

# NAYTIKA XPONIKA



15η Μαΐου 1938

Αρ. Φύλλου 178

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Η'. ΑΡΙΘ. 178 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΜΑΪΟΥ 1938

### Τὸ δεκαδενόμερον

Et altera pars

Έλαθομεν και κατά καθηκον δημοσιεύμεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Εἰς τὸ προηγούμενον φύλλον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δημοσιεύεται ἐπιστολὴ τοῦ κ. Β. Μ., ἐκ Λονδίνου, περιέχουσα γνώμας και ἐπικρίσεις διὰ τὴν ἐν γένει στάσιν τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ ἔναντι τοῦ «Σχεδίου Συνεργασίας» ἐν τῇ Ναυτικῇ Βιομηχανίᾳ.

Ἐν πρώτοις δ. κ. Β. Μ., δὲν γνωρίζει καλῶς τὰ διατρέαντα, και τὰς ἀντιρήσεις, ἃς ἐν καιρῷ διετύπωσαν οἱ κ. κ. Ἀδελφοί Γουλανδρῆ διὰ τοῦ ἀντιπροσώπου των, κατά τὸν χρόνον τῆς ἐπεξεργασίας και τῆς μεταφράσεως τοῦ «Σχεδίου Συνεργασίας» παρὰ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν». Ο γράφων ἥτο μέλος τῆς Ἐπιτροπῆς διὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ Σχεδίου και κατά τὰς συνεδρίασεις της πλέον ἡ ἀπαξία ἔξεφρασε τὰς γνώμας τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ ἐπὶ τοῦ Σχεδίου τούτου και ὑπέδειξε τὰ μέτρα, ἀτινα κατά τὴν γνώμην του ἐπρεπε νὰ ληφθοῦν, διὰ νὰ προστατεύσουν τὸ τμῆμα ἑκεῖνο τῆς φορτηγοῦ μας Ναυτιλίας, διὰ ἐπίλγετο καρίως ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου τῆς Διεθνῆς Συνεργασίας.

Αἱ ἀντιλήψεις μου ἀτυχῶς δὲν ἐλήφθησαν ὑπ' ὅψιν και ἡ «Ἐνώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ἔχωροσεν εἰς τὸν καταρτισμὸν τοῦ Σχεδίου και διὰ τῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν μελῶν της προσεπάθησε νὰ συγκεντρώσῃ τὸ προθετόμενον ὑπὸ τοῦ Σχεδίου ποσοστὸν συμμετοχῆς. Κατὰ τὴν συνέλευσιν ταῦτην παρέστησαν μὲν οἱ κ. κ. Ἀδελφοί Γουλανδρῆ, δὲν εἶνε δῆμως ἀλλήθες, διὰ ἀδήλωσαν και συμμετοχήν. Ἀπλῶς παρηκολούθησαν οὗτοι τὴν συνεδρίασιν, χωρὶς νὰ προθοῦν εἰς οἰανδήποτε δῆλωσιν, ἐπιφυλάξαντες τὴν λῆψιν τῆς ἀποφάσεως των δι' ἀργότερον. Πράγματι, ἔξακολουθοῦντες νὰ ὑποστηρίζουν τὰς ἀπόφεις των, οἱ κ. κ. Ἀδελφοί Γουλανδρῆ ἀπεφάσισαν ὅπως προσχωρήσουν μερικῶς εἰς τὸ Σχέδιον Συνεργασίας, δι' ἐπιστολῆς των δὲ πρὸς τὴν «Ἐνώσεων Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ἔγγρωσιν τοὺς ὄρους. Ὅφ' οὐδὲ θὰ ἱσαν διατεθεῖμενοι νὰ συμμεθέξουν. Ἐπειδὴ δῆμως οἱ δροὶ οὗτοι δὲν ἔγενοντο ἀποδεκτοί, δὲν ἐπραγματοποιήθη και ἡ συμμετοχή των. «Ωστε, η κατηγορία τοῦ κ. Β. Μ., διὰ οἱ κ. κ. Ἀδελφοί Γουλανδρῆ δὲν ἔξεδήλωσαν ἔγκαιρως τὰς προθέσεις των, δὲν στηρίζεται ἐπὶ τῶν πραγμάτων. Οὔτε ἄλλως τε είχον ὑποχρέωσιν νὰ προθοῦν εἰς οἰανδήποτε δῆλωσιν, εἰμὶ δταν θὰ ἐκαλοῦντο παρὰ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» νὰ πράξουν τοῦτο.

Αὐτὸ εἶνε τὸ ιστορικὸν τῆς ὑποθέσεως. Τώρα νομίζω, διὰ πρέπει νὰ ἀσχοληθῶ με τὰ ἄλλα θέματα τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Β. Μ.

Αἱ ναυλώσεις τῶν ἀτμοπλοίων τοῦ Γραφείου κ. κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ ἐκ τοῦ Πλείστ δὲν ἀφοροῦν εἰκῇ μόνον αὐτούς τοὺς πλοιοκτήτας των. «Ἐάν τὰ ναυλοσύμφωνα κατετέθησαν παρὰ τῆς «Tramp Administrative Committee», τούτο ἔγένετο. διότι ὑπῆρχον και ἀτμόπλοια τοῦ Γραφείου προσχωρήσαντα εἰς τὸ Σχέδιον και ἐπιπροσθέως διὰ πληροφοριακούς λόγους. »Η μὴ συμμετοχὴ τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ εἰς τὸ Σχέδιον Συνεργασίας, ἐφ' δόση τὸ σύνολον τῶν ἀτμοπλοίων των δὲν φθάνει οὕτε καν τὸ 8 τοῖς ἑκατόν τοῦ διλου τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, τῆς δικα τῶν 2500 τόννων διλικῆς χωρητικότητος, δὲν πρόκειται νὰ παραβλάψῃ τὰ συμφέροντα τῆς διλότητος οὕτε νὰ ἀλλοιώσῃ τὸ προσδοκώμενον ἀποτέλεσμα εἴς τὴς ἐφαρμογῆς τῆς πολιτικῆς τῶν «κατωτάτων διών ναύλων». Οἱ ίδιοι οἱ προτείναντες τὴν σύστασιν τοῦ Σχεδίου προθετόπουν ἐλάχιστον διριον συμμετοχῆς τὰ 90 τοῖς ἑκατόν τοῦ στόλου των και ἐφ' δόσην ἡ «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» συνεκέντρωσεν, ως προθελέπει τὸ Σχέδιον, τὸ πο-

οστόν τοῦτο, δὲν παραβλάπτεται ἡ ἑκτέλεσις και ἡ ἐπιτυχία τοῦ Σχεδίου, έαν πράγματι ὑποθέσαμεν, διτι τοῦτο θὰ ἐπιτύχη.

Οι κ. κ. Ἀδελφοί Γουλανδρῆ εἰνε τῆς γνώμης, διτι ἡ Ἑλληνικὴ φορτηγὸς ναυτιλία δχι μόνον δὲν θὰ ἀποκομίσῃ κέρδη ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Σχεδίου Συνεργασίας, ώς τοῦτο λειτουργεῖ σήμερον, ἀλλα θα χάσῃ σὺν τῷ χρονῳ και τὰ ὀλίγα ἀποκτήθεντα κατὰ τὸν τελευταίαν περίοδον τῆς μικρᾶς εὐημερίας.

Ισως, οἱ πλέον ἔνθεμοι ὑποστηρικτοί τοῦ Σχεδίου, οἱ διαθέλεοντες τὴν σωτηρίαν των ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τῶν «κατωτάτων δρίων ναύλων», λόγω ἀνειλημμένων ὑποχρέωσεων τεραστίας ἐκτάσεως, δὲν εἶνε και ψυχολογικῶς εἰς θέσιν νὰ ἐκτιμήσουν τὸν κίνδυνον, διτις ἀπειλεῖ τὴν Ἑλληνικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Τὰ κατώτατα δρία ναύλων, ἀνευ ἐπαρκοῦς ἐργασίας και ζωηρᾶς διεθνοῦς μεταφορικῆς κινήσεως δὲν θὰ ὀφελήσουν εἰδικῶς τὴν φορτηγὸν μας ναυτιλίαν, καθ' δλην δὲ τὴν διάρκειαν τῆς περιστολῆς τοῦ δύκου τῶν ὑπερποντίων μεταφορῶν, η δληγή ὑπάρχουσα ἐργασία δθα παρέχεται κατὰ προτίμησιν εἰς τὰ σημαίας ἑκείνας, αἵτινες, ως εἶνε τοῖς πάσι γνωστον, ἀπολαμβάνουν, ἔνεκεν εἰδικῶν λόγων, μεγαλυτέρας εύνοιας. Τὰ πρῶτα ἄλλως τε ἀποτελέσματα ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Σχεδίου εἰνε ἡδη γνωστά. Βλέπομεν σήμερον τὰ ἀτμόπλοια ἑκείνα, αὐτά ἀκριθῶς, ποὺ ἡ πρότασις τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ κατὰ τὴν συζήτησιν τοῦ Σχεδίου παρὰ τῇ «Ἐνώσεως Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν» ἐπρόκειτο νὰ προστατεύσῃ, νὰ παραμένουν ἐν ἀδρανείᾳ εἰς τὸ Πλεῖτ, μὲ μηνιαῖα ἔξοδα τούλαχιστον £ 600—, ἐνώ δέν δὲν αὐτηπατῶντο οἱ πλοιοκτήται τῶν ἀπό τὰ θέληγτρα τοῦ Σχεδίου. Θὰ ἐφρόντιζαν μὲ κάθε διεξόδον νὰ παροπλίσουν ταῦτα και ἀποφύγουν ἐν μέρει τούλαχιστον τὰς θαρρείας ἑκ τῆς παραμονῆς των εἰς τὸν Αργετινήν ζημιας. Θὰ διερωτηθῇ τις, ίσως, διατι μόνον οἱ κ. κ. Ἀδελφοί Γουλανδρῆ ἔχουν αὐτάς τὰς ιδέας περὶ τοῦ Σχεδίου και ὅχι περισσότεροι; Τὰς ἔχουν περισσότεροι, ἀλλα διὰ λόγους ἀνεξηγήτους δὲν τὰς ἑκφράζουν!!!

Οι φίλοι μας, οι Ἀγγλοι ἐφοπλισταί, οι προτείναντες τὴν Συνεργασίαν, ἐπραξαν ἀπλῶς τὸ καθήκον των και τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας των προσπαθοῦν νὰ προσγάγουν. Θὰ ἔχασφασιν ἀφ' ἐνός. ἔστω και κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως και τῆς περιωρισμένης μεταφορικῆς ἐργασίας τὴν ἀπασχόλησιν μέρους τοῦ στόλου των εἰς μεταφοράς μὲ σχετικῶς ἴκανοποιητικούς ναύλους, ἐπιπροσθέτως δὲ θὰ κρατήσουν και τὰς τιμάς τῶν πλοίων εἰς υψηλά μᾶλλον ἐπιτέβα, μη παρέχοντες οὕτω τὴν εύκαιριαν πλέον εἰς τοὺς δένους ἐφοπλιστάς νὰ ἀποκτήσουν τὰ παλαιότερα Ἀγγλικά πλοῖα εἰς τόσον χαμηλάς τιμάς, δπως κατὰ τὸ παρελθόν. Η τακτικὴ τῶν Ἀγγλων συναδέλφων μας εἰνε ἀπὸ πάσης ἀπόφειως ἔξυπηρτεκή τῶν συμφερόντων των και οι the long way θὰ ἀποδειχθῇ ἐπιτυχής. Ήμεις δῆμος, οι Ἐλληνες, και δὴ οι σταθερῶς ἔμμενοντες εἰς τὴν Κυανόδευκον, οἵτινες, ἐπὶ ἔτη ὀλόκληρα ἔχουν κινητηρικῶν ἐπιχορήγησεων και ἀλλων διευκολύνσεων, ἐργαζόμεθα μὲ μόχθους και θυσίας, πρέπει νὰ ἔξακολουθήσωμεν τὸν τίμιον ἀγῶνα μας κατὰ τὸν ιδιον τρόπον, δτως και εἰς τὸ παρελθόν. Διά της ἐπανακτήσεως τῆς πατροπαραδότον οἰκονομίας, εἰς τὰ πλοῖα μας, αὐτῆς ποὺ εἰνε δι' ήματς η ἐκ φύσεως ἐπιχορήγησις, θὰ ἀντεπέξθωμεν και πάλιν νικηφόρως τῆς σημερινῆς η μελλοντικῆς κρίσεως.

Η ἀτέλεια τοῦ Σχεδίου Συνεργασίας και ἡ ἔλλειψις ἐπαρκοῦς προστασίας δι' δλη δὲν γένει τὰ συμμετέχοντα μέλη, ἀνεγνωρισθη δη δια τοῦτο. Ηδη εύχαριστως πληρούμονται, ὅτι μελετᾶται η δύρσις Ταμείου ἀποζημιώσεως διὰ τὴν καλύψιν τῶν ζημιῶν. οἵτινες θὰ προκύψουν διὰ τίνα τῶν πλοίων ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ Σχεδίου. Εάν η νέα αὕτη μελέτη ὀλοκληρωθῇ και ἐφαρμοσθῇ, ἀλλάζει θεωρίας παντελῶς τὴν κατάστασιν, ἐφ' δ. οσον δὲ διά τὸ Ταμείου ἀποζημιώσεως θὰ ἔσησφαλίζοντο και θὰ ἔτυχον πλήρους προστασίας, οἱ ἐφοπλισταί ἑκείνοι, οἵτινες διαθέτουν παλαιότερα σκάφη και πρὸ παντός ήματς οι Ἐλληνες, είμαι θέσιοι, οἱ σύσσωμος δ ἐφοπλιστικός κόσμος θὰ προσχωρήσῃ εἰς τὴν οὕτω ἐφαρμοζομένην συνεργασίαν.

Πειραιεύς, 10 Μαΐου 1938

Μετ' ἔξαιρέτου τιμῆς  
Λ. Γ.

## Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα

"Ημισυ καὶ πλέον ἔκατον μισύριον λιρῶν ὑπολογίζεται νὰ εἰσπράξῃ ἡ Οἰκονομία τῆς χώρας κατά τὸ τρέχον ἔτος ἀπὸ τὰς ἐπισκευάς τῶν φορτηγῶν μας πλοίων. Κατ' ἀντίθεσιν πρὸς δὲ τι πιθανὸν νὰ πιστεύηται, οὐδὲ' ἐπ' ἔλαχιστον περιορίζεται τὸ παραγωγικὸν ἔργον τῆς Ναυτιλίας, δὲν στειρεύει ἡ πηγὴ τῶν ἔξι, αὐτῆς συναλλαγματικῶν προσόδων καὶ σταὶ ἀκόμη ἡ χαλαρότης τῆς ναυλαγορᾶς ὑποχρεώνει μέρος τῆς χωρητικότητός της νὰ ἐπανέλθῃ προσωρινῶς εἰς τὰ ἀγκυροβόλια τῆς ἀργίας.

Εἰδίκως διὰ τὴν ποντοπόρον ναυτιλίαν μας, μόνον κατὰ τὰς συγχώνας ἀτυχῶς περιόδους τῆς δυσπραγίας δύνανται νὰ ἀναζητησῇ αὐτή τὴν θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοίων τῆς εἰς τοὺς ἔθνικοὺς λιμένας. Τότε τὰ φορτηγά μας παλιννοστοῦν καὶ αὐτὰ ἀπὸ τὰ ἀπότερα σημεῖα τῆς Ὑδρογείου, πολύτιμον εἰσφέροντα ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας ἔργον. Ἐν ἀναμονῇ τῆς νέας τῶν ἔξορμησεως, ἐπωφελοῦνται τοῦ παροπλισμοῦ, διὰ νὰ ἐκτελέσουν τὰς ἔτησίας ἐπιθεωρήσεις αