάδων τόννων μετεφέροντο διὰ τῶν φορτηγῶν μας πλοίων. "Ἐκτοτε ἡ κίνησις τῆς σημαίας μας εἰς τοὺς λιμένας τῆς γειτονικῆς χερσονήσου θαίνει δόλον μειουμένη, διὰ νὰ φθάσῃ εἰς τὴν πλήρη καὶ ἐκείθεν ἐκτόπισιν, εὐθὺς ὡς ἀπανθηδήτη διὰ τῶν νεοναυπηγουμένων σκαφῶν ἡ Ἰταλικὴ χωρητικότης. Συνέτεινον θεοβαίως καὶ αἱ συναλλαγματικαὶ δυσχέρειαι τῆς Ἰταλίας εἰς τὴν μὴ χρησιμοποίησιν διὰ τὰς μεταφοράς της ξένων πλοίων, κυρία δύμας ἀφορμὴ ὑπῆρξεν ἡ πρὸς τὴν αὐτάρκειαν ἐπιτυχῆς προσπάθεια τῆς κυβερήσεως τῆς Ρώμης.

"Ἀλλὰ τὰ διὰ τῶν νέων ναυπηγήσεων μέλλοντα νὰ προστεθοῦν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας σκάφη δὲν θὰ ἀναζητήσουν τὴν ἀπασχόλησιν τῶν εἰς τὰς πρὸς τὴν Ἰταλίαν μόνον μεταφοράς. Εύρυτερον, εἰς τὸ διεθνὲς μεταφορικὸν ἐμπόριον, θὰ κινηθοῦν τὰ ὑπὲρ τὰς ἔθνικάς ἀνάγκας Ἰταλικά φορτηγά σκάφη καὶ εἰς ἀνταγωνισμόν πρὸς τὰς ἄλλων σημαίων τὰς ἔξειρους ἐργασίαν. Σκάφη ποιοτικῶν ἀνώτερα τῶν ἰδικῶν μας, θὰ είνει, εἰς ζυχροτέραν ναυτιλίακην δύναμιν τὰς ἀνήκουν, καλύτερον ὡργανωμένην. Διατί νὰ μὴ πιστεύσωμεν, ὅτι εὐχερέστερον θὰ συναγωνισθοῦν τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν μὲ τὰ γνωστά θεοικα μειονεκτήματά του;

"Ἡ πρὸ ἐξαμήνου ζηρότης τῆς ναυλαγορᾶς κατέδειξεν, ὅτι τὸ ἡδη παγκόσμιον τονιάς είνει ἐν ἀπολύτῳ ισορροπίᾳ πρὸς τὴν πλέον ἐντατικὴν ζήτησιν σκαφῶν. Ἐφόσον θεοβαίως τὸ διεθνὲς μεταφορικὸν ἐμπόριον θὰ ἐκινείτο πάντοτε μὲ τὸν αὐτὸν τοῦ παρελθόντος ἔτους πυρετώδη ρυθμὸν εὐχερῶς θὰ ἡδύναστο ἡ ναυλαγορᾶ νὰ ἀπορροφήσῃ τὴν κατά 2 καὶ 3 ἑκατομμύρια τόννων ηδύημένην φορτηγὸν χωρητικότητα.

"Ὕπὸ δύματος της συνθήκας ἐργασίας, δηταὶ οἱ διάφοροι τομεῖς τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου φυσιολογικὴν παρέχουν ἐργασίαν, ποῖα ἀρά γε σκάφη θὰ ἔξειρουν πρότα ναῦλον ἐπιστροφῆς καὶ ἔξορμήσεως; "Ολῶν τῶν ἄλλων σημαίων, ἀπαντῶμεν ἀδιστάκτως, καὶ ἐπειταὶ τὰ Ἑλληνικά. Θὰ προτιμηθοῦν τὰ Ἀγγλικά, τὰ Σκανδινανίκα καὶ τὰ Ἰταλικά καὶ μετ' αὐτά, ἀν οἱ φορτωταὶ δὲν καλύψουν τὰς ἀνάγκας των, θὰ ἀπασχολήσουν καὶ τὰ Ἰδικά μας σκάφη. Καθ' ἦν δὲ στιγμὴν ἡ ναυλαγορᾶ ήθελε κορεσθῆ ἀπὸ τὴν ξένην χωρητικότητα προθληματική θὰ είνει καὶ ἡ ναῦλωσις τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ.

"Αὐτή είνει ἡ σκληρά πραγματικότης καὶ οὕτω διαγράφεται ἡ μελλοντικὴ θέσις τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς. "Αν κατὰ τὰς ἀμέσως ἔρχομενεται ἔτη ἀντιμετωπίσωμεν τὴν διόγκωσιν τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος τῶν ξένων μεγάλων σημαίων, η Ἐλληνικὴ ναυτιλία ἀναποτρέπτως θὰ ἡδη περιοριζομένην τὴν δραστηριότηταν τῆς κατευθύνσεως τῶν πλοίων της. Μοιραία θὰ είνει τοῦτο συνέπεια ὄχι μόνον λόγῳ τῶν κατὰ χώρας ναυτιλιακῶν

προστατευτισμών, τῶν έθνικιστικῶν διακρίσεων καὶ τῶν πρὸς τὴν ναυτιλιακὴν ἐπάρκειαν τάσεων δλῶν τῶν κρατῶν, ἀλλὰ καὶ λόγω τῆς ἀναρχίας, ἥτις ἐπεκράτησεν, ἀπὸ τοῦ Μεγάλου πολέμου καὶ ἐντεῦθεν, εἰς τὰς ναυτιλιακάς μας κατευθύνοις, λόγω τῆς κατωτερότητος τοῦ πλωτοῦ ἡμῶν ὄλικοῦ καὶ τῆς μειωμένης πίστεως τῆς ἐμπορικῆς μας σημαίας ἔναντι τῶν φορτωτῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν.

"Υπὸ δό μόνον προϋποθέσεις θά ἡδυνάμεθα νὰ περισώσωμεν τὴν σημειωνὴν ναυτιλιακῆν μας ὑπόστασιν. Πρῶτον ἀν ἐπετυγχάνετο ἡ σύστασις τοῦ «ποὺλ» τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἡ διεύρυνσις δηλαδὴ τῆς διεθνοῦς συνεργασίας μέχρι τοῦ σημείου νὰ ἀποφευχθῇ ἐπὶ τινὰ ἑτη ἡ ἐκτέλεσις εὐρύτατων ναυπηγῶν προγραμμάτων διὰ τοῦ καθορισμοῦ δρίου ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ ἐκάστους ναυτιλίας καὶ δεύτερον, ὃν προϊόντος τοῦ χρόνου ἡ παγκόσμιος οἰκονομία ἀπεδεσμένητο τῶν εἰσαγωγικῶν καὶ συναλλαγματικῶν περιορισμῶν, εἰς τρόπον ὥστε καὶ τὸ μεταφορικὸν ἐμπόριον εὐρύτερον νὰ ἀναπτυχθῇ.

Διὰ τῆς διεθνοῦς συνεργασίας πιθανὸν ν' ἀπετρέπετο ἡ ὑπὲρ τὰς ἀνάγκας τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου διόγκωσις τῆς χωρητικότητος τῶν «τράμπτες» σκαφῶν. Νεώτερα θεοῖς τοῖς πλοῖαι ἡ προσετίθεντο εἰς τὴν δύναμιν ἐκάστης ναυτιλίας, εἰς ἀντικατάστασιν ὅμως ἄλλων ἔξερχομένων παρηλίκων. Ἡ ἐπάνοδος ἐξ ἄλλου τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς φιλελευθέρας τοῦ παρελθόντος ἀρχαῖς, καὶ ἡ κατάργησις τῶν παντοῖων φραγμῶν ποὺ ἐπεβλήθησαν εἰς τὴν ἐλεύθερίαν τῶν συναλλαγῶν, ὡς ἐπιφέρουν καὶ τὸν περιορισμὸν τοῦ ἐμποροναυτικοῦ προστατευτισμού. Κάθε λαὸς ἡδυνάτο ἀπροσκόπτως νὰ τραπῇ πρὸς τὰ ἔργα τῆς εἰδικεύσεως του, ἀνταλλάσσοντας ὑπηρεσίας καὶ προϊόντα. Τότε θεοῖς τῆς διδικτούμενης νὰ ἐδίπλωμεν καὶ ἡ Ναυτιλία μας, ἀνήκουσα εἰς «Ἐθνος κατ' ἔξοχὴν θαλασσινόν, ὡς ἡδυνάτο νικηφόρως ν' ἀντεπέξελθῃ τὰς δοκιμασίας, ποὺ χωρίς νὰ είμεθα μάντεις κάκον, θασίμως προθλέπομεν, διτὶ ὡς ὑποστῇ εἰς τὸ προσεχὲς μέλλον.

"Ἄν δημαρχός παρὰ πᾶσαν ἐλπίδα οἱ ἐμποροναυτικοὶ ἔξοπλισμοὶ ἥθελον ἀκολουθήσει τὴν αὐτὴν πρὸς τοὺς πολεμικούς ἔξοπλισμοὺς πορείαν. "Ἄν τὰ Θησαυροφόλακά τῶν μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν παράσχουν τὰ μέσα διὰ τὴν δημιουργίαν καὶ πάλιν ἐμπορικῶν στόλων δυσαναλόγων πρὸς τὰς διεθνεῖς μεταφορικάς ἀνάγκας, ἀν δυναγωνισμός ἐπικρατήσεως εἰς τὰς θαλάσσας συνεχισθῇ, καὶ τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον δὲν ἐπιτύχῃ τὴν ἐλεύθερίαν του, ἡ θεοῖς θεοῖς τῆς Ναυτιλίας θά είνει προθληματική. Τί ὡς ἡδυνάτο νὰ πράξῃ ὁ ιδιώτης ἐπιχειρηματίας κατὰ τῆς συγκεκριμένης δυνάμεως ἰσχυρῶν καὶ πλουσίων κρατῶν; Θά περιορίσῃ τὸν δύκον τῆς ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία. "Οπως ἀπὸ τὴν Μεσόγειον ἐψυγαδεύθη ἡ ναυτιλιακὴ μας δραστηριότης, οὕτω καὶ εἰς τοὺς ὕκεινούς ὡς πάυση πληθωρικῶν κινούμενον τὸ φορτηγόν μας πλοίον. 'Ολίγα καλὸς σκάφη, ἔναντι τοῦ σημειούν δύκου, ἀνήκοντα εἰς ὀργανωμένας ἐπιχειρήσεις, συγχρονισμένα καὶ διαθέτοντα τὰ πλεονεκτήματα τῶν ἔξιν τοῦ παραμείνουν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας. Τὰ ὑπερήλικα θά ἀχρηστεύθουν κατ' ἀναπότερην ἀνάγκην. 'Ἡ πλοιοκτησία θὰ περιέχῃ εἰς διλγάτερα πρόσθια ποὺ μᾶλλον εἰς ἑταῖρικα συγκροτήματα δυνάμενα ν' ἀντιμετωπίσουν διὰ τῆς οἰκονομικῆς των ἐπιφανείας τὰς δαπάνας τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὄλικοῦ, δὲ πλοιοκτησίας δὲ καὶ πλοιαρχος τοῦ μεμονωμένου συγγενικοῦ σκάφους θά ἀνήκη πλέον εἰς τὴν ιστορίαν τῆς ναυτιλιακῆς μας δημιουργίας.

Οἱ συντηρητικώτερον, ἀλλὰ καὶ ἀντικειμενικώτερον παρακολουθοῦντες τὰ πράγματα τῆς Ναυτιλίας μας ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν ἐμποροναυτικὴν δραστηριότητα τῶν ἄλλων σημαίων αὐτὰς τὰς προθλέψεις διατυπώνουν. Πιθανὸν νὰ ἐδίκαιαιογείτο ἡ αἰσιοδοσία διὰ τὸ μέλλον, ἀν ἡ ζωηρότης τῆς ναυλαγορᾶς διετηρεῖτο ἐπὶ τὶς ἀκόμη χρονικὸν διάστημα, ὥστε νὰ ἐπιτρέψῃ εἰς τὸ ἐφοπλιστικὸν κεφάλαιον τὴν δημιουργίαν ἀποθεματικῶν, ἐπαρκῶν διὰ τὴν ποιοτικὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας μας. Τώρα δημαρχός δταν οἱ ἀλλοὶ προθαίνουν εἰς εύρυτάτας ναυπηγήσεις, ἡμεῖς δὲν διαθέτομεν οὔτε τὰ κεφάλαια, οὔτε τὴν κατάλληλον ὄργανων διά νά τοὺς ἀκολουθήσωμεν. Αἱ θεωρίαι αἱ κατὰ κόρον εἰς τὸ παρελθόν ἀκουσθεῖσαι περὶ τῆς εὐθηνῆς διαχειρίσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, περὶ οἰκονομῶν, μικρῶν κεφαλαίων, καὶ τῶν ἐπιχειρηματικῶν ἵκανοτήτων τῶν ναυτιλλομένων μας εἶχον τὴν θέσιν τῶν εἰς ἄλλας ἐποχάς, ἀκόμη καὶ κατὰ τὴν περίοδον τῆς τελευταίας κρίσεως, ὥστε δὲν εἶχον εἰσέτι ἐκδηλωθῆ ὑπὸ τὴν σημειωνὴν τῶν δξύτητας οἱ κρατικοὶ παρεμβατισμοὶ καὶ οἱ κατὰ θαλάσσασαν, εἰς τὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ἔξοπλοι. Σήμερον, ἐνὸς τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν δὲν ὑπολείπεται εἰς δαπάνας ἐκμεταλλεύσεως τοῦ ἔξου σκάφους, ἐνῶ ἔχει καταστῆ ἀκριβώτερον ἐν πολλοῖς ἔναντι τῶν συγχρωνιστῶν του, ἀντιμετωπίζει τὰς περὶ ναυτιλιακῆς ἐπαρκείας προσπαθείας ἰσχυρῶν Κρατῶν καὶ τὰ ἀκαταγώνιστα εἰς οἰκονομίας καὶ ταχυτήτα συγχρονισμένα πλοῖα. Μὲ ποιά μέσα καὶ πόθεν θὰ περιορίσῃ τὰς δαπάνας του ἔνα σκάφος παρηλίκον, ποὺ θὰ χρειασθῇ κατὰ τὸ πρός τὴν Νότιον Ἀμερικὴν μετ' ἐπιστροφῆς ταξίδιον του 1500 τούλαχιστον τόνιους γαιανθράκων, ἵνα συγχρωνισθῇ τὸ νεότευκτον πλοίον τῆς αὐτῆς χωρητικότητος, δηπερ θὰ καταναλώσῃ 900 μόνον τόνιους γαιανθράκος καὶ θὰ ἐκτελέσῃ ταχύτερον τὸν διάπλου τοῦ ὕκεινούν; "Οταν τὸ πλαΐον σκάφους θὰ ζημιώνῃ, τὸ ἀλλο θὰ ἔχῃ καὶ κέρδος, χωρὶς νὰ ληφθοῦν ὑπὸ δψινης προτίμησις καὶ η προστασία ποὺ θὰ ἔνασκον ύπερ τῶν πλοίων τῶν αἰερείσας μεταφορικῆς κινήσεως χωραί, εἰς ἄς θὰ ἀνήκουν τὰ συγχρονισμένα αὐτὰ πλοῖα.

Μᾶς παρεοχέθη καὶ πάλιν ἡ εύκαιρία, λόγω τοῦ Ἰταλικοῦ

ναυπηγικοῦ προγράμματος, νὰ ἐπισημάνωμεν τοὺς κινδύνους, ποὺ διαγράφονται διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν πιστεύομεν νὰ διαφύγῃ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον τὴν κρίσιν τῆς ύποστάσεως του. "Ισως ἀν ὁ Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμός, ἐν τῷ συνόλῳ του, συνασθιθῇ τους κινδύνους, ίσως ἀν ἀπὸ τοῦδε συσπειρώσωμεν τὰς κατεσπαρμένας δυνάμεις, κατὶ νὰ περισώσωμεν ἀπὸ τὸ σημερινὸν ναυτιλιακὸν μας οἰκοδόμημα.

Οι γείτονες καὶ ἡμεῖς

Εἰς τὰ Τουρκικὰ ναυπηγεῖα τοῦ Χάσκοι τρία ἡδη ἐπιθατγά σκάφη κατασκευάζονται: διὰ λογαριασμὸν τῆς «Σιρκέτ Χαρίε», ἐν δὲ ἔξ αὐτῶν, κατὰ πληροφορίας ἐκ Κων) πόλεως, παραδίεται ἐντὸς τοῦ Ιουνίου. Εἰς τὰ Νοτιοσλαβίκα ἔξ ἄλλου ναυπηγεῖα τοῦ Σπάλτου καθειλόθη πρὸ τὸν δέκα τῶν δύο ἑκατὸν ναυπηγουμένων ἀντιορπιλλικῶν, παραγγελίαι δέ ἐμπορικῶν πλοίων θὰ ἐπακολουθήσουν καὶ συγκεκριμένως δύο σκαφῶν 2,500 τόνων, προοριζόμενων διὰ τὴν Διαθαλακανικήν γραμμὴν τῆς «Γιαντράσκα Πλούσιντα». Αὐτὰ δύον αφορᾶ τὴν πρόσφατον ναυπηγικήν δραστηριότητα τῶν γείτονών μας, ἥτις, πιστεύομεν, διὰ καποὶον καὶ δι' ἡμᾶς ἐνδιαφέρονται.

'Απὸ ναυτιλιακῆς πλευρᾶς, αἱ τελευταῖαι ἀγοραὶ τριῶν φορτηγῶν παρὰ Τούρκων ἐφοπλιστῶν καὶ αἱ πληροφορίαι περὶ ἔγκαθιδρύσεως τακτικῆς γραμμῆς πρὸς τὰ θαλάσσαια ἔργα στροφῆς τῆς φίλης Τουρκίας. 'Ἐν τῷ μεταξὺ νέατι παραγγελίαι μικτῶν σκαφῶν ἐδόθησαν εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα, εἰς τρόπον ὥστε μετὰ διετίαν περίπου ἡ σύμμαχος χώρα ἡ ἔχη ἀνασυγκροτήσῃ τὸ πλωτόν ὄλικόν της ἐπιθατγά ναυτιλίας της καὶ θὰ χωρήσῃ πλέον ἀποφασιστικῶν πρὸς τὴν δργάνωσιν καὶ τῶν ἔξωτερικῶν της γραμμῶν. Ἰνα χειραφετῆμη προϊόντος τοῦ χρόνου τῆς κηδεμονίας τῶν ξένων σημαίων εἰς τὸ εἰσαγωγικόν καὶ ἐξαγωγικόν αὐτῆς ἐμπόριον.

Μὲ τὴν σταθερότητα τῶν κατευθύνσεων ποὺ διακρίνει κάθε ἀναδημιουργικὴν προσπάθειαν τῆς Νέας Τουρκίας δὲν ἀμφιβάλλομεν ποσῶς περὶ τῆς ἐπιτυχίας του ὅντα ἀναληφέντος ἔργου. Μετά τινα ἔτη ἡ Τουρκικὴ ναυτιλία, μικρὰ ἀλλ' ὑποδειγματική εἰς δργάνωσιν καὶ ποιότητα πλωτοῦ ὄλικοῦ, θὰ ἀνταποκρίνεται πλήρως εἰς τὰς συγκοινωνιακάς καὶ μεταφορικάς ἀνάγκας τῶν ἔθνων τακτικάς δὲ γραμμάς μὲ τὸ ἔξωτερικόν θὰ διατηρῇ διὰ καταλλήλων πλοίων.

'Ίδου τώρα καὶ ἡ Ρουμανία. 'Εντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους παραλαμβάνει τὸ δύο νεότευκτα ἐπιθατγά δηζελόπλοια «Τρανσούλανία» καὶ «Βεσσαραβία». Θά είνει τὰ ταχύτερα καὶ ἀπὸ τὸ μεγαλύτερα ταχυδρομικά σκάφη τῆς Μεσογείου. 'Ἐν τῷ μεταξὺ μεταδίεται ἡ πληροφορία, διὰ μελετᾶται ἡ ναυπηγησίας ἀφ' ἑνὸς 12 δεξαιμενοπλοίων διὰ τὴν μεταφοράν τῶν Ρουμανικῶν πετρελαίων καὶ ἡ σύστασις ἀφ' ἑτέρου τακτικῆς γραμμῆς ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Δουνάδεως καὶ τῆς Κωνσταντζῆς πρὸς τὴν Βόρειον Εύρωπην.

Διὰ τὴν ιδικήν μας θαλασσινὴν δραστηριότητα, προκειμένου τούλαχιστον διὰ τὴν ἀγχυπλούσαν ναυτιλίαν, δὲν ἔχομεν τί νὰ ἀναφέρουμεν. 'Εκεὶ μέν, εἰς τοὺς γείτονάς μας, ἡ ναυπηγικὴ θεοῖμχανία ἀναπτύσσεται, τὸ πλωτόν ὄλικόν ἀνακαινίζεται καὶ γραμμαὶ ἔγκαθιδρύονται, ἐδῶ δὲ, εἰς τὴν κοιτίδα τῶν μεγάλων ναυτικῶν ἐπιδόσεων, ἀδυνατοῦμεν καὶ μιαν σιδηρᾶν ἀκόμη λέμβον νὰ κατασκευάσωμεν, ἔκτοπιζόμεθα ἀπὸ τὴν Μεσόγειον, τὰ σκάφη μας μικρά, ἀκατάλληλα καὶ ἐν πολλοῖς ὑπερήλικα δὲν ἡμπορούσαν ἐπιτυχῶς νὰ διευρύνουν τὴν πρὸ τὰς ἔξωτερικάς γραμμῶν δρᾶσιν των. 'Ἄν παρ' ἐλπίδα ἀδιαφορήσωμεν διὰ τὰς ἐμποροναυτικάς μας ἐπιδιώξεις εἰς τὰ Μεσογειακά λιμάνα, μετ' ὀλίγα ἔτη θὰ ταξιδεύωμεν πρὸς τὸ ἔξωτερικόν μὲ σκάφη τῶν ἄλλων Βασικῶν σημαίων καὶ θὰ μεταφέρωμεν τὰ προϊόντα μας μὲ τὰ Τουρκικά, Βουλγαρικά καὶ Ρουμανικά πλοῖα γραμμῆς, δχι δημαρχός μας καὶ μὲ ιδικά μας. Αὐτὰ τὸ δίλγα ήδη ὑπάρχοντα σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἀποσυρθοῦν. Πᾶς νὰ ἀντιπαλίσουν κατὰ τῶν ἐπιχρηματικῶν, μεγαλυτέρων καὶ νεωτέρων πλοίων;

'Ἐν τῷ μεταξὺ, δὲν θὰ παραλείπωμεν εὐκαιρίαν διὰ νὰ διαδηλώμεν τὸν αὐτοθαυμασμὸν μας πρὸς τὸ ἐπιτελούμενον ἔργον τῶν Ἑλλήνων ναυτιλίων. Εἰς τὴν Καμποτικῶν ίσως καὶ τὸ Βόρειον Ειρηνικὸν ματαίως θὰ ἀναζητοῦν οὗτοι τὸ χρυσόμαλλον δέρας, ἀγνοοῦντες τὴν ἔθνικήν ιστορίαν καὶ τὰς ναυτικάς παραδοσίες χιλιετηρίδων, ποὺ μᾶς ἐδίδασαν, διὰ πολὺ ἔγγυτερον, δῶδε εἰς τὴν Μεσόγειον ἔκειτο ἀνέκαθεν τὸ λίκνον τῶν θαλασσινῶν ἔξορμήσεων τῆς Ἑλληνικῆς φυλῆς.

C. K. HANSEN

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

COPENHAGEN

Teleg. Adr.: HANSEN

Εύτυχως δέν άπειδείχθησαν

Έναυλώθησαν λοιπόν εις τὴν ἑδῶ ἀγοράν, καθ' ἄν αναγράφει καὶ τὸ «Λόῳδ' Λιστ», τὰ τέσσαρα Ἑλληνικά φορτηγά ἐκ τοῦ Πλέετ. Τὸ Λονδίνον καὶ πολὺ δικαίως ἔξεφρασεν υπονοίας περὶ καταστρατηγήσεως τοῦ «σχεδίου». Ὅπτηρχον ἐκ πρώτης ὕψεως δεδομένα τινὰ πειθόντα περὶ τούτου. Ἡτο γνωστὸν εἰς τοὺς ἔφοπλιστικοὺς κύκλους, διτὶ ἀπὸ μηνὸς ἐκπρόσωποι καὶ μεσῖται τῶν σιτεμπορικῶν οἰκῶν ἐπεσκέποντο τὰ γραφεῖα τῶν πλοιοκτητῶν, ποὺ εἶχον τὴν ἀτυχίαν νόμιμον εἶναι τῆς παγίδης τοῦ Πλέετ καὶ ἐπιμόνων προσέφεραν τὸ δέλεαρ τῆς ναυλώσεως μὲν ναύλους κάτω τῶν ὑπὸ τοῦ σχεδίου καθοριζόμενῶν δόριων. Ἀπεκρούσθησαν θεσαίως αἱ προτάσεις αὐταί, δισον καὶ ἀν ἀπήλασσαν τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστὰς τῆς περαιτέρω εἰς τὸ Πλέετ ἐπιζημίου ἀργίας τῶν οκαφῶν τῶν, διότι ήσαν καθαυτὸ ἀνήθικοι. Κάθε πλοιοκτήτης σεβόμενος τὴν ὑπογραφήν τοῦ καὶ συναισθανόμενος τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ ἔναντι τῶν τε συναδέλφων τοῦ καὶ τῶν γενικωτέρων συμφέροντων τῆς Ναυτιλίας μας δέν ἡδύνατο νὰ τὰς δεχθῆται. Ἡ καταστρατηγήσις θεσαίως δὲν ἦτο καὶ τόσον δυσχερής. Τὸ ναυλοσύμφωνον θά ὑπεγράφετο θάσει τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου, θά ἐπεστρέφοντο δὲ τὰ 5 ή 6 σελλίνια — ἡ διαφορὰ τοῦ ναύλου — εἰς τοὺς φορτωτάς, χωρὶς νὰ καταστῇ ποτὲ ἐφικτή ἡ διακρίσισις τῆς γενομένης παραθάσεως. Ζήτημα ἐπομένων μόνον ἡθικὸν ἡγείρετο πρὸ τοῦ πλοιοκτήτου ἐκείνου, διστὶς θά ἐδέχετο τὴν προσφορὰν τῶν ναυλωτῶν. Νά διαπιστωθῆται καταστρατηγήσις, ητος καὶ θά ἐπέσυρε τὰς προβλεπουμένας κυρώσεις, ητο πολὺ δύσκολον. Ὡς ἐκ τούτου δ ἀκριθῶς ἀξιον πάσης ἐκτίμησης εἰναι οἱ πλοιοκτήται ἐκείνοι, οἵτινες ἀπέκρουσαν τὰς προσφοράς. Παρεΐδον τὰ ἴδια αὐτῶν συμφέροντα χάριν τοῦ καλοῦ ὄντος τῆς Ναυτιλίας μας.

Ἐν τῷ μεταξὺ δύμως ἔγνωσθη ἡ ταύτοχρονος ναύλωσις τεσσάρων Ἑλληνικῶν σκαφῶν. Τὰ τρία ἐτέλουν ὑπὸ τὴν διαχείρισιν ἔνος καὶ τοῦ αὐτοῦ Γραφείου, τῶν κ.κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ, τὸ τέταρτον ἥτο τὸ «Ἀικατερίνη Κουμαντάρου». Ἡ τηρθείσας μυτικότης εἰς τὰς ναυλώσεις αὐτάς — ἀνεκοινώθησαν μετά πάροδον πολλῶν ἡμερῶν — ἡ Ἑλλεψίς πάσης ἐν κυκλοφορίᾳ εἰς τὸ Ηαλίς διαταγῆς φορτώσεως ἐκ τοῦ Πλέετ, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὰς γνωστάς ἀποπειρας τῶν φορτωτῶν, ὅπως ναυλώσουν σκάφη κάτω τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου, προεκάλεσαν τὰς ὑπονοίας περὶ καταστρατηγήσεως.

Ἔντυχως διά τὴν καλὴν παράστασιν τῆς Ναυτιλίας μας ἔναντι τῶν μετ' αὐτῆς συνεργαζομένων ξένων ἐφοπλιστῶν αἱ ὑπόνοιαι ὥπωσδήποτε διεσκεδάσθησαν. Διά μὲν τὸ φορτηγόν μας «Ἀικατερίνη Κουμαντάρου» ἀνήκον εἰς τὸν σιτεμπορικὸν καὶ ἐφοπλιστικὸν Οἴκον τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Κουμαντάρου διεπιστώθη, διά μεταφέρη φορτίον σιτηρῶν εἰς Ἑλλάδα διά λογαριασμὸν αὐτῶν τῶν σιτεμπόρων - ἐφοπλιστῶν, διτὶς δὲν ναύλος ἥτο πράγματι ὁ καθοριζόμενος ὑπὸ τοῦ σχεδίου — 26 σελ. — καὶ ἐπομένως οὐδεμίᾳ παράδεισις ἐνεφιλοχώρησε, διά δὲ τὰ τρία σκάφη τῶν κ. κ. Γουλανδρῆ παρεσχέθησαν πρὸς τὴν «Ἐνωσίαν Ε' Εφοπλιστῶν» κατηγορηματικαὶ διαθεσιαίσεις, διτὶς ἐκλείσθησαν θάσει τοῦ «σχεδίου», διτὶς τὰ ναυλοσύμφωνα κατετέθησαν εἰς τὴν Διοικητικὴν Ἐπιτροπὴν τῆς συνεργασίας εἰς Λονδίνον καὶ διτὶς ἡ μῆμεσος ἀνακοίνωσις τῶν ναυλώσεων προήλθε λόγω ἰδιαιτέρας παρακλήσεως τῶν φορτωτῶν. Σημειώτων ἀκόμη, διτὶς ὁ Οἶκος Γουλανδρῆ καλῶς ἡ κακῶς δὲν προσεχώρησεν εἰς τὴν διεθνὴν συνεργασίαν καὶ ἐπομένως ἥτο ἐλεύθερος νὰ διαπραγματευθῇ καὶ ναυλώσεις κάτω τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου. Ἀνεξαρτήτως δύμως τούτου παράθασις καὶ διά τὰς ναυλώσεις αὐτάς δέν κατέστη δυνατὸν νό διακριθῆσθαι. Ἐκλείσθησαν — ὅπως ἀναφέρεται καὶ εἰς τὰ ναυλοσύμφωνα — εἰς τὰ γνωστὰ κατώτατα δρια.

Θλιβεράν θά προεκάλει ἐντύπωσιν, αὐτή ἡ πάσις τῆς Ναυτιλίας μας θά ἐκλονίζετο ἀνεπανορθώτως, ἀν τῷ διτὶς αἱ διατυπωθεῖσαι υπόνοιαι περὶ ἀθετήσεως τῶν διά τῆς συνεργασίας συμπεφωνημένων ἐδικαιολογοῦντο ἐκ τῶν πραγμάτων. Καθ' ἦν στιγμὴν εἰς σηματικάς θυσίας ὑποθάλλουν ξένοι καὶ ίδιοι μας ἐφοπλισταί, διπάς συγκρατήσουν τὴν πτῶσιν τῶν ναύλων, ἐνώ τὰ σκάφη τῶν παροπλίζονται λόγω τῶν περιοριστικῶν μέτρων τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν «σχεδίων», ἀλλὰ δὲ θαρυτάτας ὑφίστανται ζημίας παρακλήσεως τῶρα εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς ἀργοῦντα, μὲ πλήρη σύνθεσιν πληρώματος, θά ἥτο ἀποκαρδιωτικὸν τὸ φαινόμενον ἐφοπλιστῶν, επιζητούντων, χάρις ἀκριθῶς εἰς τὰς θυσίας τῶν συναδέλφων των, νά καρπωθοῦν ἀνομολόγητα δόξηλη εἰς θάρος τῶν γενικωτέρων συμφερόντων δόλοκλήρου τῆς Ναυτιλίας μας. Πλειότα δοσα μέχρι τοῦδε κατηγένθησαν πλήγματα κατά τῆς πίστεως αὐτῆς, ὃστε κάθε κύρωσις, ὁ στιγματισμός καὶ ἡ ἀποθολή ἀπὸ τὴν ἐφοπλιστικὴν οἰκογένειαν νά ήσαν πράξεις ἐπιθετικέμεναι, ἀν αἱ υπόνοιαι ἀπειδείκνυοντο βάσιμοι. Εύτυχως δέν ἀπειδείχθησαν.

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

Telegrams: ERGON

Telephones: 48722-46225

4, Raadhuisstraat
AMSTERDAM C.

ΠΕΝΘ

Χαράλαμπος Φραγκόπουλος

Πενήντα χρόνια θαλασσινῆς ζωῆς! Παιδί ἀκόμη ισήλθεν εἰς τὴν θάλασσαν ὁ Μπάμπης Φραγκόπουλος καὶ δέν κατήλθεν ἀπὸ τὴν Γέφυραν πάρα μόνον ὅταν πρὸ ημερῶν, εἰς ἡλικίαν 65 ἑταῖρον, θαρύτατον κρυολόγημα τὸν καθήλωσεν εἰς τὴν ἐπιθανάτιον κλίνην. Ἀφιέρωσε καὶ αὐτὸς ὅλην του τὴν σφριγγήλην δραστηριότητα, δλῆγη του τὸν ζωὴν εἰς τὴν υπόθεσιν τῆς Ναυτιλίας μας. «Εσθούσεν ήδημα εἰς ἔνα νοσοκομεῖον τοῦ Πειραιῶς, ἀφοῦ μέσα εἰς τὰς μανιούμενας τρικυμίας τοῦ πόντου ἡνδρώθη καὶ ἐγήρασε. Μέχρι τῶν τελευταίων του στιγμῶν τὸ χαρωπὸν πρόσωπον τοῦ πλοιάρχου Φραγκοπούλου δέν ἐσκυθρώπασεν. «Οπως ὅλοι οἱ θαλασσινοὶ δέν κατελήφθη ἀπὸ τὴν ἀγωνίαν τοῦ θανάτου. Ποσάκις γαλήνιος δέν τὸν ἀντιμετωπίσεις κατά τὰ μακρά ἔτη τῆς ἐπαγγελματικῆς του σκληρᾶς σταδιοδρομίας!

Ἡ ναυτικὴ μας οἰκογένεια ἔσεινοντει διὰ τὸν Φραγκόπουλον. Ἡτο ὁ χαρακτηριστικώτερος τύπος τοῦ εὐγενοῦς «Ἑλληνος θαλασσινοῦ». Ἡ ψυχὴ του δέν ἐγνώρισε τὴν κακίαν. Τὸ μειδίαμα οὐδέποτε ἀπέτιπεν ἀπὸ τὰ χεῖλα του. Τὸ ροδάλον τοῦ θαλασσοδάλου πρόσωπον ἐφωτίζετο πάντοτε ἀπὸ τὴν καλωσύνην, τὴν ψυχικὴν ἥρεμίαν. Θυμόσσοφος Κεφαλῆλην ἡτείνει τὴν ζωὴν ἀπὸ τὴν εὐχάριστον πλευράν της. Τὴν χαρωπὴν διάθεσιν μετέδιδε εἰς τοὺς συνυμητάς του. Οἱ ἐπιθέται τῶν σκαφῶν ποὺ ἐπλοιάρχευεν ἀπελάμβαναν τὴν συντροφίαν τοῦ Φραγκοπούλου. Κάποιο ἀνέκδοτον θάλητο πάντοτε νὰ ἀφηγηθῇ εἰς αὐτούς.

«Ως πλοιάρχος είχε τὰς τάξεις τὸ καθῆκον ως σκοπὸν τῆς ζωῆς του. Μορφὴ ἐπιθλητικὴ, τὴν όποιαν ὅμως δέν ἐσκλήρυνεν ὁ θαλασσινὸς μόχθος, ἐγνώριζε νὰ κυθερωνᾶ ἀσφαλῶς τὸ πλοίον του, νὰ διοικῇ τοὺς συνδεστέρους του καὶ νὰ περιφρουρῇ τὰ συμφέροντα ποὺ τοῦ ένεπιστεύοντο. Ηγαπήθη ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς του, πλευράν της. Τὴν χαρωπὴν διάθεσιν μετέδιδε εἰς τοὺς συνυμητάς του. Οἱ πλοιάρχοι ποὺ κατέπιεντο τὸν Κυθερνήτου.

«Ἐφυγεν ἀπὸ τὸν κόσμον αὐτὸν μετὰ μίαν τόσον μακράν ἐντιμονοὶ σταδιοδρομίαν, καταληπὼν τὸ καλόν του δνομα καὶ μόνον αὐτό, εἰς τὰ τέκνα του. Τὸν ἔκλαυσαν δσοι τὸν ἐγνώρισαν. «Ἐνας ἀκόμη ἀπὸ τοὺς ἀλησμονῆτους παλαιούς ναυτικούς ἐγκατέλειψε τὴν Γέφυραν. Τὶ κρίμα διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας! Δύσκολα θά πληρωθοῦν τὰ κενά. Οἱ ναυτικοὶ τῶν καλῶν παλαιῶν πλειάρων ήσαν οἱ θεματοφύλακες τῶν τιμίων θαλασσινῶν μας παραδόσεων. Μὲ τὸν ηθικὸν των δγκον διεκρίνοντο μέσα εἰς τὰς τόσους πυκνωθείσας τὸν τελευταίον καιρὸν τάξεις τῶν ναυτιλομένων μας. Αὐτοὶ ἐγνώρισαν τὴν σκληρὰν προσπάθειαν, αὐτοὶ ἐπάλαισαν διὰ νὰ δημιουργηθῇ ἡ σημειρινὴ Ναυτιλία. Εἰς τοὺς νεωτέρους τώρα παραδίδουν τὰς τύχας της. Θά φανοῦν ἀρά γε ἀντάξιοι τῶν ἀπερχομένων; Τὸ εὐχόμεθα καὶ τὸ ἐλπίζομεν.

Συγχαρητήρια θερμά — υποχρέωσίν των θεωροῦν — ν' ἀπευθύνουν αἱ στήλαι αὐταὶ πρὸς τὴν Διεύθυνσιν τῆς «Ἀκτοπλοίας τῆς Ἑλλάδος» διά τὸ στοργικὸν ἐνδιαφέρον, ποὺ διεδήλωσεν αὐτῇ καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῆς ἀσθενείας τοῦ Πλοιάρχου Φραγκοπούλου. «Ολα τὰ μέσα τῆς ἐπιστήμης ἀφθονα παρεσχέθησαν, πέραν δ' αὐτῶν δὲ εἰς ἐκ τῶν Διευθυντῶν τῆς ἐταιρίας δέν παρέλειψε διά τῆς τακτικῆς παρουσίας τοῦ εἰς τὸ νοσοκομεῖον νὰ τονώνῃ τὸ ηθικὸν τοῦ παλαίστοντος πρὸς τὸν θάνατον ἀσθενοῦν.

Δαπάναις τῆς ἐταιρίας ἐγένετο ἡ κηδεία. Ὑπῆρξε μεγαλοπρεπής, ἀνταξία ἐνὸς Πλοιάρχου. Στέφανοι κατετέθησαν, ἡ Διεύθυνσις καὶ τὸ προσωπικὸν τῶν γραφείων παρηκολούθησαν τὴν ἐφεραν μεοίστοιν τὴν σημαίαν των. Εἰς τὸν ναυτικὸν μας κόσμον, δοτικὲς μὲ καταφανή τὴν θλίψιν ἀπεχρισθήσαν ἐντύπωσιν τὰ εὐγενικὰ αἰσθήματα καὶ αἱ τιμαὶ ποὺ ἀπεδόθησαν ὑπὸ τῆς πλοιοκτητρίας ἐταιρίας πρὸς ἔνα ἐκ τῶν συνεργατῶν της.

«Ισως τὰ συγχαρητήρια νὰ παρεῖλκον. Η «Ἀκτοπλοία τῆς Ἑλλάδος» ἔξεπλήρωσε τὸ καθῆκόν της. Εἰς ἔνα δύμως πειριθάλλον ἀδιαφορίας διά τὰς στοιχειωδεστέρας τῶν υποχρεώσεων πρὸς τοὺς ἐργάτας τῆς Ναυτιλίας μας προσπαθείας, αἱ ἔξαιρέσεις — περὶ ἔξαιρέσεων ἀτυχῶς πρόκειται — ἰδιαιτέρως πρέπει νὰ ἀναφέρωται. Πιθανόν νὰ χρησιμεύσουν καὶ ὡς παράδειγμα.

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικὰ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

“NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ εὐθεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον Ἀλεξανδρείαν Σιδηροδρόμων, Α'. σφ. Τηλέφ. 44-032. Πειραιά.

Σχέδιον διά τὸ «Ταμεῖον τῶν παροπλιζομένων»

Κατά τὴν συγχροτηθείσαν ἐν Λονδίνῳ τὴν 10ην Φεβρουαρίου τοῦ . . .
«Διεθνῆ Ναυτιλιακήν Διάσκεψιν», καθ' ἣν ἀπερασίσθη ἡ παράτασις τῆς
συνεργασίας τῶν «τρίμυτων», εἰχε προτεθῆ μεταξὺ τῶν ἄλλων ὑπέρ τῆς
φροτηγοῦ Ναυτιλίας μέτρων καὶ ἡ σύστασις «Ταμείου Ἀποζημιώσεων»
τῶν παραπλέζομένων σκαφῶν, ἐπὶ τῷ σκοπῷ τοῦ περιοδισμοῦ τῆς προ-
φορᾶς διαθεσίμων πλοίων εἰς τὸ πλαίσιον τῆς ἔναστοτε Ἑγγρίσεως, ὥστε
νὰ συγχρωτηθοῦν αἱ τυμαὶ τῶν ναυῶν εἰς ἕκανον οὐτικὰ ἐπίπεδα. Λιὰ
τὴν μελέτην τῆς προτάσεως ταῦτη εἰχε τότε ἀπαρτισθῆ τομελής ἐπο-
πτικόν, μὲ τὴν ἐντολὴν ὅποιας ἐκπονήσῃ καὶ σχέδιον ἰδρύσεως καὶ λει-
τουργίας τοῦ «Ταμείου», ἐφόσον θὰ γέγονε εἰς συμπεράσματα ἐποιοδο-
πτικά διὰ τὴν ἀποδογόνη τῆς προτάσεως.

Η ορθότερη πλεονεκτοπορή, από την οποίη έχει την παρατομή της προστασίας της από την παραβολή της σε πάνω από 100 χρόνια, είναι η παρατομή της προστασίας της από την παραβολή της σε πάνω από 100 χρόνια.

Την δημόσιευσην τούς «σχεδίους συνόδευσαν και ὡριμένα ἐπειχηγματικά ἀνακοινώσεις τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου, συμφόνως πρὸς τὰς ὁποίας ἡ τριμελῆς ὑπεριτροφή θεωρεῖ τούς «σχεδίους» ἐπαρδόσιμουν. «Οὐδέμιαύ μετάποτες τῆς ναυλαγορᾶς — τονίζεται ὑπὸ τῆς ὑπεριτροφῆς — είναι πιθανή, νὰ μηδεποτὲ σχέδιον, δυνάμεων νὰ προσφέρῃ εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς βάσιν, ἐφ' ἣς στηρίζονται, νὰ ἀπόσχουν τῆς ἀποδοχῆς ἀντιοκονομικῶν γαύλων. »Υπὸ τὰς παρόντας συνθήκας προσφορᾶς καὶ ἔντησεως, μία ὑπερβολικὴ αὔξησις τῶν γαύλων δὲν ἔναιτο οὔτε δικαιολογημένη, ἀλλ᾽ οὔτε καὶ ἐπινημητή, ἐνῷ ἐξ ἄλλου οὐδὲν ἕφιστατα λόγος διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν «τράπατ» νὰ ἔχαποι οὐθίσουν ἔργαζονται μὲν ἀσυμβόρους γαύλους».

Αἱ δάσεις τοῦ προτεινομένου εὐχεδίουν εἶναι ἀλλα. Πρόκειται νὰ σηματισθῇ μία δργάνωσις, τῆς όποιας τὰ μέλη θὰ καταβάλλουν εἰς ἓν κοινὸν ταμεῖον ποσοστὸν τι ἐκ τῶν εἰσπραττομένων ναύλων τῶν σκαφῶν τοῦ. Μία ἀμοιβὴ ἀπόζημωσεως θὰ χορηγήται ἐπὸ τοῦ «Ταμείου» εἰς τὰ ἔκαστο ταροπλίζομενα, ἐλλέπινε ἐργασίας, φροτηγά, παρεχομένης οὕτω θετική βάσεως διὰ τὴν μὴ ἀποδοχὴν ἐπίζημιών ναύλων. Τὸ «Ταμείον» συνεπῶς θὰ ἀπετελεῖ παραγόντα βελτιώσεων τῶν τιμῶν τῶν ναύλων ἐπ' ὥρελειά ἀπάντων τῶν συνεργαζομένων μελῶν. Ή τοιαύτη βελτίωσις πιστεύεται, διὰ τὴν θὰ εἶναι ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου μόνον ναύλου, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ τοῦ ἀπομένοντος καθαροῦ τοιούτου μετὰ τὴν ἀφαίρεσιν καὶ τοῦ ποσοστοῦ εἰσφορᾶς πρὸς τὸ «Ταμείον», δεδομένου, φραντά, διὰ οἱ ἐποπλισταὶ δὲν θὰ ἀποδεχθοῦν ποτὲ ναύλον, ἐὰν προηγουμένως δὲν πεισθοῦν, διὰ θὰ ἐξαρούντων ἐξ αὐτοῦ τόσα, τούλάχιστον, ποσά, οὓς θὰ ἡδυνατο νὰ εἰσποδέξουν ἀπὸ τὸν παροπλισμὸν τῶν σκαφῶν των.

Ού κύριος σκοπός τοῦ «εσχεδίου» έγινεται εἰς τὴν προστάθειαν ἑστημένων μᾶς σταθερότητος ἐργασίας εἰς τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν, ἀντίταρον κατὰ τὸ παρελθόν καὶ ἡ δύσια προώρισται νὰ παρεμποδίσῃ κάθε Ἰνιμάν καὶ νὰ ἔναστήσῃ τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν, ώστε νὰ προστοιοφέρῃ αἴτη καὶ κέρδη ἀπὸ τὴν ἐμπετάλευσην τῶν φροτηγῶν πλοίων. Η δράσις τοῦ «Ταμείου» θύμαναφέρεται ἐντὸς τοῦ κείκοντος τῶν ὑφισταμένων «εσχεδίων» κατωτάτων δρίων ναύλων καὶ ἐπὸ τὰς διεπούσας αὐτὰ διατάξεις, χωρὶς οὐδόλως νὰ ἐπιχειρηθῇ διὰ τοῦ Ταμείου ἀλλος τις καθορισμός τῶν ναύλων η ἐνδιμασία τῆς κυνήσεως τῶν πλοίων. Οὐδεὶς ἡ ἀστητὰς ἐλέγχος τῆς ιδιωτικῆς διαιρεψίσεως, ἔκαστος δὲ ἐφοπλιστής θὰ είνει ἐλεύθερος νὰ ἐργασθῇ, συμφόνως πρὸς τὰς ἀντιλήψεις καὶ τὴν περίσσου τον, πρὸς ἔξασταν μεῖζονος περιθωρίου κέρδους ἀπὸ τῶν «Ἀγγύλων» η τὸν ἀλλοδαπὸν συναγωνιστὴν τον. Θύμα διατηροῦ, δηλαδή, ἔκαστος ἐφοπλιστῆς πλήρης ἀνέξαρτησίαν, δινάμενος νὰ δεχθῇ οἰσνδήποτε ναῦλον ήθελε κρίνει σκόπιμον. Θύμα δύναται ἐπίσης νὰ ἐργασθῇ η νὰ παροπλίσῃ τὰ σάκη την κατὰ προτίμησιν, χωρὶς νὰ συμβουλεύνηται τὴν «Διοικητικὴν Επιτοσίην» τῶν «ετοίματος».

Τούτεσταν ἐν συνέχειᾳ εἰς τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», δῆτα τὸ «Ταμεῖον Ἀποζημιώσεως» θά ἔκτεινή τὴν ἀρμοδιότητά του ἐφ' δλῶν τῶν Ιδιοκτήτῶν ποντοπόδων «ετράπτει», ἐν δὲ καὶ οἱ ἐκφοτίσται

τὸν «λάινεψ» θὰ κάληθοντινέκαρδονναμετάσονυν. Έανοιοίαγγλοιέπονταιπάραποταμέτρου, έξασφαλίζοντατηνσυνεργασίανκαίτονέφοροποτέτωνλοιπῶνχωρῶν, προτείνεταιδέπιωςτὸνένεον«σοχέδιον»έφαρμοσθῆνότι«Σωματείον»τινόςη¹«Συνεταιρισμού», τελούντοςπάντοτετονέλεγχοντης«Διοικητικής»Έπιτροπήςτὸν«ετούτη». Ηέφαρμογωγήέξαιλοντους«σχεδίου»δὲνθὰαποφασισθῇ, ποὺνήη«ΔιοικητικήΈπιτροπή»πεισθῇ, ότιοιέφραπτοικοικύλοινάνγνωσιδύντηνπρατητήναπότομάξιανκαίτηνάποτελεσματικότάτου. Έπιπλέον, έαντοσχεδίονέφαρμοσθῆκαίείτααπόδεικθῆδι²οιονδήποτελόγου, ότιδὲνσυμβάλλειεἰςτὸγενικὸνδημόσιο, τότεη³«ΔιοικητικήΈπιτροπή»θὰείνεξουσιοδοτημένηνάναστειλήτηνπεριστέρονισχύντονοικαίταντὸκαταργήση⁴διλογισθεῖται.

Ἐπεξηγεῖται ἀκόμη, ὅτι *βεβαίως* τὸ σχέδιον δὲν τείνει εἰς τὴν αἴσθησιν τοῦ δύναμος τῆς ἐργασίας τῶν πλιών, ἐπλέξεται δύναμος, ὅτι αὐτῇ καθ' ἑκατήν ἡ ἐκάστοτε ἐπάρσουσα ἐργασία δὲν θὰ ἀποφέρει ἐφεξῆς ἔημιας εἰς τοὺς ἀποφοίτασ· Διὰ τῶν διατάξεων τοῦ «σχεδίου» καθίσταται εὐηγέρεις εἰς τὴν «Διοικητικὴν Ἐπιτροπήν» νὰ καταγγῇ τὸ «Ταμείον», τῷ αἵτησει μελῶν ἀντιπροσωπευόντων τὰ 75 οὐρανούς τῆς μετεχούσης χωρητικότητος, ἐνώ τέλος ἀλλον πάν μέλος δύναται, ὅποτε δηλώσῃ, νὰ παρασημῇ τῆς συμμετοχῆς του. Αἱ ἀνωτέρω διατάξεις θεωρούνται τόσον ἀλαζοτικά, ὅποτε ἡ «Διοικητικὴ Ἐπιτροπή» θὰ ήδηντα νὰ ἐπιληφθῇ καὶ κάθε ἐνδεχομένης νὰ προκύψῃ ἐν τῇ ἐφαρμογῇ διαφορίας.

Αἱ γενικαὶ γραμμαὶ τοῦ «σχεδίου»

Η δοθείσα πρός δημοσίευσην υπό της «Διοικητικής Έπιτροπής» εν-
δεικνύει περιλήψης του σχεδίου συστάσεως «Ταμείου 'Αποζημιώσεως» τῶν πα-
ραπλανημένων φορτηγών έχει ως έξης:

«Σκοπός τού «σχεδίου» είναι νά διευκολύνη τὴν ὁμαλήν ἀπομάκρυνσιν ἀπὸ τὴν διεθνῆ νανιαγούν τῆς πληθωρικῆς ἔκστοτε χωροπικότητος, ἐναρμονιζόμενης τῆς προσφορᾶς συμφώνως πρὸς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τῶν διαδόρων τούτων. Ιδόντες πρὸς τοῦτο ἔνα κωνὺν «Ταμείου», εἰς τὸ ὅπιον τὰ σημετέχοντα πλοία θὰ ὑφείλον νά καταβάλλουν ἐνια ποσοτὸν ἐπὶ τῶν ἀκαθαίστοντων ναῦλων των, δυνάμει τὸν σενατοκόμενον ναυλωσυμφώνων κατά τὴν διάρκειαν λειτουργίας τοῦ «Ταμείου». Τὸ οὕτῳ δημιουργούμενον κεφάλαιον θὰ διατίθεται διὰ τὴν πληρωμὴν «επιδόματος παροπλισμοῦ» εἰς ἔξεινα τὰ μετέχοντα πλοία, ἀτίνα θὰ παροπλίζοντο, ἐλεύφει ἐργασίας. Τὸ «σχέδιον» θὰ ἐφαρμόζηται ἐπὶ πλοίον φροτηγῶν ἀπαισιολογούμενον εἰς πάναν ἐργασίαν, διεπομένην ή μη ἀπὸ τὰ «σχέδια καταιστάτων» διοῖν ναῦλων.

Μέλη τοῦ «Ταιμείου» θὰ είνει οἱ Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταὶ, οἱ μετέχοντες τοῦ «πρεδίου ἑθελονοίας συνεργασίας» καὶ κατέχοντες ἴδιωτητον φροτηγὸν πλοίον ἀπασχολούμενον εἰς ποντοπόλιαν, καθὼς καὶ οἱ ζένοι ἐφοπλισταὶ τῶν «τοῦμπτες» οἱ μετασχόντες ἀρχικῶς ἡ προσωρινή παντες βραδετέρον εἰς τὴν συνεργασίαν. Πάντες οἱ λοιποὶ ἐφοπλισταὶ τῶν «τοῦμπτες» θὰ ἔχουν ἐλεύθερον νάρητήσιν, δηποτὲ γίνονται δεκτοὶ εἰς τὸ «Ταιμεῖον». Ἔπι-
σης, ἐφοπλισταὶ — κάτοζοι πλοίων ἑτέρουν κατηγοριῶν — ἐπιθυμοῦντες νάρητά σαν μετάσχον, γίνονται δεκτοί, ἐφόσον ἥθελε κριτῆς ἀναγκαῖα ἡ ἐπιθυμητὴ ή μετ' αὐτῶν συνεργασία. Ἡ συνεργασία τῶν φροτηγῶν «λάινερς» δέλλει ζητηθῆ ἴδιατείως.

ΠΟΣΟΣΤΟΝ ΕΙΣΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΑΙΟΖΗΜΙΩΣΕΩΣ: Έπι τη βάση παρωπλισμένων Αγγλικών στρατών μέχρι ποσοστού 10 % έπι τον πεντάλον της Αγγλικής χωρητικότητος τῶν «τράμπτες», θά καταβάλληται εισφορά ούτος έπι δύο τῶν ἀκαθαρίστων εἰσπράξεων ἐκ ναυών και 1½ % ούτος έπι τῶν εἰσπράξεων εἰς «τάμπ - τούρφερζ». (Ως παραδείγμα δίδονται οι ἀξόλογοι ἀριθμοί: Βάσει τῆς ἔγγεγρωμένης εἰς τὸ «Ἄρδν Ρέτζερφ» κατά τὸ 1935 Αγγλικῆς χωρητικότητος «τράμπτες» καὶ τῶν παραπάνω τῆς εἰσπράξεων ναυών κατά τὸ αὐτὸν έτος, διὰ τὸ δρόμον ὑπάρχουν στατιστικά, ως παρέχεται ὅμοιόμορφος ἀπλογισμός εἰς σελλινίουν 12)3 καὶ τόνουν υγρούς ή 713 κατά τόνουν δὲ τέσσαρα.

Αφ' έτέρουν θαί δικαιώματα ἔγγαρης — φέρ' εἰπεῖν 2 λιρῶν κατὰ ποιον — έδει νὰ θεωροῦμεν πρὸς σχηματισμὸν τοῦ ἀρχικοῦ κεφαλαίου. Προτείνεται όπως ἐν ἀρχῇ τὸ ποσοστὸν τῆς ἀπόζημωσεως περιφορᾶς της τὴν κάλυψιν μόνον τῶν δαπανῶν παρατησιμὸν. Τὸ ποσοστὸν τῆς εἰσφορᾶς θὰ είνει ἑλαστικὸν καὶ ἀνάλογον πρὸς τὰς ἐκάστοτε ἀνάγκας, εἰς αὐτὸν δὲ πλούτον καθιστεροῦν τὰς συνεισφοράς των οὐδεμίᾳ θὰ καταβάλλη-
α ἀπόζημωσις.

ΤΑ ΔΥΝΑΜΕΝΑ ΝΑ ΜΕΤΑΣΧΟΥΝ ΠΛΟΙΑ: 'Αποζημιώσεις θὰ απαβάλλονται καὶ εἰς πλοῖα δριστικῶς παφορλαζόμενα.' Ή «Διοικητική

YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

HEAD OFFICE: ATHENS, Pindarou 32.

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

BRANCH OFFICE: -77 Beach Street GHEFOO.

Cables & Radiograms—«ONEYBROS» Shanghai

LONDON AGENTS:

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

Cables: "Yannanbars-LONDON

«Επιτροπή» τῶν «τραίνων» θὰ δύναται αὐτοῦ ν' ἀποκλείσῃ η ἐπιβάλλη τὴν ἀπομάχουνσιν ἐκ τῆς ἐργασίας σινδικάτοις πλοίου, ὅπερ — κατὰ τὴν γνώμην τῆς — δὲν δύναται, λόγῳ ἡλιξίας ή ἔτερους μειονεκτικότητός του, να συναγαγοῦνται εἰς τὸν διεθνῆ συνδικάτον. Η τοιαύτη πρόδηλεψης λαμβάνεται πρὸς τὸν σκοπὸν νὰ ἐνθαρρουνθῇ η διάλυσις τῆς πλήθησης ή καὶ πεταλιωμένη χορηγητικότητος. Πᾶν τοιότιον στάχυος θὰ δύναται κατ' ἀπόφασιν τῆς «Ἐπιτροπῆς» καὶ μετὰ σύμφευσον γνώμην τοῦ ἐφαγκλιστοῦ, νὰ πολητᾶται πρὸς διάλυσιν, ἐν τῷ περιπτώσει δὲ ταῦτη ή ἐκ τῶν «Ταμείου» ἀπόζημιόις θὰ συνεχίζεται καὶ μετά τὴν πλησινήν, ἐπὶ τι χρονικὸν διάστημα συμπεφυσμένον ἐν τῶν προτέρων ή ἄντ' αὐτῆς θὰ παρέχηται μία ἐφ' ἀπειλήσιμωσις.

ΕΝΑΡΞΙΣ ΚΑΙ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΟΠΑΛΙΣΜΟΥ: Πλοιόν τι δέον νὰ είνε παροπλισμένον ἐπά τοὺλάχιστον ἡμέρας, ἵνα δικαιοῦται ἀποζημιώσεως, ητὶς ἄρχεται ὑπολογιζομένη ἀπὸ τὸν μεσονυκτὸν τῆς 7ης πρὸς τὴν 8ην ἡμέραν καὶ περιλαμβάνει εἴτα ἀπασαν τὴν περιπέτερα διάρκειαν τοῦ παροπλισμοῦ. Τὰ ἐπισκεπτόμενα ἢ ἐν δεξιμενῇ τελοῦνται σύμφη δὲν δίκαιονται ἀποζημιώσεων. Ἐπίσης δὲν δύνα καταβάλληται ἀποζημιώσις καὶ διὰ περιπτώσεων παροπλισμοῦ, αἵτινες δὲν καλύπτουν ἕνα πλῆθερ 24φορον, μετά τὰς πρώτας ἐπά τι ἡμέρας ἀργίας. Ἡ ἀποζημιώσις ἔξι ἥλιον είνε καταβλητέα εἰς πλοιά διατηρούντα τὴν ζιάσιν τον.

ΕΝΑΡΕΙΣ, ΑΝΑΣΤΟΛΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΓΗΣΙΣ ΤΟΥ «ΤΑΜΕΙΟΥ»: Το «Ταμείον» θὰ τεθῇ εἰς λειτουργίαν ἐπὸ τῆς «Διοικητικῆς 'Επιτροπῆς» καὶ εἰς ὥμεραν ὀφισθισμένην παρ' αὐτῆς, εἰδοποιημένων τὴλεγραφικῶν ἀπάντων τῶν μετεχόντων μελῶν. Ή «Διοικητική 'Επιτροπή» δύναται ν' ἀναστεῖλη τὰς ἔργαδις τοῦ «Ταμείου» μετὰ προηγμένην εἰδοποίησην. Ή λειτουργία τοῦ «Ταμείου» — ἐκτὸς ἐὰν ἄλλως ἡθελει καθορισθῆ — θὰ ἴγγῃ αὐτομάτως εἰς τὸ τέλος ἰζώστης οἰκονομικῆς χρήσεως, ἀρχομένης είτη νέας περιόδου λειτουργίας. Τῇ αἵτηση μελῶν, ἀντιπροσωπευόντων οὐχί διλγωτέραν τὸν 25 οὐ τῆς ἐγγεγραμμένης χρονικότητος, καλεῖται ἐπὸ τῆς «Διοικητικῆς 'Επιτροπῆς» γενικῇ συνέλευσις, αἱ ἀποφάσεις τῆς οποίας δένον θὰ λαμβάνωνται διὰ πλειοψηφίας τὸν 75 οὐ τοπολόγιστον τῆς μετεχόντης τοῦ «Ταμείου» χρονικότητος.

ΟΡΓΑΝΩΣΙΣ: Τὸ παρὸν «σχέδιον» θὰ ἔμαιμοσθῇ παρ᾽ ἰδρυθησο-
μένουν «Σωματείου» ἢ «Συνεταιρισμοῦ», ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς «Διοικητι-
κῆς Ἐπιτροπῆς» τῶν «εφάμιτζ». Λι δαπάναι τῆς διευθύνσεως τοῦ «Τα-
μείου» θὰ παρέχονται ἐξ εἰδικοῦ κονδυλίου, λαμβανομένους ἐκ τοῦ ποσ-
τοῦ τῶν εἰδοφόρων. Τὰ μέλη τοῦ «Ταμείου» ἀπορρέονται νά προσκομί-
ζουν πάντα λογαριασμὸν ἢ ἔγγραφα καὶ νά παρέχουν κάθε πληροφορί-
αν, ὅσπας ἥθελε ζητηθῆ. Παρὰ τῷ «Ταμείῳ» θὰ τιρηται μητρόφον τῶν
μελών.

ΕΞΟΥΣΙΟΛΟΤΗΣΙΣ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ: Ἡ Διαιτητικὴ Ἐπιτροπὴ ἔχουσιο δοτεῖται νῦ προσβάνῃ εἰς τροπολογίας, μὲ πλειοψηφίαν αὐγῇ ἐλάσσονα τῶν 75 οὐ τῆς συμμετεχούσης χωρητικότητος.

ΔΙΑΙΤΗΣΙΑ: «Η «Διοικητική Έπιτροπή» απόφασισε επί τῶν ἐκάστοτε ἀναφορμένων διαφορῶν. Έάν δώς μέλος τι εἶνε δυσηρεστημένον, δόνταναν ν' ἀπενθυμῆνι εἰς τὴν «Ἐπιτροπήν» διὰ τὴν ἀναδεώρησιν τῆς ἀποφάσεως της, έάν δὲ καὶ πάλιν τὸ μέλος δὲν θεωρήσῃ ἔαυτὸν ικανοποιημένον, τότε ή διαφορά τίθεται εἰς διατίσιαν, μὲν πρόβλεψιν καὶ διατίσιον.

Αι έπικοινωνίες κατά τον «πυρεδίου»

Δέον νά σημειωθῆ, δτούς έφοπλιστικοί τινες κίκλοι δείχνουνται ἐπιφυλακτικοί ὡς πρός τὴν πρωτικὴν ἀξίαν, ἀλλὰ υἱώσις ὡς πρός τὸ ἔφαρμόνυμον τοῦ ἀνοτέρῳ σχεδίου. Κατὰ τὴν «Scandinavian Shipping Gazette»—ἀπηγούσαν πρωτανῶς τὰς ἐν προειδένετο ἀντιλήψεις τοῦ Σκανδιναβικοῦ ἐφοπλισμοῦ—εἶνε ἀμφιβολὸν ἂν τὸ ἐπιτήρησε πείρωμα τοῦ «ροοί» τῶν δεξαεμνοπλοίων, ὅπερ ἐλνοε τὸ προβόλημα οὐθίσμεως τῆς προσφερομένης χωριτικότητος, δύναται νά εὑδοξημῆται καὶ διὰ τὴν κατηγορίαν τῶν «τράμιτς». Οἱ ίδιοι τῆται συγχρονισμένων φροτηγῶν — γράφει — θὰ προσβάλουν, πιθανότατα, μίαν δικαίαν ἀντίστοιχην, ὡς πρός τὴν καταβολὴν ὅμοιοιόρθων συνεισφοράς παρὰ δύον τῶν ἐν κίνησι πλοίον, δεδομένου, δτούς τὰ συμφρεντότα τῶν δὲν είνοσον τὴν παράτασιν τῆς ἐργασίας τῶν πεπλακισμένων «τράμιτς».

Όληγα έξι άλλου πιθανότητες ύφιστανται, διτι θά συμφωνήσουν οι έφοροι στοιχεία της μάς «εκλίμακος εισφοράς», ανάλογη πρὸς τὴν ἡλικίαν τῶν ἐν ὑπηρεσίᾳ σταφῶν ή ἐπὶ τῶν καταβλητέων ἐπιδόματων εἰς τὰ παροπλιζόμενα φροτηγά. Ἀπομένει πάντοτε η ἔξενθεσις μᾶς δικαίας λύσεως, διναιμένης νῦ συμβιβάσῃ τὰς ἀντιλήψεις καὶ τὰ συμφέροντα τῶν ἐφοριστῶν, οἵτινες κατέχουν συγχρονισμένην ἡ πεπάλαιωμένη σκάψη, ἐὰν δὲ ἀπεκαλύπτετο η ὑπαρξίας μεγάλης ἐφοριαστικῆς μερίδος, θεο-
ρούσης τὸ «σχέδιον» ὃς ἀδικον καὶ συνεπώς ἀσύμφορον, τότε η ἰδέα τῆς «συνεογάσιας» θὰ ὑφίστατο ἔνα σοβαρὸν πλῆγμα.

Υπομνήσκονται περιστέρῳ ὁ κίνδυνος τοῦ «Ταμείου» ἐξ τῆς συστορεύσεως ὅγκου παρωπλισμένης χωρητικότητος καὶ αἱ δυσχέρειαι ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιῶν πλοίων, λόγῳ τοῦ ὑπόλοιπον ναυτηρικοῦ κόστους καὶ τὴν ἔφισταμένην χαρητὴν ναῦλον. Θὰ ἥξει τὸν κόπον — τονιζεῖ τὸ Σκανδιναϊκὸν περιοδιόν — νὰ ἔξετασθῇ, ἐὰν δὲν ἐπέστη ἡ στιγμὴ ἴδρυσεως, οὐχὶ ἐνὸς «Ταμείου Ἀποζημώσεως τῶν παροπλιζομένουν φορτηγῶν», ἀλλ᾽ ἐνὸς «Ταμείου διαλύσεως τῶν παλαιῶν πλοίων». Καὶ ἐπειδὴ παρόμοιον μέτρον δὲν δύναται νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐπὶ διεθνῶν πλημματικῶν, εἰς τέον θὰ ἦτο ν' ἀφεδῇ ὁ διακανονισμὸς τοῦ διὰ συμβάσεων ἐντὸς των παταίσιν τῶν διαφόρων ἔθνων - ναυτικῶν δργανώσεων ἐκάστης γένως.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΤΩΝ "ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ"

Πρὸς ἔξυπηρέτησιν τῆς πρὸς τὸ θαλάσσιον δικαιον ἐπιστημονικῆς κινήσεως, ἡμετέρας τε καὶ ξένης, ἀπογεται ἑκδιδόμενον τακτικῶς κατὰ τρίμηνον

·Απὸ τῆς Ἰησοῦ Ματθίου

TO

ΑΡΧΕΙΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Περιοδικὸν ἐρεύνης τῶν περὶ τὸ δίκαιον
τῆς θαλασσίας ἐμπορείας ἔξελιξεων.

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

Εις τὰς 50 σελίδας τοῦ

“ΑΡΧΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ,”

έκτυπουμένου ἐπὶ χάρτου ἐκλεκτῆς ποιότητος, πλήρης θά παρέχεται νομολογία ἐπὶ ναυτικῶν ὑποθέσεων τῶν Ἑλληνικῶν καὶ ἔνων δικαστηρίων, θ' ἀναπτύσσονται καὶ θά διερευνῶνται τὰ περὶ τὸ ναυτικὸν δίκαιον ἐγειρόμενα ζητήματα, θά ἐπιδιωχθῇ ὁ συγχρονισμὸς τῆς ναυτικῆς μας νομοθεσίας καὶ αὐτῇ ὄπωσδήποτε ἡ ἐνημέρωσις τῶν Πλοιάρχων καὶ Ἐφοπλιστῶν μας, περὶ τὸ δίκαιον τοῦ ἐπαγγέλματός των, τέλος δέ θά ἔχουμεν τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας.

Τὰ "NAYTIKA XPONIKA,, ιδιαιτέραν αἰσθάνονται χαράν διότι ἐναποθέτουν τὴν τύχην τοῦ περιοδικοῦ εἰς χείρας τοῦ γνωστοῦ διὰ τὴν εἰδικήν περὶ τὸ ναυτικὸν δίκαιον κατάστισιν

κ. ΦΩΚΙΩΝΟΣ Γ. ΠΟΤΑΜΙΑΝΟΥ

είς τὴν πρωτοβουλίαν ἄλλως τε τοῦ ὁποίου ὀφείλεται καὶ ἡ ἔκδοσις

ΤΟΥ "ΑΡΧΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΙΚΑΙΟΥ.

Αἱ ἐτήσιαι συνδρομαὶ ὡρίσθησαν ὡς ἑξῆς:

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΕΛ. 10/-

Διά τους συνδρομήτας των "Ναυτικών Χρονικών,"
ή συνδρομή είναι Δρχ. **150** διά τό έσωτερικόν καί
Σελ. **8**)— διά τό έξωτερικόν.

Συνδρομαί έξαμηνοι δέν γίνονται δεκταί. Ούδεμία δέ αιτησις πρός έγγραφήν συνδρομητῶν θά ληφθή ύποψιν, ἀν δέν συνοδεύται μὲ τὸ ἀντίτιμον συνδρομῆς.

Τὰ πεπραγμένα τοῦ Ναυτ. Ἐπιμελητηρίου

·Η έκθεσις της Διοικήσεως

Την δην τρέχοντος μηνός συνεκροτήθη είς Πειραιά ή έποια γενική συνέλευσις τού «Ναυτικού Επιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος», παρουσιά δέ τῶν ἐκπροσώπων δλων τῶν κλάδων τῆς ναυτικῆς μας βιομηχανίας ἀνεγνώθη ὑπὸ τοῦ προέδρου αὐτοῦ κ. Γ. Ἐπειρίκου, ἡ ἔκθεσις τῶν πετραγμένων διὰ τὸ 1937. Μετό πάσης ἀντικειμενικότητος ή ἔκθεσις προβάινει εἰς τὴν ἀνασκόπησιν τῆς θέσεως τῆς καθόλου Ναυτιλίας μας καὶ διαπιστώνει τὰ εὐπαθή σημεῖα τῆς ὁργανώσεως τῆς. Τῆς ἐκθέσεως ταῦτης δημοσιεύομεν κατωτέρω τάς πλέον ἐνδισφερούσας περικοπάς, ἐπιφύλασσομενούν νά ἐπανέθωμεν εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχός μας ἐπὶ τῶν συμπερασμάτων αὐτῆς καὶ τῶν ὑποδείξεων τοῦ «Ἐπιμελητηρίου μας διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν σημαντικωτέρων ζητημάτων τῆς Ἑθνικῆς Ναυτιλίας.

Αἱ κατὰ τὸ δεξιῶν γρονθικὸν διάστημα τῆς ληξάστης χοίσεως ἐργασίαι τοῦ Ἐπιμελητηρίου δὲν θὰ είχε τις, νομίζουμεν, τὴν ἀξίωσιν νὰ είναι σημαντικαὶ, λαμβανομένου ὑπὸ ὅμιν, ὅτι τὸ πλειστον τοῦ χρόνου τούτου κατηναλώθη εἰς τὴν ὁργάνωσιν τῶν ἱητηρειῶν τούτου καὶ τὴν θεμελίωσιν τοῦ νεοστατικοῦ Ὀγκούσιου.

Οὐχ' ἡτον, τὸ Ἐπιμελητήριον εἰργάσθη, ώς οἱόν τε, ἐντατικῶς παρασχον τὰ πρώτα δείγματα τῆς φύελιμοτήτος τῆς Ἰδρύσεως του, τὰ ὅποια ἐλλῖζομεν, ὅτι θὰ ίσαντοι ήσσιστοι τὰς προσδοκίας, τὰς ὁποίας τὸ Κράτος ἐστήριξεν ἐπ' αὐτοῖς.

Α' ΦΩΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

Η ίδιων τοῦ Ἐπικελητρίου συνέπεσεν εἰς εὐτυχή, ἀλλ᾽ ἀτυχῶς δραγματίαν, περιόδον ἐνημερίας τῆς φροτηγοῦ μας Ναυτιλίας, ὡς γνωστὸν, ἀποτελεῖ τὰ 97 οἱ τοῦ συνόλου τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος καὶ εἶναι εἰς τὸν ομηρικωτέρον πλαφούντον τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας ἀπό πάσης ἀπόψεως. Η Ἑλληνικὴ φροτηγὸς Ναυτιλίᾳ, παρὰ τὴν μισθών ἀναλογίαν ἐν σχέσει πρὸς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα, περιποιεῖ 3 οἱ, πατεῖ ἐν τούτοις σπουδαῖον φόλον εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς δημητριακῶν, βαρέων φροτίων καὶ πρώτων ἄλλων, ἔργομένη δευτέρᾳ μετά τὴν Ἀγγλικὴν εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν ἐλευθέρων φροτηγῶν (Tramps), καὶ ἥξεν τούτον ἕνεσταις ἀναγκαῖοις τὸν ἀντίτιτον τῶν αὔξομειώσεων τοῦ διεθνοῦς ἐπιποίου.

Κατά την τελευταίαν ἔξαστιαν αἱ θαλάσσιαι μεταφοραὶ εἰχον περιέλθει, εἰς δεινὴν κρύσιν καὶ μόλις κατά τὸ τέλος τοῦ 1936 ἤρχισαν ὄπωσδήποτε ζωογονούμενα, ἀκόλουθως δὲ σταθερῶς τὴν ἀνισόπαν ἔχθισαν κατά τὸν παρελθόντα Σεπτέμβριον εἰς τὸ ἀνότερον σημεῖον τῆς διατηρούποτε.

Η ἀπόρροπος αὕτη ζωογόνησις τῶν διεθνῶν θαλασσίων μεταφορῶν ὑπῆρξε πραγματικὸς σωτηρία διὰ τὴν παγκόσμιον, καὶ συνεπῶς καὶ διὰ τὴν Ἑλληνικήν, φροτηγὸν ναυτύλιαν, ἡ δούια ἡδυνήθη οὕτῳ νὰ συγκρατηθῇ καὶ νὰ ἐποιήσῃ τὰς βαθείας πληγάς, τὰς δούιας εἰχεν ἀνοίξει ἡ ἔξατής μαραμός. Λέν θὰ ἔδη ὅμως νὰ ὑπερτιμήσουμεν τὰ ὁψελήματα τῆς δρασίας ταῦτης περιόδου, ἐπιφανειαδός μόνον κρίνοντας τὰ ναυτύλιαζ πράγματα καὶ μὴ ἐμβαθύνοντες εἰς τὴν μελέτην τῆς πραγματικῆς καταστάσεως τῆς Ναυτίλιας μας. Καὶ τοῦτο, διότι τὸ ἐξ τῆς ὑψώσεως τῶν ναυάλων γανωμενικὸν κέρδος ἀπεροφρήθη κατὰ τὸ πλείστον ἐπὶ τὸν ἀπερόγκων ἔξδιον τῶν πλοίων, τὰ δότια ἔχοντας ὥηδη ἀξηγηθῆ σημαντικότατα, τὰ δὲ ἐναπομείναντα καθαρὰ κέρδη διετέθησαν σχεδὸν ἐπιλογίκων εἰς τὴν πληρωμὴν τῶν χρεῶν, διὰ τῶν ὅποιων είχεν ἐπιβαρυθή ἡ φροτηγὸς Ναυτίλια. Τότε μόνον θὰ ἡδυνάμεθα νὰ δικλήσουμεν περὶ ἐνίμεριάς, ἐὰν κατωθῷστο ὁ σηματισμὸς σημαντικῶν ἀποθεματικῶν πρᾶξ ἀντικατάστασιν τοῦ πλιοτοῦ ὑλικοῦ, τὸ ὅποιον λόγῳ τῆς μεγάλης τοῦ ἡλικίας μειονεκτεῖ σοθαρμότατα ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς συναγωνιστὰς στὸλοὺς τῶν ἄλλων σημιαδῶν. Διστυχός ὅμως, λόγῳ τῆς δρασείας διαφορείας τῆς ὑψωτικῆς κινήσεως τῆς ναυάλγοδας, ἡ ἔξγιανσις τῆς φροτηγοῦ μας ναυτίλιας μόνον εἰς περιορισμένην κλίμακα ηρχισεν ἐπιδηλωμένη, ἀνεκόπη ὅμως εὐθὺς ὡς ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ὁξιθερίου ἢ πορείᾳ τῶν ναυάλων μετεστράψῃ λαβοῦσα φαγδιώς τὴν κατιούσαν μὲ τὰσιν νέας κρίσιμην, μόλις συγχρατουμένης τεχνητῶς διὰ τοῦ σχεδίου τῆς διεθνοῦς συνεργασίας καὶ τοῦ καθορισμοῦ κατωτέρων δόθιν ναυάλων εἰς κυρίους τινάς τομεῖς τῶν θαλασσίων μεταφορῶν. Τὴν συνεργασίαν τάντην τὸ Ἐπιμελητηρίου ἵπεστηριζεν ἐνθέμιως προδόν εἰς τὰς καταλήλους ἐνεργείας πρὸς πληρεστέραν ἐπιτυχίαν της, ὅσον ἀφορᾶ τὴν συμμετοχὴν τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἣτοι ἔξητησεν ὅπως συμπεριληφθῶν εἰς τὸν δογματικὸν Νόμον τοῦ Ἐπιμελητηρίου ειδίκετον διάταξεις, διὸ παρείχετο εἰς αὐτὸν ἡ ἀρμοδιότης τῆς πλαισιολογικήσεως καὶ τῆς τηρίσεως τῶν ἐλόγων συμφανιδύνων. Ἀτυχές ὅμως ἡ ἐπὶ τοῦ ἐπεξερευνατι-

τοῦ Νόμος Ἐπιτοολί ἐξ Ὑδωρογόνων ἀπίλατη τὰς διατάξεις ταύτας

Πιδεινής πορφή τῆς ἐργασίας, ὡς ὅπωις απασχολεῖ καὶ συντηρεῖ τὴν Ἑλληνικὴν φροντιγὸν Ναυτιλίαν, δημιουργεῖ δὲ ἀπό τὴν ιδιάζουσαν κατάστασιν, τελείως διάφορον ἀπὸ τὰς ἄλλας ἑθνικάς μας βιομηχανίας, τῶν ὅποιοι οι συντηρητοίς καὶ λειτουργοί ἔξαρτονται ἀπὸ τὴν ἑστορει-
κήν κατανάλωσιν. Εἴ τοι δούνεις ἡ φροντιγὸς Ναυτιλία ἔχει ἔχει δεῖ εἰς τὸν
διεθνῆ στίβον πλαώσιντα καὶ ἀγωνίζομένην ἐναντίον πανισχύσ-
τοντὸν καὶ κατοφθόνειν τὸν ἀντεπεξέρχεται νικηφόρως ἐναντίον παντοί-
ων περισσασμῶν χάρις ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὸ Ἑλληνικὸν
ἐπιχειρηματικὸν διαμονον, οἰδαίδητο περὶ αὐτῆς φροντίς καὶ ἐνέρ-
γεια δέον ἀναγκαῖς νῦν ἐπεκτείνει ἐπὶ τῆς κατανοήσεως τῆς στενῆς ἐ-
φαρτήσεως τῆς ναυτιλίας μας ταῦτης βιομηχανίας ἐπὶ διεθνῶν παρα-
γόντων καὶ καταστάσεων, αἱ ὅποιαι παῖζουν πρωταρχικὸν ρόλον καὶ τὰς
ὅποιαι δὲν δινάμεθα νῦν ἀγονήσουμεν.

Θελομεν, δηλαδή, νά είπομεν, ότι ένν διά τάς ἄλις μας ἔθνικάς
βιομηχανίας, η τούς κλάδους ἔχεινον τῆς Ναυπίλιας, ο δόποι ασχολοῦνται
με ἐσωφρούς μεταφοράς, εἴμεντα ἐλεύθεροι είτε ὡς Κράτος, είτε ὡς
γνωμονοί, είτε ὡς ἐπαγγειοματία, νά λαμβάνουμεν οἰαδήποτε μέτρα και
νά προσβάνωμεν εἰς οἰαδήποτε ἐνέργειας, προσκεμένον περὶ τῆς φορτη-
γού μας Ναυπίλιας, η όποια ἀποτελεῖ διεθνή μεταφοριὸν παράγοντα, δέ-
ον εἰς πᾶν μέτρον μας και εἰς πᾶσαν ἐνέργειαν μας νά προσβάνωμεν μετά
συνένεσις και ἐν πλήρῃ γνώσει τῆς κατατάσεως τῶν διεθνῶν θαλασσίων
μεταφορῶν, παραγολούμοντες ἀναγκαστικῶς τοὺς συναγωνιστάς μας και
προσαρμόζοντες τά συντήματα των εἰς τάς εἰδικάς συνθήκας τῆς ιδικῆς
μας φορτηγοῦ Ναυπίλιας.

Ἐξ τῶν ἀνοτέρων καθίσταται, νομίζουμεν, ἔκδηλον ὅτι ἡ δρᾶσις τοῦ Επιμελητηρίου ὅσσον ἀφορᾷ τὴν φροτήγον Ναυτιλίαν ἀναγκαστικῶς περιφέρεται ἐντὸς πλαισίου διαγραμμούμενον ὑπὸ διευθύνης παραγόντων μὴ ὑποκειμένων εἰς τὴν ἔχεγον τῆς Ἐλληνικῆς πρωτοβουλίας καὶ διασφειρώσεως. Ἀλλως τε ἡδὲ μὴ λησμονῶμεν, ὅτι τὸ κέντρον τοῦ διάρκους τῆς φροτήγου μας Ναυτιλίας εὑρίσκεται μακρὰν τῆς Ἐλλάδος, εἰς τὸ Λονδίνον, καὶ ἐνός, διότι ἐκεῖ εὑρίσκεται καὶ τὸ κέντρον τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας ἡ αντίστοιχη καὶ αἱρέτη ἐτέον, διότι, ἡ Ἐλληνικὴ φροτήγος Ναυτιλίᾳ ἀτ' αὐτῆσσι ταύτην τῆς ἀρχοντικῆς της συνεδρέθη ἀφορήτως μὲ τὴν Ἀγγλίαν, ἵσσον λόγῳ τῆς οἰκονομικῆς της ἔξαρτήσεως ἀπὸ τὸ Ἀγγλικὸν κεφαλαίον, ὅσσον καὶ διὶς ἄλλων λόγων.

Η διαχείρισις των πλοίων της φορτηγού μας Ναυτιλίας διεξάγεται, όπως γνωστόν, ἐπό διαφόρων γραφείον τοῦ Λονδίνου, τινά τῶν ὅποιων ἔστουν συγκεντρώσει σημαντικήν χρονικότητα. Ἐν Λονδίνῳ ἐπίσης ἔχει δραμῇ ἡ Ἑλληνικὴ Ἐπιτροπὴ Ναυτικῆς Συνεργασίας, ἡ ὅποια ἐπρόσθιε τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν εἰς τὰς μετά τὸν διεθνῶν ναυτιλιῶν καὶ σφαλιστικῶν κύρων σχέσεις της. Ἡ ἐν Ἀθήναις ἀρ' ἑτέρῳ ἔργονόν ται Ενοικία Ἑλλήνων Ἐφοριατῶν, τῆς ὅποιας ἡ μαρφοζούνιος δρᾶσις ἡρχεῖ λιαν ἐπιτυχίης, ἐπιλαμβάνεται πάντοι τὸν ξητημάτων, τὰ ὅποια ὑδάταισθον τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν. Ὑπὸ τοῦ συνθήκας ὃθεν ταῦτας ἡς ὄργανώσεως καὶ ἐπρόσθισεως τῆς φορτηγού μας Ναυτιλίας, ἔχονται τὴν γνώμην, ὅτι τὸ νεοσύντατον Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ὀφειλεῖ νὰ ὥριῃ μετά περισσέψεως καὶ συντηρητικότητος πρὸς ἀποφυγὴν συγχέσεως ἀρμοδιοτήτων καὶ διαταραχῆς μᾶς ἱματισμένης καταστάσεως, ηδύ, λόγῳ τῆς διεθνῶν σχέσεων, εἰνὲ ἔχαιρετικῶς λεπτῆ. Οὕτω τὸ Ἐπιμελητήριον εἰς τὰς σχετικὰς πρὸς τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν ἐνεργείας προέβη ἐν στενῇ συνεργασίᾳ πρὸς τὰς ὡς ἄνω Ὁργανώσεις, τὴν συνγραφαὶ τοὺς δὲ τωτὴν ὑέται συνεργήσῃ πρὸς καλύτεραν ἐπιτυχίαν τοῦ ἐπιπομένου ὥσποτε, τῆς προαγωγῆς τῆς φορτηγὸν Ναυτιλίας. Κατὰ τὸ τελείωμαν τὸν χρονικὸν διάστημα τῆς λειτουργίας τῶν αἱ κινητότεραι ἐργασίαι τοῦ Ν.Ε.Ε. ὡς πρὸς τὴν φορτηγὸν Ναυτιλίαν ἥσαν ἡ εἶναι:

1) Ή κατάφεσις τῶν μηρόσιων τῶν πλοίων καὶ τῶν πλοιοπτητῶν, δύον ποὺς ἐπιμελητηριακὴν ζησίσιν, δύον καὶ πρὸς λεπτομερῆ καὶ ἀξιοῦ πογραφὴν τῆς συγχροτίσεως τῆς φορτηγοῦ μαζὶ Ναυτιλίας καὶ παρακολύθησιν τῶν ἐπερχόμενῶν εἰς αὐτὴν διαμιγάνσεων καὶ μεταβολῶν.

2) Η συγχρέντωσις στοιχείουν ἀρρώστων τοῖς κανονισμοῖς λειτουργίας, καὶ τὰ διάφορα ἔξοδα τῶν Ἑλλήνικῶν καὶ τῶν κρυπτέων ξένουν μένον. Ή χορηγίμοτές τῶν στοιχείων τούτων εἶναι εὐνόητος, διότι ἐπὶ τῇ βάσει τούτων, τὸ Ἐπιμελητήριον ἄφ' ἐνὸς μὲν δύναται νό παρέχῃ πληροφορίας, εἴτε εἰς τοὺς Ἑλλήνας, εἴτε εἰς τοὺς ξένους ἐνδιαιφερομένους, τοῖς τότε διαμόρφων λιμενόν, ἄφ' ἐτέρου δὲ νό καταρτῆση σημειώσεως πελέτας.

3) Ἐν συνεργασίᾳ μετά τῆς Ἐνόθεως Ἐλλήνων Σιδηροβιομηχάνων ἢ τοῦ Συνδέοντος Εμπόρου Ναυτιλιακῶν εἰδῶν διεργανούσιθησαν διάφορα ζητήματα σχετικά μὲ τὴν προμήθειαν τροφίμων καὶ ἐφοδίων τῶν πλοίων, ἐπισκενιὰς σκαφῶν κἄλλ. εἰς Ἐλληνικοὺς λιμένας καὶ δὴ τὸν Πειραιό.

Established 1892

D. J. PAPADIMITRIOU

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

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Steamship Agents

Brokers for Chartering

Forwarding Agents

Teleg. PAPADIMITRI

Telephone: 2174

40v) ΑΝ Η ΤΕΑ ΜΕΤΡΑ ΥΠΕΡ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Μετά τὴν σύντομον ταῦτην ἀνασκόπησιν τῶν πεπραγμένων τοῦ Ν. Ε.Ε. κατὰ τὸ πρῶτον ἔτος τῆς διδάσκεως του, ἐπιλαμβανόμεθα τῆς δυον
ἔνεστος συνοντικῆς ἐκδέσεως τῶν συμπερασμάτων καὶ τῶν κατὰ τὴν ἀν-
τίληψίν μας ληπτέων κεφίων μέτρων πρὸς προστασίαν καὶ προαγωγὴν
τῶν συμφερόντων τῆς Ἑπτανήσου μας Ναυτιλίας κατὰ τὸ προσεχὲς ἔτος.
ΦΟΡΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

Ο κλέδος ούντος τῆς Ναυτιλίας μας ἔχει σήμερον ὡς βασικὰ ἐλαττόματα τὴν παλαιότητα τῶν σκαφῶν καὶ τὴν ἐκ ταύτης ἀσφαλιστικὴν κακομεταχείρισί του.

Καὶ ἡ μὲν ποιητικὴ καλυτέρευσις τοῦ στόλου μας προσφορύει εἰς τὴν Ἑλλειψιν ἐπαρχῶν κεφαλαιῶν καὶ οἰκονομικῆς ἀνέσεως. Ως ἐκ τούτου μόνον ἡ ἐλευθέραια συνεννόησις μεταξὺ ἐφοπλιστῶν καὶ οἱ συνέννοησις ἐποπλιστικῶν κεφαλαιῶν δύναται νὰ συμβάλῃ ἀποτελεσματικῶς εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τῶν σκαφῶν μας διὰ νεοτερῶν καὶ εἰς τὴν ἀνάνεωσιν τοῦ πλωτοῦ μας ὥλικοῦ. Λέν νομίζουμε, διτὶ ἡ προσπάθεια αὕτη πρέπει νὰ γίνη ἑπτὸν μορφὴν μεγάλων ὄργανων καὶ ἀνονυμών ἑταῖρων, ὃν φο-
βούμενα τὰ μεγάλα ἔξοδα. Η πρόσκτησις τῶν νέων πλοίων θὰ ἔδει νὰ ἐπεδιύλκητο ὑπὸ τῆς συνήθιστος ἐπικρατοῦσαν ἐν Ἑλλάδι μορφὴν τῆς συμ-
πλοιοκτησίας, δεόντως ἐνισχυούμενης.

Ἡ εὐρυτέρα ὥμος αὕτη σύμπασις τὸν ἐφοπλιστικῶν κεφαλιάων προοκόπει ὅχι μόνον εἰς τὸν ἀτομικὸν χαρακτῆρα τοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐν Ἑλλάδι, ὃν δὲν δυνάμεθα ἀπολύτως νὰ ἀδικήσωμεν, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν ἵπαρχουσαν νομοθεσίαν, ἣντις ἐποτάσσει ἀπολύτως τὰ συμφέροντα τῆς μειοψηφίας εἰς τὴν θέλησιν τῆς πλειοψηφίας, ἀρήγει δὲ τὴν μειοψηφίαν ἀποφοτάτευτον καὶ ἐν ἀγνοίᾳ ὅσον ἀφορᾷ τὴν διαχείρισιν τῆς ἐπιχειρήσεως.

Τό σημείον τούτο τῆς κειμένης νομοθεσίας, ἐπιψυκῶν νά δελτίωση τὸ Ν.Ε.Ε., ἐπεξεργάζεται ἡδη σχετικὸν σχέδιον νόμου ἀφορῶν τὴν σύστασιν τοῦ θεομοῦ τῆς Ναυτικῆς Ἐταιρίας, περιουσιμένης εὐθύνης. Διὰ τοῦ νομοθετήματος τούτου καὶ διὰ τῆς ἔξαστηλίσεως καὶ προστασίας τῶν δικαιομάτων τῶν μειονήσιον ἐν τῷ πλιοντιδίᾳ μετόπου, ἐλλίσομεν, ὅτι θέλει ἐνθαρρυνθῆ ἡ συγκέντρωσις τῶν ἐφοπλιστικῶν κεφαλαίων πρὸς πρόστησιν νέων πλοίων καὶ ἀνανέωσιν τοῦ πλιοντοῦ ὥλικοῦ μας.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀσφαλιστικήν μας θέσιν, ἔχει ἡδη ἐκπονηθῆ σχετικὸν σχέδιον νόμου περὶ ἴδρυσεως Ἀλληλασφαλιστικοῦ Συνεταιρισμοῦ πρὸς ἀσφαλιστικὴν προστασίαν τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, τὸ δόπιον βασίσιμως ἐλπίζουμεν, ὅτι, ἔχγρινόμενον παρὰ τῆς Κυβερνήσεως, θέλει βαθύττῳ καταλλεγεῖσει τὴν σημερινήν μας κατάστασιν ἀπὸ τῆς ἀπόφεος ταύτης.

Ἐκτὸς τῶν δύο τούτων κεφαλαιῶδῶν ζητημάτων πλείστα ὅσα εἰνε τὰ μειονεκτήματα τῆς φροντίδος μας Ναυτιλίας, ὃς ἔχει αὕτη οὐμέρον. Ἐκ τούτων νομίζουμε, ὅτι ἀμέσως δέον τὰ ἀντιμετωπισθῶν τὰ κάτοικοι, περὶ ὧν σχετικά ἴπονται μάτα ἐπεβάλλουμεν ἥδη εἰς τὸ Ὑψηλονογείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

1) Τὰ ζητήματα τῶν πληρωμάτων καὶ τοῦ καθορισμοῦ τῶν καθηκόντων καὶ ἀποχεύσεων αὐτῶν.

Εἶναι ἀνάγκη ν' ἀποτίσουν τὰ πληρώματα τὴν ἔννοιαν τοῦ καθήκοντος περὶ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ὄπουν νῦν ἀσκηθῆ πάσα αἱστηρότης. Αὐτὰ τὴν ἰδιαισιὸν τῆς πειθαρχίας σπονδαῖος συντελεστής θὰ ἦτο ἢ παροχὴ πρὸς τὸν πλοίαρχον εὐθυτέρως ἔξονσίας, περὶ τοῦ εἰδικοῦ δὲ τούτων θέματος τὸ Ἐπιμελητήριον ἔχει τὴν γνώμην, ὅτι πρέπει νῦν ληφθῆ νομοθετικῇ πρόνοιᾳ καὶ μετετίθει τὴν σύνταξιν σχετικοῦ σχεδίου Νόμου. Βασικὸν ἐπίστιμον μέτρον, καὶ τὴν κρίσιν τοῦ Ἐπιμελητηρίου, πρὸς ἐμπέδωσιν τῆς ἐν τοῖς πλοίοις πειθαρχίας θὰ ἦτο ἡ καθίερωσις «Βιβλίων ποιότητος» διὰ τὰ

πληρώματα. Τό τοιούτον δι' ὑπομνημάτων μας πόσις τὸ Ὑψηλονυχεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ἐξητήσαμεν, ἐλπίζουμεν δέ δι τὴν αἰτησίαν μας αὗτη θὰ γίνη ἀποδεκτή.

2) "Επειδόν ἐπίσης σημείον εύπαθες, τρυχάνον καὶ αὐτὸν τῆς μελέτης τοῦ Ν. Ε. Ε., είνε τὸ ζήτημα τῶν ὑπερβολικῶν ἀπατήσεων τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἐξ νοσηριών καὶ ἀπόζημώσεων φυεμασθενῶν. Εξεδέσαμεν πρὸς τὸ Υ. Ε. Ν. δι' ἐπανειλημμένον ἑπομνημάτων μας τὴν ἀνάγκην τῆς Κρατικῆς ἐπεμβάσεως διὰ τὴν κατάπαυσιν τοῦ ἀπότομον τούτου, ἡλπίζομεν δὲ ὅτι τὸ παρὰ τοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐκπονούμενον σχέδιον Νόμον θα συμβάλῃ σπουδαίως εἰς τὴν περιστολὴν τῶν ἐψυχασθενεῖον ἀπατήσεων.

3) Φρονούμεν τέλος ἀδιστάκτως ὅτι πρέπει νὰ ἀποφευχθῇ πᾶσι νέᾳ ἐπιβάρυνσις τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, δεδομένον, ὅτι ἐξ τῶν συνεχῶν ἐσπειρικῶν ἐπιβαρύνσεων μειοῦται ἡ συναγωνιστική κινητότης καὶ ἀντοχὴ τῆς ἐπιχειρήσθωσις. "Οταν ἡ Ναυτιλιακὴ ἔργωσις καταπέλτης ἀσύνηφορος, ἐὰν ἔξαστονθῇ ἡ κρίσις λόγῳ τοῦ δῦνατος κατέστη δαπανηρά, οδεμία νομοθεσία καὶ οὐδὲν τεχνητὸν μέτρον δὰ ἔχῃ τὴν δύναμαν νὰ ἀνάκριψῃ τὴν κατάθρεψίν της ἐπὶ ἀντοπολογιστῷ ζημιᾷ τῆς ἐθνικῆς Οἰκονομίας καὶ τοῦ ἐξ τῆς Ναυτιλίας ἀπόζηντος κόσμου.

ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

Φρονοῦμεν, ὅτι μέρμανα ιδιωτέρα ἐπιβάλλεται νὰ ἱηθῇ, ὅπως ἔχουτη
φετιθῆσσιν ἀριώτερον αἱ συγκοινωνίαι τῆς Χώρας μετά τοῦ Ἐσωτερικοῦ
ώς καὶ τοῦ Ἐξωτερικοῦ κατὰ τῷπον ἀπολέντως συγχρονισμένον καὶ
ἐντὸς τοῦ ἑνικοῦ πλαισίου.

ΙΣΤΙΟΦΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

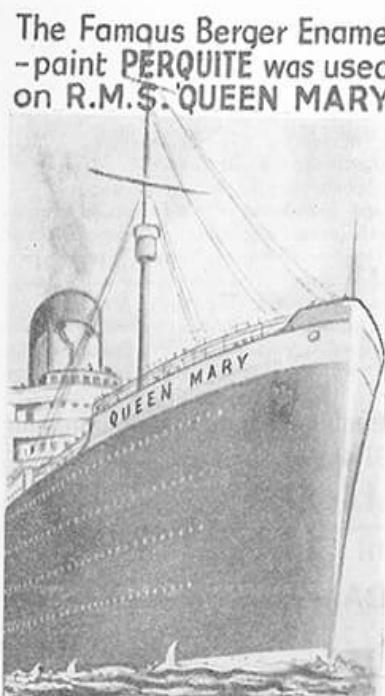
Είς τὰς ἑποβληθείσας εἰς τὸ Ὑφιστονγρεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας μελέτας περὶ τῆς Ἰστιοφόρου Ναυτιλίας ἐκτίθενται λεπτομερῶς πάντα τὰ ἐνδιαφέροντα ταῦτην ζωτικά ζητήματα, ὑπόδειγνύοντα δὲ καὶ αἱ λύσεις τις ὅποιας τὸ Ἐπιμελητηρίουν θεωρεῖ ἀναγκαῖα πρὸς γενικὴν δογματών καὶ προστασίαν τοῦ χρηστοῦ τούτουν πλάδουν τῆς Ναυτιλίας. Τὰ ζητήματα ταῦτα, τὰ ὅποια ἀναφέρομεν ἀντότερο, είναι πολλὰ ἢ δὲ ὄνθισίς των ἔχαστατα ἐκ τῆς κρατικῆς ἐπιφεσίας. Ἐζητήσαμεν ὡς ἐκ τούτου ἀπὸ τὸ Ὑφιστονγρεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας ὅπως καταρτίσῃς ἐδίζην Ἐπιφορὴν ἐξ ἀντιπροσώπων των, ὃς καὶ ἀντιπροσώπων τοῦ Ἐπιμελητηρίουν καὶ τῶν ἐνδιαφερούμενον δργατισθεον πρὸς ἐξέτασιν ὅλων τούτων τῶν ζητημάτων, ἐπὶ τῶν ὅποιων τὸ Ἐπιμελητηρίουν κατηρπιτος καὶ ἐπέβαλεν ἡδη πλήρεις μελέτας.

Κλείοντες τὴν παρόνσαν ἔζησεν τῶν περιφαγμένων τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος κατὰ τὴν πρώτην τῆς λειτουργίας τοῦ χρονικοῦ νομίζοντος, ὅτι δὲν θὰ εἴμεσθα ἐπτὸς τῆς ἀλληλείας ἐάν εἴποιμεν, ὅτι ὁ νεοσύντατος οὗτος Ὁργανισμὸς ἀπὸ τῶν πρώτων τον βημάτων ἀ- πρεπεῖται, ὅτι ἀνταπεκρίθη πλήρως εἰς τὰ προσδοκίας, τὰς διοικάς τοῦ ιδρῦσαν τοῦτο Κράτος ἑστήμενεν ἐπ' αὐτοῖς.

Ιωσής ή δρᾶσις τοῦ Ἐπιμελητηρίου κατά τὴν βραχείαν ταύτην περιόδου δὲν ἔγενετο ἐμφανῆς εἰς πρακτικά ἀποτελεσμάτα ἀμέσως ἀντιληφθεώς, οὐχ ἡτοι τὸν δῆμον ἡ γεννούμενη ἐργασία δύναται νὰ θεωρηθῇ ως προπαρασκευαστική καταλλεγεία, τῆς ὅποιας ἡ γνώμονας ἀπόδοσις θὰ ἐκδηλωθῇ εἰς τὸ προσεχές μέλλον. Ἐννοεῖται ὅμως ὅτι πρὸς ἐπίτευξιν ὄφελέμων ἀποτελεσμάτων είναι ἐξ τῶν ὠνός ἀνενὶ ἡ ἀμέριστος προσοχὴ τοῦ Κράτους εἰς τὰς μείτετας τοῦ Ἐπιμελητηρίου, τὸ δύοντον οὕτω καὶ μόνον δὲ δυναθῆναι πραγματοποίηση τὸν ἴνφρόλον των προσομοίων, δηλαδὴ τὴν προστασίαν καὶ προμονήν τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τοῦ σημαντικοτάτου τούτου παράγοντος τῆς Ἐθνικῆς μας Οἰκονομίας.

Ο Πρόεδρος
Γ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

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



MARINE PAINTS ANTI-FOULING COMPOSITIONS

NO COMPLAINTS WITH BERGER PAINTS



Γαλλία

Πρόγραμμα νέων κατασκευῶν

Ο τέως ιπποργός τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Elbel, εἰς προσφάτους πρὸς τὸν τόπον δηλώσεις του διὸ τὸ ἀνακαίνιστικὸν πόργοφαμα τῆς ἔθνικῆς χωροφυτικότητος, ἐτόπισεν, ὅτι ἡ καθέδρηντος τῶν Παρισίων ἀνταποτίπει τὴν ἀνάγκην παροχῆς κεφαλαίων εἰς τὸν ἑραπλιστά, βάσει τῶν διοίκων νὰ προδοθοῦν οἵτινες εἰς Ικανάν ναυπηγήσεις ἐν Γαλλίᾳ. Αἱ κώνια γραμμαῖς ἐνὸς ναυπηγακοῦ προγράμματος, οὕτινας θέλει ἐπιδιοχῆν ἡ πραγματοποίησις, συνίστανται εἰς τὴν κατασκεψήν, ἐντὸς τριετίας, γιανιθραποφόρων καὶ λιοπῶν φορτηγῶν σκαφῶν 330.000 τόννων, δε-
ξιευμονόλιον 150.000 τόννων, καθὼς καὶ ἐνὸς περιοδισμένου ἀριθμοῦ ἀλεντικῶν, ἀντὶ συνοικικῆς δασάνης ἀπολογιζομένης γένῳ τῶν 3 ½ δισ-
ταυτομονικῶν φούρκων.

Τό Κράτος μέν ξαρηγήσῃ τὰ 25 οἱ τὸν ἀνιστέροι ποσοῦ, ὡς ἀμοι-
βῆι διὰ τὴν κάλυψιν τῆς ἑφισταμένης διαφορᾶς κόστους μεταξὺ Γαλ-
λικῶν καὶ ξένων ναυπηγείων. Εἰς ἄλλον, μὲ τὸ σύστημα τῆς «Ναυτικῆς
Πίστεως», ὅπερ προδέλει τὴν τοκοχεωθετικὴν ἐξόρθωσιν ἐντὸς μᾶς
κίνησισατος, θὰ ἀπατηθῶν κονδύλια 30 ἑκατομμύρια φράγκων πατά-
τὸ πρότον ἔτος, 60 πατὰ τὸ δεύτερον καὶ 85 πατὰ τὸ τρίτον, εἰς βάρος
τοῦ Γαλλικοῦ Θησαυροφυλακίου καὶ ἐπὶ πλεὸν τῆς κρατικῆς δαπάνης
διὰ τὴν κάλυψιν τῶν 25 οἱ τὸν πιστώσεων. Τὰ ἀνιστέροι ποσοῦ δὲ θεω-
ροῦνται ἀπερδολίζα, ἐάν ληφθῇ ἵντες ὑπέρθινη ἀνάγκη, ἢπει τελεύ-
τε εἰς τὴν Γαλλίαν τὴν ἀναστροφήν τῆς Ἑλλονίς της ναυτιλίας.

Γερμανία

Ἡ διοχέτευσις τοῦ Αὐστριακοῦ ἐμπορίου

Οι οίκονομοί κώπλοι τοῦ 'Αιμούργου ἀναμένοντι μετ' ἔξαιρετον ἑνδιαφέροντος νὰ ἰδουν μέχρι ποιον σημείον θὰ εἰνοψθῇ ὁ κριώτερος δότος Γερμανικὸς λιμνή, ἀπὸ τὴν ἐπελθόνταν ἔνωσιν τῆς Αντοτρίας μὲ τὴν Γερμανίαν. Τὸ ξύτημα τοῦτο ἔξαρτάται βεβαίως ἀπὸ τὰς ληφθησάνες ἀποφάσεις εἰς τὸ Βερολίνον, τοιχεῖται δῆμος δῆτι τοῦ 'Αιμούργου, πάτερ εἶχεν ἥδη ἀπὸ καφονὶ προσελκύει ἕνα μέγα τρίπου τοῦ Αντοτρίας ἐμπορίου, προσδοκᾷ ἀπὸ τὴν ἔνωσιν τῶν δύο χωρῶν μίαν περιτέρῳ ἐνίσχυσην τῆς κινήσεως τον. Αἱ ἐλλίδες αὐταὶ τὸν οίκονομικὸν κύπλον τοῦ 'Αιμούργου θεωροῦνται μᾶλλον ὡς βάσιμοι. Λέγεται σχετικῶς, δῆτι ἡ ἀποφάσις τῆς Αντοτρίας θὰ δημιουργήῃ αὐτομάτως γένεννην κάπνους εἰς τοὺς Γερμανικοὺς λιμένας καὶ δῆτι ἡ ἐπισιτία τῶν εργατικῶν σιδηροδρόμων θὰ συνηγονύσετο ἔωτιν, ἐὰν διετηρεῖ τὸ εἰδίκον τιμολόγιον τῆς προκατόχου της Αντοτρίας ἐταφίας, διὰ τὰς μεταξὺ Ἀντοτρίας καὶ Ἀδριατικῆς μεταφοράς. 'Εφόσον ὑπάρχουν ἐισιγμέναι προτιμήσεως, διὰ νὰ ἐνισχύωνται οἱ Γερμανικοὶ λιμένες, θὰ ἥτο απαλόγον — φρονοῦν οἱ Βερολίνοι ἀρμόδιοι — νὰ γίνονται εἰδικαὶ απαρχοφύσιες πρὸς τὸ σημεῖον ἔνων λιμένων. Πιοτεύεται ἐπίσης, δῆτι ἡ παλαιὰ τάσεις τῶν Αντοτριακῶν ἀρχῶν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν εἰδίκου ειδροδρομού τιμολογίον, ενύσσοντας τὴν Γδύνιαν καὶ τὴν Τεργέστην ἡ ἔγκατταί τουν δριτικῶς πλέον, ἐφόσον οἱ Γερμανικοὶ λιμένες παρέχουν ἐπαρχείας διατελοποιητικά περιοχαί.

Δέν πρέπει ἐν τοῖς νῦ παραβλέπεται, ὅτι τὰ Ἰταλικὰ συμφέροντα προσπαθοῦν νῦ ἔξιπτον μίαν συνέννοησαν, βάσει τῆς ὃποιας ἡ Γεργεστὶ θάνατοι διεντάν νῦ χρηματοποιήσαν, ώς κέντρον διαιρεσιώσεως διὰ τὸ Ἀντιρριακὸν ἐμπόριον. Η εὑμερία τῆς Τεργεστῆς ξεπάτα τούς σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου ἀπὸ τὸ ἐμπόριον τῆς Αὐτοκρατορίας καὶ τῶν πολὺν χρονὸν τῆς Κεντρικῆς Ἐνόπλης. Ήδη δομος, ὅποτε ἡ Γερμανία ἀπερρρίψε τὴν Αὐτοκρατορίαν καὶ ἀπέτησε σύνορα μὲ τὴν Γιουγκολανίαν καὶ τὴν Οὐγγαρίαν, ἡ τέχνη τῶν Ἰταλικῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς καὶ κυρίως τῆς Τεργεστῆς, τριγύκεστα σύναπτοστά εἰς τὰς Γερμανικὰς κείμεται. Διγάμει τῶν γνωστῶν πρωτοπόλεων τῆς Ρόμας, ἡ Ἰταλία γίνεται παραπομπὴ εἰς τὴν Αὐτοκρατορίαν.

ν' ἀποσύρῃ τὰς εὐρολίας ταύτας, ἐὰν ἡ πλειονότης τοῦ Λινοτριακοῦ ἐμπορίου κατηψυχέντο μελλοντικῶς πρὸς Βορρᾶν.

Η Ἰταλία ἐπιδιώκουσα τὴν ἔνισχον τῆς Τεργέστης, θὰ προσφέγῃ εἰς τὴν συνεννόησιν μὲ τὴν Γερμανίαν. Πειστικοὶ λόγοι ἔξι ἀλλοι ἀνακάζοντες τὴν Γερμανίαν νὰ προέλθῃ εἰς τοιάντην συμφωνίαν, δὲν ιψί στανται ἀπὸ τῆς οὐκονομικῆς πλεονάρας, ἐξαιρέσει βέβαια τῆς πολιτικῆς σοσιοπολίτης. Πάντως, οὐδαμόποτε καὶ ἀν εἶναι ἡ ἐν προξενιάν ἀδόπιστης τῶν ἐν Βερολίνῳ ιθενόντων, προπει νὰ θεωρήται ως γέγονός, ὅτι τὸ Ἀμβούργον, καθὼς καὶ οἱ λοιποὶ Γερμανινοὶ λιμένες θὰ εὑνοηθοῦν ἐξ τῆς συγχωνεύσεως τῆς Αντστρας.

Πάλιν της Τεργεστής όμως και ἄλλοι ζένοι λιμένες ἐνδιαφέρονται διὰ τὸ Αἰότιαιαν ἐπιφύσιον καὶ ἔχοντα παράσχει τοῖς αὐτὸι εἰδικά τυμ-
λόγια καὶ μειονένα σιδηροδρομικά κόμβωστα. Θεωρεῖται, ἐπὶ παραδείγματι,
ὅς λίαν ἀμφιβολού, ἐννόιοι προστατευτικοὶ σιδηροδρομοῖ ναῦλοι διὰ
τοὺς Ὀἰλανδίους· Βελγικούς καὶ Γιουγκόσλαβούς λιμένας θὰ συ-
νεγιθοῦσιν ἐπὸ τῶν Γερμανικῶν σιδηροδρόμων. Ὁπωδήποτε, θὰ ἀπα-
τηθῇ ἀρχέτος χρόνος διὰ νῦν προσαρμοσθῇ μὲ τὰς Γερμανικὰς ἀντιλή-
ψεις ἡ πολιτικὴ τῶν μεταφορῶν τοῦ Αἰότιαιοῦ ἐπιφύσιον.

Τὰ τουριστικὰ πλοῖα τῶν ἐργατῶν

Τό πρότον δημειούμενον έπερσεανίον της Γερμανικής όργανος είναι «Η Δίναμις διά της Χαράς», «Wilhelm Gustloffs», 25.000 τ. γραφός, διαθέτον διαμερίσματα διά 1465 έπιβάτας και δύο πλήρωμα 426 άνδρων, ήρθαν πρό ίμερον τῶν περιηγητικῶν τοι ταξιδίων, σημειώσαν οὕτως ἔνα λιτοσώμον σταθμὸν εἰς τὴν δράσιν τοῦ Ἐθνοκοσμιαστικοῦ κόμματος, ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς ἀνάγνωσής τῶν ἑργαζομένων. Πρόσκειται περὶ σκάψης εἰδίκως κατασκευασθέντος διὰ πολυνημένους ἔκδομάς τῶν Γερμανῶν ἑργατῶν, ἀποτελοῦντος δέ τὸν πυρήνα ἵκανον στόλου, ναυπηγηθῆσθαινένον πρὸς τὸν οποὺν αὐτόν. Ἡδη ἔνα ἀδελφὸν πλοίον καθειλύνθη τὴν 29ην παρελθόντος μηνὸς, ἐνῷ ἔνα τρίτον, 25.000 τ. γραφός καὶ αὐτὸν πρόσκειται νῦ κατασκευασθῆ ἐις τὰ ναυπηγεῖα «Shicham Werft», τοῦ Λάντσιγκ. Τὰ ἄπλοτά τοῦ ἀπόφευκες συγχρονισμένα ταῦτα «εἰλίνεργα» δὲν ἀποτελοῦνται βεβαίως ἐμπορικὴν ἐπιχείρησην, οὔτε ἀναμένονται ἐξ αὐτῶν πέρδη, δεδομένον ὅτι οἱ ναυλῶν τῶν ἐπιβατῶν τοιν δύο ἀποτελοῦν ἀπλῆν συνεισφοράν πρὸς καλύψην τῶν δαπανῶν τῆς κυνησεως τον. Πάντως, λαμβάνεται κάθε πρόσωπο ἀποφεγγεῖς τῆς διαφορῆς ξένου συναλλάγματος εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Ταῦς εἰς μάρκα ἐνδεχομένας ζημιας δύναται εὑρίσκονται κατατίθενται τῷ εἰδίκον Ταυτον τῆς δογματικῆς

‘Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Ai ναυτιλιακαί των ἐπιστώξεις

Κατά τό δοθὲν πρό ιμερούν ἐν Λονδίνῳ ἐπίσιμον γεῆμα τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», εἰς τό ωποῖον παρεχάθησαν περὶ τὰ χώλια ἄτομα, ώλλησε μεταξὺ τῶν Ἀλιών καὶ ὁ προεσβετής τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν καὶ τέως πρόεδρος τῆς «Ἀνοιτότης Ναυτικῆς Ἐπιφροτῆς» κ. Ιoseph Kennedy, ἀναφερεῖται εἰς τὰς γενικὰς φραμμάς τῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτεῖς τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν. Ο κ. Kennedy παρέσχε μίαν εικόνα τῶν στην τῇ ναυτικῇ διοικητικῇ ἐπιδιόξεων τῆς Οἰναστιγκτόνος καὶ ἀνεσκεύασεν ὡρισμένας σφαλεράς ἐντυπώσεις τῶν ἔξινταν ναυτικῶν κύρκων, δισον μαρφοφόρ τὸν σχόπον τῶν Ἀμερικανικῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεων. «Εἰς πολλὰς ἔνεις πόρως — εἴτε — παρημιαιεύθη ή προσπάθειαν Ἡνωμένων Πολιτεῶν, ὅπως ἀποκτήσουν μίαν κατάλληλην καὶ ἐπολογίσιμον ἐμπορικὴν ναυτιλίαν. Οι Ἀγγλοί ἐφορπλισταί, μᾶλιστα, ἐπέριναν τὰς Ἀμερικανικὰς ἐνεργείας κατά τρόπον ἥκιστα ἴανανοποιητικὸν αὐτὰ τὰ συμφέροντα τῶν δύο χωρῶν. Η ἐν προσκειμένῳ τακτικῇ τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν, εἴτεν ὁ κ. Kennedy, δύναται νὰ συνοισθῇ «εἰς τὴν νάγκην τῆς δημιουργίας καὶ διατηρήσεως ἐνός ἐμπορικοῦ στόλου, δηναρίουν νὰ ἔχειν πετετήσῃ τὸ ἔχετερον τῆς πορειῶν τῆς ϕώνας καὶ χορηγεῖν, ἐν δεδομένῃ στιγμῇ, ὡς δομήτητιὸν δογμαν τῆς ἐθνικῆς ἀμ-

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo —of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

νησί. Η προσάθεια αυτή, όχι μόνον δὲν στρέφεται έναντίον σιασδήποτε ναυτίλιας, ἀλλά καὶ πλαισιωτά από τὴν ἐπιμυμάν τῶν Ἕνομένων Πολιτειῶν πρὸς συνεργασίαν μετὰ τῶν ἄλλων χωρῶν, κατὰ τρόπον μέλλοντα νὰ καταστῆσῃ τὴν ναυτίλιαν, ὡς βιομηχανίαν, χορηματέραν καὶ ἐπωφελεστέραν.

Προσβάνιον είτε μίαν ἀναδρομὴν πρὸς τὸ πρόσφατον παρελθόν, ἔτοισεν, ὅτι τὸ ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον τῶν Ἕνομένων Πολιτειῶν πρὸς τὴν ναυτίλιαν ζουνολογεῖται ἀπὸ τῆς ἐνάρξεως τοῦ Ἐργοπλάκου πολέμου καὶ ἐπειδήν. Ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν σύναρξην ὑπερέσως τὰς Ἕνομένας Πολιτείας ν' ἀναλάβοντι τὴν ἐφαρμογὴν ἐνὸς εὐρύτατος προγράμματος ναυτικῶν κατασκευῶν, μὲ ἀποτέλεσμα τὴν ναυπήγησιν 2500 πλοίων, ἀντὶ δαπάνης 600 ἐκατομμυρίων λιγῶν περίπολον. Ὁ πόλεμος παρέσχε τὴν εὐκαιρίαν εἰς τὰς Ἕνομένας Πολιτείας νὰ διαπιστώσουν, ὅτι δὲν ἔλε γρονθίσεως δὶ ἔνα μεγάλο ἐπορικὸν ἔθνος νὰ ἔξαρτῃ ὀλοκληρωτικῶς τὴν μεταφορὰν τῶν προϊόντων τοῦ ἀπὸ τὰ ξένα πλοῖα, ἕνῳ συγχρόνῳ κατενόηθη καὶ ἡ ἐπαπτικὴ ἀνάγκη τῆς ὑπάρχειας ἐνὸς ἐθνικοῦ ἐμποριοῦ στόλου, ὡς βοηθητικοῦ ὄργανον τῶν ἐνόπλων τῆς Χώρας δυνάμεων. Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν διδαγμάτων τοῦ πολέμου, αἱ Ἕνομένα Πολιτείαι ἐπεδόθησαν εἰς τὴν δημιουργίαν ἐνὸς ἴσχυρον πολεμικὸν στόλον, ὃν ἦτοι ἀνόρτων νὰ δαπανῶν διεσταθμάρια δολλαρίων διὰ ναυτικῶν ἔξοπλισμού, χωρὶς νὰ ἐπιδιώξουν τὴν ἀπότομην καὶ ἐνὸς ἀπωρητικὸν διὰ τὴν ἐθνικὴν ἄμυναν ἐμπορικοῦ στόλου.

«Ἡ προσπάθειά μας — ἔξηρολούθησεν ὁ Ἀμερικανὸς διπλωμάτης — οὗτε ρόδινος, οὔτε καν διαλέκτης τῆς ἑπτής. Συνηνήσαμεν πλέοντα δοὺς ἐπόδια καὶ ἐδοκιμάσαμεν ἀρκετά σχέδια, ἥπερνα διοικοῦσαν ἀκατάλληλα διὰ τὴν εὐδόνων τοῦ ἐπιδιωκομένου στόλου. Κολοσσαῖα πούλι ἐδαπανήθησαν, χωρὶς κανένα πραπτικὸν ἀποτέλεσμα, ἀλλὰ καὶ χωρὶς νὰ σημειωθῇ οὐδὲ πρὸς στιγμὴν παρέκκλισης ἀπὸ τὴν κεντρικὴν ίδεαν. Πιστεύομεν πάντοτε — εἴτε — ὅτι τὰς Ἀμερικανικὰ πλοῖα θὰ συνεχίσουν τὴν δράσιν τῶν ἀνά τοὺς τομεῖς τοῦ διεθνοῦ ἐμπορίου. Οἱ ξένοι ἐπικριταὶ μας, εἴδισαν νὰς ἔναντις ναυτιλιακὰς δαπανὰς τῶν Ἕνομένων Πολιτειῶν, ὡς ἀπόδειξην ἐνὸς ἐχθρικοῦ διὰ τὰς ξένας ναυτίλιας σχεδίουν. Ὁφελοῦ ἔπ' αὐτῷ νὰ ἐπειχήσω, ὅτι δὲν τρέφομεν φιλοδοξίας ἐπὶ τῆς θαλάσσης, πέραν τῆς ἔξασφαλίσεως τῶν μεταφορῶν τοῦ ἐπιτερικοῦ μας ἐμπορίου καὶ τῆς διαθέσεως ἐπαγγελμάτων βοηθητικῆς χορηγητότητος διὰ τὴν ἐθνικὴν μας ἄμυναν. Γνωρίζω, ὅτι η ναυτίλια ἀποτελεῖ διὰ τὰς Ἕνομένας Πολιτείας ἀντικονομοκήν διομηχανίαν καὶ ὅτι — ἔξαρτεσι διαστιμένων μεθόδων καὶ δαπανῶν — θὰ παρέμενε τοιάτη. Δὲν ἀποβλέπουμεν — εἴτε — νὰ διατηρήσωμεν στόλον μεγάλοτερον ἔσενον, ὅπις ἀπατεῖται ἀπολύτως δι' ἐμποριούς στόλους καὶ διὰ τὴν ἄμυναν. Τὰ ἐπιχορηγούμενα σήμερος Ἀμερικανικὰ πλοῖα περιλαμβάνουν μίαν συνολικὴν χωρητικότηταν ἐνὸς ἐκαπομόιον τόνων γκρός περίπολον, ἡ ὥστα ἀπασχολεῖται εἰς ταξίδια μεταξὺ Ἕνομένων Πολιτειῶν καὶ ἀλλοδαπῆς, ἐνῷ καὶ ἡ ὀλότης τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτίλιας οὐδόλιος μετέχει εἰς τὰς ἀποστολούμενας αὔξεσσον μεταφορικάς ἐργασίας». Ετοίμας περιπέτερον ὁ κ. Kennedy, ὅτι τόσον ἀπὸ τῆς ἐμπορικῆς πλευρᾶς, δοσον ἀπὸ τῆς ἀπόφευξ τῆς ἐθνικῆς ἀμύνης, ἡ Ἀμερικανικὴ ναυτίλια ἥτο ἐπικανόνης ἀνέπαρκης. Λαμβανομένον ἔπ' ὅμιν καὶ τὸν πλοίον τῆς μεγάλης ἀποτοπλοίας — εἴτε — ἐμφανίζεται, βεβαίως, ἔνας ὄγκος ἐπαρκῆς, δέοντος διοικοῦσαν τὰς πλαταῖας καὶ βραδέας καὶ διὰ τὰ 90 οὐδὲ τοῦ τονός θὰ είνει κατὰ τὸ 1942 παρθίνα. Σχέδια δόθεν ἔχεποντος διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν καὶ πρὸς τὴν κατεύθυνσαν ταύτην στρέφονται αἱ Ἀμερικανικά ἐπιχορηγήσεις. Ο στόλος τοῦ ἐπιτερικοῦ μας ἐμπορίου, παρετήρησεν ὁ κ. Kennedy, εἴναι πολὺ μικρός ἐν σχέσει πρὸς τὸ μέγεθος καὶ τὴν σπουδωτική τοῦ Ἀμερικανικοῦ ἐμπορίου, οἱ δὲ ξένοι ἐφοπλισταὶ δὲν πρέπει νὰ φοβοῦνται, ὅτι θὰ ἡγησοῦνται ἀπὸ τὴν ναυτιλιακὴν ταύτην τακτικὴν τῶν Ἕνομένων Πολιτειῶν. Ἡ μόνη, ἀλλως τε,

ποὺς τὰς ξένας χώρας διαφορά μας ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Ἀμερική δὲν ἀποβλέπει εἰς τὰς ὑπεροχεαίνους μεταφοράς, ὡς πρὸς ἔξασφαλήν ναυτιλιακῶν ὑπηρεσιῶν, ἀλλ' ἀπόλας ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν ναυτίλιαν, χάριν τῆς ἔξασφαλίσεως τῶν ίδιων τῆς ἀναγκῶν.

Καταλλήγον ὁ κ. Kennedy, ἔτοισες γαραττηριστικότατα, τὰ ἔξης:

«Οσοι ἐπὶ τῶν Ἀμερικανῶν πολιτῶν ὑπεριστόλησαν κυριαρχίαν ἐπὶ τῶν θαλασσῶν, προωφίσταντα νὰ αἰσθανθῶν πιρανταὶ ἀπογοήτηευσιν, Λαμβανομένον ἔπ' ὅμιν τοῦ ἀντικονομούντου χαρακτήρος τῶν ναυτηρικῶν ἐργασιῶν ἐν Ἀμερικῇ, θὰ ἀπετέλει σπατάλην τοῦ δημοσίου πλούτουν κάθε ἀπόλεια νὰ δημιουργήσωμεν στόλον μεγαλύτερον τοῦ ἀπατούμενου διὰ τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ἄμυναν τῆς χώρας μας. Ἡ ναυτιλιακή μας πολιτικὴ ἀποβλέπει νὰ ισοφασίη, διὰ τῶν ἐπιχορηγήσεων, τὸ ὑψηλότερον ναυτηρικὸν κόστος καὶ τὴν ἐπὶ πλέον διαφοράν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως μεταξὺ τῶν Ἀμερικανῶν καὶ ξένων ναυτηρικῶν καὶ πλοίων. Ἡ κυρένησης τῆς Οὐσιογέτων δὲν προτίθεται νὰ δώσῃ κανένα πλεονέκτημα εἰς τοὺς Ἀμερικανούς ἐφοπλιστάς, ἔναντι τῶν συναγωνιστῶν τον. Πιστεύομεν, ἀπόλως, θέτοντες αὐτὸν εἰς θησηνούς πρὸς τὸν οἰκείον τοὺς οἰκείους, διότι, ἀλλως, δὲν δύνανται νὰ παραμείνουν εἰς τὸν διεθνῆ στίβον. Πάντοις, ἡ λύσις τοῦ γενικωτέροντος ναυτιλιακούτων προβλήματος ἐγκείται εἰς τὴν ἀναβίωσιν τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Αἱ Ἕνομένα Πολιτείαι καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθειαν, διότις δημιουργήσουν καλύτερας ἐμπορικὰς σχέσεις, τόσον μὲ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν, δοσον καὶ μὲ τὸν ἐπόλοιπον κόσμον, ἐπιχειρούμενον δὲ νὰ ιδούμεν τὰς ἐμπορικὰς δόσεις ἀπηλλαγμένας τῶν φραγμῶν, διότι τὰ ἐμπορεύματα νὰ κινοῦνται ἐλευθέρως μεταξὺ τῶν ἐθνῶν. Ἐκεὶ ἐναπότεινται αἱ ἔλαπες μας περὶ εὐημερίας, ὅχι μόνον διὰ τὴν ναυτίλιαν, ἀλλὰ καὶ διὰ τὰς λοιπὰς βιομηχανίας καὶ ἐκείνειν ἀκριβῶς πιστεύομεν, ὅτι ἐπιχρήματον καὶ ἐλλίπεις παγίωσεως τῆς εἰρηνικῆς διαβιωσεως τῶν λαῶν.»

Ίταλία

Διὰ τὸν στόλον τῶν «τράμπς»

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας εἰχομεν ἀναγράψει ἐν περιλήψει τὰς ἀναστονόσεις τοῦ ἐπονεγοῦν τῆς Συγκοινωνίας διὰ τὴν ἐπιδιωκομένην ἀνασυγκρότησιν καὶ τῆς φροτηγοῦν Ιταλίκης ναυτίλιας. Ἐγγόσθη ἡδη, ὅτι ὁ ἐφοπλιστής καὶ μέλος τοῦ Ιταλικοῦ Κοινοβούλου κ. Bibolini ἔξεπόνησε σχέδιον, βάσει τοῦ δούιον ὑπεριεκπόνητον τὴν ναυτηρίην στόλον «τράμπς» 960.000 τόνων, ὑπολογίζοντα συνάμα, ὅτι ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῆς χορηγητούτητος ταύτης θὰ προσήσετο μία ἑτοίμα οἰκονομία 250 ἐκαπομόιον λιρετῶν, ἐκ νῶλων καταβάλλομένων ἡδη εἰς τὰς διαφόρους ξένας σημαίας. Ὁ κ. Bibolini προβλέπει, ὅτι θὰ χρειασθοῦν καὶ φροτηγά σκάφη 5000 τόνων καστον, συνολικῆς δὲ χωρητικότητος 190.000 τόνων δ. w., διὰ τὸν εἰδίκον προσφορόν τῆς μεταφοράς γωνιαράκων ἐπὶ τῶν ἐθνικῶν δρυγείων τῆς Αρσας καὶ τῆς Σαρδηνίας. Διὰ τὴν ἐφαρμογήν τοῦ ἀνωτέρου σχεδίου διὰ τὴν τῆς θησηνούς ἐπιχορηγήσεων καὶ ἡ παροχὴ ἔτερον οἰκονομικῶν εὐκολούν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστάς, τὰς δοπίας ή Ιταλικὴ κυρένησης πραγνέται διατεθειμένη νὰ παράσχῃ.

Μεγ. Βρεταννία

Η ἐκθεσίς τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου

Η ἐτησία ἔχεσσι τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» τοῦ Λονδίνου ἐφελκύει, ὡς γνωστόν, τὴν γενικωτέραν προσοχὴν τοῖς διεθνοῦς ἐφοπλιστικοῦ κόσμου. Λέν αὖτις ἀντηρεται αὐτῇ ἀποκλειστικός καὶ μόνον εἰς ζητήματα ἀπασχολούντα τὸ Βρεταννικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν, ἀλλ' θίγει τοιάτην εὐρυτέρων ἐνδιαφέροντος καὶ ἀντικαποτερεῖ τὴν ὅλην ἔξαλτην τῆς παγκοσμίου ναυτίλιας, καθὼς καὶ τὰς ἔξαστοτε φάσεις τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ἐν σχέσει πρὸς τὸν πλοίον. «Οσον ἀφορᾷ εἰδί-

RED HAND ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

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

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

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



Trade Mark

κώς την διομήχανίαν τῶν «τράμπες», ή ἔκθεσις αὗτη ἀμείωτον ἐπισύρει τὸ ἐνδιαιώρον, δεδουμένον, ὅτι τὸ Ἀγγλικὸν φορτηγὸν πορτεύοντα διαγράφει ρόλον εἰς τὰς ἑπερβόλινους μεταφοράς, ἐνῷ ἐξ ἄλλου αὐτὴ ἡ δογμάτων τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου συγκεντρώνει τὴν ὅλην προστομούλαν εἰς τὰς ἐμποροναυτικὰς κατευθύνσεις τῆς Θαλασσοκρατίας.

Κατωτέρῳ παραθέτομεν τὰς κυριοτέρας περιοπάς τῆς ἐπόθεσεως διὰ τὸ ἔτος 1937 — 38, ἣντις ὑπεβλήθη πρὸς ὑμερὸν εἰς τὴν ἑτησίαν γεννινῆς συνέλευσιν τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου».

Ἡ ἔκθεσις περιλαμβάνει, ὡς συνήθως, μίαν εὐρεῖαν ἀνασκόπησιν τῶν περιφαγμένων τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας καὶ τῶν δυναμένων νὰ ἔχουν ἀντίτυπον ἐπ' αὐτῆς προσδιλημάτων, ἀπόδιετο δὲ ἴδιαζουσαν σημασίαν εἰς τὸ συναγωνισμὸν τῶν ξένων πλοίων. Μεταξὺ ἄλλων ἐπισύρει τὴν προσοχήν, ἀφ' ἐνὸς μὲν εἰς τὴν μονοτοληπτὸν ἵπετο τὸν Σοβιετικὸν σκαφὸν τοῦ μεταξὺ Σοβιέτ καὶ Μεγάλης Βρετανίας ἔξαγογον καὶ ἐσιαγογονόν ἐμπορίον, λόγῳ τῆς ὥραις παρεμποδίζεται ἡ εὐρτέρας χρηματοποίησις τῶν Ἀγγλικῶν φορτηγῶν πλοίων, καὶ ἀφ' ἑτέρου εἰς τὴν προσδετικὴν διεύθυνσιν τῶν Ὀλλανδικῶν σκαφῶν εἰς τὰς Ἀγγλικὰς ἀποτολούλας μεταφοράς. Ἀναφερομένη ἡ ἔκθεσις εἰς τὴν οἰσονομικήν θέσιν τῆς ναυτιλίας τονίζει, ὅτι ἡ ἀνάνηψη τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ 1937 ἐπέτρεψε, κατὰ μέσον τινὰ ὄρον, νὰ ἔξασται πλούσιον αἱ τρέζουσαι ἀποθέσεις ἐπὶ τῶν ἀπασχολούμενών κεφαλαίων καὶ νὰ καλύψουν ἀρκετά καθιντεούμενα τοιάστα. Μὲ τὴν ἐπακολούθησαν διός κάμψιν τῆς ἀγορᾶς καὶ μὲ τὰς ηὔχημενας δαπάνας ναυτηγίας καὶ ἔξδον ἐκμεταλλεύσεως, θεωρεῖται ἀμφιβόλον, ἀν καὶ κατὰ πόσον οἱ σημερινοὶ ναῦλοι, ἐν τῷ συνδέοντο τὸν λαμπάδην, ἔν σχέσει καὶ μὲ τὸν πτωχὸν κύριον ἐργασίας, εἰναι ἡδη ἀφετοὶ νὰ καλύψουν ἀπλῶς καὶ μόνον τὸ κονδύλιον τῶν κανονικῶν ἀποθέσεων.

«Οσον ἀφορᾷ τὴν ἀπασχόλησιν τῆς ναυτιλίας, τονίζεται ἐν τῇ ἐκθεσὶ ὅτι, παρὸ τὴν μείωσιν τῆς κατὰ 5.000.000 τ. γκρός, διαρκούσης τῆς κρίσεως, ἡ παγκόσμιος χωρητικότης παρέμενε εἰσέπι κατὰ 20.000.000 τ. γκρός, ἤτοι κατὰ 44 οὐο τοῦ περιγόντερα τὸν Ιούνιον τοῦ 1937, ἔναντι τοῦ Ιούνιου 1914, ἐνῷ ὁ ὄγκος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου ἦτο μόλις 30 οὐο ἐπὶ πλέον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ προπολεμικὸν αὐτὸν ἐπίπεδον. Μὲ δάσιν δηλαδὴ 100 δάσι τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον τοῦ 1913, ἀντεστοίχουν 484.000 τ. γκρός πλοίων δι' ἔραστην μονάδα τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου κατὰ τὸ 1937, ἔναντι 550.000 τ. γκρός διὰ τὸ 1936 καὶ 408.000 τ. γκρός μόνον διὰ τὸ 1913. Τὸ φανερὸν πλέονασμα τῆς προσφορᾶς τοννᾶς, ἔναντι τῆς ζητήσεως, ὅπερ ἦτο 68 οὐο τὸ 1932 καὶ 35 οὐο τὸ 1936, ὑπεβάσθη εἰς 19 οὐο τὸ 1937, ποσοσθοὶ ποὺ ἀποτελεῖ περιστέρων δεκτίσιον ἔναντι ἀδόμη καὶ τοῦ 1929, ὅποτε ἦτο 21 οὐο. Ἐάν διenen ληφθῇ ότι ὁ ψυν, ὅτι δεξιμενόπλοια 10.000.000 τ. γκρός ἀπασχολούνται ἀποκλειστικῶς εἰς τὰ σεντά φορτία καὶ ἐπολογισθῶν αἱ μεταπολεμικαὶ μεταβολαὶ εἰς τὰς κατευθύνσεις τοῦ ἐμπορίου, αἵτινες ἐδημούρησαν μαρκότερους ἀπεργούσαντας πλάνους, καθίσταται πιλανόν, τῇ συμβολῇ καὶ τινῶν ἄλλων δεντερούσητος σημαίας συντελεστῶν, διὰ τὴν ἀπλήθευτον πραγματικόν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μία ἐναρμόνιστης προσφορᾶς καὶ ζητήσεως. Τούτο, ἄλλως τε, ἀποδεικνύεται ἐμφανέστερον ἀπὸ τὴν σημαντικὴν μείωσιν τῆς ἀνά τὸν Κόσμον παραπλούμηνης χωρητικότητος, ἀπὸ 2 3/4 ἐπαπομμία τόννων κατὰ τὴν Ιανουαρίου 1937 εἰς 1 1/3 ἐπαπο-

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAM

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

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

Greek Shipping Agency
(Grieksche Scheepvaart Agentuur)
Shipbrokers Agents

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

Ned. Expeditie en Controlebeleid
Expediteurs en Contrôleurs

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

20, Willemsskade
ROTTERDAM

20, Willemsskade
ROTTERDAM,

20, Willemsskade
ROTTERDAM

ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία, μὲ 18.9 ἐκαπομμία τόννων γκρός, κατείχε τὸ 44 οὐο τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἐνῷ καὶ τὸν Ιούνιον τοῦ 1936 μὲ 17.2 ἐκαπομμία τ. γκρός κατείχε τὸ 28 οὐο καὶ καὶ τὸν Ιούνιον τοῦ 1937, παρέμενε μὲ τὸ ἴδιον ποσοστόν, παρὰ τὴν ἐλαφράν αἴξησιν τῆς χωρητικότητος τῆς εἰς 17.4 ἐκαπομμία τ. γκρός. Η διατήρησις τοῦ ἴδιον ποσοστοῦ προηλθεν ἀπὸ τὴν ἀντίσσοντος αἴξησιν κατὰ 1.1 ἑκατ. τ. γκρός τῆς ξένης χωρητικότητος μεταξύ τοῦ Ιούνιου 1936 καὶ τοῦ Ιούνιου 1937. Εὖθε δὲν ἡ Ἀγγλικὴ χωρητικότης σήμερον εἰπάτει 1.5 ἐκαπομμία τόννων γκρός κατοπέρ τοῦ ἐπιπλέοντος, εἰς ὃ εγρίζετο τὸ 1914, ἐνῷ ἡ χωρητικότης τῶν λοιπῶν χωρῶν ηὔησθη κατὰ 21.4 ἐκαπομμία τ. γκρός.

Ἐξ ἄλλου, οινετεῖ τῆς αἴξησεως τοῦ μεγέθους τῶν πλοίων, ὑπάρχοντο σήμερον περὶ τὰ 2000 ὀλυγότερα Ἀγγλικά ἐπιβατηγά καὶ φορτηγά πλοῖα (ἴξαρέστι τῶν «τάναγρες») η κατὰ τὸ 1914, τὸ δὲ γεγονός αὐτὸῦ ἐμβάλλει τοὺς ἐνδιαφραγμένους κύριους εἰς ἀνησυχίας, ὅπως μάλιστα ἡμετῇ ἐπ' ὄψιν, ὅτι κατὰ τὸ Εὐρωπαϊκὸν πόλεμον ἐποταλλίσθησαν Ἀγγλικά πλοῖα 7.000.000 τόννων γκρός καὶ ὅτι ὁ πληθυσμὸς τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου ἀνέρχεται σήμερον εἰς 50 ἐκαπομμία, ἔναντι 45.5 τοῦ 1913.

Ο συναγωνισμὸς, διποτὶ προέρχεται ἐκ τῆς ἀντιστρόφου ταύτης ἐξελίξεως τῆς Ἀγγλικῆς καὶ ξένης χωρητικότητος, ἐμφανίεται ἀπὸ τὸν κατοπέρ πίνακα (ἴξαρωμένων τῶν δεξαμενοπλόιων):

| Ἀγγλία | Λοιπά Χῶρα |
|------------|---------------------|
| 1913 | 18.3 ἑκατ. τ. γκρός |
| 1929 | 20.0 > > 44.0 > > |
| 1937 | 17.4 > > 45.5 > > |

Σημαίνει τοῦτο, ὅτι κάτει 100 τόννοι γκρός Ἀγγλικῶν φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν σκαφῶν είναι τὸν νὰ συναγωνισθοῦν πρὸς 126 τ. γκρός τῶν ξένων ναυτιλῶν κατὰ τὸ 1913, πρὸς 220 τ. κατὰ τὸ 1929 καὶ πρὸς 255 τ. γκρός κατὰ τὸ 1937. Ο ρηθεὶς συναγωνισμὸς — ἀναφέρει ἡ ἔκθεσις — δὲν συναντᾶται μόνον εἰς τὸν διεθνῆ στίβον, ἀλλὰ καὶ εἰς τὸν τομεῖς τῶν ἐνδιωτοσαραϊσμῶν μεταφορῶν καὶ συγκονιονιῶν, διποτὶ τὸν ἀποτολεῖσθαι τὸν Αγγλικόν ἐφασίαν. Τὸ ἐν προκειμένῳ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν ξένων ναυτιλῶν εἰς τὸ ἐξοτερικὸν ἐμπόριον τῆς Αγγλίας (συντεραλαμβανομένης καὶ τῆς μεταφορῆς κινήσεως εἰς τὰς Κτήσεις) ἔχεικολούθησε προοδευτικῶς αἴξανόμενον, ὡς προσκέπτει ἀπὸ τὸν ἀκόλουθον πίνακα αἱξέσονται καὶ ἀναζητοῦσιν ξένων πλοίον:

| | | | |
|----------------|----------|----------|----------|
| 1929 κατάπλοιο | 35.0 οὐο | ἀπόπλοιο | 34.0 οὐο |
| 1932 > | 40.2 > | > | 37.1 |
| 1936 > | 43.6 > | > | 39.6 |
| 1937 > | 44.2 > | > | 41.4 |

Ἔναντις περιστέρῳ ἡ ἔκθεσις τὰ τῆς ἐρεύνης τῆς στατιστικῆς ὑπηρεσίας τοῦ Ἐπιμελητηρίου ἐπὶ τῶν ναυτιλιακῶν ἐσόδων καὶ τῶν ἀστούτων ἐκ τῆς ναυτιλίας ξεναγωγῶν τῆς Μεγάλης Βρετανίας κατὰ τὸ 1936. Τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἐρεύνης ταύτης καταδεικνύει, ὅτι ἡ ναυτιλία συνειποδούμενη εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν ἀνήλθεν εἰς 15.1 ἐκαπομμία τ. γκρός. Αἰσθάνοιστοι εἰσπόλαξεις: 130.8 ἐκαπομμία λιρῶν. Λατάνων τῶν πλοίων εἰς τὸ ἐξωτερικόν: 56 ἐκαπομμία λιρῶν. Καθαρὸν ἀπόλοιπον, ἀποτελοῦν τὴν ναυτιλακήν συνεισφορὰν εἰς τὸ ισοζύγιον τῶν πληρωμῶν: 74.8 ἐκαπομμία λιρῶν.

Τὰ 38.8 οὐο τῶν ἀντοτέρῳ ἀσταθαίστων εἰσπόλαξεν προήγοντο

THE KOPPERS COAL C°

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ
Ἐτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις :

"ELPINCOAL.."

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

KOPPERS POCAHONTAS
KOPPERS NEW RIVER
KOPPERS INDIAN CREEK
KOPPERS SLOPE
Πράκτορες:
H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.
112-113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3
Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON
Τηλέφ. No. ROYAL 4140

από την μεταφορική κίνησην μεταξύ Ήνωμένου Βασιλείου και Κτήσεων, τά 25.2 ο) από την κίνησην μεταξύ Ήνωμένου Βασιλείου και Σέννον χωρών, 7.7 ο) από την κίνησην μεταξύ χωρών της Αντοχατοφίας, 13.6 ο) μεταξύ Λιντοχατοφίας και Σέννον λιμένων και τά υπόλοιπα 14.7 ο) από την κίνησην μεταξύ άποκλειστικώς Σέννον χωρών.

"Οσον αφορά το 1937, λαμβανομένων όπ' όψιν όλων των στατιστικών συντελεστών, και των μεγαλύτερων άσανθαστών είσποδεσών της Βρετανικής ναυτιλίας, λόγω της άναταμήσεως των ναυάλων, άλλα και των ηφριλοτέρων δαπανών των Βρετανικών πλοίων είς το έξωτερον, άναβιβάζεται είς 115 έκαπομφία λιρών ή συνεισφορά της Ναυτιλίας είς την ισοσκελιόν της παθητικότητος των ισοχυρών μεταξύ δρατών εισαγωγών και έξαγωγών, απίνες έπολογίζονται όπως τον «Board of Trade» είς 432 έκαπομφία λιρών. Προσέφερε, δηλαδή, η Βρετανική Ναυτιλία το ίματο σχεδόν τού ποσού, έναντι όλου όμως των λιοπτών έπειτα κυριοτέρων Αγγλικών βιομηχανιών.

Ο όγκος έξι άλλου τού παγκοσμίου έμπορου έξηκολούθησε την σταθεράνων αντών άνατυχεν κατά το παρελθόν έτος, όποτε ήγγισε περίοντα τά έπειτα τού 1929. Η πορεία της τοπάντης άνατυχεως άποδεινύνεται άπλο τούς άπολούθους άριθμούς τού πημάτος οίκονομων μελετών της Κοινωνίας των Έθνων, με βάσιν 100 διά το 1913:

| | | | |
|-----------------|-------|-----------------|-------|
| Έτος 1913 | 100.— | Έτος 1935 | 107.— |
| » 1929 | 130.— | » 1936 | 111.5 |
| » 1932 | 96.— | » 1937 | 127.— |

'Ανήλθε συνεπώς ο όγκος τού παγκοσμίου έμπορουν κατά ποσοτήτων 35 ο), έναντι τού 1932, τού χειρίστων δηλαδή έτους της τελευταίας κρίσεως. Η αεξησις δ' αιτη τού έμπορουν συναλλαγών έπαργματούθη, παρά τούς συνεχιζομένους περιοδισμούς, έκ την όποιον έλάσιστον έπειποποιήθησαν ή άνατελήσαν. Η ούτω σημειωθείσα διεύρυνσης της παγκοσμίου οίκονομων δραστηριότητος άντανακλάται έμφανέστερον άπλο την ναυτιλιακή κίνησην είς όλα τα παγκόσμια κέντρα, ιδία δὲ άπλο τάς διελύσεις έπει τού διωρέγων Σορές και Παναμά. Με βάσιν 100 διά το 1913, ή ναυτιλιακή κίνησης και τά διελύντα φροτά από τάς δύο ταντάς άφτοριάς τού παγκοσμίου μεταφορικού έμπορουν, άπεικονίζονται, διά την τελευταίαν τριετίαν, άπλο τού άπολούθουν σημαχούτων πίνακα:

| Διάφοροι Συνέδεσμοι | | Διάφοροι Παναμά | |
|---------------------|------------|-----------------|------------|
| Έτη | Ναυτ. κίν. | Φορτία | Ναυτ. κίν. |
| 1913 | 100 | 100 | — |
| 1929 | 127 | 134 | 100 |
| 1935 | 164 | 102 | 82 |
| 1936 | 162 | 99 | 92 |
| 1937 | 182 | 127 | 90 |

Αναφερομένη είτα η έκθεσης είς την συνεργασίαν της ναυτικής βιομηχανίας, οικισμού την διαδοχή τών γεγονότων και διαπιστώνει, έν συνέψει, τά άποτελέσματα της τελευταίας τριετίας ώς έξης:

1) Η μεταξύ τού "Αγγλών έφοπλιστων «τράμπτες» και «λάινερς» συνεργασία διετηρήθη έπιπτωχώς τούς έτης, κατά τό διάστημα των όποιων δὲν έναντιώθη ούτε ένα πλ. όπων μέ ναύλων χαμηλότερον τούς έκάστοτε κατοπτάτων δριών τού «σοχεδίου της Επιτοφίας». Εδήν έξι άρχης τά «λάινερς» συνειργάσθησαν μετά τούς «τράμπτες», χιλιά τού κοινού συμφέροντων και μέ άμωβαν τό άφελος. Έξησφαλίσιμη έπισης και ή πραγματική έποπτηριξής τού ξένου έφοπλιστών, τόσον — άλλως — άπλοτητος διά μίαν βιομηχανίαν δοθαν είς τό πλαίσιον της διεύθυνσης άγοράς.

2) Λι πια τόν νωπών είς τούς έπλο έλεγχον τομεῖς ινφόρμησαν έξι έπιπέδου χαμηλού, προϋποθέτοντος σημαντική ζημιάν επί των πραγματικών έξόδων έκμεταλλεύσεως, είς έπιπέδον ίζανοποιητικόν, δέν έκαλυπτε μόνον τάς δαπάνας σινήσεως και τά συνδύλια άποσθέσεως τών πλοίων, άλλα παρέχει και ποιάν τινα άποδοσιν τόκου των άπασχολούμένων κεφαλαίων. 3) Προέκυψε τονοτοπότων μία βάσις έπει της όποιας τόσον οί έφοπλισται τόν «λάινερς», δύον και οί τούς «τράμπτες», ήδην θησαυρούντων έπει της έργασίας των, έτι δε και νά έξασφαλίσουν έπι τι διάδημα ναύλους άρχετά ένηπλοτέρους τών κατωτάτων δρίσων.

4) Βελτώσεις έπειτα τούς δρούς τών ναυλώσεων. 5) Προσλήψθη η διασπάσις τών προς την γαντιλίαν τών «τράμπτες» Αγγλικών έπιχορηγήσεων και άπασα ούτως ή άξια των διεφύλαχθή έπλο της ένισχυσεως της βιομηχανίας. Κατ' 6) Άπεισθη η άνεργια τών άξιοματών και πληρωμάτων τών Αγγλικών φορτηγών, φησήθησαν δέ παραλήπτος αί έργασίαν τών έπει της γαντιλίας έξασφαλμένων κλιδών.

Διαδηλώνται τέλος είς την έκθεσην η εύγνωμοσύνη, την όποιαν ή γαντική βιομηχανία δρείλει πρός τον Sir Vernon Thomson, έπιδειξαντα τόσον εντοσθίουν διοίκησην τών «σχεδίων» κατά τάς διεύθουλους διά την γαντιλίαν έπολος τών τεσσάρων τελευτών έπλων.

* * *

Η έτησία συνέλεντος τού «Ναυτικού Επιμελητηρίου» πρός την όποιαν ήπειδήθη ή άνωτέρω έκθεσις, συνήλθεν ένα Λονδίνω την 31η Μαρτίου. Είς τον προεδρικόν των λόγων ο z. Souter, δύτις άντικατέστησε τόν έξελόντων πρόεδρον Sir Richard Holt, έτοντος την έπιτακτικήν και καθώταν άναγκην διά την Μεγάλην Βρετανίαν, δύον κατέλη πάντοτε ένα ισχυρόν έπιχορηγών στόλον. Άτυχός — είπεν — άνασοπλόν της την ιστορίαν της Βρετανικής γαντιλίας κατά τον τελευταίον αιώνα, θά ήδοντα νά έντηντον έπει την έπιγράφη μέ τόν τίτλον: «Η άνατυχεν ή έκπτωσης της Αγγλικής γαντιλίας». Ο τίτλος αύτός θά άποδιδη τό γεγονός διή η έπερση τού «Red Ensign» έχει σημαντικώς έποσταλή, ιδία δὲ άπλο της λήξεως τού μεγάλου πολέμου και έντετον.

Κατό το 1914, ή Μεγάλη Βρετανίαν κατέβη τά 44 ο) της παγκοσμίου χωρητικότητος και σήμερον τά 28 ο) μόνον. Τό σύνολον της αιτοκρατούμενης χωρητικότητος έξι 20.400.000 τόννων γρφός είνε έλαφρως κατόπτερον της προπολεμικής δινάμεως και μόνον δύον άφορά τά «τάγκερς» παραπέμπεται ανέησις, με 2.500.000 τ. γρφός σήμερον, έναντι 750.000 τ. γρφός τού 1914. Τό σύρια αίτια της έκπτωσης της Βρετανικής γαντιλίας είνε — κατά τον z. Souter — έποπτερικά και έπιπερούτα. Ό ανταγωνισμός τών ξένων έφοπλιστών έπιχειρησεων είς τομεῖς, οίτινες έξι άλογλήρων ή σηδέδων έξι άλογλήρων, έξεπηρητούντο άνεγαθεν έπλο της Βρετανικής γαντιλίας, έξεπηρητούντο έπει την μέτρο τό Αγγλικόν πλοίον, ένθι δισμένα σημάται (ή Ιαπωνίκη) έπετρον νά καταστήσουν σηματική θέσην είς τά ένδονταυτοχωριάκας μεταφοράς.

Άνεργερεν είτα ο z. Souter τά τόν έπιπτηρηγήσεων πρός την φορτηγών γαντιλίων και έποντερικά και έπιπερούτα. Ό ανταγωνισμός τών ξένων έφοπλιστών έπιχειρησεων είς τομεῖς, οίτινες έξι άλογλήρων ή σηδέδων έξι άλογλήρων, έξεπηρητούντο άνεγαθεν έπλο της βιομηχανίας τού άλατος (5.000.000 λιρών) και διά την άνατυχεν της βιομηχανίας τού άλατος (18.000.000 λιρών) και διά την άνατυχεν της βιομηχανίας τού άλατος (18.000.000 λιρών) και διά την άνατυχεν της βιομηχανίας τού άλατος (18.000.000 λιρών). Τό περιοδικόν ποσόν τών γαντιλιανών έπιχορηγήσεων — είπεν — έν σηγορίσι πρός τά έπιπεργάθεντα ενέργειτα άποτελέσματα, άποτελει μοναδικών φανών είς τά γαντιλιανά χρονιά τού Κόσμου.

Περάνων τήν δημίλιαν τον ο z. Souter άνεργερεν, οίτις άξιαν ίδιατέρας μνείας, τήν παράτασιν έπι έθελονσίας βάσεως της διεύθυνσης συντριγμάτων είς την φορτηγών γαντιλίων.

THE BELDAM PACKING & RUBBER C° L^{TD}

ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1876

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. "ΛΑΖΟΛ., Τηλ. Πειραιεὺς 40.625

ΔΙΓ ΥΔΩΡ

Αι προβλέψεις διά την έργασίαν των «τράμπες»

Εις τὴν συγκροτηθείσαν πρὸ ίμερον ἐν Λονδίνῳ 49ην γενικὴν συνέλευν τῆς King Line, ὁ πρόεδρος αὐτῆς sir F. Vernon Thomson ἔξεθεσε τὰς προβλέψεις τοῦ διό τὸ μὲλλον τῆς ἔργασίας τῶν «τράμπες». Αἱ γνώμαι τοῦ z. Thomson, τέως πρόεδρον τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς» τῆς Βρεταννικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας καὶ σημαντικοῦ παράγοντος τοῦ Βρεταννικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἐπούρουν ἴδιατέρως τὴν προσοχὴν τῶν ναυτικῶν κύρων, διότι παρέζονται μίαν ἔγκρισην γνωμήν ἐπὶ τὸν ἔργαστον ναυτιλιακὸν κατεύθυνσεον. «Αἱ προβλέψεις μονὶ διὰ τὴν κατηγορίαν τῶν «τράμπες» — εἴπεν ὁ sir Thomson — εἰναι σποτειναὶ καὶ πολὺ διάργον ἐνθαρρητικαὶ. Κατόπιν τῆς σημειοθείσης ἐμπορικῆς χαλαρότητος εἰς τὰς Ἰνδούς Πολιτείας ἀπὸ τοῦ Ὀκτωβρίου π. ἔ., καὶ ἐντεῦθεν, τῆς ἀποτυχίας — λόγῳ συνεχῶν παγετῶν — τῆς ἐσοδείας σίτου Ἀργεντινῆς, τῆς ὥποιας αἱ φορτηγοῖς ἀρχοντα, συνήθως, κατ' Ιανουάριον καὶ τῆς περιορισμένης ἐσοδείας τοῦ ἀραβοσίτου, συνεπείᾳ τῆς ἔηρασίας, παρουσιάζεται σήμερον ἡ διεθνῆς ναυλαγορὰ ἐπὸ μίαν σοβαρὰν ἵπτορον τῆς κρίσεως. Ἡ ἕπτορο δὲ αὕτη παθίσταται περισσότερον ἕπολογίσιμος, ἐὰν ληφθῇ ἐπ' ὅρην, ὅτι ἡ Ἀργεντινὴ είναι ἡ πολυδωτότερη ἀγορὰ διὰ τὴν ἀπασχόλησην τῶν «τράμπες».

Ἐτὰ λεπτρὰ αὕτη γεγονότα, συνδιαζόμενα μὲ τὴν ἀβεβαύτητα τῆς διεθνοῦς πολιτικῆς καταστάσεως, ἐξέλονταν τὴν ἐμπιστούνην μεταξὺ τῶν ἐμπορικῶν κύρων καὶ συντελέσαν ὅστε ἡ ζήτησις χωρητικότητος νὰ περιορισθῇ σημαντικῶς. Εὖ δὲ ἐπίσημον ἐν ισχύν τὰ καθιερωμένα ἀπὸ τὸ 1935 «σχέδια» κατοικάτων ὄριον τῶν τιμῶν τῶν ναυλῶν — ἐξηγούμενον ὁ sir Thomson — θὰ εἴσον περιέλθει σήμερον οἱ ναῦλοι ὅλοι τῶν τούμενων εἰς ἐπίπεδα πολὺ χαμηλότερα τῶν ὑπισταμένων. Δὲν δύναται, βεβαίως, κανεὶς ν' ἀποφανθῇ ἀποφεγματικῶς ἐπὶ τοῦ ἀμέσου προσεξοῦς μέλλοντος τῆς ναυτιλιακῆς ἔργασίας. Ἡ ἀδικὴ πον πάντος γνωμῆς εἴνε, ὅτι ἡ παρούσα χαλαρότης τοῦ ἕπερποντος ἐμπορίου δὲν ἐνέχει τὸν χρωατῆρα τῆς μονιμότητος, ἀλλὰ καὶ ἡ ἀξόμη ἐνεργεῖται, κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἡττον, τοιαύτη, δὲν πρόσειται πιθανῶς ν' ἀποβῇ τόσον ὅσεια, δύσον ἡ τελευταία παγκόσμιος χρίσις, ἀλλὰ τὴν ὅποιαν κατὰ τὸ 1936 ἀνένιψεν ἡ ναυτιλία διομανία.

«Οσον ἀρρώστη εἰδίουτερον, τὸ σύνολον τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, ἐνισχυθεὶς ἐκ τῆς προσφάτου βραχείας περιόδου ἐνήμερος καὶ ἐκ τῆς παρατάσεως τῆς διεθνοῦς συνεργασίας, εὐθίσκεται σήμερον εἰς καλύτεραν θέσιν, ὅπους ἀντιτελεῖται τὰς ἀντιξόους περιστάσεις. Πρὸς τὸ παρόν — κατέληξεν ὁ sir Thomson — ὁ ὄγκος τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου, δῆστις κατὰ τὸ 1937 ὑπελογίζετο εἰς τὰ 98 οἰο τῆς κυνηγεως τοῦ 1929, ἔναντι 86 οἰο διὰ τὸ 1936, ἔφθασεν, ίσως, τὸ ἀνότατον ἀπὸ δύον περὶ τὰ μέσα τοῦ παρόλθοντος ἔτοντος. Μία μόνιμος δὲν βελτίωσις τῆς ναυτιλίας ἔξαρταται ἀπὸ τὴν ἀγάνωριν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ τὴν χαλάφοιν τῶν ὑπισταμένων φραγμῶν εἰς τὰς συναλλαγές, ἐνῷ καὶ ἡ νομιμοτητή σταθεροποίησις βασικὸν θὰ ἀπετέλει πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτης συντελεστήν.

Ο. κ. Ράνσιμαν καὶ ἡ διεθνής συνεργασία

Εἰς τὰ Ἀγγλικά ναυτηγεῖα «Henry Robb, Ltd» τοῦ Λιθ, ἔλαβε χώραν πρὸ ἰμερον τελετὴ ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς συμπληρώσεως τῆς πεντηκονταετηρίδος τῶν ἐν λόγῳ ναυτηγείων καὶ τῆς καθελκίσεως ἐκ τὸν ἔσχαρῳ τῶν ἐνὸς εἰδικοῦ ἐπιβατηγοῦ πλοίου μὲ ἀσυνήθῃ χαρακτηριστικά. Πρόκειται περὶ σχάρους, πρὸς θὰ δύναται νὰ μεταφέρῃ 2000 ἑπτάταις μὲ ταχύτητα 17 μιλίων μεταξὺ Σιδηνοῦ καὶ Μανλί τῆς Λίντστρατίας. Θὰ είναι τὸ ταχύτερον «ferry - boat» τῆς Βρεταννικῆς Αὐτοκρατορίας. «Ἔχει μῆκος 225 ποδῶν, μὲ δύο ποόρδας, δύο πηδάλια καὶ δύο ἥλιας. Θὰ φέρῃ ἐπίσης δύο γεφύρας, δύο οἰκιστήρια καὶ διπλᾶς μηχανᾶς πηδαλίου. Συνεπείᾳ τῆς τοιαύτης μονιμήσους κατασκευῆς τοῦ σχάρους, θὰ ἐπιτρέπεται εἰς αὐτὸν νὰ κεφόδη χρόνον διὰ τῆς ἀποφυγῆς τῶν στροφῶν καὶ τῶν χειρισμῶν εἰς τοὺς λιμένας. Μόλις τοῦτο ἤθελε πλεύσει αἱ δύο χιλιάδες τῶν ἐπιβατῶν θὰ ἀποβιβάζονται, καθ' ἦν στιγμὴν

ἔτειαι δύο χιλιάδες θὰ ἐπιβιβάζονται τὸν πλοῖον, ὅποτε ἐντὸς δύον λεπτῶν τὸ σάρος νὰ είναι ἔτοιμον πρὸς ἀπόλογον.

Ομαλῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς τελετῆς ὁ ἐποκόμης Runciman ἔτοιμον, ὅτι ἡ τεχνικὴ εἰς ὅλα τὰ ἐπιτελεῖα καὶ τὰς ἐπιδηλώσεις τῆς τίθεται ἐπὸ τὴν πλέον ἀποτελεσματικὴν βάσανον κατὰ τὰς ἐποχὰς τῶν κρίσεων. «Ολαὶ σχεδὸν αἱ μεγάλαι πρόσοδοι — εἰπε — ἐπομαγιατοποιηθῆσαν εἰς περιόδους οἰκονομικῶν δροσερειῶν, ὅπως ἀριθμῶς σινέην κατὰ τὴν διάρκειαν μᾶς ἐντόνων κρίσεων τοῦ παρελθόντος αἰώνος, ὅτε ὁ ἀπός ἀντιταξτέστησε τὸ ιστόν τοῦ τὴν θαλασσοπόλιαν. Η ναυτικὴ διομανία, ἀπολογούμενα καὶ αὐτὴ τὸν γενικὸν κανόνα, ἥζην εἰς ἀνότερα ἐπιπέδα τελειοποίησες, ἀνὰ τὸν κόσμον, ἐπὸ τὴν πίεσιν ἀντιξόων περιστάσεων. Αναφρόμενος είναι ὁ διμήτηρ εἰδικότερον ἐπὶ τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας καὶ ναυτηγικῆς διομανίας ἐπέδειξεν, ὅτι διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεώς τον, ἔπειτα καὶ οἱ νιούτηροι ἐξαρτώνται αἱ ναυτηγοὶ ἐξαρτώνται ἀπὸ τὴν ναυλαγορὰ.

Κατὰ τοὺς τελευταίους δώδεκα μῆνας — ἐξηγούμενον ὁ ἐποκόμης Runciman — προῆθεν ἔνα ἀξιοσημείωτον ἀποτέλεσμα ἀπὸ τὴν μερά, σχετικῶς ἐπιχορήγησην, τὴν παρασχεθεῖσαν ὑπὸ τῆς Βρεταννικῆς κυβερνήσεως εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν «τράμπες». Ή ἐκ 2.000.000 λιόδων ἐπιστοιχούμενος πρὸς τὰ Ἀγγλικά φορτηγά, ὅτοι ἡ μικροτέρᾳ πρατικὴ ἀριθμὴ πρὸς τὴν μεγαλυτέραν ἔμνικὴν διομανίαν, ἐν συγκρισὶ μετὶ τὴν κυβερνητικὴν ἀποτίμησιν πρὸς τοὺς λοιπὸς διομανίας κυνούς χλάδους τῆς χώρας. Πάντοις καὶ ἡ μερά αὕτη ἐνίσχνος ἐπέτρεψε τὴν διάσωσιν πολλῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀπὸ τὸν κινδυνὸν τῆς καταρρεύσεως καὶ παρέσχεν εἰς τὴν ναυτιλίαν μίαν πολύτιμην ἐπιμηροσίαν, διότι ἡμόνησε τὴν ἐπὶ διεθνοῦς βάσεως συνεργασίαν τῶν «τράμπες» καὶ «ελάνερος». Ήδη — εἰπε — κατατίζεται ἔνα σχέδιον συμπήξεως προΐων, ἐπὶ τὸν ὄποιον δόλια μόνον λεπτομέρεια ἐγγνώσθησαν. Γεγονός διως είνε, ὅτι πολλὰ Ἀγγλικὰ ναυτιλιακὰ ὄργανοί σημειώνονται ἐπιδεινύνων ζητούν ἐνδιαφέροντα καὶ παραπολούντων τὴν σχετικὴν κίνησιν, πεπισμένα, ὅτι τὸ ημέρην σχέδιον θὰ ἡμιόδιζεν ἐπὶ τὴν ζητούντων διάστημα τῶν ἀποτίμησην τῶν ναυλῶν.

Η μείωσις τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων

Εἰς τὴν Βούλην τῶν Κοινοτήτων ὁ βοεύετης κ. Marsden ἐπηρώτησε πρὸ ἰμερον τὸν πρόεδρον τοῦ «Board of Trade», ἐὰν ἀπασχολήται μὲ τὴν παρούσαν ἀνησυχητικὴν θέσιν τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, τῆς ὥποιας ὁ ἀριθμὸς τῶν ποντοποιῶν σχαρῶν ἔχει σοβαρὸς μειωθῆ καὶ ἐαν ἡ κυβερνήσης πρόκειται γ' ἀναθεωρήσῃ τὴν ἐπὶ τοῦ ζητήματος τούτου τακτικὴν τῆς. «Ἀπάντων ἐξ μέρους τοῦ «Board of Trade» διὰ Wallace, ἐδήλωσεν, ὅτι ὁ περιορισμὸς τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοίων δὲν σημαίνει ἀναγκαστικὸς καὶ μείωσιν τῆς πεταφορικῆς ικανότητος τοῦ ἔμνικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Τὸ σύγχρονον πλοῖον — εἰπε — εἴναι γενικῶς μεγάλωτερον καὶ ταχύτερον, δύναται δὲ νὰ μεταφέρῃ περισσότερην κατὰ τὸν γενικὸν γρόθον, δύναται τὸν ποντοποιηκὸν ναυτηγήσεως σχαρῶν. Παρὰ ταῦτα, ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνήσης ἀναγνοῦσι τὸ πλήρως τὴν ἀνάγκην διατηρήσεως μᾶς ισχυρᾶς καὶ συγχρονισμένης ναυτιλίας, παραπολούντει δὲ μετὰ προσοχῆς τὰς δυνατότητας τοῦ ἔμνικοῦ στόλου τῆς χώρας, ἐν σχέσει πρὸς τὰς ἐπιφερόμενας αἰτίας, ἀστινας, ἐν δεδομένῃ στιγμῆς, θὰ ἐγαλείται νὰ παύσῃ.

Πρὸς διευκόλυνσιν τῶν φορτώσεων ἐκ Πλείτ

Η «Διοικητική Ἐπιτροπή» τῶν σχεδίων «πατωτάτων ὄριον ναυλῶν» ἀνεγούντες τὴν 7ην Απριλίου τὴν ἀπόλοινθον ἀπόφασιν τῆς, ἀναφοράς μὲ τὸ «πατήδιον» τὸ διέπον τὰς ἐπὶ Πλείτ φορτώσεις:

«Παρὰ τὸ ὑπὸ τοῦ πρόθρου 2 προβλέποντα, ἐφοπλισταὶ φορτηγῶν σχαρῶν, ἀττιναὶ εἰναι ἔτοιμα καὶ ἀναμένονταν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς, Οὐρουγονῶν καὶ Βραζιλίας, δυνάμενα νὰ παράσχουν ἡμερομήνιαν φορτώσεων μέχρι καὶ τῆς 30ῆς Απριλίου ἐ. ἔ., ἐπιτρέπεται νὰ πειράσφων τὸ μέγεθος τῶν ἐν λόγῳ πλοίων τῶν μέχρις οἰονδήποτε ὄριον,

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

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

BEDNICKA & ENAMELS

EIDIKΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΒUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ 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

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

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

ούντι δημοσιεύεται καὶ τίγη τηροῦνταν ναυάλων, ή όποια δέονταν νὰ είνεται ἵπποι τοῦ σχεδίου προβλεπομένη διὰ τὸ δημόσιον εἰς τὸ ναυλούσιμων μέγεθος.

Ἔναν απαγόρευσις ναυάλωσις εἶς ἡ Ἀργεντινῆς ή Οὐρουγουάνης σημαφόρων, ἥτινα κατευθύνονται ἔμφορτα πρός τὰ ἐκεῖ μετά τηγανή Μαρτίου, περιλαμβάνει καὶ τὰ ναυλωθέντα ἀπό οινόδηποτε λιμένα φροτώσεως τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, μὲ προσαριθμὸν οινόδηποτε ἄλλον λιμένα τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς. Η Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ ἀπεφάσισεν, διότι τὸ μέτρον τοῦτο ἐφαρμόζεται εἰς τὰ σκάφη τὰ ναυλωθέντα εἶς ἡ Ἀργεντινῆς ή Οὐρουγουάνης δι' οινόδηποτε Νοτιοαμερικανῶν λιμένων, καθὼς καὶ εἰς τὰ σκάφη τὰ ναυλωθέντα «τάμη - τούρτες» μὲ ἐπαναταράδοσιν εἰς ἕνα λιμένα τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς.

Κατὰ τὰ λοιπά αἱ διατάξεις τοῦ σχεδίου παρέμειναν ἀναλλοίωτοι.

Διὰ τὰς Τουρκικὰς ναυπηγήσεις

Οἱ ἑργατικὲς βοηθεῖται κ. Τοῦτο ἐπιφράτησε πρὸς ἡμέραν εἰς τὴν Βούλην τῶν Κοινοτήτων τὸν ἐποιγόν τοῦ Ἐμπορίου, ἵνα Βρεταννικοὶ ναυπηγοὶ Οἴζοι ἐπέβαλλαν προσφορὰς διὰ τὴν ἀνάληψιν τῆς κατασκευῆς 13 Τουρκιῶν ἐπιβατηγῶν ἀποικιῶν καὶ ἐκεῖ γνωρίζοι, διατί τελεῖς ἡ ἐργασία αὗτη περιῆλθεν εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα. Ἐγένετο δὲ τοῦ «Board of Trade» παρεστήθη ἡ ἀπάντησις, διότι πράγματι τὸ παρελθόν ἔτος ἐδόθη μία τοιαύτη παραγγελία ἐπὸ τῆς Τουρκικῆς κυβερνήσεως εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα. Οἱ Βρεταννικοὶ Οἴζοι δὲν ἡδύναντο νὰ δεχθοῦν τὴν ἐργασίαν, ἵνα διοίσουν ἔθετεν ἡ κυβερνήσης τῆς Ἀγρίδας. Οἱ ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου ἐξέφρασεν ἐν συνεχείᾳ τὴν λύπην του, διότι ἐπρόσειτο περὶ μιᾶς ὑπόθεσεως, εἰς τὴν ὥστα δὲν ὑπῆρχεν ἔδαφος παρεμβάσεως τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως πρὸς ἑποτήσιν τῶν συμφερόντων τῶν ἑταῖρῶν ναυπηγείων.

Αἱ νηοπομπαὶ κατὰ τὸν πόλεμον

Οἱ πρόστοις λόρδος τοῦ Βρεταννικοῦ Ναυαρχείου, Dusle Cooper, εἰς πρόσοπον τοῦ ἐγερθείσαν κατὰ τὸ ἑταῖρον γέμεια τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», ἐν Λονδίνῳ ἐξέφρασε τὴν περίθυσιν τοῦ ἐπὸ τῆς πολεμιστήτος τοῦ ουστίματος τῶν νηοπομπῶν καὶ ἐτόνισεν, διότι τὸ Ναυαρχεῖον λαμβάνει ἀπὸ τοῦδε κάθε πρόσων, ὅστε εἰς δεδομένην—ἀπεργταίν, ὃς εἴπε— περίπτωσιν, νὰ είνεται ἔτοιμον, ὅποιος ἐφαρμόσῃ ἐγ-

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

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

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

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

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

Wood Hempel Ltd, London, England.

Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

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

2) "Intercontinentale,, Πειραιεὺς, Ἀθῆναι, Θυίνη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

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

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον καὶ χρῆμα
χρησιμοποιοῦντες

HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

TRADE

MARK



παιώνως ὁμοιόμνυμα ἀποτελεσματικά μέτρα προστασίας τῶν ἐμπορικῶν πλοίων. Εἰς τὸ ἐξιστερούν, προσέθηκεν ὁ λόρδος Cooper, ἐπειδή τοῦ πολλάκις ἡ ἑσπαλμένη ἀντίληψις, παῦθις ἡ Ναυαρχείον δὲν είνεται πεπεισμένων περὶ τῆς ἀξίας τῶν νηοπομπῶν, λόγῳ τοῦ ὅτι κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον παρετηρήθη ποιά τις βραδύτης τῆς τὸν συστήματος. Ἀλλοθές, ἐν προσειμένῳ, εἴνε, διότι τὸ Ναυαρχείον δὲν ἡμισεβήτησε ποτὲ τὴν πρακτικὴν ἀξίαν τῶν νηοπομπῶν καὶ ἀν ποτὲ παρατητῆ ἀνάγκη, μὰ ἔθετεν ἀμέσως εἰς ἐφαρμογὴν τὰς ἐνδεικνυόμενας λύσεις. Τονίζουν είτε τὴν σημασίαν τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ ὁ λόρδος Cooper, εἴτε, διότι ὁ πόλεμος στόλος καὶ ὁ στρατὸς μιᾶς χώρας μὰ ἡσαν ἀχρηστοῖ, ἀν δὲν ἔχησανται διὰ τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἡ τροφοδοσία τοῦ πληθυσμοῦ της.

Νοτιοσλαυία

Ἡ ἑθνικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία

Τὸ Ἐμπορικὸν Ἐπιμελητήριον τοῦ Σπαλάτου ἐπέβαλε πρὸς ἡμέραν εἰς τὴν κυβερνήσην τοῦ Βελγίου πόλεμην, διὰ τοῦ ὅποιον ὑποδεικνύεται τὴν ἀνάγκην ὁρισμένων μέτρων, διὰ τῶν ὅποιων μὲν ἐποχεωθοῦν—κατὰ τὸ δινατὸν — αἱ νοτιοσλαυίαι ἐφοπλισταὶ ἐπιχειρήσεις νὰ τοποθετοῦν τὰς ἐξάστοτε παραγγελίας των διὰ νέας κατασκευῆς εἰς τὰ ἑθνικὰ ναυπηγεῖα.

Πολωνία

Ἡ κρατικὴ ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας πρόνοια

Οἱ ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου, εἰσιγούμενος τὸν προϋπολογισμὸν τοῦ ἴπουργείου του πρὸς τὴν ἀφοδίαν κοινοβούλευτικὴν ἐπιτοφὴν τῆς Πολωνικῆς Γερουσίας, ὡμήλησε καὶ περὶ τῆς ἑθνικῆς ναυτιλίας ὑποστηρίξας τὴν ἀνάγκην ἱνασύνεσεως τῆς χωρητικότητός της. Ποσοστὸν—εἰπε—10 οὐρών μόνον, τοῦ ὑπεροπτοντίου Πολωνικοῦ ἐμπορίου μετεφέρθη τὸ παρελθόν· ἔτος δὲ ἑθνικὸν πλοίον, ἵνα 150 ἑπαυτικάμια «ξλότο» κατεβλήθωσαν εἰς ξένα σκάφη διὰ τὴν διοχετεύσιν τῆς ὑπόλοιπον ἐμπορικῆς κινήσεως. Ήμεροι, ὁ Πολωνικὸς ἐμπορός στόλος ἡδύζητο κατὰ 38.000 τόννων, ἥτοι κατὰ 40 οὐρών περίποτον, ἀλλὰ καὶ ἡ πρόσδοση τοῦ αὗτην ὑπῆρξε ἀνεπαρκής, δεδομένου, διότι πολλὰ σκάφη είνεται παλαιὰ καὶ κρίνεται ἐπιβεβλημένη ἡ εἰς τὸ προσεχές μέλλον ἀντικατάστασί των. Κατὰ τὸν ἴπουργὸν τοῦ Ἐμπορίου, είναι ἀναγκαῖα ἡ παράταση τῆς κυβερνητικῆς ἀρωγῆς διὰ τὴν ἐπέτασιν τοῦ ἀπάρχοντος δικτύου τακτικῶν γραμμῶν, ἐνῷ ἡ ἀπόκτηση στόλον «τρόμπες», μολονότι μὲν ἔπειτα νὰ βασισθῇ καὶ αὐτὴ ἐπὶ τῆς κυατικῆς βοηθείας, ἐν τούτοις μὲν ἡδύνατο νὰ ἀφεθῇ εἰς τὴν προστοντίλαν τῶν ιδιωτικῶν κεφαλαίων.

Ἡ μεταφορὴ ἐμπορευμάτων — εἴτε — διὰ τῶν σημερινῶν τακτικῶν γραμμῶν, σημειώνει σταθερὰν αὔξησην, τὰ δὲ Πολωνικά σκάφη χρησιμοποιοῦνται ἀρκούντως καὶ διὰ τὴν μεταφορὰν πρόσων ὑδρού. Ή πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τατίτην διαστημάτων διανούσι εὐρεῖς δρῖξτας καὶ δικαιολογεῖ μίαν ἐντατικωτέραν προσπάθειαν ἐπεκτάσεως τῶν ναυπηγῶν ἐργασιῶν ἐν Πολωνίᾳ. Πούστος τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἔνα νέον ναυπηγεῖον ἥσεται λειτουργοῦν εἰς τὸ Δάντσιγκ, ἐνῷ ἔτερον — ὑπὸ τὴν περιοχὴν τῆς Γδύνιας. Διὰ τῆς προσθήκης τῶν νέων αὐτῶν ναυπηγείων, πιστεύεται, διότι ἡ Πολωνικὴ ναυτιλία μὲν διηγηθῇ νὰ προστατάσται τῶν πλαωτέρων πλοίων τῆς καὶ εἰς τὴν κατασκευὴν καὶ προσθήκην νέων τοιούτων, ἐπ' ὀμφαλεῖς συγχρόνως τῆς ἐγχωρίου βιομηχανίας τοῦ χάλεπος καὶ μὲ σοβαρὴν ἔξοπονότιστην ξένου συναλλάγματος.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

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

Κατ' εὐθύειαν φροτωτικαὶ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ,
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

Ταπτικαὶ κατ' εὐθύειαν ἀναχωρήσεις διὰ
ΑΜΒΕΡΣΑΝ, ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ, ΒΡΕΜΗΝ,
ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ καὶ ΛΟΝΔΙΝΟΝ. — — —

“ΕΛΛΑΣ,”

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ—Τηλ.30-153 — 30-154

ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

Σο6. Ρωσσία

Ἡ ναυτιλιακὴ ἐπάρκεια

Τὰ διά Σοβιετικῶν σταθμῶν διαχρονισθέντα φορτία τοῦ ἔξιτεροικοῦ ἐμπορίου τῆς Ρωσίας ἀνήλθον τὸ 1936 εἰς 30.8 ἑκατοντάρια, τόννων, ἔναντι 14.8 διὰ τὸ 1932 καὶ 7.9 διὰ τὸ 1928. Οἱ ἀριθμοὶ οὗτοι ἀναφέρονται εἰς τὴν ἐπίσημην ἔχεσσιν ἐπὶ τοῦ ἔξιτεροικοῦ ἐμπορίου τῶν Σοβιέτ, συγχρονιστούντας δὲ πρὸς τὸ προτολέγενον ἔτος 1913, ὥστε αἱ διὰ Ρωσικῶν πλοϊον ἔχαγονται ἐκμινύντο γένος τῶν 7.7 ἑκατομμυρίων τόννων καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ γένος τῶν 15.9 ἑκατομμυρίων τόννων. Ἀπὸ τοῦ 1933 καὶ ἐντεῦθεν, τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά μηδέπιθεν, ὡς λέγεται διὰ τὰς ἔχαγογάς ἀπὸ 10.4 τοῦ 1933 εἰς 16.6 οὗ διὰ τὸ 1944, εἰς 24.2 οὗ διὰ τὸ 1935 καὶ εἰς 33.1 οὗ διὰ τὸ 1936, ἐνῷ διὰ τὰς εἰσαγωγάς κατὰ τὴν αὐτὴν ἐποχὴν πλειοτάτησαν διαδοχικῶς εἰς 88.6, 82.9, 67.4 καὶ 73 οὗ.

Ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν ἐπιχειρεῖται νῦν καταδειχθῆναι ὅτι ἡ Ρωσία ήλθε δευτέρᾳ μεταξὺ ὄλλων τῶν Ἐνορθωτικῶν ναυτικῶν χωρῶν, ως πρὸς τὴν συμμετοχὴν τὸν ἔθνικὸν της πλοίουν εἰς τὰς μεταφορὰς τοῦ ἔξτρεμούν της ἐμπορίου, ἐπομένη τῆς Μεγάλης Βρετανίας, ἣντις κατέχει τὴν πόδην τῆσσαν καὶ προστονεμούντην ἡ Νομαρχίαν των Πολιτειῶν, αἵτινες ἔχουνται εἰς τὴν τρίτην βαθμίδα. Ἐν τούτοις, παρὰ τὰς ἀνωτέρων ἐπιδομαῖς, ὄμολογεται, ὅτι, ὁ Σοβιετικός ἐμπορικὸς στόλος πάροι εἰσέτι ἀπέχει ἀπὸ τοῦ νῦν ἐπαρκῆ εἰς τὴν κάτιψην τῶν Ρωσικῶν μεταφορικῶν ἀναγκῶν καὶ νῦν συμβάλλῃ εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Οἰκονομίας τῆς χώρας.

Σχολή ζωγραφίας περιστέριο ή Σοφιετική από την ξεθεοίς την ταυτική της συνεργασίας είς τοὺς ναύλους τῶν ξένων ναυτιλίδων, ἀνάφερει διὰ φροντίδας ὅργανώστεις ἀπέβλεψαν κατά ταυφόν τὰ ἐπιβάλλον τοὺς δρόους τῶν εἰς τοὺς Ρώσους ναυλωτάς. Ἐπανειλημμέναι = γράφει = ἐσημειωθήσαν προσπάθεια ἀπὸ μέρους Ἀγγλικῶν καὶ ἄλλων ξένων ἑταῖρων διὰ τὸν καθορισμὸν μᾶς κλίμακος κατωτάτων ὅριον ναύλων καὶ διὰ τὰς Ρωσικὰς μεταφορὰς μὲ βάσιν τὴν τεχνήν ὕψοσιν τῶν πιάνων τῶν ναύλων εἰς ἐπίπεδα μὴ ἀνταποκρινόμενα ποὺς τὰς συνθήκας τῆς ναυλαγορᾶς. Τὸ Σοφιετικὸν δῆλον κατὰ τὸν προσπαθεῖσιν ἀστὸν ἐπήφεξεν ἡ ἐνθύτερα, κατὰ τὸ δυνατὸν, χρηματοποίησις τῶν ἔθνων σχαρτῶν. Πρὸς ἀπόδειξην τούτου ἀναφέρεται, διὰ ἡ ξεζαχθείσα κατὰ τὴν Ἀνοίξιν τοῦ 1936 ποσότητας ξελείας ἀπὸ τὴν Λευκὴν Θάλασσαν, ἐνθῆς μετά τὴν ἐπανάληψην τῆς ναυσιπλοίας μετεφερόητη ἀποκλειστικῶς διὰ σκαφῶν τοῦ «Σόβιτσογκλότο».

Μία άξιοσημείωτος ρυθμούλκησης

Πρόσειται κατ' αὐτάς νὰ πραγματοποιηθῇ μία πρωτοφανοῦς ἐκτάσεως ομιλούντης, ἀπὸ τοῦ Νιζολάιεφ μέχρι τοῦ Πετροπανόφζορ, τῆς Καμπούτρας, ἣντι ἀποτάσσεται 10.400 μέτρων. Θὰ ομιλούντηθῇ ὑπὸ τοῦ ἀττικοῦ «Ελαικού», ἐν συνεργασίᾳ μετὰ τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Τίφον», διὰ μέσου δέξα θαλασσῶν καὶ δέοντος, ἡ κατασκευασθεῖσα εἰς τὰ ναυτηγεῖα τῆς Μαδύνης Θαλάσσης, διὰ τὰς ἐν "Απο Ανατολή" σύνταξας τῆς Σοβιετικῆς ναυτοπλοΐας, πλωτὴ δεξαμενή, ἀνηφορικῆς ικανότητος 5000 τόννων.

Έπι της δεξιανέτης ταύτης, έφωδιασμένης μὲ σταθμὸν ἀσυρμάτου καὶ ιστόν σημετόν, θὰ φορτωθοῦν δέο μικρὰ ὄχηματα καὶ δέο «πλάγια», ενῷ τὸ «Kharkov» θὰ φέρῃ 4000 τ. γωνιανθράκων διὰ «πρόνεος», 6000 τ. ἀλατος καὶ λοιπῶν εἰδῶν διὰ τοὺς ἀλευτικοὺς σταθμοὺς τῆς Καρπαΐτικας καὶ ἐπαρκὴ προμήθειαν τροφῶν καὶ σφαγίων διὰ τὸ έξ 125 ἀνδρῶν προσωπικῶν τῶν τοιῶν στραφῶν. Η δὲ συνοδεία, συνδεμένη δηλαδὴ καὶ γαλιβδίνων σημάτων, εἰς ἔκτασιν διό μιλίων, θὰ σταθμεύσῃ τοῦ Σούνες καὶ εἰς τὴν Σιγκαπούρην πόδες ἀνθράκεν τοις καὶ διὰ τὴν ἐπιθεώριουν καὶ τὸν καθηλωτικὸν τοῦ λεβάντου πολεμῶν αὐτοῖς.

**Δοκιμάσατε τὰ
ύφαλοχρώματα
“CAMREX,,**

ΔΙΟΗ
Καίτοι οικονομικώτερα, είνε άνωτερα τῶν ἄλλων κατασκευαστῶν
Χρώματα & Βερνίκια παντὸς εἴδους
Ἐπίσης: Ίδιαιτέρα ειδικότης χρωμάτων
πρὸς διατήρησιν τῶν Tanks & Barges

·Αποθήκαι χρωμάτων ἐν τῷ ἔξωτερικῷ εἰς τοὺς κυρι-
·ωτέρους λιμένας συμπειλαυδανούμενου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Α. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

HARROWBY ST CARDIFF

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

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Ο χρόνος μετρήσεως τῶν σταλιών κατά τὴν ἐκφόρτωσίν.

Τό παρελθόν ἔτος, συνεπείᾳ ὑπερβολημάρας φορτίων εἰς τοὺς Ἀγγλούς λιμένας, διὰ τῶν ὅποιον διεῖσχοντα εἰσιγωγαὶ ξύλεις, συνηπέπετο πολλάκις, κατ' ἐπιμέμα τῶν πλοιοκτήτων, ἡ σιμφωνία, δῆτας ὁ ναυλωτής ἢ παραλήπτης ἀνάλαβειν τὸν κίνδενον νῦν πληρώνῃ ἡμεραργίας δι' ἐνδεξομένην ἀπόλειαν χρόνου ἕπο τοῦ πλοίου. Ἡ σιμφωνία αὕτη διπλωνότερο εἰς τὸ ναυλοσύμμαρτον διὰ διατάξεως, καὶ ἦν ὡς χρόνος ἔδει νῦν ἐμετάπτω μετὰ τὴν ἐπτυχίαν 24ώρους ἀπὸ τοῦ κατάπλον τοῦ πλοίου εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφορτώσεως, ἀσχέτως ἐὰν ἐτίθετο ἡ μῆνις θέσιν ἐκφορτώσεως. Ἐπειδὴ μεταξὺ τῶν ἐκάποτε συμβαλλομένων δὲν ἀνεψήποτε διαφορία, ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἐργινείαν τῆς ἀνωτέρῳ διατάξεως, οὐδεμία διένεξις προσέκυψε, διὰ δὲ τὸν χρόνον τῆς ἀναμονῆς μέχρις ἐνάρξεως τῆς ἐκφορτώσεως, κατεβάλλετο πάντοτε εἰς τοὺς πλοιοκτήτας ἡ προβλεπομένη ἀμοιβή, βάσει τοῦ σιμπεφωνημένου ἐπὶ πλέον ποσοῦ διὰ σταίλιας.

Αρχιβεστέρα διοικητής της νομικής ουδίας τοῦ Ιηττάματος ὑπὸ τῶν Ἀγγλῶν δικηγόρων τῆς «Ἐνώσεως Πρωταρίας τῶν Γερμανῶν πλοιοκτητῶν», ἀπέληξεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ ωρίεσσα διάταξις δὲν προστατεύει ἐπαρχῶς ἀπὸ νομικῆς πλευρᾶς τὸν πλοιοκτήτην, διότι κατὰ τοὺς ὄφους τοῦ ναυλοτυμφόνου δέον νά γίνη ἡ ἐμφόρωσις, «ὅσον τὸ δυνατὸν ταχθεῖρον καὶ οιμένων πρὸς τὰς κρατούσας συνηθείας εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφορτώσεως». Ναυλούμφωνον, μὴ περιέχον οητῆν ουμφωνίαν περὶ ὁρισμένου χρόνου ἐκφορτώσεως, τότε μόνον παρέχει εἰς τοὺς πλοιοκτήτας τὸ δικαίωμα ν' ἀπαιτήσουν τὴν καταβολὴν σταλῶν ἡ ἄλλης ἀποζημιώσεως, ὅταν ἡ ἀπώλεια τοῦ χρόνου προηῆθεν ὑπαπιότητη τῶν παραληπτῶν. Η ἀρχὴ αὕτη ἴσχει καὶ ἐπέρ τοῦ παραληπτοῦ, ὑπὸ τὴν οητὴν φρασκαὶ προτύθεσιν, ὅτι οὗτος ἔπραξε πάν τὸ δυνατὸν πρὸς ἐξεσειν θέσεως ἐκφορτώσεως, ἵνα οὕτως, εἰς περιπτώσεις ὑπερθυγεντρόσεως φροτιον, μειώσῃ τὸν χρόνον, καθ' ὃν ποπλεγεῖται νά ἀναγκαῖτο τὸ πλοῖον, δι' οὗ κοινεῖται τὸ εἰς παραλαβὴν τοῦ αφοτίον ἕντειας.

Κατά τὴν Ἀγγειήν νομολογίαν, ήταν ἐφημοδόθη εἰς πλείστας δικαιουτάς ἀποφάσεις, τὸ ζῆτημα εἶνε διμερές: Πότε, δηλαδή ἔνα πλοῖον θεωρεῖται εκαπιταλεῖναν καὶ ποιάς ἐποχεώνεις ὑπέχει, σχετικῶς, ὁ παραβάτης. Διάταξις, κατὰ τὴν δόσιν ὁ χρόνος δέοντα νῦν μετράται 24 ὥρας μετά τὸν κατάπλουν, ἀσχέτως ἂν τὸ σκάφος ἡγυγεινούλησεν ἢ ὅτι δὲν μεταβιβάζει τὸν κίνδυνον ἐπιθαδύνεσθε τίνος εἰς τὸν ναυλωτήν ἢ τὸν παραβάτην, ἀν τοῦτο δὲν ἐκφράζεται διὰ πολὺ σαφῶν λέξεων. Εἰς τὸ ναυλοσημείων τοιαντή διάταξις, δίδει μόνον τὸ χρονικὸν ἔχειν οημίον, καθ' ὃ τὸ πλοῖον θεωρεῖται ὡς «εκαπιταλεῦσμα». Διὰ τὸν παραβάτην ὅμως εκαπιταλεῖναν σκάφος λογίζεται τὸ πλοῖον μετά πάροδον 24 ὥραν ἀπὸ τοῦ κατάπλου τοῦ εἰς τὸν λιμένα τοῦ προοιμιοῦ, ἀπὸ δὲ τοῦ χρονικοῦ τούτου οημέον ἔχει τὴν ἐποχεών τὸ παραβάτης νῦν προδῆταις τὴν ὄσσα τὸ δηνατόν ταχιτέραν ἐκφράτωσιν, καθ' ἣν πάλιν θέλουν ἀριθμῇ ἐπ' ὅψιν ἡ «τοπικὴ συνήθεια» καὶ αἱ ἔκστοτε ἐπάρχουσαι εἰς τὴν διάθεσιν τοῦ δηνατότητος ἐκφούσσωσι.

Ο παραλήπτης δύνεται — κατά το 'Αγγλικόν δίκαιων — παρ' τὴν ῥηθεῖσαν διάταξιν, δὲν θὰ θεωρηθῇ ἐπεύθυνος δι' ἀπόλειαν τίνα ζῷον, ἢν ἀποδειχθῇ, ὅτι η ἀπόλεια αὕτη ὑφελέστει εἰς αἴτια, ἄπινα δὲν δημινάτο νά παρασάμψῃ. Τοῦτο, συνήθως, θὰ συμβῇ ἐν πειρατώσει ἐλέγχουντων θαυμάνιον ή φροτηγίδων, συνεπέως ἐπεργαζομένωσις φροτίων πρὸς παρδοσίαν. Λιγὸν νά περιβλήθῃ νομικὴν ζητούνταν η πρόθεσης τῶν συμβαλλομένων, ἀπαιτείται δημοσίες γίνεται ζητούντας διατάξεων, η οποία διά σαφῶν λέξεων νά καθορίζῃ πότε τὸ πλοίον πρέπει νά θεωρῆται «επατάλενον» καὶ ποιά είνει αἱ σχετικά ὑποχρεώσεις τοῦ παραλήπτου. Πρέπει, συνεπέως, ν' ἀναφέρεται ὡρῶς εἰς τὸ ναυλόσημων, οἵτινες διὰ τὸν ζρόνον, καθ' ὃν ἔνα πλοίον είνει ὑποχρεωμένον ν' ἀναμένῃ τὴν ἵξεντον θέσεως, διὰ νά ἀρχίσῃ τὴν ἐκφόρωσιν τῶν, δικαιοῦται νά ἀηδονιθῇ τέλη σταλιών, κατά τὸ συμπεριουσιμένον ποσόν.

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.

All enquiries direct to W. N. LINDSAY LTD.

Or to London agents' **SHEPPARD & Co.**

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

Α.Ε. Άτμοπλοϊκῶν Γραμμῶν "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ,,

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1937

(ΕΤΟΣ 3ον)

| ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ | | ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ | |
|---|--------------------|---|------------------------|
| ΑΞΙΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ | | ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΜΕΤΟΧΙΚΟΝ | Δρ. 20.000.000.— |
| Άρχιση άξια ἀπό «ΕΛΛΑΣ», «ΤΟΥΡΚΙΑ», «ΒΕΑΓΙΩΝ», «ΓΕΡΜΑΝΙΑ», «ΟΛΛΑΝΔΙΑ» καὶ «ΑΘΗΝΑΙ» Δρ. 43.405.541.65 | | Κεφάλαιον τακτικὸν ἀποθεματικὸν παρόλοντον ἐτῶν | Δρ. 66.112.— |
| Μείον | | 1937 | » 68.633.— » 134.745.— |
| Άποσ. παρελθ. ἐτῶν Δρ. 2.050.654.70 | | Συναλλαγματικὰ γιανθράκων πληρωτέων | » 2.759.006.20 |
| Άποσ. ἔτους 1937 .. » 8.681.106.95 10.731.761.65 Δρ. 32.673.780.— | | ΠΙΣΤΩΤΑΙ | |
| Έξοδα ίδρυσεως Έταιρίας .. Δρ. 134.248.40 | | Διάφοροι πιστωτικοὶ λογαριασμοὶ | » 4.998.582.90 |
| Μείον | | ΤΑΞΙΔΙΑ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ | |
| Άποσ. παρελθ. ἐτῶν Δρ. 53.699.40 | | Ναῦλοι ταξιδίων ἐπὸ διετέλεσιν | » 23.977.651.85 |
| Άποσθέσεις ἔτους 1937 .. » 25.849.— 80.548.40 » 53.700.— | | Λογαριασμὸς ἀτασκαλίας | » 5.990.116.90 |
| ΑΞΙΑ ΕΠΙΠΛΩΝ | 73.570.— | Πρόβλεψις διὰ ληξιπρόθεσμα SPECIAL SURVEYS | » 3.600.000.— |
| Μείον | | Μέρισμα καὶ ποσοστὰ Διοικητικοῦ Συμβούλιον παρελθούσης χρήσεως | » 635.447.40 |
| Άποσ. παρελθ. ἐτῶν Δρ. 12.080.— | | Μέρισμα χρήσεως 1937 | » 1.200.000.— |
| Άποσθέσεις ἔτους 1937 .. » 14.720.— 26.800.— » 46.770.— | | Ποσοστά Διοικητικοῦ Συμβούλιον καὶ Γενικῆς Διενθύνσεως χρήσεως 1937 | » 77.472.— |
| ΧΡΕΩΣΤΑΙ | | Φόρος Δημοσίου ἐπὶ ποσοστῶν | » 18.528.— |
| Διάφοροι χρεωστικοὶ λόγοι ἐξ ναῦλων, προσατοῦλῶν κλπ. | » 878.292.75 | Υπόλοιπον περδόν εἰς νέον | » 8.037.55 |
| ΤΑΞΙΔΙΑ ΥΠΟ ΕΚΤΕΛΕΣΙΝ | | | |
| 1) Πρατηρεῖα χρεωστ. ἐπόλοιπον Δρ. 11.251.341.50 | | | |
| 2) "Έξοδα ταξιδίων καταβληθέντα » 11.094.165.45 » 22.345.506.95 | | | |
| Άσφαλτοι, φαριζά, ἔγεινονικά καὶ ἐνοίκια ἀτμοπλοίων μὴ δεδουλεύμένα | » 2.594.694.90 | | |
| Ύλαι καὶ γιανθράκως ἐν ἀποθήκαις ἀτμοπλοίων ὡς ἡ ἀπογραφὴ | » 2.700.365.25 | | |
| "Εντυπα ὡς ἡ ἀπογραφὴ | » 22.195.— | | |
| Λογαριασμὸς πλοιάρχων, χρεωστικὸν ἐπόλοιπον | » 51.259.70 | | |
| Γραμμάτια εἰσπρακτά | » 42.730.— | | |
| Ταμείον | » 123.804.70 | | |
| Τράπεζα | » 1.866.488.55 | | |
| | Δρ. 63.399.587.80 | | Δρ. 63.399.587.80 |
| | ===== | | ===== |
| ΧΡΕΩΣΙΣ | | ΠΙΣΤΩΣΙΣ | |
| Φόρος ἐπιτηδεύματος ἀτμοπλοίων | Δρ. 33.801.— | Υπόλοιπον χρήσεως 1936 | Δρ. 19.638.95 |
| Τόποι | » 103.377.60 | Συναλλαγματικὰ διαφοραὶ | » 71.105.— |
| ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ | | Πρατηρεῖα, ἐπιφορτωτικὰ κλπ. | » 910.300.50 |
| Μισθοί, τηλεγραφικά, ταχυδρομικά, διαφημίσεις, ἐνοίκιον, φωτισμός, ξύρανος ἐπὶ ἀτμοπλοίων κλπ. | » 2.129.339.30 | Κέρδος ἐξ ναῦλωσεως ἀτμοπλοίων ψυγείον | » 787.944.90 |
| ΕΞΟΔΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ | | Ναῦλοι ἐκκαθαρισθέντων ταξιδίων | » 100.720.959.— |
| Μισθοτροφοδοσία, ἴνική, γανάθρακες, ἐποσενάι, λιμνικά, φαριζά, προμήθεια, ἀστάλιστρα, ἀλογαρικά, ἀντασφάλια κλπ. | » 90.148.083.95 | | |
| ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ | | | |
| 'Ἐπι ἀξίας ἀτμοπλοίων 20 οὐο .. Δρ. 8.681.106.95 | | | |
| 'Ἐπι ἔξδον ίδρυσεως Έταιρίας 20οο » 26.849.— | | | |
| 'Ἐπι ἀξίας ἐπίπλων 20 οὐο .. » 14.720.— | | | |
| | Δρ. 8.722.675.95 | | |
| Καθαρὰ κέρδη πρὸς διανομήν .. » 1.372.670.55 » 10.095.346.50 | | | |
| | Δρ. 102.509.948.35 | | |
| | ===== | | Δρ. 102.509.948.35 |

Διανομὴ καθαρῶν κερδῶν Δρχ. 1.372.670.55

| | |
|--|-----------------------|
| Ταχικὸν ἀποθεματικὸν 5 οὐο ἐπὶ Δρχ. 1.372.670.55 | Δρ. 68.633.— |
| Μέρισμα πρὸς Δρχ. 60 κατὰ μετοχὴν | » 1.200.000.— |
| Ποσοστά Διοικ. Συμβούλιον 4 οὐο ἐπὶ τοῦ διανεμούμενον περιόδου | Δρ. 48.000.— |
| 'Ομοίως Γεν. Διενθύντος καὶ Διευθύνοντος Συμβούλου | » 48.000.— |
| | Δρ. 96.000.— |
| Μείον φόρος Δημοσίου | » 18.528.— » 77.472.— |
| Φόρος Δημοσίου ἐπὶ τοῦ ἄνω ποσοστῶν | » 18.528.— |
| 'Υπόλοιπον εἰς νέον | » 8.037.55 |
| | Δρ. 1.372.670.55 |
| | ===== |

'Ἐν Πειραιῇ τῇ 31 Μαρτίου 1938

'Ο Διευθύνων Σύμβουλος
ΜΑΡΚΟΣ Π. ΝΟΜΙΚΟΣ

'Ο Γενικὸς Διενθύντης
Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

'Ο Λογιστὴς
Ν. Ε. ΚΑΣΤΑΝΗΣ

Τὸ μέρισμα ἐξ δοσμῶν 60, κατὰ μετοχὴν εἶναι πληρωτέον μετὰ τὴν ἔγχοισιν τοῦ Ισολογισμοῦ ὑπὸ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν Μετόχων καὶ εἰς ἡμερομηνίαν δομησθεούμενην παρ' ἀτῆς.

Ναυτικά Τεχνικά Νέα

Τό μεγαλύτερον ήλεκτροσυγκολλημένον σκάφος

Είς ἐν τῶν προηγουμένων τευχῶν τὸν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐποματεύθημεν λεπτομερῶς περὶ τῶν ἑφαδιμοσθείσων μεθόδων εἰς τὴν ἡλεκτροσυγκόλησιν τῶν δεξαμενῶν ἐνδός δεξαμενοπλοίου 18.500 τόννων ναυπηγούμενου εἰς τὴν Ἀμερικήν. Δεδομένου, ὅτι δ' ἡλεκτροσυγκόλησις εἰς κατεστενάθη ἐξ ὀλοκλήρου τὸ σάραρος εἰς τὴν περιοχὴν τῶν πετρελαιοδεξαμενῶν, τῆς καρφώσεως περιορισθείσης μόνον εἰς τὰ ἄκρα τοῦ πλοίου, τὸ πλοίο τοῦτο καρακτηρίζεται ὡς τὸ μεγαλύτερον ἡλεκτροσυγκόλημένον σάραρος τοῦ κόσμου.

Πρόσκεπται περί τον «J. W. Van Dyke», όλικου μήκους 543 ποδῶν και πλάτους 70 ποδῶν, τὸ ὅποιον ναυπηγήθη ἐπὸ τῶν ναυπηγείων Sun Oil λογαριασμῶν τῆς «Atlantic Refining Co., Ltd.», καθειλικύθη τὸν Νοέμβριον τοῦ παρελθόντος ἔτους, ἐπέτελεσαν δὲ ἐπιτυχεῖς δοκιμαὶ τὸ δεύτερον δεκαπεντημέτρον τοῦ Φεβρουαρίου, παρεδόθη δὲν διὰ τὴν ἐπέλεσιν τακτικῶν ταξιδίων μεταξὺ Φιλαδέλφειας καὶ τοῦ κόλπου τοῦ Μεζικοῦ.

Τὸ πλοίον τοῦτο ἔπειτα τῆς ηλεκτροσυγκολλήσεως, παρουσιάσαις ἐξαιρετικὸν ἔνδιαιρέφον ἀφ' ἑνός, λόγῳ τῆς ἐφαρμογῆς πλείστων ὄσων μηχανικῶν τελειοποιήσεων τῶν τελευτιῶν ἐτῶν, καὶ ἀφ' ἔτεον, λόγῳ τῆς ἐπιτευχθεῖσῆς μικρῶν καταναλώσεώς του. Είνε ἐν πρώτοις τῷ πρώτον ἐν Ἀμερικῇ νωπηγμένην δεξιαινεόλαιον μὲν στροβιλούλεκτρικὴν πρώσιν, τὸ δεῖπον προστιθέμενον εἰς τὴν δεκαπεντάδα τῶν ηλεκτροκυνήτων σκαφῶν τῆς *Atlantic Refining Co., Ltd.* καθιστᾶ τὴν ἡλεκτροκυνήτων πρώτην τοῦ κόσμου ἀπὸ ἀπόγεως κατοχῆς καὶ διαχειρίσεως ηλεκτροκυνήτων σκαφῶν.

Αἱ περισσότεραι τῶν μηχανικῶν τελειοποίησεων ἀφοῦδν τοιάτις, ἐλεγχθεῖσας ἡδη ἀπὸ ἑτῶν εἰς τὴν βιομηχανίαν ἔχορτας καὶ ἐν πολλοῖς τὸ πρότον εἰς ναυτικὴν ἐγκατάστασιν. Οὕτω διὰ πρώτην φορὰν ἐφαμοζέται διὰ τὴν πρώθων τοῦ πλοίου ρεύμα τριφασικὸν 60 περιόδων καὶ τάσσεος 2300 δόλτια διὰ τὴν κινήσιν τοῦ ἡλεκτροκινητῆρος τῆς Ἐλίκος, δοτις εἶναι τύπου συγχρόνου 5000 πτερων εἰς 90 στροφας ἀνά λεπτόν.

Περισσέως διά πρώτη φορά γίνεται χρήσις εἰς ναυπήγησον τῶν Ἕνωμένων Πόλεις ἀμφοῦ ὑψηλῆς περιεστούς 650 λιτρῶν ἀνὰ τετρ. δάκτ. εἰς θερμοκρασίαν 835 βαθμῶν Φαρενάτ., καίτοι είναι αὐτόθι ἐν χρήσει εἰς ἔγκαταστάσεις ἔχοδος ἀπό μακροῦ χρόνου περί 1500 λιτρῶν μὲν θερμοκρασίαν 900°F. Οἱ λέβητες τοῦ πλοίου είναι τύπου ὑδραυλικοῦ, μὲ προθέρμανσιν τοῦ ἀρέος καύσεως καὶ πλήρες σύστημα ἐλέγχου τῆς καύσεως καὶ τῆς ὑπερθερμάνσεως. Οἱ λέγχοι τῆς καύσεως γίνεται τῇ βοηθείᾳ μετρητῶν, ἐνῷ δὲ τῆς ὑπερθερμάνσεως είναι αὐτόματος, τὸ πρῶτον ἐφαρμοζόμενος ἐπὶ πλοίου.

Ἐπὶ πλέον τὰ δοηθητικά μηχανήματα είνει διοιώσα αύσηνήθους τέλον, ἐφ' ὃσον κρησιμοποιεῖται διὰ τὴν κίνησίν των ἐνάλλασσόμενον φεῦμα. Οἱ κινητῆρες τῶν μηχανημάτων είνει κλειστοῦ τύπου, ἔργαζομενοι μὲ τάσιν 440 βολ., ὅση είνει ἡ τὸν δύο δοηθητικῶν ἡλεκτροποδαγωγῶν λευγῶν τοῦ πλίουν. Ἐν πλῷ τοῦ διὰ τὴν κίνησιν τῶν δοηθητικῶν φεῦμα λαμβάνεται ἐκ τῶν κυρίων γενετριῶν, τῆς τάσεως τῶν 2300 βολ. μετατροπομένης εἰς τοιαύτην τῶν 440 δί· ἐπὶ τούτῳ ὑπαρχόντων είς τὸ μηχανοστάσιον μεταλλαξτήρων.

Η ἐγκατάστασις τοῦ μηχανοστασίου ἐμπλετήθη κατά τοιούτον τρόπον, ώστε νὰ ἀποφευχθῶν μεγάλα μῆρη συλληγώσεων. Ἀρκεῖ νὰ σημειωθῇ, ὅτι ὁ κύριος ἀτμαγωγός, δι' οὗ διοχετεύεται ὁ ἀτμὸς τῶν 650 λιτρῶν είναι μήκους μόλις 20 ποδῶν. Τοῦτο ἐπειδὴ διὰ τοποθετήσεως τοῦ κυρίου ἡλεκτροπαραγογοῦ ζεύγους εἰς τὸ ὑπόφραγμα, εἰς τόπον ὧστε ὁ ἀτμοστροβίλος νὰ ἔνδισκεται σχεδὸν ἐπέφανο τῶν λεβήτων. Λόγω τοῦ εὐρούς τοῦ πλοίου εἰς τὸ σημεῖον τοῦτο ὑπάρχει ἄνεσις κάρων περὶ τὴν μηχανήν. Εἰς τὸ ὑπόφραγμα είνε ἐγκατεστημένα ὅμοιος τὰ βοηθητικὰ ζεύγη, ὁ πίνακας διανομῆς καὶ τὰ ὑπόλοιπα βοηθητικά. Τὸ ψυγεῖον είνε ἀπ' εὐθείας συνδεδεμένον μὲ τὴν ἔξαγωγὴν τοῦ ἀτμοστροβίλου, εἰνε δὲ τένυν μὲ ίδιαιτέραν ὑδραττίλιαν κενοῦ καὶ ίδιαιτέραν ὑδατος, συλλεγόμενον εἰς ίδιαιτέρους ὑδροθαλάμους. Ὁμοίως τὸ θερμοδοχεῖον είνε δηλούν, μὲ δυνατότητα ἀπομονώσεως τοῦ ἐνὸς ἡμίσεος εἰς περίπτωσιν ἀνάγκης.



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. 23-854

Η προθέρμανσις τού τροφοδοτικού θάλατος γίνεται διὰ συστήματος τρισταδιακού, τῶν δύο βαθμίδων προθέρμανσεως τοποθετουμένων πρὸ τῆς τροφοδοτικῆς ἀντίλιας καὶ τῆς μᾶς μετ' αὐτήν. Διὰ τοῦ συστήματος τούτου ἐπιτυγχάνεται προθέρμανσις τού τροφοδοτικού μέχρι 350°F . Αἱ τροφοδοτικαὶ εἰνὲ στροβιλούνται περιστροφικαὶ πολλῶν βαθμῶν, μὲ αὐτόματον φύσισιν τῶν στροφῶν ἀναλόγως τῆς πιέσεως καὶ μὲ αὐτόματα τροφοδοτικά ἐπιτόπια συνδέομενα μὲ τὸ σύστημα ἔλεγχον τῆς καύσεως.

Ειδικῆς κατασκευῆς είναι όμοιος ὁ θωτικὸς τριβεὺς τοῦ πλοίου τοπεῖ τημένος ενθής μετά τὸν κινητῆρα τῆς ἔλιξος.

Πλειστούδραματικού τύπου είναι έποιης και τό μηχάνημα πηδαλίου τού πλοίου, με δύο άνεξαρτήτων ώδραντικάς άντλιας ή λειτροφοινιών και δύο γρυποσκοπικών ρυθμιστών συστήματος Σπέρων. Ένδιαιρέσων έπιπροσθέτως είναι ο τρόπος τού έλέγχου τού μηχανήματος τού πηδαλίου από της γενέριμας, έπιτυγχανόμενος διά τριῶν άνεξαρτήτων άδον, ήτοι πρώτων διά τού μηχανισμού τῆς μεταδόσεως τῆς κινήσεως ως συνήθως, δεύτερον διά δύο γρυποσκοπικών ρυθμιστῶν και τρίτων δι' ολώς άνεξαρτήτων μοχλού τροφοδοτούμενον δι' άνεξαρτήτου γραμμῆς, διά φείματος τῶν κινητήρων τού μηχανήματος.

Καὶ εἰς τὰς ἀντίλια φροτερφοτώσεως τοῦ πλοίου, εἰσήχθησαν τέλος, τελειοποιήσεις οἰζκαι. Κατόπιν πολυνετῶν ἐρευνῶν ἐπετεύχθη ἡ κατασκευὴ ἀντίλιων μεγάλης παροχῆς, πρὸς μειωσιν τοῦ χρόνου φροτερφοτώσεως. Ή παροχὴ τῶν ἐγκατασταθεῖσαν ἀντίλιων ἀνέρχεται εἰς 1500 τόννους περίπολον ἀνά θραυ. Αἱ ἐγκατασταθεῖσαν ἀντίλια είνε τοῦ περιστροφικοῦ μὲν ὁδόντα διώμως στροφείᾳ, κινούμεναι δι' ἥλεκτρο-κινητήρων κλειστοῦ καὶ στεγανοῦ τύπου καθέτου κατασκευῆς. Οἱ κινητῆρες είνε τοποθετημένοι ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, αἱ δὲ ἀντίλια εἰς τὸ πυλένα, τῆς κινήσεως μεταδιδόμενές διὰ μαρσόν καθέτου ἔξοντος. Τὸν ἔξοντο τοῦτον περιβάλλει ἡ σωλήνωσις καταβλήψεως εἰς τὸ κατάστρωμα. Διὰ τοῦ τρόπου τούτου ἐπετεύχθη κιονοσιαία ἀπλοποίησις, ἀλλὰ καὶ σμέρινσις τῶν διαστάσεων τοῦ ἀντίλιου κιονοστοιχίου, τὸ ὅποιον είνε τοποθετημένον εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, καὶ εἰς τὸ ὅποιον δὲν διακρίνεται οὔτε ἡ πολύπλοκος συνήθησις σωλήνωσις, οὔτε στυποθλίπται κτλ. Ἀκόμη λόγῳ τῆς ὑψηλῆς τοποθετίσεως τῶν κινητῶν, ἀπερεύθη καὶ η ἐγκατάστασις αποδιδών, μηδὲ ἀντὸν τῶν τοῦ φροτισμοῦ ἔξαιρονται, ἐφ' ὃσον ὁ φροτισμός γίνεται διὰ λαραπτήρων ἐντὸς κρυσταλλίνων θηκῶν ἐπὶ τοῦ καταστρώματος τοποθετημένων.

Διὰ τὴν ἔξαστάλισσαν τῆς διαιροῦντος ἀπορροφήσεως τῶν ἀντλιῶν ἐγκατεστάθη τέλος σύστημα δημιουργίας κενοῦ δι' ιδιαιτέρων μικρῶν ἀντλιών, σύστημα, διόρει εἰνεὶ ήδη ἐν χρήσει ἀπὸ ἑτοῖν εἰς διάφορα πλοῖα τῆς θάλασσας.

Ἐπτὸς τὸν μιχανικῶν ἐγκαταστάσεων καὶ αἱ τῆς ναυσιπλοίας εἰναιώματος ἀπὸ πάσης ἀπόφεως ἄρτια, προβλεπομένου ἀκόμη καὶ δικτύων τηλεφωνικῆς συνεννοήσεως μεταξὺ τῶν διαφόρων διαμερισμάτων τοῦ πλοίου, εἰς τρόπον ὥστε τὸ ἔπιπλον ηδὴ πλοῖον νὰ εἰναι ἀπὸ πάσης ἀπόδειγμα συγχρόνου κατασκευῆς.

Η ηλεκτρική πρώτης έν Γερμανία

Ἐπ' ἐνωπίῳ τῆς περιγραφείσος ἀντέτοι ἕγκαταστάσεως τῆς ἡλεκτροῦ προόσεως τοῦ ἀμερικανικοῦ πετρελαιοφόρου, εἶναι ἐνδιαφέρον νὰ τοισθῇ, διὰ τοῦτο καὶ ἐν Γερμανίᾳ τὸ σύστημα ἡλεκτρικῆς προόσεως εὑρίσκεται σημαντικά, ἀν μὴ δηλαδή μεγάλην ἑφαδομογήν, ἐπαρκῆ δικῆς ὑποστήσεως.

Απόθι ώς γνωστόν ἐναπηγήθη τὸ «Wuppertal», ώς τὸ πρώτον πλοίον τὸ χρηματοποιήσαν ἐναλλασσόμενον ρεῖμα διὰ τὴν πρώσιν. Ἡ γυκατάστασις αὕτη προεκάλεσεν εὑρίεις συζητήσεις εἰς τὸν διεθνῆ τύπον, ἐπονίσθι δὲ παρὰ πολλῶν ὅτι ή ἡλεκτρικὴ πρόσοσις εἶναι μειονεκτικὴ δύγῳ χριόσις τοῦ μεγάλου κόστους, τοῦ μεγαλύτερον βάρους, τῶν ἀποτελεσμάτων μεταφορᾶς τοῦ ψεύματος εἰς τὴν πρόμνην καὶ τῆς συνθέσεως τοῦ πεδινοποιοῦ τοῦ μηχανοστασίου, τὸ οποίον γενικῶς πρέπει νὰ είνει ἀραιός καὶ εἰδικῆς μορφήσεως.

«Η κτηθείσα δύναμη πείρα έκ των ταξιδίων του «Wuppental» διαφεύ-

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ. ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΣ & ΜΗΧΑΝΙΚΟΥΣ

Διὰ ν' ἀποφεύγετε καθυστερήσεις καὶ χρῆμα εἰς κκύσιμον ὅλην καθόδης καὶ ζημίας εἰς τὰς μηχανὰς τῶν πλοίων σας διταξίδειον κενά φορτίου, ἐγκαταστήσατε εἰς τὴν «Πεταλούδα» τῆς μηχανῆς σας τὸν αὐτόματον καὶ εὐάλισθητον ὁμιλιστήρα KERRIS MARINE GOVERNORS LTD.

KERR'S MARINE GOVERNORS LTD.

PERCY ST. - BELFAST

⁹ Απεδειχθη ὁ ἀσφαλέστερος καὶ ἀποτελεσματικώτερος.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ

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

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0

ΔΙΑ ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΤΟΥΛΟΣ

"NAFTIKA CHRONIKA,,
A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

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

A. E. SHEPPARD
LONDON E.C. 3

LLOYD'S AVENUE
TELEPHONE: ROYAL 4954

'Από τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας

Η σύνθεσις τῶν πληρωμάτων

Ποὺς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς τοῦ Κράτους καὶ τὰς παραλίους προξενικὰς τοιάτις διεβιβάσθη ἐγκυρίος τοῦ ὑφιστονογείου Ναυτιλίας, ἀναφερομένη εἰς τὴν ἀστηρίουν ἐμφανισθήσανταν τῶν διατάξεων περὶ συνθέσεως τῶν πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν σκαφῶν. Τονίζεται δι' ἀντῆς, διὰ τῆς περιπτώσεως, καθ' ἡς δὲν ἐπιτυγχάνεται ἡ συμπλήρωσις τῶν ὑφισταμένων εἰς ἔνα πλήρωμα κενῶν ἡ ἀντικατάστασις παρανόμως ὑποεπονήτων μελῶν, δέοντας αἱ οἰκεῖα λιμενικὰς ἡ προξενικὰς ἀρχὰς ν' ἀτενθύνονται εἰς τὴν ἀμοδίαν ὑποεπονήτων τοῦ ὑφιστονογείου. Εἰς τὴν περίπτωσιν ταῦτην ἐντέλλονται αἱ λιμενικὰ καὶ προξενικὰς ἀρχαὶ, δῆλος, πρὸ τοῦ ἀπόλου τοῦ πλοίου, ὑποβάλλονταν τηλεγραφικὴν ἀναφορὰν εἰς τὴν ἀμοδίαν ὑποεπονήτων τοῦ ὑφιστονογείου — μὲν ἀπάντησην πληροφορίαν εἰς δάρος τοῦ πλοίου — περὶ τῶν ὑπαρχούντων ἐλλείψεων εἰς τὴν ὑφαντίαν σύνθεσιν τοῦ πληρωμάτος τοῦ, μετὰ τῶν παρατηρήσεων ἀπόλου ἐπὶ τοῦ δεδικαιολογημένου ἡ μὴ τῶν τοιούτων ἐλλείψεων. Αἱ παρατηρήσεις εἴναι ἀπαραίτητοι, προκειμένου νὰ κριθῇ ἡ τῆς ὑποεπονήτων τοῦ ὑφιστονογείου ὅχι μόνον τὸ δεδικαιολογημένον ἡ μὴ τῶν ἐλλείψεων εἰς τὴν σύνθεσιν καὶ νὰ χορηγηθῇ ἡ ἔγχριστος τοῦ ἀπόλου, ἀλλὰ καὶ διὰ νὰ νὰ διαπιστωθῇ ἡ τυχὸν ὑπάρχοντα σεύθηντον τοῦ πλοίου ποὺ δι' ἀμελείαν, ὥστε νὰ βασισθῇ ἡ παραπομπή τοῦ εἰς τὸ πειθαρχικὸν συμβούλιον.

Ἐπειγεῖται περιστέρω εἰς τὴν ἐγκυρίον, διὰ τῆς ἀνωτέρῳ καθιερωμένης ἀρχῆς, τῆς τηλεγραφικῆς, δηλαδή, πρὸ τοῦ ἀπόλου ἀναφορᾶς πρὸς ἔγχριστον τοῦ ἀπόλου μὲν προχορούντας ἐλλείψεις, οὐδαμῶς ἀντίκειται πρὸς τὰ ὄφιζόμενα ἐν τοῖς ἀδαφίοις γ' καὶ δ' τῆς παραγο. 4, προγενεστέρας ὑπογραφῆς ἐγκυρίον, τὸν δόνιον ἡ ἀληθῆ ἔννοια εἶναι, διὰ τοῦτος ἐξαιρετικῆς καὶ οὐχὶ μόνον ἀποδόλεπτος περιπτώσεις, καὶ οὐχὶ κατὰ κανόνα, δύνανται αἱ λιμενικὰς ἀρχαὶ νὰ κοίνουν μόνια τοῦ, ἐάν συντρέχουν αἱ προϋποθέσεις διὰ τῶν δικαιολογημένων ἀπόλουν σκαφῶν ἀνεψιανή τῆς κανονικῆς συνθέσεως τοῦ πληρωμάτος τῶν, ὅποτε πάλιν καὶ εἰς τὰς δῶλος ἐξαιρετικὰς τάντας περιπτώσεις, ὑποχρεούνται αἱ οηδεῖσας ἀρχαὶ ν' ἀναφέρονται ἐπὶ τῶν ὑστέρων εἰς τὸ ὑφιστονογείον πρὸς ἔγχριστον τῆς ἐνεργείας τοῦ.

Οὓς ἐνδεικτικὸν παράδειγμα τῆς τοιάτης, ὑπὸ ἐξαιρετικῆς συνθήκης, ἐπιτελεόμενός προτούσιοις, σημειωθάντα ἐν τῇ ἐγκυρίῳ ἡ περιπτώσις τῆς μετὰ τὴν ἀληθῆ τῶν ναυτιλιακῶν ἐγκύρων τοῦ πλοίου ἡ ὀλίγον πρὸ ἀντῆς, δραπετεύσεως μελῶν τινῶν τοῦ πληρωμάτος ἡ ἀσθενείας ἡ ἀτυχίας, ἐπιβάλλοντος τὴν ἀποβίβασην τοῦ παθόντος εἰς τὴν ἔρην πρὸς νοσηλείαν, ὅποτε ἡ ἀναμονὴ τοῦ πλοίου διὰ τῶν χορηγησάντων ὑπὸ τοῦ ὑφιστονογείου τῆς ἀδείας ἀπόλου, διὰ τῆς ἀπετέλειας λίαν ἐπιζήμιον ἀπόλειαν χρόνου.

Η ναυτολόγησις γυναικῶν εἰς τὰ πλοῖα

Μετὰ προηγουμένην συνεννόησην τῶν κ. κ. ὑπουργῶν Οἰκονομικῶν, Δημοσίας Ἀσφαλείας καὶ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐξεδόθη ὑπὸ τοῦ τμή-

VINKE & CO.

AGENTS FOR REGULAR LINES
SHIP OWNERS-SHIPBROKERS

ROTTERDAM
Teleg. Address: VINKECO

ANTWERP

ματος «Ἀστυνομίας λιμένων καὶ ἀκτῶν» καὶ ἐκοινοποιήθη πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ προξενικὰς μας ἀρχὰς ἐγκυρίος, σχετικὴ μὲ τὴν ναυτολόγησην μελῶν ὁικογενειῶν πλοιάρχων καὶ μηχανικῶν ἐπὶ πλοίων, ἀτίνα ταξιδεύοντας εἰς τὸ ἔξωτερον. Τονίζεται διὰ τῆς ἐγκυρίου ταύτης, διὰ τὴν ἐπιτρέπεται, κατόπιν ἀδείας τοῦ ὑφιστονογείου Ναυτιλίας, ἡ ναυτολόγηση, ἡ ἀποτέλεσμα τοῦ πλοιάρχου καὶ μηχανικοῦ. Η ἀνευ κανονικοῦ διαβατηρίου ἐπιβιβάσις καὶ ναυτολόγησης τῶν λοιπῶν μελῶν τῶν ὁικογενειῶν τῶν α' πλοιάρχους καὶ α' μηχανικοῦ ἀπαγορεύεται.

Ἐπίσημὸν ἀπαγορεύεται ἡ ἀνευ κανονικοῦ διαβατηρίου ἐπιβιβάσις τῶν ἐπιφύλαστων καὶ τῶν συζύγων ἐπὶ τῶν πλοίων τοῦ, ἐπειδὴ καὶ ἀν οἱ ἐφοπλισταὶ ἐπανείνονται τοῦ σκάφων, ὃς πλοιάρχοι. Η ἀδεία ναυτολόγησης θὰ χορηγήσται παρὰ τοῦ ἀμοδίου τριματος τοῦ ὑφιστονογείου Ναυτιλίας, κατόπιν αἰτήσεως τῆς ἐνδιαφερομένης συζύγου. Εἰς τὴν αἵτησιν δέοντα νὰ ἐπισυνάπτηται καὶ ἐπεύθυνος δήλωσης τοῦ συζύγου της, ὅτι διὰ παραμενή ἐπὶ τῷ πλοίῳ καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῶν ταξιδίων μέχρις ἐπιστροφῆς εἰς τὴν Ἑλλάδα.

Αἱ αὐταὶ διατελέσεις ισχύουν προκειμένου καὶ περὶ ἀναχωρήσεως ἐκ τῆς Ἑλλάδος δι' ἐπιβιβάσιν ἡ ναυτολόγησην ἐπὶ πλοίου ναυτολογούντος εἰς τὴν ἄλλοταν.

Τὰ ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς ἀγοραζόμενα πλοῖα

Πρὸς τὰς παραλίους προξενικὰς ἀρχὰς καὶ τοὺς προξενικοὺς λιμέναρχας διεβιβάσθη ἐγκυρίος τοῦ ὑφιστονογείου Ναυτιλίας, δι' ἣς παρεζονται δόδηγματα σχετικῶς μὲ τὴν ἀναγνώρισιν, ὡς Ἑλληνικῶν, ξένων πλοίων ἀγοραζούντων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ καὶ ἐφοδιαζούντων μὲ προσωρινὰ ναυτιλίαν ἐγγράφων. Οὕτω, πρὸ πάσης ἐκδόσεως προσωρινού τοῦ πλατινού τῆς Τραπέζης τῆς Ἑλλάδος πρὶν διατελέσεως τοῦ ἀπατητούντων διὰ τὴν ἀγοράν συναλλάγματος ἔστοι καὶ ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ κατατεθεμένου, εἰς δὲ τὴν αἵτησιν τοῦ ἐφοπλιστοῦ νὰ καθορίζηται ὁ χρόνος τῆς δριστικῆς νηολογήσεως. Μετὰ τὴν λῆξιν τῆς ισχύος τῶν προσωρινῶν ἐγγράφων θὰ ἀπαγορεύηται ὁ ἀπόπλους, ἐπειδὸν ἐάν ταῦτα μῆδονται ἐν τῷ μεταξὺ ἀνανεωθῇ. Ἐπίσης τὸ κεκριμένον ἀντίγραφον ξένου προτοκόλλου κατατεθῆσθαι θὰ γίνεται δεκτόν, ἐφόσον τὸ ἔδοσσαν Κράτος ἀναγνωρίζει ἐπ' ἀμοιβαίτη τὰ ἀντίστοιχα Ἑλληνικά ἐγγράφα. Ἐν ἀντιθέτῳ περιττώσει ἡ ἐάν τὸ πλοίον ὑπέστη προκειμένης ή διασκενάς, ἐπιβάλλεται ἀνακαταμέτρησις. Τέλος, τὰ μὲ προσωρινὰ ναυτιλίαν ἐγγράφα ταξιδεύοντα πλοῖα, ὑπόκεινται καθ' οἷον τόπον καὶ τὰ κανονικὰ νηολογήματα, εἰς τὴν τήσην τοῦ μισθοῦ, τῆς συνθέσεως τῶν πληρωμάτων καὶ τῶν διατάξεων ἀσφαλείας καὶ διοικήσεως, ὑπέχονται δὲ καὶ τὰς ὑφισταμένας ὑποχρεούσεις πρὸς τὰς Ἀσφαλιστικὰ Ταμεία.

Διὰ τὸ λαθρεμπόριον καὶ τὴν χαρτοπαιξίαν

Πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς τοῦ Κράτους, τὸν προξενικοὺς λιμέναρχας καὶ τὰ προξενεῖα τῶν παραλίου πόλεων ἐκοινοποιήθη ἡ κατοτέρῳ ἐγκυρίος τοῦ ὑφιστονογείου Ναυτιλίας πρὸς ἔδοσιν σχετικῶν διαταγῶν πλοῖα.

«Κατόπιν πληροφορίων τῆς ἀμοδίας ὑποεπονήσιας τοῦ ὑφιστονογείου, διὰ τὴν ἐνταῦθη τελευταῖς εἰς τὰν Ἑλληνικὰ φορτηγὰ σκάφη ἡ μεταξὺ τῶν πληρωμάτων ἀπότομος καταρτωσία καὶ ἡ εἰς εὐρεῖαν πλίμακα διενέργεια λαθρεμπορίου, ἵδιοι σιγαρέτται, παραγγέλλομεν, ὅπως ἐδόσηται ἀστηροτάτως διαταγής πρὸς ἀπαντας τοὺς πλοιάρχους τῶν Ἑλληνικῶν ἐμποριῶν πλοίων διὰ τὴν ἀκριβῆ τήσην τῆς ἀπό (30) 12) 36 ἐγκυρίων ἐπεὶ διενεργείας ἐν τοῖς πλοίοις τυχηρῶν ἡ μὴ παιγνιδίων, καθιστῶνται συνάμα ἀπότος προσωρινῶν ὑπενθύμων διὰ πάντα παρουσιασθησόμενον εἰς τὸ μέλλον κρούσμα καὶ ἀπότελειαν ἔστιν καρτοπαιξίας, κατὰ παράβασιν τῶν ἐν τῇ ἀντί ἐγκυρίᾳ ἀπαγορεύσεων.

Ἐδιὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς κοινοποιημένης τάντης ἐγκυρίου δέοντα, ὅπως καὶ ἡμεῖς οἱ ἰδιοὶ λάθρη τὰ προσικούντα μέτρα, ἀτίνα ἡθέλατε κρίνεις σκόπιμα, κατὰ τὴν παραμονὴν ἱδιά τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας τοῦ ἔξωτεροποτοῦ, διὰ δύνασθε δὲ αἰγινδιατικῶν ἐπισκέψεων καὶ διὰ συστηματικῆς προσωπικῆς παρακολούθησεως, ὡς καὶ πρὸς τὰ πληρόματα προφορικῆς ἀπατήσεως τῶν ἡθικῶν λόγων, δι' οὓς τὸ Κράτος περιηλθεν εἰς τὴν ἀπόφασιν

W. KUNSTMANN, -STETTIN

BERLIN - SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

Kunstmann, Stettin
Leschaco, Berlin
Kunstmann, Swinemunde
Scott's 1906, 1885
Watkins and Appendix,
Seedienst, Boe, The New Boe
THALEFΩΝΑ:
Stettin 25601 (5 lines)
Berlin 113131
Swinemunde 2063
N EMDEN: LEXZAU, SCHARBAU & Co.

ταύτην, νά συντελέσητε εἰς τὴν ἐκρίζωσιν τῆς ιμφοροποιοῦ καὶ νοσηρᾶς ἀ-
τῆς συνηθείας.

Ἐναντίον τῶν τυχὸν μὴ συμφορώθησομένων, παρὰ τὰς ὁδηγίας
ἡμῶν ἀξιωματικῶν ἡ κατωτέρων πληροφορίατων, δέον νά προσθίνητε δι'
ἐνόρχον ἀναρρίσεως εἰς τὴν διαπίστωσιν τῆς πράξεως αὐτῶν ταύτης
καὶ τὴν ἔγχαιρον ἡμῖν ὑποβολὴν τῶν συγχρημάτων δικογραφιῶν, διὰ
τὴν ποινικὴν καὶ πειθαρχικὴν διώξεων, συμφώνως τῷ Νόμῳ. Ἀνάλογα
ἔπισης μέτρα δέον νά λάβητε ποδὸς περιστολὴν καὶ διόξεων τῆς παταγ-
γέλλομένης, ὅτι διενεργεῖται μεταξὺ τῶν πληροφοράτων εἰς εὐρέων κλί-
μακα λαθρεμπορίας, ίδια σιγαρέττων. Η διὰ τὴν πράξην ταύτην ἐπέμ-
βασις, πολλάκις, τῶν ξένων τοπικῶν ἀστυνομικῶν καὶ δικαιοτικῶν ἀρ-
χῶν ἐπέθετε τὸ γόντρον τῆς σημασίας μας ἐπὶ μεγίστῃ θιβικῇ καὶ ώλικῃ
ζημιᾷ τῆς ἐθνικῆς ἡμῶν Ναυτιλίας.

Η νέα διοίκησης τῆς «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν»

Κατὰ τὰς διεξαγθείσας τὴν 11ην Ἀπριλίου ἀρχαιρεσίας διὰ τὴν
ἀνάδειξην τοῦ νέου διοικητικοῦ συμβουλίου τῆς «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐ-
φοπλιστῶν» ἔξελέγησαν οἱ κ. κ. Βασ. Βερνίκος, Ἀροτ. Βλασπόπουλος,
Παναγ. Γεωργιάδης, Γεώργ. Α. Γιαννούλατος, Δημ. Γράτσος, Δημοσθ.
Δάματος, Μηνᾶς Διακάσης, Γεώργ. Σ. Ἐμπειρίκος, Γεώργ. Ν. Ἐμ-
πειρίκος, Κονστ. Ε. Ἐμπειρίκος, Νικ. Ἐνσταθίου, Γεώργ. Κοιλοκοντ-
τῆς, Γιώργης Χρ. Λαζαρός, Μιχ. Λιβανός, Νικ. Λυκαρδόπουλος, Διον.
Μαζαράκης, Κονσταντ. Μίχαλος, Νικ. Νικολάου, Λουκᾶς Νομός, Πέ-
τρος Νομός, Μιχ. Πνευματίδης, Στέφ. Συνοδινός, Ἀλφρ. Τσακίρης
καὶ Ιο. Χατζητατέρας. Η νέα διοίκησης συνεργούμενη κατ' αὐτὰς θὰ
προσθῇ εἰς τὴν ἐκλογὴν τοῦ προεδρείου.

Ἀρχαιρεσίαι ναυτικῶν ὄργανων σεων

Τὸ προεδρεῖον τῆς «Πανελλήνιου Ἐνώσεως Πλοιάρχων» τοῦ Ε. Ν.
κατηγορίσθη ἐκ τῶν οἱ κ. κ. Μιχ. Ἀμπουσελάμη πρόεδρον, Λεων. Λεωνίδα
καὶ Μιχ. Λάμπουν ἀντιπρόεδρον, Δημ. Ψαροῦ γενικοῦ γραμματέως
καὶ Ιο. Τρίγκαλα ταμίᾳ.

— Ἐπίσης ἡ νέα διοίκησης τῆς «Πανελλήνιου Ἐνώσεως Διπλομα-
τούχων Μηχανικῶν διὰ μηχανᾶς ἐξωτερικῆς καθίσεως» τοῦ Ε. Ν., κα-
τηγορίσθη ἐκ τῆς ἔτη 1938 καὶ 1939, ὡς ἔξης: Πρόεδρος οἱ κ. Πόδος
Καλαπούδης, ἀντιπρόεδρος οἱ κ. Εὐάγγ. Μαγιάρης, ταμίας οἱ κ. Παῖ-
λος Παπαπούτσου, γεν. γραμματεὺς οἱ κ. Παρ. Καραγιαννόπουλος καὶ
σύμβουλοι οἱ κ. κ. Θρ. Κανάρης, Στ. Κοντούπες, Ν. Σοφράς, Π. Κον-
σταντάνεας, Π. Κροντατάης, Θεολ. Κοντούπης καὶ Ἀθ. Βελλιώτης.
Ἀναπληρωματικοὶ σύμβουλοι ἔξελέγησαν οἱ κ. κ. Ἡλ. Καραμολέγκος,
Στ. Καλλαϊτῆς καὶ Ἀν. Ξανθούδης.

— Ἐπίσης κατὰ τὰς ἀρχαιρεσίας τοῦ «Σινέδεσμον τῶν ἐν Πειραιῇ
Προμηθευτῶν σιγαρέττων τράγιτον πρὸς χρῆσιν τῶν πληροφοράτων εἰς
τὴν ἀλλοδαπὴν ταξιδεύοντων σκαφῶν, ἔξελέγησαν οἱ κ. κ. Θ. Στηλια-
νοῦ, πρόεδρος, Δ. Κονλούριδης, γεν. γραμματεὺς, Δ. Μπίστης, ταμί-
ας, Μιχ. Βούλιας καὶ Ἀν. Στελλάτος, σύμβουλοι.

Η ἐμπορικὴ συμφωνία μὲ τὴν Ἰαπωνίαν

Αἱ μεταξὺ Ἐλλάδος καὶ Ἰαπωνίας διαπραγματεύσεις διὰ τὴν σύ-
ναψιν νέας ἐμπορικῆς συμβάσεως κατέληξαν εἰς συμφωνίαν, τὸ κείμε-
νον τῆς δούιας ὑπέβαλεν ὁ ἐν Ἀθήναις Ἰαπωνέων πρεσβύτερος τοῦ Τόκο
πρὸς ἔγκρισιν. Ἀνεξαρτήτης τῆς νέας συμβάσεως, ἡ Ἐλλήνων κυ-
βέρνησης πρόκειται νά ζητήσῃ, ὡς πληροφορούμενα, τὸν διακανονισμὸν
τοῦ ζητήματος ἐνίον πρώτης Κινεζικῶν ἀτμοπλοίων, ἀτίνα ἐπρατήθησαν
παρὰ τὸν Ἰαπωνικῶν ναυτικῶν ἀρχῶν τῆς Σαγκάνης καὶ ἄλλων λιμέ-
νων, μολονότα τὰ ημέρατα σκάφων ἥγοραθησαν παρ' Ἐλλήνων καὶ ὑψο-
σαν τὴν Ἐλληνικὴν σημαῖαν. Τὰ κρατήθησαν πλοῖα «ΚΑΡΑΒΑΟΣ»,
«ΑΝΩ ΒΑΘΥ» καὶ «ΠΙΠΙΝΑ» εἰργάζοντα ἀπὸ καιροῦ εἰς τὴν Κινεζι-
κὴν ἀποπλοίαν ὑπὸ Ἐλληνικῆς σημαίας, ἡ δὲ κράτησης τῶν ἔχεται εἰς
ἄντιφασιν πρὸς τὰς ἀνειλημμένας ὑπὸ τῆς Ἰαπωνικῆς κυβερνήσεως ὑ-
ποχρεώσεις, ὡς πρὸς τὸν δρόμον τῆς ναυσιπλοΐας τῶν ξένων πλοίων εἰς
τὰ Κινεζικά ὕδατα.

Αἱ μετονομασίαι τῶν φορτηγῶν πλοίων

Τὸ Ὅριπονογείον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας λαβὸν ἀφοροῦν ἐκ
προσφάτων περιπτώσεως μετονομασίας φορτηγοῦ τίνος ἀτμοπλοίου εἰς
τὴν ἀλλοδαπὴν, ἀνεν προηγουμένης ἔγκρισεως τοῦ Ὅριπονογείου καὶ
τῶν ἀνομαλίων, ποὺ προέκυψαν ἐκ τῆς πράξεως ταύτης τοῦ πλοιοστήτου,
συνέστησε δι' ἔγκυράτων τὸν δρόμο πρὸς πάσης μετονομασίας, αἵτηται παρὰ
τοῦ ἐνδιαφερομένου πλοιοστήτου ή κατὰ Νόμον ἔγκρισης τοῦ Ὅριπονο-
γείου. Υπεδείχθη ἐπίσης νά μὴ προτείνεται δόνομα, φερόμενον ἡδη παρ'

ἐτέρον Ἐλληνικοῦ πλοίου, διότι ἐκ τῆς συνιωνυμίας προσύπτοντος ἐξάστο-
τε συγχέσεις καὶ ζητήματα, θέτοντα εἰς δυσχερή θέσιν καὶ τὴν Ναυτι-
κὴν Διοίκησιν, ἀλλὰ καὶ τὸν ἐνδιαφερομένους διὰ τὸ πλοίον ἴδιωτα.

Αἱ δοκιμαὶ τοῦ φορτηγοῦ «Ορος Ιδη»

Σχετικῶς μὲ τὰς δοκιμὰς τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ «ΟΡΟΣ ΙΔΗ»,
περὶ ὃν ἔγραψαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχό μας, ἔχομεν ἡδη ὃν ὅ-
φιν τὴν ἔκθεσιν τοῦ κ. Malcolm, διευθυντοῦ τῆς ἑταίριας «SIR JOSEPH
ISHEORWOOD Co, LTD», διατίθεται τὸν πλοιό τοῦ φορτηγοῦ «ΕΛΛΗΝΗ»,
οὗ σαράντα πέντε μιλά, ἀπὸ Ιουρόκ εἰς Κάρδιφ, ἐντὸς 31.35' ὡρῶν, ἀναπτύ-
ζεν ταχύτητα 10.35 μιλῶν μὲ 68½ στροφάς ἥλικος, 11.36 μιλῶν μὲ 70.5
στροφάς, 12 μιλῶν μὲ 75.75 στροφάς καὶ 13.1 μιλῶν μὲ 82 στροφάς.
Ἐπετεύχθη ὡτιο, μία μέση ταχύτητα 11.25' μιλῶν μὲ 72 στροφάς καὶ μὲ
μετρηθείσαν κατανάλωσιν 18 τόννων Σχωτζοῦ γιανθράκως, τὸ 24ωρον.

Αἱ δοκιμαὶ τοῦ φορτηγοῦ «Ἐλλην»

Τὴν 30ην Μαρτίου, παροντικά τὸν κ. κ. Υἱῶν Σταμ. Ἐμπειρίκον, τοῦ μηχα-
νικοῦ κ. Σ. Βεντούρη, τὸν «Ἐλλήνης» προξένον κ. Ἀντωναροπούλου καὶ τὸν
ἐνδιαφερομένουν ναυτικῶν καὶ μηχανονογῶν, ἔλαβον χώραν ἐκ τῶν ναυ-
τιγείων «BARTRAM», τὸν Σόντερλαντ, αἱ δοκιμαὶ τοῦ νεοτεύκτου φορ-
τηγοῦ «ΕΛΛΗΝ», ἀπίνες καὶ ἀπέδωκαν ἵανοποιητικά ἀποτελέσματα.
Τὸ σάριος, παρὰ τὰς δοκιμαὶς κατηβάσας καὶ τὸν πλέοντα
ἰσχυρότατον ἀντίθετον ἀνεμον, ἐπέτυχε ν' ἀνατυτίζῃ μέσην ταχύτητα
11½ μιλῶν. Τὸ ορθὲν φορτηγὸν τὸν κ. κ. Υἱῶν Σταμ. Ἐμπειρίκον, είνε
τόπου «σέλτερ - ντέκε», μὲ διαστάσεις 410 ποδῶν μήκους, 56.7 πλάτους
καὶ 36.8 κούλων (βάθος) ἀπὸ τοῦ «σέλτερ - ντέκε», ἔχει δὲ χωρητικότη-
τα 4794 τ. γραδῶν καὶ 9000 τόνων δ. w., μὲ ἔμφρογον βύθισμον 25.0 ½
ποδῶν. Τὸ σάριος ἐσχεδιάσθη κατόπιν σειρᾶς δοκιμῶν εἰς τὸ «NATIONAL
PHYSICAL LABORATORY» αἱ δε ναυτηγικαὶ τοῦ γραμμαὶ είνε
συγχρονισμένα, μὲ πρόδραμαν ἐλαφρῶς ἐπιπλινῆ καὶ μὲ πρώμαν κατα-
δρομοῖσαν.

Διὰ τὴν πρόσθιν τὸν ἐμφανίσθη μὲ μηχανᾶς τριπλῆς ἐπινούσεως,
κατασκευῆς τῶν «RICHARDSONS WESTGARTH Co, Ltd», τοῦ Χάρ-
τελεπούλ, μὲ διάμετρον κνάνδρων 23' 37'', 66'' καὶ διαδοσίην ἐμβό-
λων 45'' ἵντσων. Οἱ ἀτμὸς παρέχεται ἀπὸ δύο λέβητας, μὲ τεχνητὸν
έλικυσμον, ἐξωτερικῆς διαμέτρου 15 ποδῶν καὶ ἐξωτερικοῦ μήκους 11.6
ποδῶν, μὲ ὑπερθερμαντήρας καὶ μὲ διασκευὴν, ὅπος καταναλίσκουν καὶ
πλεύσουν. Υπάρχει ἐπίσης καὶ ἔνας τοίτος λέβητος, μὲ φυσικὸν ἔλικυ-
σμόν, ἐξωτερικῆς διαμέτρου 12 ποδῶν καὶ ἐξωτερικοῦ μήκους 10.6 πο-
δῶν, πρωτομένος νά παρέχῃ πεκορεμένον ἀτρόμον. Τὰ ἐξαρτήματα τοῦ
μηχανοστασίου καὶ τοῦ λεβητοστασίου ἐμελετήθησαν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν
τελευταίων τεχνικῶν ἐμφανογόνων καὶ παρέζουν τὴν ἀνωτάτην δινατήν
πλέοντος. Τὸν ἔγασιον τῆς ναυτηγίσεως ἐπώπτευεν ἐπέ μέρους τῆς
πλοιοστητηρίας ἑταίριας οἱ κ. Σ. Βεντούρης.

Δέον νά προστεθῇ, ὅτι τὰ διαιρέσματα τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ
πληρώματος ἔτυχον ἰδιαίτερας προσοχῆς, ἐσχεδιάσθησαν δὲ ἐπὶ τῇ
βάσει ὀδηγιῶν τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ πληρούν ἀπαντας τοὺς σχετικοὺς κα-
νονισμοὺς τοῦ «Board of Trade».

Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδῆσεις

— Αἱ ιδιοθείσα τὸ παρελθόν ἐτος ἐν Αονδίνῳ ναυτικαὶ ἑταίριαι
«ILFORD», «ROMFORD» καὶ «WOODFORD» εἰς τὰς δονιας μετε-
βιβάσθησαν τὰ «τάνκερς» τοῦ κ. Ιοσηφόγλου «Ιονίας», «Ιούλιος» καὶ
«Ιοσηφόγλου», ἀγγελλεῖται ἡδη, ὅτι ἐτέθησαν ὑπὸ ἐπικαθάρισιν. Ως είνε

THE SAMONAS C^o LTD

75, BUTE STREET-CARDIFF

Προμηθευταὶ ἀτμοπλοίων

·Υλικὰ καταστρώματος καὶ μηχανῆς

Σιγαρέττα παντὸς εἰδούς

·Αποστολαὶ εἰς ὄλους τοὺς λιμένας Ἀγγλίας
καὶ Κόντινεντ

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

ΣΥΣΤΗΣΑΤΕ ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΤΖΩΝ ΓΑΛΑΝΗ Λ^{TD}
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΣ ΚΛΠ.

Διεύθυνσις: JOHN GALANI LTD

Galata, Frank Han
Post office Box 1101
ISTANBUL

Εἰδικὴ Νυκτερινὴ Υπηρεσία διὰ τὰ διερχόμενα «TPANZITO» ἀτμόπλοια—Τηλ.42264

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

Τηλέφωνα: 44708 & 42884,

γνωστὸν, τὸν τάνερο «Ιούλιος» μετονομασθὲν «WOODFORD», ἐποπλίσθη εἰς τὰ Ισπανικά ὕδατα, τὰ δὲ «Ιονία» καὶ «Ιωσηφόγλου» μετονομασθέντα «ROMFORD» καὶ «ILFORD», μετεφέρθησαν βραδύτερον εἰς τὴν Ἀγγλικήν εἰς τὴν Παναμαϊκήν σημαίαν, ὥπτε καὶ μετονομάσθησαν «Κλαίοη» καὶ «Γιούλαντα».

— Τὸ φορτηγὸν «ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» (εχ «Γεώργιος Κ. Σαλιάρης») 3514 τ. γκρός (τοῦ 1901) ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Κ. Ν. Μιχάλου εἰς Ἰταλοὺς διαλυτὰς ἀντὶ 6.750 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Γένοβαν.

— Η καβέλικοις τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ «ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙV», τῆς ἑταῖρας «Γ. Νικολάου», ἐκ τῶν ναυτηγίων «Bartram», τοῦ Σόντερλαντ, ἐπόρεστο παραγματοποιηθῆ χρέες, 14ην Ἀπριλίου.

— Τὸ μικρὸν φορτηγὸν «ΜΑΙΡΗ», μὲ ἔν κατάστρωμα, 1459 τ. γκρός, 2300 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1909, μὲ σερβέν τοῦ 1935, ἐπωλήθη παρὰ τοῦ κ. Ν. Γ. Λιδανοῦ εἰς τὴν ἑταιρίαν «Γ. Ποταμᾶνος, Α. Ε.» ἀντὶ τιμῆς 8.300 λιρῶν καὶ ἐπὸ τὴν αὔρεσιν ἐπιθεωρήσεως.

— Πληροφορούμενα, ὅτι τὸ φορτηγὸν «HPA», ὦπερ, ἡγοράσθη παρὰ τοῦ κ. Κ. Σταματελάτου καὶ ὑψρος τὴν Ἐλληνικὴν σημαίαν εἰς τὸ Χόγκ - Κόργκ, εἶναι τὸ πρόσθιον Κυνηγίου «DAHL SHING» 3208 τ. γκρός καὶ ναυτηγήσεως 1905.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Κ. Κοτταροπούλου Γαλλικὸν ἀτμόπλοιον «TENERIFFA» 2575 τ. γκρός (τοῦ 1913), παραληγμὲνον εἰς τὴν Μασσαλίαν, διετήσθη τὴν Γαλλικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «EL DJEM».

— Παρὰ τὸν κ. Π. Κοτταροπούλου καὶ Γ. Θεοφυλάκτου ἡγοράσθη τὸ Γιουγκοσλαβίκον φορτηγὸν «REGINA RASIC» 997 τ. γκρός (τοῦ 1905), παραληγμὲνόν δὲ εἰς τὴν Μασσαλίαν ἐτέθη ὑπὸ Γαλλικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «PRADO».

— Τὸ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «SCOTIA» 1196 τ. γκρός (τοῦ 1888) ἀνήκον εἰς «Ελλήνας τοῦ Λονδίνου, ἐτέθη ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «DIANA».

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν κ. Κ. Κοτταροπούλου Γαλλικὸν ἀτμόπλοιον «PROSPERO», μὲ ἔν κατάστρωμα καὶ «awning - deck», 978 τ. γκρός, 820 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1904, μὲ σερβέν Νο 1 τοῦ 1933, ἐπωλήθη ἡδη εἰς Ἰταλοὺς ἐφοπλιστὰς ἀντὶ 3.000 λιρῶν.

— Τὸ ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «KIMΩΝ» 1134 τ. γκρός (τοῦ 1904) μετονομάσθη «ΣΩΚΡΑΤΗΣ».

— Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 18 (τῆς 21ης Μαρτίου) συμπληρωματικὸν τεῦχος τοῦ «Λόδι Ρέτζιστερ» ἀναφέρεται, ὅτι ἔξετέλεσαν σερβέν τὰ φορτηγά «Ἀφρόδεσσα» εἰς Μάραρον, «Ἀρχάγγελος» εἰς Ἀλεξανδρεῖαν, «Αίγατερίνη Κομαντάροι» εἰς Ρόττερνταμ, «Γρηγόριος Κ. Πα. εἰς Πειραιᾶ, «Δάφνη» εἰς Ρόττερνταμ, «Μάρπησσα» εἰς «Λαμπερόντα» καὶ «Ταΐνγετος» εἰς Μάραρον.

— Ενηλογήθησαν εἰς Παρασάτη φορτηγὰ «ΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» 5401 τ. γκρός (τοῦ 1920) καὶ «ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» 6059 τ. γκρός (τοῦ 1919) τοῦ κ. Ιω. Δ. Χανδρῆ.

— Τὰ 34 οὐ τοῦ φορτηγοῦ «ΠΠΟΡ» 2726 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. Αποστ. Πεζᾶ εἰς τὸν κ. Αθαν. Αναστασίου, ἀντὶ 2.244.000 δραχμῶν.

— Τὰ 25 οὐ τοῦ φορτηγοῦ «ΕΛΠΙΣ» 1492 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. Αθαν. Αναστασίου εἰς τὸν κ. Νιζ. Κουμαριανόν, ἀντὶ 1.375.000 δραχμῶν.

— Επίσης τὰ 38 οὐ τοῦ φορτηγοῦ «ΚΥΜΑ» 3958 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν παρὰ τὸν κ. Α. Πρίντεζη, Α. Αναστασίου καὶ Ἀλεξάνδρας Ἀντ. Ν. Κουμαριανοῦ εἰς τὸν κ. Αλόστ. Πεζᾶν, ἀντὶ 3.344.000 δραχμῶν.

— Τέλος τὰ 25 οὐ τοῦ μικροῦ ἐπιβατηγοῦ ἀλλα «ΛΕΤΟΣ» 125 τ. γκρός, ἐπωλήθησαν παρὰ τοῦ κ. Αλξ. Τατάρη εἰς τὸν κ. Σοφίαν Πλ. Χατζηκωνσταντή, ἀντὶ 373.000 δραχμῶν.

— Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τὸν Οίζου «Γ. Νικολάου» διὰ πελάτας τοῦ Ἀμερικανικὸν δεξαμενόπλοιον «SUNBEAM» 6664 τ. γκρός (τοῦ 1919), ὃν παραληγμῇ μετὰ τὴν ἐπιθεωρήσην τοῦ εἰς Βόρ. Αμερικήν.

Οι βωξῖται καὶ η ναυτιλία μας

Κύριε Διευθυντά,

Τὸ ὑπὸ τὴν διεύθυνσιν σας περιοδικὸν ἐδημοσίευσεν εἰς τὰ φύλλα τοῦ τῶν 15ης Φεβρουαρίου καὶ 1ης Μαρτίου ἡ. ἔ., δύο ἄριθμα, τὸ πρῶτον ὑπὸ τὸν τίτλον: «Ἐξ οἰκείων τὰ βέλη»; τὸ δεύτερον: «Ο Βωξῖτης καὶ η Ναυτιλία μας».

Τὸ δεύτερον τῶν ἄριθμων τούτων δημοσιεύει καὶ σχολιάζει μίαν ἐπιστολὴν τοῦ κ. Γ. Ἀντωνιάδου, διζηγόρου - συμβούλου τῆς Ἐπαρχίας «Βωξίτης Παρανασού», δηλοῦντος, ὅτι ἡ Ἐπαρχία αὕτη δὲν προέρχεται εἰς ναυλώσιν ἀτμοπλοίον διαπολιστήν τοῦ Kratzwick, συνεπαγμομένην τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας.

Ἐπὶ τὴν εὐκαρίμη ταῦτη, δι. κ. Ἀντωνιάδης παρατηρεῖ, ὅτι η ἡμετέρᾳ Ἐπαρχίᾳ ἐπίσης φορτώσεις βωξίτου εἰς τὸν λιμένα Ιτέας. Τὸ τοιοῦτον εἶναι ἀκριβές. Δὲν εἶναι ὅμως ολιγώτερον ἀκριβές τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Ἐπαρχία μας οὐδέποτε ἐνήργησε ναυλώσεις ἀπὸ Ιτέας διὰ Κρατζίκι. Δέοντος συνεπώς νὰ ἀναζητηθοῦν ἀλλαχοῦ οἱ ὑπεύθυνοι τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας.

Δινάμεθα ἐπίσης νὰ σᾶς διαβεβαώσωμεν, ὅτι οὐδεὶς ἐκ τῶν πραγμάτων πωλήσεως, οἵτινες ἐργάζονται συνήθως μετά τῆς Ἐπαρχίας μας καὶ οἵτινες θὰ ἱδρύνται, χωρὶς νὰ σκεφθοῦν νὰ ζητήσουν τὴν γνώμην μας νὰ προσθοῦν εἰς παρομοίαν ναύλωσιν, οὐδέποτε προέρχεται εἰς τὴν ἀξιοτάχατον ταύτην ναύλωσιν ξένου σφάρους. Η ἔξαρσθωσίς τοῦ σημείου τούτου μᾶς ἡμιόδισε νὰ σᾶς γράψουμε ἐνορίτερον.

Διὰ νὰ μὴ μείνῃ οὐδεμία ἀμφιβολία τίς οὐδένα, σᾶς παρακαλοῦμεν δῆπος εὑναρεστηθῆτε καὶ δημοσιεύστε εἰς τὸ προσεχές σας φύλλον, τὴν παρομοίαν ἐπιστολήν, ἵνα μὴ προσύψῃ ήθικὴ βλάβη δι' ήμας ἐπ τῆς δημοφύγίας δυσμενῶν διὰ τὴν ήμετέραν ἐταφίαν ἐντυπώσεων.

Ἄλιμαν τῇ 12 Ἀπριλίου 1938

Μετά πάσης ὑπολήψεως
Α.Ε. ΒΩΞΙΤΑΙ ΔΕΛΦΩΝ

Άγοραπωλησίαι πλοίων

Ακαδόριστον είσετι εἶναι τὸ ἐπίπεδον τῆς πτώσεως τῶν ἀξιῶν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων, μὴ δυνάμενον νὰ καθορισθῇ λόγῳ τῆς ἀπονίας χαρακτηριστικῶν πράξεων. Παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν πεινοῦνται ἡδη οἰνονομαζός, ως συνέβαινε κατὰ τὸ παρελθόν, ὅποτε η ἐπίστευσις τῶν ἀπατήσοντων τὸν Τραπεζού ἀπετέλει σημαντικὸν συντελεστήν ἐποτήσεως, η ἀπονία ἐνθαρρυντικῶν προβλέψεων δελτιώσεως τῶν ναύλων κατὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον καὶ η ἐπιμνηστικότης ἀγοραστῶν τε καὶ πωλητῶν δυσμενῆ προσαλογία διὰ τὰς ἀξίας τῶν πλοίων ἀντίτετον. Θετικαὶ ἐξ ἄλλου πληροφορίας φέρουν τοὺς «Ἀγγλονές ναυτηγούς, τοὺς Εἰδίκοις ἀπασχολούμενούς εἰς τὴν

CAPTAIN NICOLAS A. KATRAMADOS

SHIPPING AGENT
ROSARIO

CALLE SAN LORENZO 1338 TELEGRAMS: KATRAMADOS

20 PISO No. 19 ROSARIO

Τὸ πρῶτον ιδρυθὲν εἰς POZARIO καὶ τὸ μόνον ναυτικὸν Γραφείον Ἀντιπροσωπείας Ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων (Protecting Agency). Εύκολα μοναδικὴ διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ συμπληρωματικά τὸ φορτίον τῶν εἰς οἰνοδήποτε λιμένα τοῦ ποταμοῦ Parana. Εἰς Σάν-Λορέντζο, Βίλλα Κονστιτούσιον, Σάν Νικολάς.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΜΠΟΡΙΟΥ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΞΑΝΘΟΤΟΥΥΛΟΣ Α.Ε.

ΜΕΓΑΡΟΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ - ΠΕΙΡΑΙΕΣ

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. ΚΟΑΛΧΟ-ΠΕΙΡΑΙΑ

ΤΗΛΕΦ. 41.087

Εἰσαγωγὴ γαιανυδράκων ὅλων τῶν προελεύσεων. Άνθρακες άτμοπλοίων 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

ΕΝ ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ: COAL TRADING ASSOCIATION

Westerkade 2, ROTTERDAM

κατασκευήν «τριάμπις», ως άντιμετωπίζοντας τό δύνητον μειώσεως τού ναυπηγικού κόστους, δεδομένου, ότι δί αύτούς οι έξοπλισμοί της Μεγάλης Βρετανίας περιορίζονται εἰς έλαφού σκάφη, τῶν δύοτούν συντόμως τερματίζονται αἱ κατασκευαῖς. Εὖν, συνεπός, παραταῦτη ἡ ἐφοπλιστική πρὸς τοποθέτην νέων παραγγελῶν, πολλαὶ ἐσχάφα τῶν ἐν λόγῳ ναυπηγίων θὰ κενωθοῦν λιαν προσεχῶς, χωρὶς καμμίαν ἐξησφαλισμένη ἔργασίαν ἀντικαταστάσεως. Αἱ τιμαὶ βεβαίως τῶν νέων ναυπηγήσεων δὲν πρόσεκται νὰ μειωθοῦν σημαντικῶς, διότι τόσον τὰ ἔργατακά ἡμερομίαν, δουν καὶ αἱ πρότατα θὰ παραμένουν ἀκόμη εἰς ὑψηλὴν ἐπίπεδον. Οποιδήποτε δῆμος μια κάμης τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους θὰ είχεν ἀντίτυπον ἐποιητικὸν καὶ διὰ τὰς ἀξίας τῶν μεταχειρισμένων πλοίων.

Κατὰ τὸ ἐπόντα ἀνασόληπτον 15θήμερον δόλιγα μόνον πράξεις ἐσημειώθησαν, κυριώτεροι τῶν δύοτούν ὑπῆρχαν αἱ ἀγοραὶ δύο εἰσέτι φορτηγῶν ἐπόντας της νεοϊδρύτου Τονοκικῆς ἀτμόπλοιοις. Υπὸ τῆς ίδιας ταύτης ἐταιρίας παρελήφθη καὶ τὸ πρό 20ημέρου ἀγορασθὲν Ἀγγλικὸν φορτηγὸν «Eastright» 3709 τ. γκρός (τοῦ 1925), μετονομασθὲν «Demir». Υπὸ τῆς Τονοκικῆς κυβερνήσεως ἡγοράσθη ἵνα χρονικοποιηθῇ ὡς προφροκήθη θαλαμηγός, τὸ διπλέλικον Ἀμερικανικὸν γιώτ «Savagorou» 4646 τ. γκρός καὶ 1501 τ. νέτ., μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1936, οὐτινος ἡ ἐν Γερμανίᾳ ναυπηγήσεις κατὰ τὸ 1930, είχεν κοστίσει 8 ἑξακοσίμαρια δολλαρίων.

«RANVIK» Ἀγγλικὸν τάνκερ, μὲ δύο καταστρώματα, 5069 τ. γκρός, 7700 τ. φορτίον, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 25.2½ παδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1909, μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1937, ἐπολήθη εἰς Ἰταλίας ἀντὶ τιμῆς 35.000 λιρῶν.

«BRADDOVERY» Ἀγγλικόν, μὲ ἓν κατάστρωμα, 3359 τ. γκρός, 5770 τ. φορτίον, μὲ ἔμφροτον βύθισμα 23.7 παδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1934, καταναλίσκον δὲ διὰ τὴν πρόσωσίν του πετρέλαιον, ἡγοράσθη ἀπό Τονοκικήν ἐφοπλιστικὴν ἑταφίαν ἀντὶ 40.000 λιρῶν. Τὸ διὸ σκάφος είχε πωλήθη τοῦ 1923 ἀντὶ 68.000 λιρῶν, τὸ δὲ κόπτος τῆς ναυπηγήσεως είχεν ἀνέλθει εἰς 200.000 λιρῶν. «GERTRUD» Παναμαϊκόν, μὲ ἓν κατάστρωμα, 1578 τ. γκρός, 2650 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1899, ἡγοράσθη παρὰ Ἀγγλῶν ἀντὶ 8.000 λιρῶν.

«OTTO SINDING» Νορβηγικόν, μὲ ἓν κατάστρωμα, 948 τ. γκρός, 1450 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1910, ἐπολήθη ἀντὶ 152.000 Νορβηγικῶν κορωνῶν.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Τὴν ἀγοράν τοῦ πλανοιδήρου ἔξαπολονθεῖ νὰ διακρίνῃ ἡ Ἑλλειψις εὐ-
νυθέρων ἐνδιαφέροντος. Η πρόσφατη σκαφῶν, παρὰ τὴν χαλαρότητα τῆς ναυλαγορᾶς, διατηρεῖται περιορισμένη καὶ σποραδική, μολονότι βασικῶς προβλέπεται, διό ἂν ἡ κατάστασις τῆς ἀπραξίας καὶ τῶν ζημιῶν ναύλων παραταῦτη, τότε ἀρχετὸν σκάφη, ἀποχρεωμένα, λόγῳ ληξίεως τοῦ «σερβέν» τον, νὰ προσθῶν εἰς δαπανηράν τῆς κλάσεώς των ἀνανέωσιν, θὰ προτιμήθη μᾶλλον νὰ πωληθοῦν πρὸς διάλυσιν, ώς συνέδη μὲ τὸ ἀπό «Αντ. Μίχαλος». «Οσον ἀφορᾷ τὰς τιμάς, λόγῳ καὶ τῆς ἀξητησίας ἀπό μέρους τῶν διαλυτῶν, κατήλθον αὕτη ἐπωμητήσεις. Βάσει τῶν τελευταίων πράξεων, ἡ τιμὴ διὰ τὰς «ελάτινες» σημαίνεται κατὰ τὸν τόνον γκρός γύρω τῶν σελ. 50) — (πώλησις «Moldavia»), ἔναντι λ. στ. 5 τοῦ παρελθόντος Νοεμβρίου («Lutetias»), διὰ τὰ φορτηγά γύρω τῶν σελ. 38) 5 (πώλησις «Αντ. Μίχαλος» μὲ παράδοσιν εἰς Ἰταλίαν), ἔναντι 6410 πρὸ ἔτους («Ἀγγελική» «as she lies») καὶ διὰ τὰς τάνκερος σελ. 37) 9, ἔναντι 56) 6 πρὸ μηδῶν.

Αἱ κυριότεραι πωλήσεις είναι αἱ ἀπόλουθαι:

ΑΙΓΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰς «Ἀγγλικά ελάτινες» τῆς «P. & O.» «Moldavia» 16.556 τ. γκρός (τοῦ 1922) ἀντὶ 38.000 λιρῶν καὶ «Kaisar-I-Hind» 11.518 τ. γκρός (τοῦ 1914) ἀντὶ 28.500 λιρῶν, «Clan Mackenzie» Ἀγγλικόν, 6554 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἀντὶ 10.000 λιρῶν καὶ «Inna» Νορβηγικόν, 489 τ. γκρός (τοῦ 1905) ἀντὶ 749 λιρῶν. ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑ-
ΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ φορτηγόν «ΑΝΤ. ΜΙΧΑΛΟΣ» 3514 τ. γκρός (τοῦ 1901) ἀντὶ 6.750 λιρῶν, παραλαμβάνον δὲ κατ’ αἴτας καὶ τὸ ἀπολεύ-
σαν ἐκ Πειραιῶς διὰ Γένοβαν ἀπὸ «ΒΕΛΟΣ».

ΑΠΟΦΕΥΓΕΤΕ ΤΑΣ ΑΤΟΜΙΜΗΣΕΙΣ

Χρησιμοποιεῖτε μόνον παρεμβύ-
σματα **“ΛΑΪΟΝ”**.

Εἶναι ὁ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜ-
ΒΥΣΜΑΤΩΝ καὶ χρονιοῦνται εἰς
τὸ Βρεταννικόν, Ἐλληνικόν καὶ διά-
φορα ἔτερα Πολεμικὰ Ναυτικὰ ὡς
καὶ εἰς τὰς μεγαλυτέρας ἀτμόπλοιας
τοῦ Κόσμου.

KATAΣΚΕΥΑΣΤΑΙ JAMES WALKER & Co. Ltd.
WORKING SURREY LION WORKS
ENGLAND
PHONE: 1040 CABLES LIONCELLE.

ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΑΙ Εἰς δόλους τοὺς λιμένας τοῦ κόσμου
ΠΡΑΚΤΩΡ ΔΟΝΔΙΝΟΥ S. B. METAXAS

ΤΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
ΜΕΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗΣ

Α. ΝΑΥΤ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

“ΑΣΤΗΡ”
ΑΚΤΗ ΤΣΑΛΕΠΗ-ΠΕΙΡΑΙΑ
Τηλέφ. 40-195
Τηλ. τα STARCO

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Πρὸς ἀποφυγὴν τῶν συγκρούσεων εἰς πλωτούς διαύλους

Δυνάμει μᾶς προσάρτουν ἀποφάσεως τοῦ ναυτοδικείου τῆς Βρετανίας, δι’ ὑπόθεσιν συγκρούσεως, κατέλογος θεώρησης εἰς ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἐπὶ παραβάσει τοῦ ἄρθρου 31 τῶν Κανονισμῶν ναυτοπλοίας. Τὸ ἀτμόπλοιον Α. ἐπερέβαλε τὸ ἀτμόπλοιον Β., ἀπὸ ἐγγυτάτης ἀποστάσεως καὶ μὲ ταχύτητα ἴπετερων τῆς δρονής, ἐνῷ τὸ ἀτμόπλοιον Β. δὲν ἐμετρίασεν ἔγκαιρως τὴν ταχύτητα του, ὥστε νὰ ἀποσύνθηται τὸ ἀτμόπλοιον Β. τὸν δέκατον πλοῖον. Κατὰ τὴν ἀποδεικτικὴν διαδίκαιαν διεπιστόθη, διό τὸ ἀτμόπλοιον Β. ἔξηκολονθήσης τὴν πορείαν του, τηρούντα μάλιστα τοιωτὴν περισσότερον πρὸς τὰ δεξιά τῆς ἐλευθέρων διόδου, παρὰ τὸ γεγονός, διό τὸ ἀτμόπλοιον Α. κατέστησε γνωστὴν τὴν πρόσθεσιν του νὰ προσπεράσῃ. Κατὰ τὴν στιγμὴν ἔκεινην, τὸ ἀτμόπλοιον Β. ἐπήρει τὸ δεξιὸν τῆς πλωτῆς διόδου, ἡ δὲ ἀπόστασις του πάπλων τῆς γραμμῆς τῶν σημαντήρων τῆς δεξιᾶς αὐτοῦ πλευρᾶς ἦτο — κατὰ τοὺς μάρτυρας ἀμφοτέρων τῶν διαδίκαιων — περὶ τὰ δέξια μέτρα. Τὸ πλάτος τοῦ ἀτμόπλοιον Β. ἦτο 8 ½ μέτρων. «Ἐμενεν, δινεν, ἀντιστοίχων διόδου 135 μέτρων πλάτους — ἐλευθέρως χώρος ἀνω τὸν 100 μέτρων πρὸς διάλυτον καὶ συνεπῶς ἡδύνατο τὸ ἀτμόπλοιον Α. νὰ ἀντιπολέμῃ τὸ Β. ἐξ ἀρχῆς ἀποστάσεως καὶ χωρὶς κίνδυνον συγκρούσεως. «Οπως ἀπεδείχθη ὅμως ἐξ τῆς ἐπακολούθησας συγκρούσεως, ἡ τηρηθεῖσα μεταξὺ τοῦ διόδου ἀπόστασις δὲν ἦτο ἐπαρχής.

Τὸ Ναυτοδικεῖον ἀπέδωσε τὸ ἀπόγημα εἰς τὸ γεγονός, διό τὸ ἀτμόπλοιον Α. ἐπερέβαλε τὸ Β. ἐξ ἀποστάσεως λιαν μισῆς, λόγῳ τῆς ἡπτὸν ἀπό την τηρηθεῖσην πορείας. Διὰ νὰ πληρωθοῦν αἱ ἀπατήσεις τοῦ ἄρθρου 31 τοῦ περὶ ναυτοπλοίας Κανονισμῶν, θὰ ἐπεργετε τὸ ἀτμόπλοιον Α ἢ νὰ ἐλαττώσῃ τὴν ταχύτητα του ἢ νὰ κρατήσῃ μεγαλυτέραν ἀπόστασιν διάπλων. Παρετηρήθη ἀκόμη ἐπό τοῦ διαυτηρίου, διό τὸ πλοίον Α. ἐπήροησεν — ἐν σχέσει πρὸς τὴν προτιμηθεῖσαν ὃν ἀπό την περιοχὴν πλάτους — πολὺ μεγάλην ταχύτητα, ἐνῷ καὶ ὁ πλοίος αυχος τοῦ Β. δὲν ἐμείσωσε τὴν ταχύτητα τοῦ σκάφους του ἀπὸ «πρόσθιο διάτοπων» εἰς τὸ ἡμισυ ταύτης, εἰμὶ μόνον δταν ἡ πρώτη τοῦ Α. ἐφθασεν εἰς τὸ ὑψος τῆς πρώτης τοῦ Β. Κατὰ τὴν ἐλάττωσιν τῆς ταχύτητος — τόσον ἀργὰ γενομένην — δὲν ἐπηρήθησαν ὑπὸ τοῦ πλοίου τοῦ ἀτμόπλοιον Β. αἱ διατάξεις τοῦ ἄρθρου 31, σημάρων πρὸς τὰς διόπτας πρέπει, μετὰ τὴν ἀπάντησην εἰς τὸ ἐπανειλημμένον σῆμα, δημί μόνον νὰ παρασχεθῇ χώρος ἀπό τὸ προπορεύμένον πλοῖον, ἀλλὰ καὶ νὰ μετριάση τοῦτο τὴν ταχύτητα του καὶ δὴ μέχρι τοῦ σημείου τοῦ ἐπιτρέποντος νὰ διακινθεῖται τὸ σκάφος. Εἰς τὴν διάταξην ταύτην δὲν ἀνταπεκρίθη τὸ ἀτμόπλοιον Β., εἰμὶ πολὺ ἀργά, ἡ δὲ τοιαύτη ἀμέλεια κατέστησε

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

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

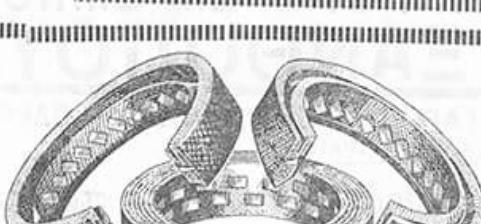
Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

46, ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΙΚΟΛΟΥΔΗ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ



και αὐτὸς κατὰ μέγα μέρος συνεπεύθηνον τῆς συγχρόνεως καὶ τῆς ἐν ταύτῃ προξενηθείσῃς ζημίας.

Ἐπειδὴ παρομοίας ἴντοθέσεος ἔξεδόθη διάφορος ἀπόφασις ἀπὸ τὰ 'Ολλανδικὰ δικαιστήρια. Λόγος Γερμανικὰ ἀτημάτοις ἀποτέλεοντα ἐξ τοῦ λιμένος τοῦ Ρόττερνταμ συνεργούσθησαν ἐπὶ διώλου πλέοντος 250 μέτρων, καθ' ἣν στιγμὴν τὸ ἔνα ἐπεζητεῖται ν' ἀντιτάχει τὸ προσορεύμενον. Κατὰ τὴν διαδικασίαν ἀπέδειχθη, ὅτι τὸ ἀτούχημα ὑφεῖτο εἰς τὸ ἀτμόπλοιον Α., τὸ ὃποιον ἔξετέλεσεν ἐλιγμὸν ὑπερβάσεως τοῦ προπορευόμενον, μὲ πολὺ μεγάλην ταχύτητα καὶ ἐξ μικρᾶς ἀποστάσεως, μολονότι ἥδηντο νὰ κρατήσῃ ἀσφαλεστέραν πορείαν ἀριστερότερον. Λόγῳ τῆς ἀμελείας ταύτης, τὸ Ναυτοδικεῖον τοῦ Ρόττερνταμ, μετὰ σύμφωνον γνόμονος καὶ τοῦ Κιβεργραμτικοῦ Ἐπιτρόπου, κατελόγησε τὴν εὐθύνην τῆς συγχρόνεως εἰς τὸ ἀτμόπλοιον Α.

Κατὰ τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως, ἡ σύγχρονος προεκλήθη ὑπὸ τῆς δίνης, οὗτος ὥστε ἡ κεφαλὴ τοῦ πλοίου Β. — παρὰ τὴν θέσιν τοῦ πηδαλίου του ἐντελῶς δεξιὰ καὶ παρὰ τὴν κίνησιν τῶν μηχανῶν του πρὸς τὰ ὄπισθεν — ἐπέτησε τὴν ἀμιστερὰν πλευρὰν τῆς πρώτης τοῦ ἀτμόπλοιον Α. Ὑπεύθυνον διὰ τὸν χειροσύνην ὑπερβάσεως εἶνε μόνον τὸ ὑπερβάλλον οχάρος, ἐφόσον δὲν καθίσταται δινατόν νὰ ἀποδειχθῶν προφανῆ σφάλματα ἀπὸ τὸ ὑπερβαλλόμενον. Κατὰ τὸ ἀρθρὸν 39 παράγγ. 5, τῶν 'Ολλανδίκων περὶ ναυσιπλοίας διατάξεων, διὰ τὴν ὑπερβάσιν ἐν στενῷ χώρῳ ὑποχρεοῦται τὸ ὑπερβανόμενον πλοῖον νὰ παράσχῃ ἐπαρκῆ χρόνον εἰς τὸ παρεργάμενον καὶ συγχρόνως νὰ ἔλαττωσῃ τὴν ταχύτητά του. Τὸ ἀτμόπλοιον Β. ἐτήρησεν ἀμφότερα. Ἔστραφη, δηλαδή, πρὸς τὰ δεξιὰ μέχρις ὅτου ἔφθασε 15 μέτρα ἀπὸ τῶν δρίών τῆς ἀστραλοῦς ὁδοῦ πλεύσεως καὶ συγχρόνως ἐτήρησε «ήμισειαν ταχύτητα», πρὸς ἡνὶ πρόφατο τοῦ πλοίου Α. φθάτησε εἰς τὸ ὕψος τῆς πρώτης του. "Ἐν λεπτὸν πατόπιν, τὸ ἀτμόπλοιον Β. ἔπλεε «θραδέως» καὶ εὐθὺς ἀμέσως ἐκάπησε τὰς μικράς του «ἔπισθεν ὀλοταχῶς».

Θὰ ἡτοί βεβαίως προτιμότερον — ἔχηγολούθει ἡ ἀπόφασις — ἐὰν ἡ ταχύτης ἡλαττώνετο ἐνώπιοτερον, διὰ νὰ ὑποβοηθηθῇ καὶ συντομεύθῃ ἡ ὑπερβάσις, ἐφόσον μάλιστα ἡ ἀπόστασις μεταξὺ τῶν δύο σκαφῶν ἦτο ἐλαχίστη. Ἡ παράδειγμας αὕτη ὅμως δὲν ἥδηντο νὰ γραμματισθῇ καὶ ὡς συντρέχοντα αἵτια τῆς συγχρόνεως, δι' ὅ καὶ ἡ εὐθύνη ἐδάριψε μόνον τοὺς ἐλιγμοὺς τοῦ ἀτμόπλοιον Α.

Άτυχήματα εἰς Έλληνικὰ πλοῖα

'Η περιπέτεια τοῦ «Τηλεμάχου»

Τὴν νύκτα τῆς 3ῆς πρὸς τὴν 4ῆν 'Απριλίου τὸ φροτηγὸν «Τηλέμαχος» κατευθυνόμενον εἰς Δάντσιγκ καὶ καταλήγειν ὑπὸ διαβοτάτης τροχινίας εἰς τὴν Βρετανίαν Θάλασσαν, ἔξεπειρε τὸ σήμα τοῦ κινδύνου S.O.S. ἐκ πλάτους 58—50 Β. καὶ μήρους 6—50 Α., μὲ τὴν προσθήκην, διὰ ἔχει ἀμεσον ἀνάγνων δονηθεῖσαν. Εἰς ἐπακολούθησαντα προστιλεγματῆματα ἀνεφέρετο, διὰ δύμητικὰ κύματα διήρχοντα ὑπεράνω τοῦ καταστρόφωντος τοῦ πλοίου, προξενοῦντα στριῶν σοβαρῶν ζημιῶν. Τὸ κάλυμμα τοῦ κύντος Νοὶ ἐθρανόθη καὶ μεγάλως ποσότητες ὑδατος τὸ κατέλαβον, τιμῆμα τῆς γεφύρας ἀνηράγη, τραυματισθέντων τοῦ γ' πλοιάρου κ. Α. Καβδαδίς καὶ τοῦ ναύτου - πηδαλιούχου, ἐνῷ τρεῖς ἔτεροι ἐκ τοῦ πληρώματος ἐτραυματίσθησαν ἐν τῇ προσπαθείᾳ νὰ καλύψουν τὸ κύτος Νοὶ. Ἐθρανόθησαν ἐπίσης καὶ ἀνηράγησαν οἱ ἔξαρτησθέντες τοῦ κύντος Νο 2, οὗτος ὥστε εἰσήχοντο καὶ εἰς τὸ διαμέρισμα τοῦτο ὑδάτα. Τὸ πλοῖον μετὰ δύλοντικον δραματικὴν πάλιν πρὸς τὰ κύματα, ἐστοῦντες, κάρις εἰς τὴν ψυχραμίαν, τὴν ἐτοιμότητα καὶ τὴν πείραν τοῦ πλοιάρου κ. Γερασ. Φερεντίνου, ἐπέτυχε δὲ νὰ φθάσῃ εἰς Κίελον, φέρον καταφανή τὰ ἰγνή τῆς τροχινίας. Εἰς τὸ Κίελον ἀπεβίσθησε τὸ τέσσαρες ἐκ τῶν τραυματιῶν καὶ τὸ σκάφος ἐξηρκούσθησε τὸ ταξίδιον διὰ Δάντσιγκ, δύον καὶ κατέπλευσε τὴν 7ην 'Απριλίου πρὸς ἐκηρότωσιν τοῦ ἐγκαταλεύματος φορτίου τοῦ, ἐπιθεώρησην καὶ ἐπισκευήν τῶν ζημιῶν του.

Σχετικῶς μὲ τὴν ἀνωτέρω περιπέτειαν τοῦ «Τηλεμάχου» ἔλαβομεν ἐκ Δάντσιγκ ἐπιστολήν, διὰ τῆς ὅποιας οἱ ἀξιοματικοὶ καταστοῦματος καὶ μηχανῆς καὶ διάδηλον τὸ λοιπὸν πλήρωμα τοῦ σκάφους, μᾶς πα-

ωκαλεῖ νὰ διερμηνεύσωμεν τὰς εὐχαριστίας καὶ τὴν εὐγνωμούσην των πρὸς τὸν πλοιάρον κ. Γ. Φερεντίνον, διτις ἐπέδειξεν ὑποδειγματικὴν αὐτοθυσίαν καὶ εὑφεζίαν ἐνώπιον τοῦ κινδύνου, ἀλλὰ καὶ ναυτικὴν ἀντίληψιν καὶ πεῖραν οὐχὶ τυχόδαν. Μή ἀπολέσας οὐδὲ ἐπὶ στιγμὴν τὴν φυ-



Η γένερα τοῦ οιάρους μετὰ τὴν σκληράν δοκιμασίαν. ζημιάμαν του, έδιδε μὲ ἀρρίβειαν καὶ τάξιν τὰς δεοντάς διαταγάς καὶ συγχρόνως ἐνεψύζοντε τὸ πλήρωμα, συντελέσας οὗτος εἰς τὴν ποινὴν σωτηρίαν.

Άτυχημα εἰς τὸ ἄποιπον «Ολγα Ε. Εμπειρίκου»

Τὸ φροτηγὸν «Ολγα Ε. Εμπειρίκου» κατευθυνόμενον κενὸν ἐκ Ρόττερνταμ εἰς Κόλπον Μεξικοῦ πρὸς φόρτωσιν παλαιοσιδήρων δι' Ιαπωνίαν, κατελήγειν 300 μίλια ἀνατολικῶς τῶν Βερμούδων νήσων ὑπὸ σφραδροτάτης τροχινίας, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς δοπίας ὑπέστη φωρῆμή ἔνα ὑπέρ τὴν ισαλὸν γραμμὴν πλευρικὸν ἔλασμα παρὰ τὸ κύτος Νο 1. Τὰ κύματα ὑπερεξάλιπτον τὴν φωρῆμήν καὶ διαφορὴ ἐσημειώθη εἰς τὸ κύτος Νο 1, μὴ δυναμένη ἐντὸνος νὰ ἔθετιον προστιθηθῆ ἀπὸ τὰς ἀντίλια τοῦ σκάφους. Ἐν τῷ μεταξὺ ὅμως ἔθετιον προστιθηθῆ ἀπὸ τὸ πλοίον διέγινε τὸν κίνδυνον. Κατὰ ληφθεὶς μάλιστα νεότερον φαδιτηλεγμάτημα τοῦ πλοιάρου, η στάθμη τῶν ὑδάτων εἰς τὸ κύτος Νο 1 δὲν ἐνρόθη περιτερό, διότι μὲ τὴν ποιησίαν τῆς τροχινίας ἀπεσοδήθη ἡ περιτερό διαφορὴ ἀπὸ τὸ διάβεντον ἐπέρ τὴν ισαλὸν γραμμὴν ἔλασμα. Τὸ φροτηγόν, συνεχίζοντα πατόπιν ὅμαλος τὸ ταξίδιον του, διήλθεν ὑδη τὰς Βερμούδας νήσους κατευθυνόμενον εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως.

"Ἄλλα ἀτυχήματα Έλληνικῶν πλοίων ήσαν τὰ κάτωθι:

«ΜΑΙΑΝΑΡΟΣ»: Πρὸ καρού είχε συγχρονούσθη μὲ τὸ Λεττονίκων ἀτμόπλοιον «DANGAVA» χωρὶς νὰ ποτοῦση σοβαρής ζημίας. Τὸ Λεττονίκων, ως ἀναγγέλλεται ἡδη, ἐπιθεωρηθὲν ἐν δεξιαινῇ, εὐρέθη ὅτι φέρει δεβλητικά καὶ χρίζοντα αντιταστάσεως ἐνδέργα τὸ πλευρικόν, καθὼς καὶ 200 συνδετικούς ἥλους. (Μαρτ. 29)

«ΑΘΗΝΑ ΙΒΑΝΟΥ»: Μὲ φορτίον γεννημάτων ἐκ Βορείων Ειρηνίκων δι' Εδρώπιτην προσήσακεν, ἐνῷ ἐπλογεῖτο, εἰς Κριστούπαλον ὁδὸς (τοῦ Παναμᾶ), ως ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας. Τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ οιάρους ἀνέλαβε τὸ ναυαγοσωστικὸν «FAVORITE», ἐπειδὴ δὲ ἀπέτυχε εἰς τὰς προστασίας του, ἐκρίθη ἀναγκαῖον νὰ διαταχθῇ πιμπατικὴ ἐκράτησης πρὸς ἔλαφρων τοῦ πλοίου. Πρὸς τὸν σπόλη τοῦτο προσελήφθησαν τρεῖς μεγάλα φορτηγίδες, εἰς τὰς δοπίας μετεφορτώθησαν 1200 τ. σίτου, ἐνῷ ἐπέρ τοῦ 700 τ. σίτου, ἐλλέιψει ἐπαρκοῦσας ἀριθμοῦ διαθεσίμων φορτηγίδων, ἐξειφορτώθησαν εἰς ἐστεγασμένον κύρων τῆς προκυμαίας. Τὸ φροτηγόν είχε προσαράξει εἰς ἔκτασιν

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ελλάδος δι' AMBOYRΓΟΝ - POTTERDAM - AMBERSEN καὶ τάναπαλιν.

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

Θαλάσσης, ως καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθεταν φορτηγῶν.

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΠΕΙΔΑΙΑ

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Έλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

Τηλέφ. 44.005

4 ποδών καθ' όλον αύτον τὸ μῆρος, δὲν ἐπέστη ὅμως ζημίας τῶν ὑψάλων τοῦ, διότι ὁ βυθὸς ἦτο ἀκροπόδης. Πλὴν τὸν 1900 τ. σίτου, ἡντλήμασαν καὶ 200 τ. ὑδατος τὸν λεβήτων, ἢ δὲ ἀνέλινασι, βοηθούσης καὶ τῆς παλιρροΐας, ἐπετεύχη τὸ μεσονύκτιον τῆς 1ης πρὸς τὴν 2αν Ἀπριλίου. Τὸ πλοίον ὑγκυροβόλησεν εἰς ἀσταλῆ θέσιν, ὅπου καὶ ἐπανέφερθοσ. Δύτις ἔξετάσαι τὰ ὑψάλα, τὴν ἐλίξα καὶ τὸ πτηδάλιον δὲν ἀνενέρησεν, διότι ἀνεμεινόθη τὸ πλοίον εἰς Εὐρώπην, διὰ πλέον ἐπισταμένην ἐπιθεώρησιν τοῦ, εὗθὺς ὡς ἐξφρότωσι τὸ οικοδομήτον τοῦ. (Μαρτ. 29—Απρ. 4)

«ΜΑΡΟΥΚ ΠΑΤΕΡΑ»: Επειδή ηρίθη εἰς Κάφρι πρὸς καθορισμὸν τῶν ζημιῶν, ἀστινας ὑπέστη πρὸς καρφοῦ, συνεπειά προσαράξεως εἰς Ἀλτίνα. Ἀκολούθως θὰ ἔκτελεσθοῦν αἱ ὑποδειχθησόμεναι ἐπιστολοι.

(Μαρτ. 29)

«ΡΗΝΟΣ»: Ως ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, τὸ φροτηγὸν τοῦτο κατευθυνόμενον εἰς τὴν Θεσσαλονίκην μὲ γενινὸν φροτίον, προσήρχεται, λόγῳ ὄμιλης, εἰς τὰ ἀβαθή τῆς θέσεως Βαρδάρι. Τὴν ἀνέλινοις τοῦ ἀνέλαβον τὰ ναυαγοσωστικά «Μίμης» καὶ «VIKING», ἄτινα διήνοιζαν αὐλακα περὶ τὸ πλοίον δι' ἐκσκαφῆς τοῦ βυθοῦ. Λίγοι τῆς καροφορίας, τὴν δὲ ἐπομένην διερύθησαν ἐντελῶς, συνεπειά διωτάτης θεύλλης. Τὴν 31ην π. μ. κατόπιν νέας ὀκτώρηφον ἐκσκαφῆς καὶ διάρωτον φυσιολήσισεως, τὸ πλοίον ἐστράφη περὶ τὰς 13 μοίρας καὶ ἀπολούθως ἀνελίνοθη, κατευθυνθὲν, τῇ συνοδείᾳ τῶν δύο ναυαγοσωστικῶν, εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, πρὸς ἐξφρότωσιν τιμῆματος τοῦ φροτίου τοῦ ἐπειδή 380 τόννων σιδηρισιών. Εἰς τὴν Θεσσαλονίκην ἐγένετο ἐπιθεώρησις τοῦ σάφων δὲν εἰρέθησαν δὲ ζημία εἰς τὰ ὑψάλα, δι' ὃ καὶ παρεσχέθη πιστοποιητικὸν ναυαπιλόιδιον. (Μαρτ. 28—31)

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Τ.»: Εἰς Σάν Ζουάν, ἔμφροτον μὲ ζαχάρεις καὶ μὲ διαφροήν τῶν κυτῶν τοῦ. Πρὸς ἔξαρκούσιους τῆς αἵτιας τῆς διαφροῆς καὶ διευσόληνους τῆς ἔκτελέσεως τῶν ἀπαραίτητων ἐπισκευῶν, διετάχθη ἡ ἐξφρότωσις ἵκεν τοῦ τιμῆματος ἐκ τοῦ φροτίου τοῦ, ὡς ἐγχάραμον εἰς τὸ προηγούμενον ἴκενος μαζί. Κατὰ τὰς διαβαθμείσας συνηπομοτικάς εἰδήσεις, ὁ ἔξετάσαις τὰ ὑψάλα τοῦ πλοίου δότης ἀνενέρη δύο φωγμάς εἰς ἔνα ἔλασμα τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς. Η μία φωγμή εἰς διάμετρον μᾶς ἵντας καὶ τριγύρικοτε κάτωθι τοῦ σωλήνος βυθομετρήσεως, ἡ δὲ ἔτερη κατά τὰ μικρότερά πλησίον τῆς πρώτης. "Υδατα" εἰσήρχοντο εἰς τὰ διπύλια τῶν κυτῶν No 3 καὶ 4, καθὼς καὶ εἰς τὸ μηχαναστικόν, κατόπιν δὲ δεντέρας ἐπισταμένης ἐπιθεώρησεως ὁ δότης ἀνενέρη καὶ ἄλλας δύο φωγμάς εἰς ἔτερον ἔλασμα. Ο ἐπιθεωρητής συνέστησε τὰς δεούσας ἐπισκευάς διὰ τούτους, ὑπέδειξε δὲ ἀκόμη ἐπισκευάς τινας εἰς τὸ μηχανάμα τοῦ πηδαλίου, εἰς τὰς μηχανάς τοῦ σκάφους, τοὺς λέβητας καὶ εἰς ἔνα διαφρένα τοῦλην ἀκαθάρτους ὑδάτου, διερχόμενον διὰ τοῦ κυτῶν No 2. Έτοι τελευταίου τούτους κυτῶν διετάχθη μερικὴ ἐξφρότωσις. Τὸ σκάφος περατώσαν τὰς ὑποδειχθείσας ἐπισκευάς, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυαπιλόιδιον καὶ ἀνεψώρησε διὰ τὸ προσιστόν τοῦ. (Απρ. 3)

«ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ» (πετρελαιοκίνητον): Εθνικοῦ παρὰ τὴν νησίδα Υψηλή τῆς Αίγανης, κατά τὴν διάρκειαν σφροδότης θαλασσοταραχῆς, ἀπολέσθη δὲ ὀλικῶς καὶ τὸ φροτίον τοῦ, συνιστάμενον ἐπειδή 50 τόννων δρυκτήλαιον καὶ πετρελαῖον. Τὸ ναυάγιον τοῦ πετρελαιοκίνητον τούτου τοῦ σκάφους ερίσθηται εἰς βάθος 60 ὅργανῶν. (Απρ. 1)

«ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ»: Κατερχόμενον τὸν δούναβιν μὲ πλήρες φροτίον γεννημάτον διὰ Λιβερούν, καὶ Ἐβονιμάου συνεργούσιη εἰς τὸ χιλιόμετρον 34 τοῦ ποταμοῦ μὲ τὸ ἐπίσημον πατερχόμενον Ἀγγίλων φροτηγὸν «FREDERICKA LENSEEN». Τὸ Ἀγγίλων ἐπέστρεψεν εἰς Γαλάτειον πρὸς ἐπιθεώρησιν, τὸ δὲ Ἀργολίκος ὑγκυροβόλησε διὰ τὸν αὐτὸν σπατὸν εἰς Σουλινά. Άπο τὴν γενομένην ἐπιθεώρησιν ἐξηρισθώθη, ὅτι τὸ Ἀργολίκος ἐπέστη ἀρκετάς ζημίας εἰς τὴν πρῶτην τοῦ, ὅπου ἔνα ἔλασμα εἶνε διάτοπον καὶ πέντε ἄλλα ἐξαφίθησαν πρὸς τὸ ἔσω. Εσωτερικῶς, ἀνερρέθησαν λυγισμένοι 12 νομίες καὶ τέσσαρα ἔλασματα τοῦ καταστρώματος. Αἱ ὑποδειχθείσαι προσωριναὶ ἐπισκευάς διὰ τούτουν ἐξετελέσθησαν, μετὰ νέαν δὲ ἐπιθεώρησιν παρεσχέθη πιστοποιητικὸν ναυαπιλόιδιον καὶ τὸ σκάφος ἀνεψώρησε διὰ τὸ προσιστόν τοῦ. (Απρ. 1—5)

«ΜΟΣΧΑ Λ. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ»: Προσήρχεται ἔλαφρῶς εἰς τὸ χιλιόμετρον 6 τοῦ Ηλείτη καὶ εἰς τὰ ἔξει ἀβαθή τῆς Νοτίου διώρυγος, ἀλλ' ἀνειλκύσθη μετὰ τρίων ἀνενομείας, ἔξακολονθησαν τὸν πλούν τοῦ. (Απρ. 3)

«ΧΡΥΣΗ»: Καθ' ὃν χρόνον ἐξεφρότωντεν εἰς Μπουένος "Άθρες" φροτίον γανανθράκων, παρετημήνη ὅτι ἐλέγχησεν ὁ κύριος ιστός τοῦ πλοίου,

Telegrams:
"GENICOLAOU,"
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

"GENICOLAOU,"
Piraeus

GEORGE NICOLAOU LTD.
SHIPBROKERS
Bevis Marks House, Bevis Marks
LONDON E.C. 3.

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.
Μέγαρον Ήλεκτρ. Σταθμοῦ (2ος ὄροφος 21-22)
ΠΕΙΡΑΙΑ

Tηλέφ. 42-633

κάτωθι τοῦ σταυροῦ. Διετάχθη ἀμέσως ἡ δέοντα ἐπιστρεψι. (Απρ. 4)

«ΘΑΛΕΙΑ»: Έτει Φρηματή μὲ γεννήματα εἰς ζῆμα δι' Ἐλλάδα, ἀφοῦ προσήγγισεν εἰς Κορήτην καὶ Σέρνον, προσήρχεται εἰς τὸ ἀκρωτηρίον Ἐλανωνή, ἐνῷ κατημύνετο εἰς Θεσσαλονίκην μὲ ὑπόλοιπον 7200 τ. σίτου. Η προσπάθεια, διώτι ἀνελκυσθῆ τὸ πλοίον διὰ τῶν ἀδιόν μέσον ἀπέτυχε, δι' ὃ καὶ πλοίαρχος ἡγαγράσθη νὰ ζητηηθειν. Έπι τόπον ἐσπεινοῦ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Εἰρήνη Βερνίκου», ὥπερ καὶ ἀνέλαβε τὴν ναυαγωρεσίαν ἐπὶ τῇ βάσει σηματολίου Λόβδη, μὲ τὸ δρόμον «πο eure no pays». Η θεώς τοῦ πλοίου δὲν ἦτο ἐπισίνδυνος ἐφόδον ἐπεκάπτει καλὸς καρδός, εἰς περίπτωσιν διωτικής θανάτου περιγράφειν αἱ ἐργασίαι τοῦ ναυαγοσωστικοῦ πειραϊδούσιον εἰς τὴν διάνοιξιν αὐλακούς, τὴν δὲ ἐπομένην ἐπόμενην πολύπορος ἰσχυρού φυματίζησις, ἀνεν ἐπιτυγχάνει. Εν τῷ πειταῦν διεπεκάπτησης θαλασσαραγή, ἥτις παρεκώλυτε τὴν ἐργασίαν, ἐπειδή δὲ ηθεσίς τῆς προσαράξεως ήτο ἐπειθεμένη, ἐκλήθη εἰς βοήθειαν ἐπὶ Πειραιῶς καὶ τὸ ναυαγοσωστικὸν «Ἄγιος Γεώργιος». Τὰ δύο σκάφη συντόνως ἐργασθέντα, ἐπέτυχον μετά τετράφων ἐσπειραρίου τοῦ βυθοῦ, νὰ μετακινήσουν τὸ πλοίον καὶ εἴται νὰ ἀνελκύσουν. Ζημία εἰς τὰ ὑψάλα δὲν ἐσπειεύθησαν, τὸ δε φροτίον τοῦ εἶπενθη ἀβλάβης. (Απρ. 2—5)

«ΦΡΕΔ»: Καθ' ὃν χρόνον τὸ Σουνδικὸν ἀτμόπλοιον «SYLVIA» ἥλασσεν ἀγνυροβόλησίον εἰς τὸν λιμένα τῆς Γδύνιας, προσέρχομεν εἰς τὸν ηγκυροβόλημένον Ἐλληνικὸν φροτηγὸν «Φρέδ». Τὸ Ἐλληνικὸν ὑπέστη ἀσημάτους τινάς ζημίας, ἐνῷ τὸ Σουνδικόν ὑπέστη ἀρκετάς βλάβες εἰς τὴν γέφυραν καὶ εἰς τὸ πατατόρωμα τὸν λέμβιον. (Απρ. 5)

«ΘΕΡΜΑΙΚΟΣ»: Προσερχόμενον ἐπὶ Κονσταντίνες μὲ φροτίον γεννημάτων κατέπλευσεν τὴν Λαζαρίδην, μετὰ διώρησιν, πετρελαῖον γεννημάτων πατερχόμενον εἰς τὸν θαλασσαραγή, προσέρχομενον εἰς τὴν Αγρίδην, μετὰ διώρησιν τηνάς ζημίας τινάς τῆς Ελιζότος, ἐπειδή ἔπειτανεν τὸν πλούτον τῶν λιμένων τοῦ, ἀποτελεσμάτικόν εἶναι τὸν λιμένα τοῦ Κονσταντίνου. (Απρ. 5)

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ Η.»: Αγνυροβόλησίον εἰς τὸν λιμένα τῆς Γδύνιας ἀπέλασε μίαν τῶν ἀγνυρῶν τον, ἥτις καὶ δὲν ἀνερέθη. (Απρ. 7)

«ΙΑ»: Άπλο Γρεεντεζενάου διὰ Νέαν Ορεάνην ἡγκυροβόλησεν εἰς τὰ ἀνοικτά τοῦ Φλώσιγ, πρὸς καρδόναν τοῦ προσέρχοντος εἰς τὸν παταλέον τὸν Γράλεστον Νοοβηγικὸν τάνερ «ANDREA», ὥπερ καὶ ὑπέστη ἀπειλήσιμην πειραϊδούσιαν. Κατὰ τὴν ἐπομονήν του προσέρχοντος εἰς τὸν παταλέον τὸν Γράλεστον Νοοβηγικὸν τάνερ «ANDREA», ὥπερ καὶ ὑπέστη ἀπειλήσιμην πειραϊδούσιαν. Τὸ Ελληνικὸν γεννημάτιον τοῦ εἶπενθη ἀπό τοῦ πατατόρωμα τοῦ 70 βαρύνων ξυλείας, ἀποκατασταθείσης τῆς ισορροπίας, ἐπιπλέοντας τηνάς της ισορροπίας, ἐπειδή διώρησεν τὸν πλούτον τοῦ Ηρέστον καὶ Γκάρστον. (Απρ. 7—9)

«ΕΥΒΟΙΚΟΣ»: Έτει Κούνας δι' Ἀμέρισαν — Αγγίλιαν, μὲ φροτίον ἡαγάρων, ἀνέφερε διὰ τοῦ διώρησιον τοῦ, διὰ τοῦ πατατόρωμα τοῦ No 5. (Απρ. 9)



"MIDGARD,, EMDEN

Zweigniederlassung der
"Midgard,, Deutsche
Seeverkehrs-Aktiengesellschaft

SHIP BROKERS & AGENTS

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

Η δραματική άπωλεια τοῦ φορτηγοῦ «Ορος Κυλλήνη»

Τραγική άπωλεια Έλληνογορ πλοίορ εσιμειώθη, συντείμη ἐχρήσεως, τὴν 9ην Ἀπριλίου τῆς τὸν Ἀτλαντικὸν ὄχεαν καὶ εἰς θέσιν πλέοντος 42°—30' B. καὶ μήνος 28Δ. Τὸ φορτηγὸν «Ορος Κυλλήνη» 5313 τ. γκόδες (τὸν 1919) μὲ πλοίαρχον τὸν κ. Πατέραν καὶ πληρόμα 33 ἀνδρῶν, κατηύθυντο ἐπέ Ρόττερνταμ τῆς Κένη Οὐέστ πρὸς φόρτωσιν πλαισιούδηρον δι' Ιαπωνίαν, ἀντὶ ναῦλον 2016 διο. Όταν εὑρίσκετο εἰς τὴν ἀντέρεων θέσιν εσιμειώθη τρομακτικὴ ἐχρήσης εἰς τὸ διαμέρισμα τῶν «μπόνερος», προελθοῦσα ἀπὸ τὰς ἀναθυμάσιες 1500 τόννων Πολωνικοῦ γανάθρακος. Τὸ σάκος ἐξόπλητος δύο τεμάχια, ἄπινα ἐπὶ δώρας δόλοπλίδους ἐπέπλεον παυσινθόμενα ὑπὸ τῶν συμάτων.

Οἱ αὐτοματιστὴς Παπαθεοδόρους, ὅστις ἐπῆρξε θύμα τοῦ καθήκοντος τοῦ ἐξέπλεψη τὸν 2.32' μ. ἥτοι εὐθὺς μετὰ τὸ διατύχημα, τὸ σῆμα συνδόνων S.O.S. Τὸ σῆμα ἐλέγκθη ἀφρικῶς ἀπὸ τὸ Ἀμερικανὸν «AMERICAN MERCHANT» καὶ ἀπὸ τὸ Γερμανὸν «EUROPA», εὐθὺς δὲ κατόπιν ἀπὸ τὸ Ἀγγλικὸν «ATHELFOAM» καὶ «INVERLEE», καθὼς καὶ ἀπὸ τὸ Νορβηγικὸν «TANNEFO» «KAIA KNUDSEN». Τὰ τρία τελευταῖα ἔφθασαν ἀλληλοιδαδόζως εἰς τὸν τόπον τοῦ ναυάγιου καὶ περιέσωσαν 29 ἀνδρας ἐπὶ τοῦ πληρώματος, ὡς ἔχεις: 19 τὸ «INVERLEE», 10 τὸ «KAIA KNUDSEN» καὶ 2 τὸ «ATHELFOAM». Οἱ ἐπόλοιποι 4 ἀνδρες, ἥτοι ὁ ἀυτοματιστὴς Παπαθεοδόρους, οἱ ναῦται Καΐτης καὶ Χαλκᾶς καὶ ὁ ἀνθρακεὺς Λεοντῆς, ἀπώλεσθησαν. Τὸ «Ορος Κυλλήνη» ἦτο ησφαλισμένον ἀντὶ ποσοῦ γένοι τῶν 50.000 λιρῶν.

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Καὶ μάιναν ἐνθαρρυντικὴν βελτίωσιν δὲν ἐνεψάντεν ὡς κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς καὶ κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ἀπριλίου. Ἡ ζήτησις φορτίου παρέμεινεν ἐντοπισμένη εἰς τὴν κάλυψην τῶν ἀμέσων ἀναγκῶν τῆς κατανάλωσεως, τὸ δὲ ἐν κυκλοφορίᾳ ἥπα τονιᾶς — παρὰ τὸν παροπλισμὸν ἀφετῶν σκαφῶν — διατηρεῖται εἰσὶ τὸν ἀπέτερον τῶν ἴντεσταμένων πτωχῶν μεταφρούμον ἐργασίων. Διὰ τὸ ἀμέσως προσεκὲς μέλλον, ὡς μόνη ἐλπίς διὰ τὴν ὀπωδήποτε βελτίωσιν τῆς καταποτάσεως, εἰνὲ καὶ πάλιν ἡ ἔξαγωγὴ Ἀργεντινοῦ ἀραβοσίτου. Προβλέπεται, ὅτι μεταξὺ τέλους Ἀπριλίου καὶ αρχῆς Μαΐου, θὰ σημειωθοῦν αἱ πρώται ναυλώσεις δι' ἀραβοσίτου, εἰς τρόπον ὃστε — βάσεις καὶ τῶν νέων περιορισμῶν τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς» περὶ ὃν γράφουμεν εἰς ἔτεραν σείδια μας — ἀπάλλαγον τῆς τραγικῆς αὐτῶν θέσεως οἱ ιδιοκτήται ὑπὲρ ἐξηρκούντα σκαφῶν, παρωπλισμένων ἀπὸ καρδοῦ εἰς τὸ Πλέιτ. Ἡ ἐπάνοδος ἐξ ἀλλοῦ τῆς ἐμπιστούσης τοῦ διενόντος ἡμιπορίου, ήτις δύναται βασίως πλέον νὰ προβλέψῃ μετὰ τὴν ἐξομάλυνσιν τῶν πολιτικῶν διαφορῶν τῆς Εὐρώπης, δὲ ἀποτελέσῃ τὸν σημαντικότερον παράγοντα διὰ τὴν ἀναζογόνην τῶν ἐπεργοτίουν μεταφορῶν καὶ τὴν ἐπάνοδον τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας εἰς ὀπωδήποτε βελτιωμένας συνθήκας ἐργασίας.

Ἐν τῷ μεταξὺ διὰ αἱ ἀγοραὶ διετήρησαν τὴν γνωστὴν ἀπὸ μηνῶν κατάστασιν καλαρότητος ἡ καὶ τῆς πλήρους αὐτῶν ἀπραξίας. Εἰς τὸ Πλέιτ, δοὺς ὑπολογίζεται, ὅτι σημάνει 1.000.000 τόννων d. w. (συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν πόρων τὰς ἑκατὸντανομένων ἢ ποτίσιον) εἰνίσκονται ὑπὸ ἀμεσον προσφοράν, ἐνῷ οὐδεμίᾳ ἄλλη, πλὴν τῶν γνωστῶν ναυλώσεων τῶν τεσσάρων Ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων καὶ δύο ἑτέρων μεταγενετέφως, ἐκλεισθὴ ἐργασία. Τὸ μέλλον τῆς ἀγορᾶς ταῦτης ἔχασταιται ἀπὸ τὰς καιρικὰς συνθῆκας, ἀπίνες θὰ ἀπατέψουν τὴν ἐποιμασίαν τῶν φορτίων ἀραβοσίτου. Οἱ φορτισταὶ τῆς Ἀργεντινῆς ἐμπανίζονται διατηρεῖν τοὺς διαφόρους στόλους τοῦ φορτώσεως Ἀπριλίου — Μαΐου, χωρὶς ὅμως καὶ νὰ κυκλοφορήσουν διαταγάς. Οἱ τρέχοντα μήνη θεωρεῖται πάντος, ὅτι θὰ δοῦῃ μιὰν ἀποτελεσματικὴν τροπὴν εἰς τὴν περατέφων ἐξέλεξιν τῆς ἀγορᾶς ταῦτης.

Ἐξ τῆς Βρ. Ἀμερικῆς ἀξιοσημειώτος ἐπῆρξεν ἡ παραχειδία ἐργασία διὰ φορτώσεως γεννημάτων ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ καὶ ἐκ λιμένων τοῦ Ἀτλαντικοῦ. Ἡ ἐργασία ἀρτὴ μάλιστα συνετέλεσε καὶ εἰς ποιάν τινα τῶν ναῦλων ἀνατιμήσεν. Ἐπληρώθησαν οελ. 2(7)½ ἔως 2(9) τὸ κοντότερο δι' Ἀμέρισαν — Ρόττερνταμ καὶ οελ. 3) — εἰς μικρότερα σκάφη δι' ἐγγύτερας ἡμερομηνίας, μὲ ὄψην δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ ἀντανακτήρια, ἐπίπεδα. Πάντως, ἡ ζήτησις ἐνείχε σπασμωδικὸν καὶ ἑκεὶ γαρακτήρα, δεδομένης τῆς μεγάλης προσφορᾶς χωρητικότητος.

Ζωηρὴ ἐπίσης ἡτο καὶ ἡ διὰ πλαισιούδηρου κίνησις, ἐκτενομένη καὶ διὰ φορτώσεως Ἰαπωνίου — Ἀνδρούστου, μὲ πληροφορίας τιμᾶς ἀπὸ Κόλπου 20(3) δι' Ιαπωνίαν καὶ 17(6) δι' Ἀγγλίαν καὶ ἀπὸ Νόρδεργο φέντες 19) — δι' Ιαπωνίαν, ἐνῷ καὶ περιττὰ σάκη ἐκλεισθησαν μὲ ναῦλον κατ' ἀποκοπήν. Ἀπὸ τὸ Μόντρεαλ ἐπιντοφόρησαν διαταγαῖς τινες διὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Μαΐου μέχρι καὶ τοῦ Ὁκτωβρίου μὲ τιμᾶς τοῦ «σχεδίου» δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Όσον ἀφορᾷ τὰς Σακχάρας Κούβας ἐκλεισθὴ σκάφος (κενὸν ἐπί Ριού Ιανέριου) εἰς τὸ 16) — (ἀπὸ 4 λιμένας φορτώσεως) καὶ 15(6) ἀπὸ Σάν Ντομίνο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Ο.Β. Ελογιάνδος ἀφετά σωματός, εἰς τὰ 24) — δι' Ἀγγλίαν, Μάϊον, ἐνῷ καὶ ἀπὸ τὴν Βρετανικὴν Κολομβίαν ἐπληρώθησαν 10.000 λ. στ. κατ' ἀποκοπὴν εἰς σκάφος 7500 τ. (γενικά — Σκλείαν) διὰ Νότιου Ἀφριζήν.

Οἱ πέραν τοῦ Σούεζ τομεῖς παρέμειναν ἐν πλήρει σχεδὸν ἀπραξίᾳ, ἐπειδὴ δῆμος τὸ παρόχον ἐγγυτέρας ἡμερομηνίας τονιᾶς ἐμφανίζεται ὀρετικὴ περιωρισμένον καὶ πρατούν ἐλπίδες ποιᾶς τινος ζητήσεως ἐλαιωδῶν σπόρων ἀπὸ τὰς καταναλωτήμας ἀγοράς, ἀναιμένεται καὶ ἐκεῖθεν ὡς πιθανή ἡ βελτίωση τῆς καταστάσεως τῶν ναῦλων. Αἱ φορτώσεις ὀρύζης ἐν γειαφόρτητη. Ἀπὸ τὴν Μπούριαν ἐπληρώθησαν 27(6) δι' Ἀμέρισαν — Ἀμβούργον φέντες καὶ 16) διὰ Ραγγού διὰ Χούκ-Κόρχ. Τούτεστα, ὅτι ἐπὶ τῶν ναῦλων ὁρύζης σημαντικὴν μὲν ἔχῃ ἐπίδρασιν ἡ σημαντικά ἐφοπλιστῶν καὶ φορτών διὰ τὸν καταπομόν νέου ναυλοσυμφόνων, διέποντες τὰς ἐπιστροφές. Τὰ «σόγια» Νταλνά, δυομαστικά, εἰς τὰ 26(3)—27(6) διὰ Ρόττερνταμ ἡ Αμβούργον. Όσον ἀφορᾷ τοὺς λινοσπόρους καὶ φυστίαν, Ἰανίδην καὶ γεννήματα ἀπὸ Καρατάτη, ἐπάρχει ἐνδιαφέροντας. Άπω Μαΐου διὰ Αγγλίαν — Κόντινεντ, ζωρὶς νὰ γνωσθῇ ναῦλωσίς τις, ἐπὶ ἀπὸ Καρατάτη 26(6), διὰ στον δὲ δι' Ἀγγλίαν, Ιούνιον 22(6) καὶ ἀπὸ Μαρμαρίκα (μεταλλεύματα) σελ. 23(6), Μάϊον. Ἡ Αντσοράλια μὲ μέτρουν ἐνδιαφέρον, ἐπλεισθεὶς σποραδικὰς ναῦλωσεις διὰ Μάϊου, βάσεις τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου, μὲ προσφορούς κυρίων δι' Εδώναρην, ἀλλὰ καὶ μὲ ὄψην δι' Ἀπόλονην ἡ Νότιου Ἀφριζήν. Ἡ ζήτησις δι' Ιαπωνίαν καὶ γεννήματα ποιῶν διαφέροντας τις σελ. 17(6). Οἱ διαβασάστοροι Αλεξανδρείας, μὲ σποραδικὰς διαταγάς, εἰς τὰ σελ. 12(6) τοὺς 60 z. π. διὰ Χούλλα καὶ 14) — διὰ Λονδίνον, Μάϊον, ἐνῷ δι' Γιονγκούλαντζ ἀραβοσίτος ἀποστολῆς σκάφη τινὰ ἀπὸ Σουσάκ δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ σελ. 12) — ἔως 13) —, μὲ φορτώσεων Ἀπόλονην. Διὰ Μεσογείας μεταλλένατα, μετρίᾳ ἐργασία, ἐπληρώνυτο δὲ ἀπὸ Χούλβαν 6(6) διὰ Ντάγκεγχαμ καὶ 11) — δι' Ηνωμένας Πολιτείας ἀπὸ Σαράπη 7) — διὰ Λουγκέρην, ἐκ Μπόνας 8) — διὰ Μίδλεστερο παρὰ Φετιγή (ζρόβων) 12) — διὰ Γζότεμπορνγκ.

Οἱ ναῦλοι γωνιαφόρων ἐξ Ἀγγλίας καὶ Κόντινεντ καλαροὶ, ἀνενούσιαστικῆς τινος ἀλλούσων καὶ μὲ ποιάν τινα κίνησις διὰ Μεσογείων προσφορούμενος. Ἐπληρώθησαν ἐπί Ν. Ονάδλιας 14(6) ἔως 16) — διὰ Πλέιτ, ἐπί Τάιν 6(6) διὰ Πόρτ Σαϊδ καὶ 6(4)½ διὰ Γένοβαν, ἐπί Κάρδηδ 6(4)½ δι' Ἀλεξάνδρειαν, ἐπί Ρόττερνταμ 6(3) διὰ Πόρτ Σαϊδ, 6(9)

THE HORIZON SERVICES LTD

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ
EN CARDIFF

i. Pier Head Chambers Bute Street

ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΔΙΝΤΗΣ MIX.ΛΕΜΟΣ

Τηλ. Διεύθ. «HORIZON»-Cardif

Tel. 7507

SVENSKA ORIENT LINE GOTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κατ' εύθειαν διὰ ROTTERDAM, HAMBURG, COPENHAGEN,
OSLO, GOTHENBURG, DANZIG, GDYNIA, STOCKHOLM.

Μετφορτώσεις δι' ὅλους τοὺς λιμένας Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης,
Ρήνου, Σκανδινανίας καὶ Βαλτικῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ
Πειραιεύς, Μέγαρον Σπυράκη

'Αριθ. Τηλεφ. 41.331—41.332

δι' Αδριατική και 12) — διὰ Ρίον Ιανένδον και ἐξ Δάντουγ 7)7½ διὰ Δυτ. Ιταλίαν, μὲ 1) — ἔξτρα δι' Αδριατικήν, 9)6 διὰ Chekka (Μάρτιον) και 18)6 διὰ Μπουένος "Αὔρες" (Απριλίου).

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

-Έξ Αγγλίας-Κόντινεντ (διά γαιάνθρακας)

«ΚΑΣΟΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 8300 τ. δι' Ιταλίαν 5)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ» ἐξ Στέττιν 6200 τ. διὰ Σουσάκ, Μλαζάκ και Σπαλάτο 8)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΓΙΟΣ ΓΕΩΓΓΙΟΣ» (Πανταλέοντος) ἐξ Νόρντεγχαμ 6500 τ. διὰ Μόντρεαλ 6), φόρτωσις 15—25 'Απριλίου.

«ΜΕΜΑΣ» ἐξ Δάντουγ ἢ Γδύνιας 6700 τ. διὸ Chekka 9)6, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΑΔΕΑΦΟΙ ΧΑΝΔΡΗ» ἐξ Ρόττερνταμ 8000 τ. διὰ Ρίον Ιανένδον 12) —, καντσέλλο 9 'Απριλίου.

«ΑΥΡΑ» ἐξ Δάντουγ ἢ Γδύνιας 6500 τ. διὰ Μπουένος "Αὔρες" 18)6, φόρτωσις 11—25 'Απριλίου.

«ΑΙΓΕΥΣ» ἐξ Κάρδιφ 6300 — 6800 τ. διὰ Βενετίαν, Τεργέστην ἢ Αγκόνα σελ. 6)10½, καντσέλλο 11 'Απριλίου.

«ΤΟΥΡΚΙΑΝΗ» ἐξ 'Αμβέρσης 3200 τ. διὰ Βρυξέλλου 7) —, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΝΝΑ» ἐξ Κάρδιφ 7000 τ. δι' Αλεξανδρειαν 6)6, καντσέλλο 21 'Απριλίου.

«ΑΓΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Χατζηπατέρα) ἐξ Στέττιν 6000 τ. διὰ Δυτικήν Ιταλίαν 7)10½, φόρτωσις 'Απριλίου.

-Έκ Μαύρης Θαλάσσης

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Λιβανοῦ) ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 8500 τ. ἀλατος διὰ Καμπούτικαν 20)6, φόρτωσις 1—13 'Απριλίου.

«ΔΙΩΝΗ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 10)9, ὄψιον δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 11)4½, φόρτωσις 'Απριλίου.

«ΚΟΝΙΣΤΡΑ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν 10)9, ὄψιον δι' 'Αγγλίας 11)6, φόρτωσις 20—30 'Απριλίου.

-Έκ τῆς Μεσογείου

«ΤΟΥΡΚΙΑ» ἐξ Σπαλάτον — Σουσάκ 3500 τ. βαρέων γεννημάτων δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 12)6, φόρτωσις 4—10 'Απριλίου.

«ΕΙΡΗΝΗ Ν. ΡΑΛΙΑ» ἐξ Σεριφίου 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόττερνταμ 8) —, καντσέλλο 10 'Απριλίου.

«ΑΙ Σ — ΓΙΩΡΓΗΣ» ἐξ Αγκόνος 2700 τ. θείου διὰ Χούλ. και Μίδδλεμπρο 14)6, καντσέλλο 5 'Απριλίου.

«ΗΡΩΝ» ἐξ Νοτίου Γαλλίας 1300 — 1400 τ. ἀλατος διὰ Σαΐν Πιέρ (Μικελόν) και ἔκειθεν 1300 τ. βαραλάτων δι' Ελλάδα λ. στ. 2975 κατ' ἀποκοπήν, ηναρξεις 'Απριλίου.

«ΔΕΟΝΤΙΟΣ ΤΕΡΓΙΑΖΟΣ» ἐξ Κοσσέτη 7700 τ. φωσφάτων διὰ δύο λιμένας Ολλανδίας 16) —, φόρτωσις 15)—30 'Απριλίου.

«ΑΝΝΑ Τ.» ἐξ Κοσσέτη 4500 τ. φωσφάτων διὰ Πειραιῶν σελ. 12)9, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἐξ Σουσάκ 2900 τ. γεννημάτων δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 13) —, φόρτωσις 'Απριλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΕΥΑΓ. ΤΟΓΙΑ



ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ **"APNTENA,"**
ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΣ ΑΝΕΣΣ ΤΑΧΥΤΗΣ
Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις
ΧΙΟΝ-ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΝΗΣΟΥΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ
Τηλέφωνα Δ)σεως 40.324 Κεντρ. Πρωτ. 43210
ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ εἰς ἅπαντα τὰ Πρακτορεῖα

«ΕΥΔΟΞΙΑ» (ex «ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ») ἐξ Καζαπιλάγκας 3500 τ. φορτώσιμον δι' Αγκόνα 5)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΙΓΕΥΣ» ἐξ Ελλάδος 7100—7600 τ. μεταλλευμάτων δι' Ιαπωνίαν (ναῦλος δέν ἀνεκούνθη), φόρτωσις 20 Μαΐου — 20 Ιουνίου.

«ΕΥΑΟΞΙΑ» ἐξ Μερσίνας 3500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μασσαλίαν 11) — φόρτωσις τέλη 'Απριλίου.

«ΑΝΝΑ Σ.» ἐξ Κύθηρος 4500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δούναβιν 4)10, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» ἐξ Μαρόκου 2000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Φιούμε 13) —, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ» ἐξ Σούσας 3200 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν (έξισεσι Μάντζεστερ) σελ. 12)9, ὄψιον Ιούλιον 13)6, φόρτωσις 1—15 Μαΐου.

-Έκ τοῦ Δουνάβεως

«ΑΝΝΑ Σ.» (ex «ΕΝΕΡΑΤΔΑ») ἐξ Δουνάβεως 4000 — 4500 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 17)6, φόρτωσις 'Απριλίου.

-Έκ τῆς "Απω Ανατολῆς"

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ Μ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Δευτερῆς Λιντστραλίας 6800 τ. γεννημάτων (ζῆμα) διὰ Μεσόγειον — 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 31) —, ὄψιον ἐπ Νοτίου Αντστραλίας 32) —, μὲ ὄψιον ἐξιφοτάσσεως καὶ εἰς Νότιον Αφρικήν, φόρτωσις Μάιου.

«ΟΡΟΣ ΟΣΣΑ» ἐξ Σιδηνεῦ (Λιντστραλίας) 8250 — 8800 τ. γεννημάτων εἰς ζῆμα, δι' Αγγλίαν Κόντινεντ 31) —, φόρτωσις 1—20 Μαΐου.

«ΛΥΡΑΣ» ἐξ Νοτίου Αντστραλίας 7500 τ. γεννημάτων (εἰς ζῆμα) δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 32) —, μὲ ὄψιον δι' Ελλάδα η Πορτογαλίαν, ἐπ διὰ Βλαδιστόρου σελ. 20)6, φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 Ιουνίου.

«ΚΑΣΤΟΡ» ἐξ Λορεντζού Μαρκέζ 9000 τ. γωνιθάρων διὰ Χόγκ-Κόγκ 10)6, ἀμεσος φόρτωσις.

-Έκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἐξ Ηνωμένων Πολιτειῶν (λιμένας Ατλαντικοῦ) 8500 τ. πλωασιδήρων δι' Ιαπωνίαν 19)4½ φίο, ὄψιον ἀπό Κόλπου Μεξικοῦ 20)4½, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ τεσσάρων λιμένων Κούβας 9100 τ. ζαχαράρων διὰ Λιβερεπούλ, Γκρήνον, Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ δι' Αμστερνταμ 16) —, φόρτωσις 15 'Απριλίου — 15 Μαΐου.

«ΜΑΣ ΒΟΛΦ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ (λιμένας Ηνωμένων Πολιτειῶν) 40,000 κονδύλωρος γεννημάτων δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 2)7½ τὸ κονδύλερο, ὄψιον δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 2)10½, φόρτωσις Απριλίου.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» ἐξ Ηνωμένων Πολιτειῶν (λιμένας Ατλαντικοῦ) 7300 τ. πλωασιδήρων διὰ Γένοβαν — Σαβόναν δολλ. 5.10, γκρόβερμις, καντσέλλο 15 Μαΐου.

«ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ» (νεότευκτον) ἐξ Γκαλάβεστον — Νέας Ορλεάνης 38,000 κονδύλωρος γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 2)7½ τὸ κονδύλερο, ἔαν δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας σελ. 2)10½, ὄψιον διὰ Γερμανίαν 3)1½, φόρτωσις 30 'Απριλίου — 12 Μαΐου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΑ» ἐξ Κούβας 11.000 τ. ζαχαράρων διὰ Αονδόνην, Αλβερούλ, Γκρήνον, Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ δι' Αμστερνταμ 15)9, φόρτωσις 23 'Απριλίου — 10 Μαΐου.

«ΙΔΑ» ἐξ Γκαλάβεστον — Νέας Ορλεάνης 32.000 κονδύλωρος σίτου δι' Αμβέρσαν η Ρόττερνταμ 2)7½, ἔαν ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 2)10½, ὄψιον Γερμανίαν 3)1½, φόρτωσις 2—11 Μαΐου.

-Τάιμ-τσάρτερες

«ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΗΣ» 7200 d. w. «τάιμ - τσάρτερες» διὰ 4 ἔως 6 μῆνας εἰς ταξίδια μεταξὺ λιμένων τῆς Απω Ανατολῆς 5)3, παραλαβὴ εἰς Σιγκαπούρην Απριλίου καὶ παράδοση εἰς Ιαπωνίαν.

«ΠΗΝΕΑΟΠΗ» 10.400 t. d. w. «τάιμ - τσάρτερες» δι' ἔνα ταξίδιον Χιλῆς (νιτρᾶτα) σελ. 2)6, παραλαβὴ εἰς Χιλῆν 'Απριλίου καὶ παράδοσης εἰς Αγγλίαν — Κόντινεντ ἢ Μεσόγειον.

«ΑΝΔΡΕΑΣ» 10.500 t. d. w. «τάιμ - τσάρτερες» δι' 6 μῆνας εἰς ταξίδια μεταξὺ λιμένων τῆς Απω Ανατολῆς 5) —, παραλαβὴ εἰς Ντάρεν 5—20 'Απριλίου, παράδοση εἰς ἔνα Ιαπωνικὸν λιμένα (ναῦλος καταβλητέος εἰς γιέν ἐν Ιαπωνίᾳ).

«ΩΝΑΣΗ ΣΩΚΡΑΤΗΣ» 8400 t. d. w. «τάιμ - τσάρτερες» διὰ ταξίδιον ἐπιστροφῆς ἐξ "Απω Ανατολῆς εἰς Ενδούρην σελ. 4)9, παραλαβὴ εἰς Πόρτ Ρεντόν, 'Απριλίου, παράδοση εἰς Γαλλίαν.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN ROTTERDAM

PANHELLENIC SHIPPING AGENCY

A. FIRIOS, LTD. SHIPBROKERS AND AGENTS

Director: A. FIRIOS

Manager: P. J. VAN VELZEN

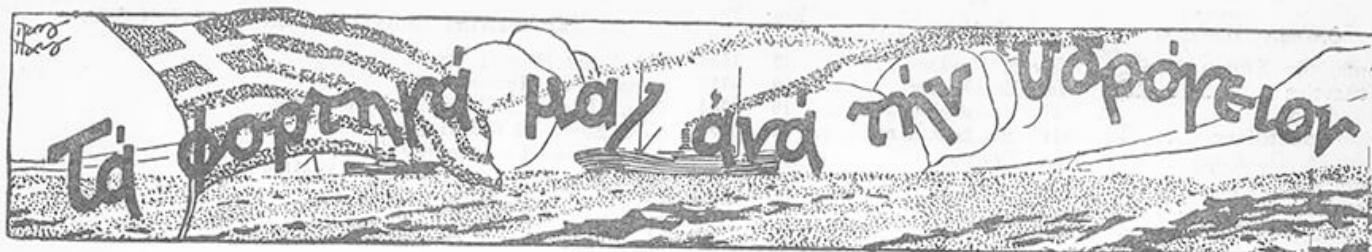
Contractors for:

STEVEDORING, BUNKERCOALS
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC.

SHIPSTORES DEPARTMENT

Manager: F. M. FIRIOS

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



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος Τόν.

ναυπ. γηρ.

| | | | | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΛΕΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|----------------------|---------------------------|-------|------|---|
| "Αγαλλιανή | Θ'. Επιφανειάδη | 11 | 1656 | άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν. |
| "Αγιος Βλάσσιος | Ιω. Δ. Χανδρή | 14 | 4297 | άνεξ. Γέρεαλτον 29 Μαρτ., Κολόμπο 12 Ἀπριλ. διὰ Πάτρας |
| "Αγιος Γεώργιος | νιοὶ Δημ. Πανταλέοντος | 11 | 4248 | ἔφθ. Είσοναίου 28 Μαρτ. |
| "Αγιος Γεώργιος | Α. Γ. Βλασσοπούλου | 12 | 3283 | ἔφθ. Σάν Νικολάς 24 Μαρτ. |
| "Αγιος Γεώργιος IV | έτ. Γ. Νικολάου | 38 | 4900 | καθειλυκόθη εἰς Σόντερλαντ 14 Ἀπριλ. |
| "Αγία Βαρθαρία | Δ. Λογοθέτη — Μ. Φακῆ | 13 | 4572 | άνεξ. Τάιν 5 Ἀπριλ. διὰ Πόρτο Νατάλ. |
| "Αγία Βαρθάρα | Φρ. Σιγάλα καὶ Σία | 04 | 2425 | ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Μαρτ. |
| "Αγία Θαλασσονή | Α. Κεράνη | 11 | 3808 | άνεξ. Στέττιν 3 Ἀπριλ., Φλώσιγκ 7 διὰ Σονσίκ |
| "Αγία Μαρίνα | έτ. «Κάσσος» | 12 | 4151 | ἔφθ. Θεσσαλονίκην 2 Ἀπριλίου καὶ Βόλον 5 |
| "Αγιος Μάρκος | Γ. Τριλίβα | 19 | 4514 | άνεξ. 'Αμβέρσαν ἀπὸ 12 Μαρτ. διὰ Χαβάνναν |
| "Αγιος Νικόλαος | Ενάγ. Νομικοῦ | 99 | 1106 | εἰς Πότι 5 Ἀπριλ. ἐπὸ φόροσιν |
| "Αγιος Νικόλαος | άδ. Χατζηπατέρα | 15 | 3687 | διῆλθε Γιβραλτάρ 4 Ἀπριλ. δι' 'Αμβέρσαν, ἔφθ. 11 |
| "Αγ. Σπυρίδων | έτ. Βλάσση | 12 | 1864 | ἔφθ. Σφάξ 6 Ἀπριλ. |
| Αδαμάντιος | έτ. «Άδαμας» Α. Ε. | 15 | 4277 | άργει Ρούσιο ἀπὸ 16 Φεβρ. |
| Αδάμας | έτ. «Άδαμας» Α.Ε. | 18 | 4144 | διῆλθε Κονγκίλιν 5 Ἀπριλ. διὰ Στέττιν |
| Αδάμη. Γεωργαντῆς | άδελφ. Γεωργαντῆ | 16 | 3443 | ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Ἀπριλ. |
| Αδάμη. Ι. Πειθῆς | άδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία | 08 | 4537 | άργει Χίον ἀπὸ 9 Μαρτ. |
| Αδελφότης | Μιχ. Καρδᾶ | 17 | 5838 | άνεξ. Γόνιαν 20 Μαρτ. διὰ Μπουένος "Λίνερς |
| Αδελφοί Χανδρῆ | Ιω. Δ. Χανδρῆ | 19 | 6176 | ἔφθ. Ρόττερνταν 11 Ἀπριλ. |
| Αθηνᾶ Λιθανοῦ | Σ. Λιθανοῦ | 36 | 4824 | άνεξ. Κριστούπαλ 3 Ἀπριλ. Σάν Τόμας 8 διὰ Λισσαβόνη |
| Αθήναι | «Ελληνική» Α. Ε. | 10 | 2897 | ἔφθ. Αλεξάνδρειαν 11 Ἀπριλ. |
| Αίας | άδ. Πατέρα | 15 | 4729 | διῆλθε Φλώσιγκ 6 Ἀπριλ. διὰ Κάρλοσαν, ἔφθ. 9 |
| Αίγαλ | Γ. καὶ Φώκια καὶ Σία | 96 | 1406 | έφθ. Βραΐλαν 4 Ἀπριλ. |
| Αίγαλιον | Έτ. «Άλγαδον» Α.Ε. | 19 | 5285 | έφθ. Λίβερπολ 5 Ἀπριλ. |
| Αίγεινς | άδ. Πατέρα | 20 | 4538 | άνεξ. Κάρδιμ 14 Ἀπριλ. δι' 'Αδριατικήν |
| Αίκατερίνη | άδ. Γεωργαντῆ | 13 | 4929 | ἔφθ. Πειραιᾶ 27 Μαρτ. |
| Αίκατερίνη Τ. | Θ. Α. Τεργιάζου | 17 | 2560 | άνεξ. Λονδίνον 9 Ἀπριλ. διὰ Πειραιᾶ — Κονγκίλιν |
| Αίκατ. Κουμαντάρου | άδ. Σ. Κουμαντάρου | 17 | 7777 | ἔφθ. Μπάριαν Μπλάγκαν 25 Μαρτ. |
| Αίνος | έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε. | 10 | 3554 | διῆλθε Κέιτ Βέονε 1 Ἀπριλ. διὰ Μοντεβίδεο |
| "Αίς Γιώργης | νιοὶ Γ. Σιγάλα | 08 | 2098 | έφθ. Βενετίαν 31 Μαρτ. καὶ Αγριδόνα 6 Ἀπριλ. |
| Αϊκτή | έτ. «Κάσσος» Α.Ε. | 20 | 4261 | άνεξ. Σύρον 3 Ἀπριλ., Σονέξ 6 δι' 'Ινδίας |
| Αλεξάνδρα | Κ. Καρδᾶ καὶ Υἱοῦ | 13 | 4355 | άργει 'Αμβέρσαν ἀπὸ 12 Φεβρ. |
| Αλέξανδρος | Μ. Α. Ταχιμντζῆ | 06 | 4343 | έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 1 Ἀπριλ. καὶ Πριωταῖ 11 |
| Αλιάκμων | Σ. Λιθανοῦ | 13 | 4521 | άνεξ. Βενετίαν 30 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 5 Ἀπριλ. |
| Αλίκη | Ν. Γ. Λιθανοῦ | 17 | 5140 | άνεξ. Ρόττερνταν 7 Ἀπριλ. διὰ Σονέάς |
| Αλφείδης | Σ. Λιθανοῦ | 20 | 5116 | έφθ. Μπαρλέτταν 15 Μαρτ. |
| Αναστασία | Π. Πρωτοπατᾶ | 05 | 2883 | έφθ. Φρήναυτ 8 Ἀπριλ. |
| Αναστ. Πατέρας | Δ. Πατέρα | 14 | 3382 | άργει Χίον ἀπὸ 18 Μαρτ. |
| Ανδρέας | I. Α. Κοσμᾶ | 17 | 4933 | έφθ. Ρόττερνταν 1 Ἀπριλ. καὶ 'Αμβέρσαν 6 |
| Ανδρέας | «Ιόνιον» Α. Ε. | 19 | 6566 | άργει Ντάιρον ἀπὸ 18 Ιαν. 'Εναντίονη |
| Ανδριώτης | Νικ. Κυδωνιέως | 12 | 4393 | άργει Ρούσιο ἀπὸ 5 Μαρτ. |
| Ανίτα | Γ. Κοκκοτοῦ | 97 | 2741 | άργει 'Οστάνδον ἀπὸ 8 Φεβρ. |
| Αννα | Ν. Λυμαρδοπούλου | 19 | 5173 | έφθ. Κάρδιμ 10 Ἀπριλ. |
| Αννα Σ. | Στεφανοπούλου·'Ανδρονίκου | 03 | 2759 | έφθ. Πειραιᾶ 5 Ἀπριλ. |
| Αννα Βούλγαρη | Χαρ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4603 | έφθ. Γιροείντζενμάουθ 23 Μαρτ. |
| Αννα Ν. Γουλανδρῆ | άδ. Γουλανδρῆ | 21 | 4353 | άνεξ. Ρίον Ιανείδον 9 Ἀπριλ. διὰ Βόρ. 'Αμερικήν |
| Αννα Μαζαράκη | άδ. Μαζαράκη | 13 | 5411 | έφθ. Πειραιᾶ 29 Μαρτ. |
| Αννα Μαρία | Μάντακα καὶ Βιντιάδη | 85 | 1272 | έφθ. Γένοβαν 31 Μαρτ. |
| Αννα Σταθάτου | έτ. Σταθάτου | 18 | 5655 | έφθ. Χονστον 4 Ἀπριλ. (διὰ Γιοζοχάμαν) |
| "Αννα Τ. | Θ. Λ. Τεργιάζου | 06 | 2728 | έφθ. Παλέρμο 1 Ἀπριλ. καὶ ἀνεξ. 11 διὰ Κοσσίρη |
| Ανθίπατη Ν. Μιχάλου | Κ. Μιχάλου | 05 | 3298 | διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Ἀπριλ. διὰ Πειραιᾶ |
| Αντώνης | Σ. καὶ Π. Λαμοῦ | 15 | 3729 | διῆλθεν 'Αλντένεν 22 Μαρτ. διὰ Πλέιτ |
| Αντώνιος | Α. Γεωργαντῆ | 83 | 1187 | άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Φεβρ. |
| Αντώνης Μίχαλος | Κ. Μιχάλου | 01 | 3514 | άνεξ. Πειραιᾶ 7 Ἀπριλ. διὰ Ρωσίαν |
| Αντώνης Γεωργαντῆς | Γ. Γεωργαντῆ | 15 | 3557 | άνεξ. Νέαν 'Ορλεάνη 20 Μαρτ., Φαρμάλ 10 Ἀπριλ. διὰ Κονιγκστάρου |
| Αντώνιος Σταθάτους | έτ. Δ. Α. Σταθάτου | 20 | 3836 | άργει Μπούνενος "Αίνες ώδες ἀπὸ 28 Φεβρ. |
| Αντώνιος Χανδρῆς | Βιού. — Έφ. «Χανδρῆς» | 18 | 5866 | διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Ἀπριλ. διὰ Ρούτην |
| Αξιός | Σ. Λιθανοῦ | 19 | 5289 | άνεξ. 'Αμβέρσαν 30 Μαρτ. διὰ Κούβαν |
| Αργολικός | Μαροή Εμπιτρίκου | 21 | 4786 | διῆλθε Κονγκίλιν 5 Ἀπριλ. διὰ Λίβερπολ. |
| Αρης | Μ. Σινᾶ | 14 | 4810 | έφθ. 'Αμβούργον 30 Μαρτ. καὶ Στέττιν 6 Ἀπριλ. |
| Αριάδην | I. Νικηφόρου | 12 | 4745 | έφθ. Βρέμην ἀπὸ 13 Μαρτ. |
| Αριστ. Λ. Γουλανδρῆς | E. Γουλανδρῆ | 05 | 3470 | άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ. |
| Αρκαδία | «Ατλαντίς» Α.Ε. | 66—21 | 904 | έφθ. Πειραιᾶ 2 Ἀπριλ. καὶ Δούναβιν 12 |
| Αρμάθια | άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία | 19 | 4683 | έφθ. Γένοβαν 25 Μαρτ. καὶ Σύρον 7 Ἀπριλ. |
| Αρτεμις Πήττα | Πήττα | 06 | 1433 | άργει Χίον ἀπὸ 18 Ιαν. |
| Αρχάγγελος | άδ. Λιθανοῦ | 17 | 5692 | διῆλθε Κολόμπο 28 Μαρτ. διὰ Λίβερπολ. |
| Αρχων | Κωστή Λαμοῦ | 21 | 1364 | έφθ. Βόλον 29 Μαρτ. |
| Ασημίνα Μπάικα | Π. Μπάικα | 95 | 1344 | έφθ. Κωνστάντζαν 3 Ἀπριλ. καὶ Κονγκίλιν 10 |
| Ασπασία | I. Γαλάχη | 14 | 4211 | ἔφθ. Γένοβαν 1 Ἀπριλ. |
| Αστερία | I. Α. Ταχιμντζῆ | 04 | 3313 | διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Ἀπριλ. διὰ Σπαλάτο |
| Αστήρ | Θεμ. Σταφυλοπάτη | 96 | 1350 | άνεξ. Πειραιᾶ 5 Ἀπριλ.. διὰ Κόπρον |
| Ατέα | Γ. Κοκκοτοῦ | 01 | 4109 | άργει Ρούτην ἀπὸ 26 Οκτ. |
| Ατλαντικός | έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε. | 19 | 5446 | έφθ. Βόρκιγκτον 4 Ἀπριλ. καὶ Μπάρον 10 |
| Ατλας (τάνκερ) | «Τρανσπότερο» Α.Ε. | 09 | 4009 | άνεξ. 'Αμβέρσαν ἀπὸ 16 Μαρτ. |
| Αύρα | I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ | 12 | 4652 | άργει Ρόττερνταν ἀπὸ 22 Ιαν. 'Εναντίονη |
| Αφρόδισσα | 'Αδ. Κιρτάτα | 05 | 2529 | έφθ. Βραΐλαν 5 Ἀπριλ. |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | "Ετος ναυ. | Τόν. γχρ. | ΛΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-------------------------|---------------------------|------------|-----------|--|
| Βαθύ τῆς Σάμου | νιῶν Δ. Ἰγγλέση | 12 | 1556 | ἔφθ. Ζογκούδας 11 Ἀπριλί. |
| Βαλεντίνη | Ἰο. Σπαραλατίδη | 09 | 4713 | χρατεῖται εἰς Ταπονίαν |
| Βαρθάρα | Ἄθ. Ζωϊοπούλου | 10 | 1354 | ἀνεγ. Πειραιᾶ 12 Ἀπριλί. διὰ Ρούμανίαν |
| Βασ. Δεστούνης | Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ | 12 | 3299 | ἀργεῖ Σάντα Φὲ ἀπὸ 31 Ιαν. |
| Βασ. Α. Πολέμης | Ἰο. Γιούμια | 07 | 3429 | ἀργεῖ Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 3 Νοεμ. |
| Βασιλείος Τ. | Ἐλ. Τσικόγλου | 20 | 3673 | ἀνεγ. Σάν Ζουάν 2 Ἀπριλί. δι' Ἀγγλίαν |
| Βασιλική | Γ. Μαυρολέοντος | 05 | 2089 | εἰς Δάντσιγκ 8 Ἀπριλί. (δι' Ἀγγλίαν) |
| Βάσος (τάνκερ) | Ἰο. Δ. Χανδρή | 12 | 4733 | ἔφθ. Πόρτος ὅφ Σπάιν 7 Ἀπριλί. |
| Βέλγιον | «Ἐλληνική» Α.Ε. | 19 | 2844 | διῆγλθε Γιβραλτάρ 11 Ἀπριλί. διὰ Ρόττερνταμ |
| Βικτώρια | Ν. Απόδασου—Χ. Πατέρα | 14 | 4202 | ἀργεῖ Νταζάρ ἀπὸ 22 Φεβρ. |
| Βικτώρια | Ἀντ. Γ. Παπαδάκη | 17 | 6600 | διῆγλθε Γιβραλτάρ 31 Μαρτ. διὰ Βενετίαν |
| Βιντσέντσια | Ἀντ. Παπαδάκη | 11 | 1787 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ. |
| Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ | ἀδ. Γούλανδρή | 19 | 3598 | ἀνεγ. Ἰμπριζάς 5 Ἀπριλί. διὰ Ρίον Τανάγραν |
| Βιργινία | Ἀντ. Παπαδάκη | 17 | 2313 | ἀνεγ. Πειραιᾶ 2 Ἀπριλί. διὰ Σονσάζ |
| Βιργινία Σ. | Ζ. Σαμοθράκη | 05 | 3885 | ἀργεῖ Σάνδον ἀπὸ 13 Μαρτ. |
| Βόρις | έτ. «Βλάσσος» | 17 | 5166 | εἰς Σάν Νιζολάς ἀπὸ 15 Μαρτ. |
| Γ. Σ. Λιθανδός | Ν. Γ. Λιθανοῦ | 37 | 4835 | διῆγλθε Κέπτ Τάουν 20 Μαρτ. δι' Αἴστρολίαν |
| Γαλαξίας | «Γαλαξίας» Α. Ε. | 18 | 4393 | ἔφθ. Καλαί 29 Μαρτ. καὶ Υμονίντεν 8 Ἀπριλί. |
| Γαρδελάκι | Ε. Θεοφιλάτου | 88 | 2282 | χρατεῖται Θέονταν ἀπὸ 29 Μαρτ. 1937 |
| Γαρουφαλία | Σπωρ. Λαμοῦ | 14 | 4708 | ἀνεγ. Πόρτο Λίγκολν 8 Μαρτ. διὰ Ρίγαν |
| Γεράσιμος Βεργωτῆς | ζληρ. Ρ. Βεργωτή | 20 | 6343 | ἀνεγ. Βοστόνην 26 Μαρτ., Παναμᾶν 5 Ἀπριλί. διὰ Γιαβάτα |
| Γερμανία | έτ. «Ἐλληνική» Α.Ε. | 09 | 1977 | ἀνεγ. Πειραιᾶ 13 Ἀπριλί. διὰ Καλάμας |
| Γεώργιος | Ν. Δαγόντη | 10 | 2216 | ἔφθ. Γαλάτα 4 Ἀπριλί. |
| Γεώργιος Γ. | Δ. Δάμπαση | 18 | 4289 | ἀνεγ. Ρίο Γρανάτε 18 Μαρτ. διὰ Λότα |
| Γεώργιος Π. | Θ. Ἐπιφανειάδη | 03 | 4052 | ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Ἀπριλί. |
| Γεώργιος Ι. Γουλανδρῆς | ἀδ. Γούλανδρή | 13 | 4345 | ἔφθ. Ἀρντόδοσαν 9 Ἀπριλί. |
| Γεώργιος Κυριακίδης | Ν. Γ. Κυριακίδη | 11 | 4201 | ἀνεγ. Ιουαρό 4 Ἀπριλί. Κίγκοτον 7 διὰ Κονίνσταρον |
| Γεώργιος Μάντακας | Β. Γ. Μάντακη | 21 | 3246 | ἔφθ. Δάντσιγκ 31 Μαρτ. |
| Γεώργιος Μ. Ἐμπειρίκος | Σ. Γ. Ἐμπειρίκου | 21 | 5728 | ἀνεγ. Πόρτο Λίγκολν 7 Ἀπριλί. διὰ Βλαδιβοστόκ |
| Γεώργιος Μ. Λιθανδός | ἀδ. Λιθανοῦ | 28 | 3831 | διῆγλθε Πόρτο Σαΐδ 6 Ἀπριλί. διὰ Βόργκικτων |
| Γιάννης | Γ. Ἀνδρέου ζ.λ.π. | 05 | 4391 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Ιαν. |
| Γιαν. Γούναρης | Γ. Ζ. Γούναρη | 01 | 2238 | ἔφθ. Σονσάζ 4 Ἀπριλί. |
| Γκρήκ Μάρινερ | έτ. Νήλ — Πατελή | 14 | 3714 | ἔφθ. Ἀρντόδοσαν 29 Μαρτ. |
| Γρανικός | «Γρανικός» Α.Ε. | 16 | 3689 | εἰς Κόρδοβα Σάζο ἀπὸ 6 Μαρτ. |
| Γρηγόριος Κ. Η. | Π. Καλλιμανοπούλου | 19 | 2546 | ἀνεγ. Αμβούργον 9 Ἀπριλί. διὰ Ρόττερνταμ — Πειραιᾶ |
| Δαμασκηνή | Παν. Ἀγγελάτου | 03 | 1196 | ἔφθ. Γαλάτα 2 Ἀπριλί. |
| Δανάδης | Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ | 06 | 4419 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ. |
| Δάναστρις | ἀδελ. Συνοδινοῦ | 14 | 2113 | ἀνεγ. Φρειδρισάργεν 12 Ἀπριλί. διὰ Στέττιν |
| Δάρμας | ἀδ. Πήττα | 83 | 1595 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ. |
| Δάφνη | Ν. Λικαρδοπούλου | 18 | 3798 | ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 4 Φεβρ. |
| Δελφίν | Λῶ καὶ Ἀνδρεάδη | 06 | 3816 | διῆγλθε Γιβραλτάρ 26 Μαρτ. ἐκ Χίου |
| Δελφοί | Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμοῦ | 15 | 4739 | διῆγλθε Γιβραλτάρ 3 Ἀπριλί. διὰ Βοστόνην |
| Δέσποινα | έτ. Μιχαήλινοῦ | 06 | 3016 | ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Ἀπριλί. |
| Δημήτρης | Σ. καὶ Π. Λαμοῦ | 05 | 3338 | ἀργεῖ Οινούσας ἀπὸ 16 Φεβρ. |
| Δημ. Βερνίκος (τάνκερ) | Ν. Βερνίκου | 11 | 1203 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ μηνόν |
| Δημ. Γ. Θερμιώτης | Α. Μ. Τατάκη | 06 | 4271 | ἀνεγ. Ρόττερνταμ 30 Μαρτ., Μαδέρας 8 Ἀπριλί. διὰ Ρίον Τανάγραν |
| Δημ. Ν. Βογιατζίδης | Ν. Δ. Βογιατζίδη | 08 | 3444 | ἀργεῖ Σάν Νιζολάς ἀπὸ 7 Μαρτ. |
| Δημ. Ἰγγλέσης | νιῶν Δ. Ἰγγλέση | 18 | 5275 | ἀνεγ. Τικούζ 31 Μαρτ. δι' Ἀξόρας |
| Δημ. Νομικός | Λουκά Νομικοῦ | 03 | 1171 | εἰς Φετιγίε 1 Ἀπριλί. |
| Δημ. Χανδρῆς | Ἰω. Χανδρή | 10 | 4643 | ἔφθ. Πόρτο Πιού (Αἴστρολίας) 9 Ἀπριλί. |
| Διαμαντῆς | Διαι. Πατέρα | 17 | 4990 | διῆγλθε Πόρτο Νατάλ 2 Ἀπριλί. διὰ Νταζάρ |
| Διονύσιος | «Ἀνδρονίκου-Στεφανοπούλου | 03 | 2018 | Ίδε: «ΕΥΔΟΞΙΑ» |
| Διον. Σταθάτος | έτ. Δ. Α. Σταθάτου | 19 | 5168 | ἀνεγ. Γένοβαν 29 Μαρτ., Γιβραλτάρ 2 Ἀπριλί. διὰ Κόλπου Μεξικοῦ |
| Δίρφυς | ἀδ. Πατέρα | 17 | 4240 | ἀνεγ. Τσιτιτέβειαν 4 Ἀπριλί. διὰ Κύπρου |
| Διώνη | Γ. Φ. Ἀνδρεάδη | 06 | 4181 | ἀνεγ. Δάντσιγκ 26 Μαρτ. διὰ Γένοβαν, ἔφθ. 12 Ἀπριλί. |
| Δούναβης | Λεων. Α. Ἐμπειρίκου | 15 | 5604 | ἀνεγ. Σαβόνας 31 Μαρτ., Σονές 6 Ἀπριλί. διὰ Βομβάρην |
| Δωροίς | 「Ηλ. Χατζηλία | 17 | 4604 | διῆγλθε Κέπτ Τάουν 16 Μαρτ. δι' Αἴστρολίαν |
| «Εθη Λιθανοῦ | Ν. Λιθανοῦ | 37 | 4839 | ἔφθ. Πειραιᾶ 31 Μαρτ. καὶ Σονές 12 Ἀπριλί. δι' Ἰνδίας |
| «Ἐθρος | ἀδ. Λιθανοῦ | 18 | 5283 | ἀνεγ. Παντάγκ 27 Μαρτ., Κολόμπο 2 Ἀπριλί. δι' Ἐλλάδα |
| Ειοήνη Κυριακίδου | Ν. Γ. Κυριακίδη | 22 | 3781 | ἀργεῖ Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 24 Ιαν. |
| Ειρήνη Ν. Ράλλια | Ν. Δ. Ράλλη | 08 | 3860 | ἔφθ. Σέριφον 7 Ἀπριλί. |
| Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκου | Στ. Ἐμπειρίκου | 27 | 4164 | ἀνεγ. Πόρτο Πιού 5 Ἀπριλί. διὰ Βλαδιβοστόκ |
| Έκαστονταρχος Δρακούλης | Γεώργ. Ν. Δρακούλη | 18 | 5329 | διῆγλθε Κριστούπλα 7 Ἀπριλί. διὰ Βαγκούνερ |
| Έλεγκος Α. Κυδωνιέως | Π. Κυδωνιέως | 16 | 4129 | ἀργεῖ Σύνδον ἀπὸ 21 Μαρτ. |
| Έλενα Ρ. | Α. Ρόύσου | 17 | 4576 | ἀργεῖ Ροζάριο ἀπὸ 24 Φεβρ. |
| Έλένη | Α. Καλλινίκου | 18 | 5655 | ἀνεγ. Μαντράς 1 Ἀπριλί. διὰ Καλκούταν |
| Έλένη Δ. | Δημοσθ. Δάμπαση | 19 | 5260 | ἀνεγ. Υμονίντεν 2 Ἀπριλί. διὰ Μεξικοῦ |
| Έλένη Τ. | Θ. Λ. Τεργιάσου | 97 | 3039 | ἀνεγ. Μαριούπολις 13 Ἀπριλί. διὰ Λά Ροσέλλ. |
| Ελίζα | Ἀντ. Παπαδάκη | 19 | 1986 | διῆγλθε Πειραιᾶ 12 Ἀπριλί. διὰ Στέττιν |
| Έλισσάβετ | ἀδ. Μαζαράκη | 22 | 3553 | ἀνεγ. Μπάρου 5 Ἀπριλί. δι' Ἀλεξανδρείαν |
| Έλλενικ Πλονέρ | ἀδ. Γιαννούλατου | 24 | 3549 | ἀνεγ. Χάμπον πόδες 5 Ἀπριλί. διὰ Γένοβαν |
| Έλλας | έτ. «Ἐλληνική» Α. Ε. | 16 | 2081 | ἔφθ. Ρόττερνταμ 6 Ἀπριλί. καὶ Ἀμβέρσαν 8 |
| Έλλην | ἀδ. Γιαννούλατου | 90 | 1198 | ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Μαρτ. |
| Έλληνικό | έτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος» | 38 | 4974 | ἀνεγ. Ρόττερνταμ 8 Ἀπριλί. διὰ Ρίον Τανάγραν |
| Έλληνικό | Θ. Παπαδημητρίου | 04. | 3059 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν. |
| Έλληνικό | Θ. Παπαδημητρίου | 04. | 3667 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Ιαν. |
| Έλληνικό | Θ. Παπαδημητρίου | 89 | 1499 | ἀργεῖ Σάν Νιζολάς ἀπὸ 28 Φεβρ. |
| Έλπις | I. N. Γουλανδρῆ | 12 | 3651 | ἀνεγ. Όπόρτο 12 Ἀπριλί. διὰ Σέτονταλ |
| Έλπις | A. Πεζᾶ | 19 | 1492 | ἔφθ. Ροζάριο 12 Ἀπριλί. |
| «Εμμ | Γ. Βεργωτή | 14 | 2895 | ἀνεγ. Μασσαλίαν 6 Ἀπριλί., Γιβραλτάρ 10 διὰ Ρόττερνταμ |
| Έπαι. Κ. Θερμιώτης | νιῶν Έπ. Εμπειρίκου | 27 | 4385 | ἀνεγ. Γιοζοχάμαν 15 Μαρτ. διὰ Βαγκούνερ |
| Έρατω | I. Σπαραλατίδη | 18 | 5904 | δροσηραγμένον εἰς Κορσικήν ἀπὸ 14 Μαρτ. |
| Έρμης | Μποδ. Αθανασιάδη | 07 | 950 | ἀνεγ. Δάντσιγκ 31 Μαρτ., Γιβραλτάρ 11 Ἀπριλί. δι' Ἀλεξανδρείαν |
| Έυανθια | Ἰω. Π. Γουλανδρῆ | 15 | 3551 | ἔφθ. Λιμένερσαν 11 Ἀπριλί. |
| Έυσοικός | Μαροή Εμπειρίκου | 22 | 4792 | ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Μαρτ. |
| Έγγενα Καμπάνη | Γ. Ν. Εμπειρίκου | 98 | 2470 | διῆγλθε Σονές 21 Μαρτ. διὰ Μαντρούς |
| Έύ. Σ. Εμπειρίκου | Στ. Εμπειρίκου | 20 | 4882 | ἔφθ. Ροζάριο 12 Ἀπριλί. |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος ναυ. | Τόν. γρα. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-------------------------|---------------------------|-----------|-----------|---|
| Εύγενία Λιθανοῦ | Σ. Λιθανοῦ | 36 | 4839 | διηλθε Κέπτ Τάουν 21 Μαρτ. δι' Ανστραλίαν |
| Εύγενία Χανδρῆ | 'Ιω. Χανδρῆ | 20 | 5317 | διηλθε Πόρτ Νατάλ. 7 'Απριλ. διὰ Ντακάρ |
| Εύδοξια | 'Ανδρονίζου-Στεφανοπούλου | 03 | 2018 | διηλθε Κονγκλίν 27 Μαρτ. διὰ Καζαμπλάγκαν, ἔφθ. 8 'Απριλ. |
| Εῦηνος | 'Ιω. Λιθανοῦ | 19 | 5627 | διηλθε Κονγκλίν 9 'Απριλ. διὰ Ρούσσιαν |
| Εύθαλαία | άδ. Γουλανδρῆ | 18 | 3553 | άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 7 'Απριλ.. διὰ Μαδέρας |
| Εύθαλαία Μαρῆ | Ν. Μαρῆ | 19 | 4196 | ἔφθ. Βενετίαν 30 Μαρτ. |
| Εύπλοια | Γιώργη Λαμποῦ | 11 | 3862 | ἔφθ. Λάμπειν 1 'Απριλίου και Γδόνιαν 7 |
| Εύρυμέδων | Π. Δ. Μαρκεσίνη | 04 | 3557 | ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 25 'Ιαν. |
| "Εψιλον | Λεων. Ν. Ἐμπειρίζου | 11 | 4120 | εἰς Ρίον 'Ιανέριον ἀπὸ 15 Μαρτ. |
| Ζάννες Γούναρης | άδελφοι Γούναρη | 07 | 4407 | ἔφθ. Μίδδλεσμπρο 5 'Απριλ. |
| Ζαννής Λ. Καμπάνης | κληρ. Λ. Καμπάνη | 20 | 5317 | ἔφθ. Βοστόνιον 3 'Απριλ. |
| Ζερμαίν | Στυλ. Καστάνου | 11 | 5217 | ἔφθ. "Αλάιποργι 1 'Απριλ. |
| Ζεύς | 'Ηλ. Χατζηλία | 20 | 4279 | διηλθε Κέπτ Τάουν 30 Μαρτ. διὰ Ντακάρ |
| Ζέφυρος | έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε. | 09 | 4796 | εἰς Σάν Νικολάς ἀπὸ 11 Μαρτ. |
| Ζηνοβία | έτ. «Μιχαλινοῦ | 06 | 2947 | ἀργει Κέαν ἀπὸ 18 Φεβρ. |
| 'Ηλιας Γ. Κουλουκουντῆς | άδ. Κουλουκουντῆ | 38 | 5580 | εἰς Τάν ἀπὸ 23 Μαρτ. ἐπὸ συμπλήρωσιν |
| Ηρά | Σ. Σταματέλάτου | 05 | 3208 | εἰς Χόγκ - Κόγκ ὑπὸ ἐποικεύν |
| "Ηρων | Δημ. Ν. Κουφούν ζλπ. | 06 | 1516 | διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Απριλ. διὰ Σάν Ηρό |
| Θάλεια | 'Ηλία Ξυλᾶ | 17 | 5875 | ἔφθ. Θεσσαλονίκην 4 'Απριλ. |
| Θάσος | Θ. Λ. Τεργιάζου | 19 | 1565 | ἔφθ. Πειραιᾶ 5 'Απριλ. |
| Θεόδολ. 2 | Θωμᾶς Ν. Ἐπιφανειάδη | 10 | 657 | εἰς πλάς Πειραιᾶς — Κονστάντζης |
| Θεοδώρα (τάνκερ) | Παπᾶς καὶ Σία | 17 | 1054 | ἔφθ. Κονστάντζαν 5 'Απριλ. |
| Θεόδωρος Τ. | Θ. Λ. Τεργιάζου | 12 | 3409 | διηλθε Πειραιᾶ 10 'Απριλ. δι' Αμέρισουν |
| Θεομήτωρ | Μιχ. Σπ. Πολέμη | 10 | 4427 | ἔφθ. Αμέρισουν 7 'Απριλ. |
| Θεοσκέπαστη | Β. Μανόρου—Σ. Μενδρινοῦ | 11 | 3726 | διηλθε Μαδέρας 31 Μαρτ. δι' Αρντόσσαν |
| Θεοφανώ Λιθανοῦ | Σ. Γ. Λιθανοῦ | 37 | 4815 | άνεχ. Νέαν 'Υδρην 1 'Απριλ. διὰ Καματί |
| Θερμαϊκός | Μαρῆ Έμπειρίζουν | 23 | 4518 | άνεχ. 'Αμέρισουν 7 'Απριλ. διὰ Μασσαλίαν |
| Θέτις | Π. Χατζηλία | 30 | 4123 | ἔφθ. Σύρον 25 Μαρτ. |
| Θέτις Α. | Γ. 'Ανδρεάδον | 10 | 4111 | ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Μαρτ. |
| Θηρασία Νομικοῦ | Εναγγ. Νομικοῦ | 88 | 1356 | ἔφθ. Πειραιᾶ 5 'Απριλ. |
| Θράκη | Θ. Λ. Τεργιάζου | 17 | 982 | ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Μαρτ. |
| Θρασύθουλος | Α. Βογιατζίδη | 12 | 3693 | άντη. Στρατόνι 30 Μαρτ. διὰ Μπαρδόν |
| "Ια | Π. Χατζηλία | 17 | 4860 | ἀνεχ. Γκρειντζεμάννη 2 'Απριλ. διὰ Φλωτιγκ |
| 'Ιάκωβος | Γ. 'Αγγελίδη | 01 | 2107 | ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 25 'Ιαν. |
| 'Ιγόρ | Πεζᾶ καὶ Σία | 07 | 2693 | διηλθε Πόρτ Σαΐδ 6 'Απριλ. διὰ Σέτονηλαδ. |
| 'Ιόσκη | Σ. Βλασοπούλου | 11 | 4083 | ἔφθ. Πειραιᾶ 2 'Απριλ. |
| 'Ιθακος | Γ. Δρασκούλη | 06 | 3916 | ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 'Ιαν. |
| 'Ικάριον | έτ. Βεργοντῆ | 12 | 4013 | ἔφθ. Ροζάριο 29 Μαρτ. |
| 'Ιλισσός | 'Ιο. Γ. Λιθανοῦ | 15 | 4724 | ἔφθ. 'Αλεξανδρειαν 29 Μαρτ. και Χίον 10 'Απριλ. |
| 'Ιουλία | 'Ηλ. Χατζηλία | 14 | 4352 | διηλθε Κέπτ Τάουν 21 Μαρτ. δι' Ανστραλίαν |
| 'Ιμπρήνη | Ν. Δ. Κοτζιά καὶ Σία | 20 | 2399 | ἀργει Λισσαμόνια ἀπὸ 4 Δεκ. |
| 'Ιωάννα | 'Ελ. Βελλιώτη | 01 | 1192 | άνεχ. Πειραιᾶ 4 'Απριλ. διὰ Κύπρου — Κονστάντζαν ἔφθ. 13 |
| 'Ιωάννης | Δ. Δάμπλαση | 09 | 3667 | ἀργει Σάν Νικολάς ἀπὸ 9 Φεβρ. |
| 'Ιω. Καρρᾶς | Παν. Καρρᾶς | 17 | 3527 | ἔφθ. Στέττιν 30 Μαρτ. |
| 'Ιω. Μ. Εμπειρίκος | Στ. 'Εμπειρίζου | 24 | 3734 | ἀργει Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 24 'Ιαν. |
| 'Ιω. Νομικοῦ | Α. Νομικοῦ | 99 | 640 | ἔφθ. Κύπρου 7 'Απριλ.. |
| 'Ιω. Π. Γουλανδρῆς | άδ. Γουλανδρῆ | 10 | 3750 | άνεχ. Σάντα Φὲ 9 'Απριλ. δι' Αγγίλιαν — Κόντινεντ |
| 'Ιω. Φαφαλιός | Λ. Φαφαλιοῦ | 19 | 5670 | διηλθε Τρίνιταν 7 'Απριλ. διὰ Κοιναν |
| 'Ιω. Φράγκος | Μάρκ. Φράγκου | 12 | 3442 | άνεχ. Τάν 30 Μαρτ., Γιβραλτάρ 8 'Απριλ. δι' Αλεξανδρειαν |
| 'Ιω. Χανδρῆς | 'Ιο. Δ. Χανδρῆ | 20 | 6094 | ἔφθ. Γδόνια 7 'Απριλ. |
| Κ. Κτιστάκης | Γ. Κτιστάκη | 07 | 4291 | ἔφθ. Βενετίαν 29 Μαρτ. και Πειραιᾶ 11 'Απριλ. |
| Καδιώ | νῖοι Γ. Σιγάλα | 11 | 1430 | ἔφθ. Γένοβαν 31 Μαρτ. |
| Καίτη Χανδρῆ | I. Δ. Χανδρῆ | 18 | 3061 | ἔφθ. Μασσαλίαν 30 Μαρτ. και ἀνεχ. 9 'Απριλ.. διὰ Λούναβιν |
| Καθαριώτισσα | νῖοι Γεωργ. Καραβία | 13 | 1877 | ἀνεχ. 'Αμέρισουν 7 'Απριλ. διὰ Σελάμ |
| Καλαφάτης | Κ. Καλαφάτη | 17 | 4443 | ἀνεχ. Μπάρου 7 'Απριλ. διὰ Βόρ. 'Αμεριζήν |
| Καλλιόπη | Δ. Πατέρα | 10 | 4948 | ἔφθ. Μπονένος "Άγοες φόδες 30 Μαρτ. |
| Καλλιόπη Σ. | 'Ιω. Σταύρου καὶ Σία | 18 | 5152 | διηλθε Γιβραλτάρ 3 'Απριλ. διὰ Λά Παλίς |
| Καλυψώ Βεργωτῆ | «Ἐπτάνησος» Α. Ε. | 18 | 5686 | ἀνεχ. Νεάπολιν 4 'Απριλ. δι' Ελλάδα |
| Καππετάν Στρατῆς | Σενίδης—Κουμπής καὶ Σία | 06 | 3574 | ἔφθ. Πειραιᾶ 25 Μαρτ. |
| Καρρᾶς | Κ. Καρρᾶς καὶ Υιοῦ | 18 | 5234 | ἀνεχ. Σέριφον 4 'Απριλ.. διὰ Δάντσιγκ |
| Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη. | άδ. Γουλανδρῆ | 19 | 5106 | ἔφθ. Γλασούβην 7 'Απριλ. |
| Κάσος | «Κάσος» Α. Ε. | 19 | 5685 | ἀνεχ. Ρόττερναν 2 'Απριλ.. διὰ Γένοβαν 31 Μαρτ. |
| Κάστωρ | έτ. Γράσσου | 21 | 5497 | ἔφθ. Μασσαλίαν 30 Μαρτ. και ἀνεχ. 9 'Απριλ.. διὰ Λούναβιν |
| Κάτε | Ν. Λυκιαδοπούλου | 18 | 5197 | ἀνεχ. 'Αμέρισουν 7 'Απριλ.. διὰ Σελάμ |
| Κατερίνα (τάνκερ) | έτ. «Τρανσπετρόλ» Α. Ε. | 87 | 2495 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 6 'Απριλ.. διὰ Κονστάντζαν, ἔφθ. 11 |
| Κατίγκω Χατζηπατέρα | νῖνων Κ. Χατζηπατέρα | 13 | 3661 | ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Φεβρ. |
| Κατίνα Βούλγαρη | Νικ. Θ. Βούλγαρη | 12 | 4567 | ἔφθ. Μπονένος "Άγοες 10 'Απριλ.. |
| Κέπτ Κόρσο | Αθ. Κουνόρα & Κ. Σένου | 05 | 3890 | ἀνεχ. Βοστόνιον 23 Μαρτ. διὰ Πειραιᾶ |
| Κεραμίες | «Κεφαλληνιακή» Α. Ε. | 17 | 5085 | ἀνεχ. Γδόνιαν 26 Μαρτ., Γιβραλτάρ 4 'Απριλ.. διὰ Σπαλάτο |
| Κεχρέα | Θ. 'Επιφανιάδη | 12 | 1968 | ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ. |
| Κλεάνθης | Α. Βογιατζίδη | 11 | 4153 | ἔφθ. Κόρη 29 Μαρτ. |
| Κολχίς | άδ. Συνδινοῦ | 09 | 2219 | ἀνεχ. Μαριούπολιν 14 'Απριλ.. διὰ Βόλον |
| Κονδύλης | Γ. Κονδύλη | 14 | 4439 | διηλθε Ντακάρ 31 Μαρτ. διὰ Λορέντζο Μαρκές |
| Κονίστρα | Θωμᾶς 'Επιφανιάδη | 07 | 3530 | διηλθε Κοιτομάλη 7 'Απριλ.. διὰ Λός Αντζέλες |
| Κορυνθιακός | Μαρῆ Έμπειρίζουν | 10 | 3562 | ἀνεχ. Πειραιᾶ 6 'Απριλ.. διὰ Κονστάντζαν, ἔφθ. 11 |
| Κόρθιον | άδελ. Σύμπονα | 09 | 2116 | ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Μαρτ. |
| Κουλούρας — Ξένος | 'Αθ. Κουλούρας-Κρ. Ξένου | 15 | 4914 | διηλθε Κονγκλίν 6 'Απριλ.. διὰ Μάντζεστερ |
| Κουμουνδούρος | Υιοί 'Επ. Έμπειρίζουν | 25 | 3598 | διηλθε Πούντα Αρένας 21 Μαρτ. δι' Ανστραλίαν |
| Κύθηρα | Πολυχρ. Κατράκη | 02 | 1070 | ἀργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Φεβρ. |
| Κύμα | I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ | 12 | 3994 | διηλθε Πόρτ Νατάλ 25 Μαρτ. δι' Ανστραλίαν |
| Κυρά — Παναγιά II | N. Λιθανοῦ | 11 | 3959 | ἔφθ. Πειραιᾶ 5 'Απριλ.. |
| Κυριακούλας | 'Αντ. Χάλαρη | 99 | 1012 | ἔφθ. Θήραν 9 'Απριλ.. |
| Κωνσταντίνος Η. | A. καὶ Δ. Λαμποῦ | 18 | 4340 | ἔφθ. Οίνονσας 2 'Απριλ.. |
| Κωνσταντ. Λουλούδης | 'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου | 05 | 2527 | ἀνεχ. Γδόνια 5 'Απριλίου διὰ Βηρυττὸν |
| Κωνστ. Χατζηπατέρας | άδ. Γουλανδρῆ | 22 | 4697 | ἀνεχ. Κούλλ. 2 'Απριλ.. διὰ Μαρέδας 10 διὰ Ρίον 'Ιανέριον |
| Κωνστής | Υιοί Κ. Χατζηπατέρα | 18 | 5962 | ἀνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 6 'Απριλ.. διὰ Κοιναν |
| Κωστή | Μουσούρα καὶ Βενεζέρη | 19 | 5438 | διηλθε Πόρτ Νατάλ 24 Μαρτ. δι' Ανστραλίαν |
| | I. Δ. Χανδρῆ | 05 | 3933 | διηλθε Γιβραλτάρ 9 'Απριλ.. διὰ Γκόττεμπουργκ |

| ΟΝΟΜΑ ΗΛΟΙΟΥ | ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος | Τόν. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ |
|-----------------------|--------------------------|------|------|---|
| | | ναυ. | γχρ. | |
| Λακωνικός | Μαρή Έμπειρίου | 14 | 3803 | έρη. Βαθύλαν 2 'Απριλ. |
| Λάνα | Στεφ. Γ. Φαρκούχ | 98 | 3462 | έρη. Χούλ. 25 Μαρτ. |
| Λεόντιος Τεργιάζος | Θ. Λ. Τεργιάζος | 11 | 4953 | άργει Πειραιά από 23 Μαρτ. |
| Λέρος | 'Ιω. Φασόλη | 99 | 846 | άργει Πειραιά από 18 Μαρτ. |
| Λέσβος | 'Αδ. Σωφραίου | 10 | 1005 | άργει Πειραιά από 16 Ιανουαρίου |
| Λεωνίδας | Θρ. Βογιατζίδη | 28 | 4573 | άνεγ. "Αλμπαν (Αντστραλ.) 25 Μαρτ. διά Νταζάρ |
| Λεωνίδας Μ. | Χατζηπατέρα — Μιχάλου | 29 | 4573 | έρη. Μπουνένος "Άηρες 1 'Απριλ. |
| Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης | χληρον. Α. Καμπάνη | 17 | 4274 | άνεγ. Σίδνευ (Αντστραλίας) 7 'Απριλ. διά Βλαδιβοστόκ |
| Λεωνίδας Μ. Βαλμάς | Μιχ. Βαλμά | 14 | 2080 | άνεγ. Καζακούλαγχαν 3 'Απριλ. διά Γκιοτζέντι, έρη. 10 |
| Λεωνίδας Ν. Κονδύλης | νίδην Λ. Κονδύλη | 12 | 3923 | άνεγ. Ρόττερνταμ 7 'Απριλ. διά Πειραιά |
| Λιλή | Χαρ. Πατέρα | 20 | 5119 | άργει Ρόττερνταμ από 31 Δεκ. |
| Λύρας | Π. καὶ Μ. Λύρα | 18 | 5685 | άνεγ. Δάντσιγκ 4 'Απριλ. διά Τέμπλ. Μπαίν |
| Μαίανδρος | Σ. Λιβανοῦ | 19 | 4581 | άνεγ. Νοβοροσίσιον 25 Μαρτ. διά Μασσαλίαν, έρη. 8 'Απριλ. |
| Μαίηντ δφ Σάμος | νίοι Π. Δ. Γουλανδρή | 01 | 1190 | έρη. Φιούμε 25 Μαρτ. |
| Μαίρη | Ν. Λιβανοῦ | 09 | 1459 | έρη. Κίπρον 10 'Απριλ. |
| Μαίρη Ν. | Δημ. Πατέρα | 09 | 4330 | άργει Τηλίκουν από 22 Φεβρ. |
| Μαίρη Δευτεραίου | Βασ. Δευτεράου | 03 | 1383 | έρη. Μασσαλίαν 29 Μαρτ. |
| Μαίωτις | Α. Συνοδινοῦ | 88 | 1709 | άνεγ. Πειραιά 14 'Απριλ. διά Ρούμανίαν |
| Μάκης | Ε. Κ. Βλασπούλου | 06 | 3546 | άργει Πειραιά από 2 Μαρτ. |
| Μαλισκάς | Μαρή Έμπειρίου | 12 | 3903 | έρη. Κονστάντζαν 29 Μαρτ. |
| Μαλέας | 'Ιω. Παπαδέα | 17 | 5709 | έρη. Γκέραλτον 4 'Απριλ. |
| Μανιούλα | νίοι Γεωργ. Καραβία | 20 | 1965 | έρη. Βορδό 25 Μαρτ. καὶ Νιούπορτ 9 'Απριλ. |
| Μανώλης | Μποδοσάκη Άθανασιάδη | 07 | 950 | "Ιδε: «ΕΡΜΗΣ» |
| Μάξ. Βόλφ | Γ. Πορτόλου | 17 | 6694 | άνεγ. Ρόττερνταμ 31 Μαρτ. διά Πόρτ "Αρθορο |
| Μαραθών | Α. Λούζη ςλ. π. | 19 | 6352 | διηλθε Κολόμπο. 1 'Απριλ. διά Σουέζ |
| Μαργαρίτα | Γεωργανδή & Σοφιανοῦ | 89 | 2187 | άργει Πειραιά από 8 Φεβρ. |
| Μαργαρίτα Χανδρῆ | 'Ιω. Χανδρῆ | 20 | 5401 | άνεγ. Βαλτιμόρη 27 Μαρτ., 'Αξόδας 5 'Απριλ. δι' 'Αγγλίαν |
| Μαργαρίτης | άδ. Περιβολάρη | 13 | 4584 | διηλθε Κέπιτ Φρίο 3 'Απριλ. διά Μπούνενος "Άηρες |
| Μαρή Χανδρῆ | Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς» | 18 | 5840 | εἰς Ρίον Ιανέριον από 19 Μαρτ. |
| Μαρία | Σ. Περῆ — Δ. Τσατσαρώνη | 00 | 1216 | άργει Πειραιά από 24 Φεβρ. |
| Μαρία Λ. | Κ. Η. Λαμπού | 12 | 4707 | έρη. Βίλλαν Κονστιτούον 29 Μαρτ. |
| Μαρία Νομικοῦ | Λουκᾶ Νομικοῦ | 99 | 1165 | έρη. Ερντόνιον 11 |
| Μαρία Σταθάτου | έτ. Δ. Α. Σταθάτου | 19 | 5269 | έρη. 'Αρντόσσαν 25 Μαρτ. |
| Μαριέτ Νομικοῦ | Π. Νομικοῦ | 19 | 5241 | διηλθε Κρονίλιαν 5 'Απριλ. διά Φάλμουθ |
| Μαριέττα | Ν. Εύσταθιον | 13 | 6042 | άνεγ. Ρόττερνταμ 26 Μαρτ. Μαδέρας 3 'Απρ. διά Ρίον Ιανέριον |
| Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ | Η. Πρωτοπαπᾶ | 15 | 4447 | διηλθε Κρολόμπο 24 Μαρτ. διά Χαζοδάτην |
| Μαριόγκα | I. Νικηφόρου | 12 | 4236 | άργει Πειραιά από 17 Μαρτ. |
| Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη | άδειλφον Κιρτάτα | 04 | 4784 | άργει Πειραιά από 7 Μαρτ. |
| Μαρουκώ Πατέρα | Δ. Πατέρα | 17 | 4269 | έρη. Χίον 6 'Απριλ. |
| Μαρουλιώ | Μιχ. Κυδωνιέως | 18 | 4215 | άνεγ. Χούλ. 2 'Απριλ. διά Γκάλβεστον |
| Μαρουσιώ Λογοθέτη | άδ. Γουλανδρῆ | 13 | 4669 | έρη. Πόρτ Τάλιποτ 24 Μαρτ. |
| Μάρπησσα | Ν. Ενσταθίον | 19 | 5476 | άνεγ. Μπούπλουρε 9 'Απριλ. διά Ήροτ Νατάλ. |
| Ματρόννα | Ν. Βογιατζίδη | 02 | 2846 | άργει Σάν ν Νικολάς από 19 Ιαν. |
| Μεμάς | «Αγιασίο» Α.Ε. | 00 | 4359 | άνεγ. Στρατόνι 5 'Απριλ. διά Στέττιν |
| Μεμάς | Μαρ. Κουρούκλη | 12 | 1735 | άνεγ. Μπόναν 5 'Απριλ., Μάλταν 8 διά Γαλάτοι |
| Μέντωρ | Γ. Δρακούλη | 02 | 3050 | έρη. Ρούεν 2 'Απριλ. |
| Μερόπη | 'Ανδρ. Παπά | 11 | 4181 | διηλθε Γιβραλτάρ 28 Μαρτ. δι' 'Αμβούργον, έρη. 6 'Απριλ. |
| Μεσσαριά Νομικοῦ | 'Ετ. Η. Νομικοῦ Α.Ε.. | 95 | 985 | έρη. Πειραιά 1 'Απριλ. |
| Μίμης Χανδρῆς | 'Ιω. Δ. Χανδρῆ | 12 | 3989 | άνεγ. Χούλ. 30 Μαρτ. διά Ταμάτο |
| Μιμοζά | έτ. «Βλάσσος» | 05 | 3071 | έρη. Πόρτ Ντέ Μπούζ 23 Μαρτ. καὶ Πειραιά 11 'Απριλ. |
| Μίνα Λ. Καμπάνη | επληρον. Α. Καμπάνη | 20 | 5227 | διηλθε Πόρτ Νατάλ. 2 'Απριλ. διά Κόρφ |
| Μιχαήλ Λιθανός | Σ. Λιβανοῦ | 38 | 4840 | εἰς Χάρτελενούν ὑπὸ συμπλήρωσιν |
| Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος | Στ. Έμπειρίου | 18 | 5202 | άνεγ. Μπούπλουρε 4 'Απριλ. διά Πόρτ Νατάλ. |
| Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς | επληρον. Μ. Γουλανδρῆ | 21 | 6669 | άνεγ. Τάϊν 1 'Απριλ., Γιβραλτάρ 8 διά Πόρτ Φερράγιο |
| Μιχαλέκης | Ν. Εύσταθιον | 19 | 5234 | άνεγ. Μπούπλουρε 25 Μαρτ. διά Μπάρον |
| Μιχαλίδης | άδ. Ξυλά | 08 | 3742 | άνεγ. Στέττιν 31 Μαρτ. διά Σονσάκ |
| Μόσχα Δ. Κυδωνιέως | Δημ. Α. Κυδωνιέως | 15 | 3874 | άνεγ. Βιζαγιαντάμα 27 Μαρτ., "Άδεν 10 'Απριλ. διὰ Κόντινεντ |
| Μόσχα Δ. Γουλανδρῆς | άδ. Γουλανδρῆ | 18 | 5199 | έρη. Μπούένος "Άηρες 4 'Απριλ. |
| Μοτορίνα (τάνκερ) | έτ. «Τρανσποτρόλ» | 89 | 2239 | διηλθε Πειραιά 5 'Απριλ. δι' "Ερτβελντ |
| Μπένα | Γ. Βασιλάκη | 05 | 2089 | "Ιδε: «ΒΑΣΙΛΙΚΗ» |
| Μύκονος | Ν. 'Ανδρονίκου καὶ Σία | 01 | 1098 | έρη. Πειραιά 23 Μαρτ. |
| Ναγδής | I. Λιβανοῦ | 12 | 1926 | χρατεῖται εἰς Θέονταν από 7 'Απριλ. 1937 |
| Ναντίν | έτ. Βλάσσος | 04 | 3582 | διηλθε Κρονίπολιν 4 'Απριλ. διά Κόντινεντ |
| Νάρκισσος | Γ. Ν. Σταθάτου | 06 | 4313 | άργει Σάν ν Νικολάς από 7 Φεβρ. |
| Ναυαρίνον | Η. Τοτοροπούλου | 14 | 1735 | προσηρμαγένον εἰς Ισπανία από 18 Μαρτ. |
| Ναυτίλος | Δ. Ι. Γουλανδρῆ | 04 | 3531 | άργει Πειραιά από 7 Φεβρ. |
| Νέα Τόχη | Στ. καὶ Δημ. Φαφαλοῦ... | 12 | 3451 | διηλθε Κρονίπολιν 1 'Απριλ. διά Ροεύν |
| Νέδων | Α. Καλλινίκου | 19 | 5263 | έρη. Βενετίαν 30 Μαρτ. |
| Νέλλυ | έτ. «'Οκεανός» Α. Ε. | 13 | 4826 | άργει Ροεύν από 26 Φεβρ. |
| Νεράιδα | Στεφανοπούλου-Ανδρονίκου | 03 | 2759 | "Ιδε: «ΑΝΝΑ Σ.» |
| Νεμέα | Γ. Ν. Σταθάτου | 19 | 5101 | έρη. Σπαλάτο 5 'Απριλ. |
| Νέστος | 'Ιω. Γ. Λιβανοῦ | 19 | 5764 | έρη. Σιεμφορέγκος 4 'Απριλ.. |
| Νέστωρ | νίδην Γ. Γράτσου | 18 | 1954 | άργει Ρόττερνταμ από 14 Δεκ. |
| Νήτιον | Α. Καλλινίκου | 18 | 5154 | διηλθε Πόρτ Νατάλ. 27 Μαρτ. δι' Αντστραλίαν |
| Νηρέψ | 'ΗΔ. Χατζηλία | 37 | 5205 | διηλθε Γιβραλτάρ 30 Μαρτ. δι' Ινδίας |
| Νηρτος | Γ. Δρακούλη | 07 | 3854 | άνεγ. Σάντος 29 Μαρτ. διά Σάν ν Νικολάς |
| Νικοκλῆς | Ν. Γ. Μωφάτη | 21 | 3576 | άργει Σάντα Φε από 25 Ιαν. |
| Νίκος Τ. | 'Ελενθ. Τρικάγλου | 19 | 5175 | άνεγ. Θέβεναρντ 24 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν |
| Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς | έτ. 'Ατλαντικός | 17 | 3201 | διηλθε Μαδέρας 6 'Απριλ. διά Φλώσιγ |
| Νικόλαος Μίχαλος | Κ. Μιχάλου | 13 | 4342 | έρη. Πότι 2 'Απριλ. |
| Νικόλαος Έμπειρικος | Κουλούνθου — Έμπειρίκου | 19 | 5295 | άνεγ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ. δι' Αντστραλίαν |
| Νικόλαος Νομικός | Α. Νομικοῦ | 99 | 625 | έρη. Θήραν 2 'Απριλ. |
| Νικ. Πιάγκος | Μιχ. Πιάγκου | 12 | 4499 | άνεγ. Νεστορέα 2 'Απριλ. δι' 'Αμβέρσαν |
| Νικόλαος Φιλίνης | Μιχέ Φιλίνη | 04 | 3111 | άργει Χούλλ. από 6 Ιαν. |
| Νικόλαος | Β. Σ. Ρωσολύμου | 10 | 4540 | άργει Κάρδιφ από 17 Φεβρ. |
| Νικόλαος Αγγελος | 'Ιω. 'Αγγέλου | 12 | 4351 | άργει Σάν ν Νικολάς από 4 Φεβρ. |
| Νικόλαος Πατέρας | άδειλφοι Πατέρα | 10 | 4362 | άνεγ. Νέαν Ορλεάνην 24 Μαρτ. διά Κονινστάουν |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | Έτος Τόν. ναυτ. γχρ. | ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ ΚΑΙ |
|--------------------------|---------------------------|-------------------------|---|
| Νικολάου Βιργινία | Γ. Νικολάου | 20 6868 | άνευ. Τάιν 2 'Απριλ. διά Βοστόνη |
| Νικολάου Γεώργιος | Γ. Νικολάου | 30 4108 | άνευ. Βομβάνη 7 'Απριλ. διά Μοριογάρα |
| Νικολάου Έλένη | Γ. Νικολάου | 20 4528 | έφθ. Μαζωλιπάτη 20 Μαρτ. |
| Νικολάου Ζωγραφιά | Γ. Νικολάου | 13 7156 | έφθ. Αμβέρσαν 20 Μαρτ. (διά Κούβαν) |
| Νικολάου Μαρία | Γ. Νικολάου | 27 5525 | έφθ. Δονγκέρην 11 'Απρ. |
| Νικολάου Ούρανία | Γ. Νικολάου | 22 6397 | έφθ. Λονδίνον 4 'Απριλ. |
| Νίτσα | άδ. Γιανναγά | 15 4732 | άνευ. Γκάλιεστον 25 Μαρτ. διά Γ'ιβρατάρ |
| Νύμφη | Ν. Λυκιαρδοπούλου | 21 4504 | διήλθε Γιβραλτάρ 28 Μαρτ. δι' Άγκωνα |
| Οδυσσεύς | Παν. Α. Γιαννούλατου | 13 4577 | άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 Φεβρ. |
| "Ολγα" Έπ. Έμπειρικού | ιδόν. Έπ. Έμπειρικού | 22 4677 | άνευ. Ρόττερνταμ 29 Μαρτ. διά Νέαν Όξειάνην |
| "Ολλανδία | «Ελληνική, Α. Ε.» | 11 1759 | άνευ. Πειραιᾶ 14 'Απριλ. διά Βόλον |
| "Ολυμπίος | Κουλούθουν — Έμπειρικού | 18 5249 | έφθ. Γκάλιεστον 7 'Απριλ. |
| "Ομόνοια | Ξενιού· Αδ. Χριστοφόριδου | 08 3699 | άργει Ρόττερνταμ ἀπό 3 Μαρτ. |
| "Ορος" Αθως | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 13 3578 | εἰς Καλαί ἀπό 9 Μαρτ. |
| "Ορος" Αίτνα | «Ατλαντίδης» Α. Ε. | 29 4233 | εἰς Τάιν ἀπό 17 Μαρτ. Έπισκεψή |
| "Ορος" Ατλας | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 16 5647 | διήλθε Πόρτ Νατάλ 28 Μαρτ. διά Γλαυκόβιην |
| "Ορος" Δίρφυς | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 24 6651 | άνευ. Ρίον Ιανέιρον 1 'Απριλ. διά Βαλιμόδην |
| "Ορος" Ελικών | «Τράμπ, Σο» | 18 5525 | έφθ. Αμβέρσαν 9 'Απριλ. |
| "Ορος" Ιδη | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 38 4202 | διήλθε Μαδέρας 24 Μαρτ. διά Ροζάριο |
| "Ορος" Ιθώμη | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 14 4191 | έφθ. Μάντζεστερ 26 Μαρτ. |
| "Ορος" Κάσιον | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 18 7914 | έφθ. Κάρφελοτς 7 'Απριλ. |
| "Ορος" Κεθαϊρών | «Τράμπ, Σο» | 12 3876 | άργει "Αμπερνταμ ἀπό 27 Ιαν. |
| "Ορος" Κυλλήνη | Ε. Κουλουκ. — Σ. Πατέρα | 19 5313 | άνευ. Λιμενούντα 1 'Απριλ. διά Β. Ανεριζήν. Έβυθισθη |
| "Ορος" Κύθος | «Τράμπ, Σο» | 18 5188 | διήλθε Παντάγη 19 Μαρτ. δι' Ελλάδα |
| "Ορος" Λυκαθηττός | «Ατλαντίδης» Α. Ε. | 17 4292 | διήλθε Νίτον 9 'Απριλ. διά Ρόττερνταμ |
| "Ορος" Μυκάλη | Κ. Γεωργιγιλή καὶ Σία | 07 3556 | διήλθε Κωνύλιν 31 Μαρτ. δι' Αμβέρσαν |
| "Ορος" Μυρτώ | Κοσμέτου — Κουλουκούντη | 19 5403 | άνευ. Μελβούνην 29 Μαρτ. δι' Άγγλιαν |
| "Ορος" Ολυμπίος | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 20 5166 | έφθ. Αμπερνταμ 25 Μαρτ. |
| "Ορος" Οθρυς | Μ. Μάρκου | 19 4817 | έφθ. Brake 1 'Απριλ. |
| "Ορος" Οσσα | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 19 5252 | διήλθε Κέρια Τάρυν 30 Μαρτ. δι' Αντοταλίαν |
| "Ορος" Παρνασσός | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 21 5334 | έφθ. Ρόττερνταμ 21 Μαρτ. |
| "Ορος" Πάρνης | έτ. «Θησεύς» Α. Ε. | 17 4371 | άνευ. Βασάρδαν 3 'Απριλ. διά Κόρραμ Σάχη |
| "Ορος" Πέρα | Κοσμέτου — Κουλουκούντη | 18 5208 | άνευ. Μπάρον 23 Μαρτ. διά Κόλπον Μεξικού |
| "Ορος" Πεντελικόν | Κουλουκούντη - Κωστομένη | 17 5896 | έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαρτ. |
| "Ορος" Πήλιον | έτ. «Θησεύς» Α.Ε. | 17 5655 | άργει Αμβέρσαν ἀπό 20 Δεκ. |
| "Ορος" Πίνδος | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 20 5729 | άργει Αμβέρσαν ἀπό 3 Μαρτ. |
| "Ορος" Πρίονας | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 10 3986 | άργει Ρόττερνταμ ἀπό 19 Φεβρ. |
| "Ορος" Ροδόπη | έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. | 19 5182 | άνευ. Φρίμαντλ 30 Μαρτ. διά Ντακάν |
| "Ορος" Ταύρος | «Ατλαντίδης» Α.Ε. | 20 6696 | άνευ. Υμούνιτεν 6 'Απριλ. διά Νέαν Ύόρουν |
| "Ορος" Σμυττός | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 21 6388 | άνευ. Ρουέν 7 'Απριλ. διά Μπλάσθ |
| "Ορος" Σχελμός | «Ατλαντίδης» Α. Ε. | 23 6481 | άνευ. Φιλαδέλφεια 1 'Απριλ. διά Κόμπε |
| Ούρανία | Παν. Αντόπα | 02 1953 | έφθ. Αναμούρ 6 'Απριλ. |
| Π. Μαργαρώνης | Δημη. Μαργαρώνη | 13 4979 | διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Βαλιμόδην |
| Παγκρατίων | Δημη. Ν. Κουφός κλπ. | 20 2171 | άργει Πειραιᾶ ἀπό 24 Φεβρ. |
| Παναγής | Ν. Λυκιαρδοπούλου | 20 5187 | άργει Τολλέσπουρου ἀπό 21 Φεβρ. |
| Παναγιώτης | Εναγγ. Νομικοῦ | 01 3575 | έφθ. Σέπταν 5 'Απριλ. |
| Παναγ. Θ. Κουμάνταρος | άδ. Σ. Κουμαντάρου | 12 5839 | άργει Πειραιᾶ ἀπό 11 Φεβρ. |
| Πανάχραντος | Β. καὶ Ι. Κουτσούκου | 15 4661 | άνευ. Κάρφι 12 'Απριλ. διά Μπογένος "Αύρες |
| Παντέλης | Κ. Λαμού καὶ Ι. Ποντικοῦ | 11 3845 | άργει Βύλλαν Κονσταντίνου ἀπό 7 Μαρτ. |
| Παντιάς | έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. | 12 4981 | άργει Ρουέν ἀπό 9 Μαρτ. |
| Παπαλεμδές | Γ. Α. Γεωργιγιλή | 10 3748 | άργει Σάντα Φε ἀπό 28 Δεκ. |
| Πάραλος | Κ. Α. Ηετρόυτση | 06 3435 | άργει Πειραιᾶ ἀπό 6 Ιαν. |
| Παρθενών | άδ. Ηειθή | 08 3189 | έφθ. "Αμπερνταμ 1 'Απριλ. |
| Πεντέλη | άδ. Κουλούθουν | 19 5287 | έφθ. Κάρλοζαν 2 'Απριλ. |
| Περράκης Λ. Καμπάνης | άληρ. Λ. Καμπάνη | 10 3584 | άργει Λά Πλάταν ἀπό 30 Ιαν. |
| Περσέν | Α. Ανδρέατου | 18 5172 | άργει Αμβέρσαν ἀπό 16 Μαρτ. |
| Πεταλοί | Μαρῆ Έμπειρικού | 17 6565 | διήλθε Μαδέρας 28 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο |
| Πετρού (τάνκερ) | έτ. «Τρανσποτέρβλ» | 03 4634 | έφθ. Πειραιᾶ 5 'Απριλ. καὶ Κουντάντζαν 13 |
| Πετράκης Νομικός(τάνκερ) | Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ | 14 7020 | άνευ. Κουντακά 1 'Απριλ. |
| Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς | άδ. Γουλανδρῆ | 23 4693 | άνευ. "Εμδεν 7 'Απριλ. διά Ρίο Γρανάτε |
| Πέτρος Νομικός | Π. Νομικοῦ | 13 4044 | άνευ. Brake 30 Μαρτ. Φιλώνιγκ 4 'Απριλ. διά Ρίον Ιανέιρον |
| Πήγασος | Γ. Ν. Λουλούδη | 15 1795 | διήλθε Κέαν 7 'Απριλ. δι' Άγγλιαν |
| Πήλευς | Ε. Χατζηλία | 28 4695 | άργει Πειραιᾶ ἀπό 7 Μαρτ. |
| Πηνελόπη | Σπ. Παραμιθώτη | 19 6559 | άνευ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 29 Μαρτ. καὶ Πούντα Αρένας 3 'Απριλ. |
| Πίνδος | έτ. «Πίνδος» Α.Ε. | 08 4360 | άνευ. Νιούκαστλ - Νιούς 6 'Απριλ. διά Βλαδιβοστόκ |
| Πλειάδες | άδελφ. Πρωτίου | 18 4620 | άργει Πειραιᾶ ἀπό 4 Μαρτ. |
| Πολέμης | Ι. Α. Ηαλαικούρασσ | 09 1457 | άργει Πειραιᾶ ἀπό 28 Φεβρ. |
| Πολύκτωρ | Γ. Αρακούλη | 14 4077 | έφθ. Γενόβαν 30 Μαρτ. |
| Πότη | Μιχ. Βερούνιου | 96 1594 | άργει Πειραιᾶ ἀπό 8 Ιαν. |
| Πότη Σ. | Υιοι Γ. Σιγάλα | 03 2083 | έφθ. Πόρτ Ντέ Μπούν 21 Μαρτ. |
| Ποσειδῶν | άδ. Πήττα | 09 3840 | διήλθε Κωνύλιν 8 'Απριλ. δι' Αμβέρσαν |
| Ποσειδώνια | Δ. Γεωργοπούλου καὶ Ρ. Κ. | 09 3681 | άργει Αλγερίουν ἀπό 10 Φεβρ. |
| Ρήνος | Λεων. Έμπειρικού | 19 4649 | έφθ. Μπουργκάς 4 'Απριλ. |
| Ρίτα | Γ. Πανᾶ | 01 2495 | άργει Αργοστόλι ἀπό 15 Φεβρ. |
| Ρίτα Χανδρῆ | Ίω. Δ. Χανδρῆ | 14 4648 | έφθ. Πειραιᾶ 29 Μαρτ. |
| Ρόκος | «Ιόνιον» Α.Ε. | 18 6429 | έφθ. Ρίον Ιανέιρον 26 Μαρτ. καὶ Νεοπότερα 6 'Απριλίορ |
| Ρόκος Βεργωτῆς | «Επτάνησος» Α. Ε. | 19 5637 | έφθ. Νόρφολς 8 'Απριλ. |
| Ρούλα | Μιχ. Καραγεώργη | 99 1044 | άργει Πειραιᾶ ἀπό 22 Μαρτ. |
| Σαρωνικός | Μαρῆ Έμπειρικού | 12 3548 | άνευ. Αμβέρσαν 3 'Απριλ., Γιβραλτάρ 10 διά Πειραιᾶ |
| Σίφνος | Θεον. Σταφυλοπάτη | 17 2290 | εἰς Κίνγκον 2 'Απριλ. ὑπό φόρτωσιν |
| Σουλώτης | Μαλάμου | 17 4300 | έφθ. Μπλάσθ 20 Μαρτ. |
| Σπάρτη | «Ελλήνες ἀγορασταὶ | 22 1202 | κατετίσται εἰς Φοριδάν τοῦ 8 Φεβρ. |
| Σπύρος | έτ. Βεργωτῆ | 18 6629 | εἰς Ντάρεν 1 'Απριλ. |
| Σταύρ. Γ. Έμπειρικού | έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικού» | 36 3941 | έφθ. Μοντεβίδεο 28 Μαρτ. |
| Στάμος | Δ. Φαφαλιοῦ | 14 3801 | έφθ. Μπονένος "Αύρες 3 'Απριλ. |
| Σταυρός | «Κάσσος» Α.Ε. | 25 4853 | άνευ. Βομβάνη 1 'Απριλ. διά Χούλ. |

| ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ | ΖΩΣ ΣΕΙΣ ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ | "Ετος ναυ. | Τόν. |
|--------------------------|--------------------------|------------|-----------|
| Σταύρος Κουμάνταρος | άδ. Σ. Κουμαντάρος | 12 | 5528 γηρ. |
| Στρυμών | Σ. Λιβανού | 19 | 5250 |
| Στυλιανή | άδ. Ηγέτα—Κ. Σχοιβάνου | 96 | 3256 |
| Στυλιανός Χανδρής | Ιω. Δ. Χανδρή | 19 | 6059 |
| Τάκης | Π. Αντύπα | 04 | 1698 |
| Τάμεσις | Λεων. Α. Εμπειρόκου | 14 | 3942 |
| Τάναις | ίδελφ. Συνοδινού | 07 | 1545 |
| Ταξιάρχης | άδελφ. Λαμιού | 13 | 4221 |
| Τάσις | «Μυρτόν» Λ.Ε. | 13 | 4706 |
| Τάσος | Έμι. Καραβία | 01 | 3634 |
| Ταύγετος | Κουλούθρου — Έμπειροκου | 18 | 5687 |
| Τέτη | ειοί Γ. Σιγάλα | 03 | 2747 |
| Τέτη Νομικού | Λουκά Νομικού | 02 | 1882 |
| Τηλέμαχος | Γ. Δρακούλη | 11 | 3658 |
| Τουρκία | έτ. «Ελληνική» Α.Ε. | 09 | 1911 |
| Τουρλιανή | Γ. Ασημούτη | 19 | 2486 |
| Τρεγκόδναν | Βασ. Ι. Σαποθάρου | 03 | 3075 |
| Τρίτων | ειοί Γ. Γράτσου | 14 | 4211 |
| Τώνης Χανδρής | Ι. Δ. Χανδρή | 04 | 3163 |
| Υδραίος | Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου | 02 | 4476 |
| Υδρούσσα | Π. Χριστοπούλου | 22 | 2038 |
| Φαίσας | Σ. Παραμινθώτη | 15 | 7188 |
| Φανερωμένη | Α. Βλαζάκη | 08 | 3404 |
| Φλώρα | έτ. Π. Νομικού | 04 | 2980 |
| Φλώρα Νομικού | Λουκά Νομικού | 21 | 2012 |
| Φραγκούδλα Β. Γουλανδρή | άδ. Γουλανδρή | 18 | 6701 |
| Φρέδη | Κ. Δ. Καλαφάτη | 07 | 4043 |
| Φωτεινή Καρρά | Μιχ. Καρρά | 18 | 4465 |
| Χαδιώτης | έτ. «Κάσσος» Α. Ε. | 29 | 4386 |
| Χέλατρος | έτ. «Κάσσος» Α. Ε. | 14 | 3489 |
| Χλόη | Ν. Αυγιαψδοπούλου | 28 | 4641 |
| Χρήστος Μαρκέτος | έτ. «Φίντολεϊ» | 16 | 5845 |
| Χρυσή | Γ. Μ. Κουλουκούντη | 94 | 2483 |
| Ωκεανία | Μινασούλη και Σία | 05 | 2539 |
| Ωνάση Πηνελόπη | Κ. Βενιζέλου | 21 | 7012 |
| Ωνάση Σωκράτης | Κ. Βενιζέλου | 22 | 5005 |
| Ωρίων | Σταύρ. Χριστοφορίδη | 96 | 1437 |
| Ωρωπός | Α. Μινασούλη—Ρουσάνου | 95 | 2499 |
| Παναμ (Παναμ.) T. | Α. Π. Αναστασάτου | 06 | 1781 |
| Πανάμ (Παναμ. - τάνκ.) | Κ. Βενιζέλου | 25 | 7277 |
| Πίθερ Ντέρτ (Άγγλ.) | έτ. «Τζέννυ» | 12 | 1859 |
| Πίθερ Τάιν (Άγγλ.) | έτ. «Τζέννυ Ατδ» | 20 | 1517 |
| Σάν Νικόλα, (Ιταλικ.) | Ν. Σταματίου | 79 | 677 |
| Τουσίκα (Άγγλικόν) | Κ. Λασαρίδη — Α. Δάλλα | 03 | 1828 |
| Arescott (νεοαυστ.) | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 38 | 4200 |
| Stancliff, (Άγγλ.) | Π. Τοτοροπούλου | 14 | 1735 |
| Sunbeam (Αμερικ.) τάνκερ | έτ. Γ. Νικολάου | 19 | 6664 |

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
 ἔφθ. Κρήτην 5 'Απριλ. διηλθε Κέπι Τάουν 21 Μαρτ. δι' Αέστραλίαν
 ἔφθ. Πειραιᾶ 9 'Απρ.
 ἔφθ. Ρόττερνταμ 23 Μαρτ.
 ἔφθ. Αμερέσου 8 'Απριλ.
 ἔφθ. Πειραιᾶ 6 'Απριλ.
 ἀργετ. Πειραιᾶ από 18 Μαρτ.
 ἔφθ. Μπλάχαν Μπλάχαν 3 'Απριλ.
 ἔφθ. Πειραιᾶ 3 'Απριλ.
 ἀνεγ. Κουντάλιόρε 29 Μαρτ. διά Τεργέστην
 διηλθε Κενίν 11 'Απριλ. διά Ρούμανίαν
 ἀνεγ. Λαύριον 21 Μαρτ. Γιβραλτάρ 9 'Απριλ. διά Καλαΐ
 ἔφθ. Ζευμπούνγκε 2 'Απριλ. και Δάντσιγκ 7
 ἔφθ. Σπαλάτο 3 'Απριλ.
 ἀργετ. Αιμερέσου από 20 Φεβρ. Έναντιόθη.
 ἀργετ. Αιλεξάνδρειαν από 31 Ιαν.
 διηλθε Κέπι Τάουν 21 Μαρτ. δι' Αέστραλίαν
 ἔφθ. Βράντσαν 25 Μαρτ. και Πειραιᾶ 1 'Απριλ.
 ἀνεγ. Πειραιᾶ 6 'Απριλ. διά Ρεσσίαν
 διηλθε Γιβραλτάρ 1 'Απριλ. διά Πειραιᾶ, ἔφθ. 9
 ἔφθ. Χούλλα 25 Μαρτ.
 ἔφθ. Αιμερέσου 1 'Απριλ. και Ερδεν 7
 διηλθε Πάρταλάτο 1 'Απριλ.. διά Τσιταβέζιαν
 ἔφθ. Βράλιαν 2 'Απριλ.
 ἀνεγ. Τσάρλεστον 1 'Απριλ. δι' Αγγλίαν
 ἔφθ. Γδίνιαν 31 Μαρτ.
 ἔφθ. Υμονίτεν 4 'Απριλ.
 διηλθε Σιέρρα Λεόνε 31 Μαρτ. διά Τέμπλ. Μιαΐ
 διηλθε Πόρτ Νατάλ 21 Μαρτ. δι' Αέστραλίαν
 διηλθε Βαλέντσιαν 28 Μαρτ. δι' Αέστραλίαν
 ἀργετ. Πειραιᾶ από 20 Φεβρ.
 ἔφθ. Μπονένος "Αύρες 23 Μαρτ.
 ἀργετ. Κέαν από 17 Μαρτ.
 ἔφθ. Ρόττερνταμ 20 Μαρτ.
 ἀργετ. Μόζι 28 Μαρτ.
 ἀργετ. Σάν Νικολάς από 17 Φεβρ.
 ἀνεγ. Στέττιν 6 'Απριλ. διά Θεσσαλονίκην

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

| | | | |
|--------------------------|------------------------|----|------|
| Γιολάντα (Παναμ.) T. | έτ. «Φίντολεϊ» | 13 | 4680 |
| 'Ελένη ('Αγγλικόν) | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 21 | 1138 |
| Κάρμεν Σύλβα (Ρουμ.) | Καλάτον — Μαζοή | 03 | 1601 |
| Κέιπερ ('Αγγλ.) | Ρ. Βεργωτῆ | 05 | 687 |
| Κλαίρη (Παναμ.) T. | έτ. «Φίντολεϊ» | 16 | 5845 |
| Μαρτής ('Αγγλικόν) | Γ. Μ. Κουλουκούντη | 94 | 2483 |
| Μιρουπάνον ('Αγγλικόν) | Μινασούλη και Σία | 05 | 2539 |
| Μυριάμ, ('Αγγλ.—τάνκερ) | Κ. Βενιζέλου | 21 | 7012 |
| Ναυσικά (Παν.) T. | Κ. Βενιζέλου | 22 | 5005 |
| Νέλασον, ('Αγγλικόν) | Σταύρ. Χριστοφορίδη | 96 | 1437 |
| Νοέμη—Τζόύλια ('Αγγλ.) | Α. Μινασούλη—Ρουσάνου | 95 | 2499 |
| Νόρα (Παν.) | Α. Π. Αναστασάτου | 06 | 1781 |
| Πάναμ (Παν. - τάνκ.) | Κ. Βενιζέλου | 25 | 7277 |
| Ρίθερ Ντέρτ (Άγγλ.) | έτ. «Τζέννυ» | 12 | 1859 |
| Ρίθερ Τάιν (Άγγλ.) | έτ. «Τζέννυ Ατδ» | 20 | 1517 |
| Σάν Νικόλα, (Ιταλικ.) | Ν. Σταματίου | 79 | 677 |
| Τουσίκα (Άγγλικόν) | Κ. Λασαρίδη — Α. Δάλλα | 03 | 1828 |
| Arescott (νεοαυστ.) | Ρεθύμνη — Κουλουκούντη | 38 | 4200 |
| Stancliff, ('Αγγλ.) | Π. Τοτοροπούλου | 14 | 1735 |
| Sunbeam (Αμερικ.) τάνκερ | έτ. Γ. Νικολάου | 19 | 6664 |

BISTIS SHIPPING CORP.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΠΛΟΙΩΝ

24 STONE ST.

NEW - YORK

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

ARIBISTIS, NEW-YORK

ADMIRALTY LIST COALS-ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΚΕΡΚΥΡΑ,
EN

LUNDSTROM & NILSSONAB
ESTABLISHED 1894

SWORN

Shipowners, Steamship & Forwarding agents
Insurance - Average

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

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ-WOODLEY & COND

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

ΒΟΥΔΛΕΥ-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΟΤΗ)
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥ. | WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI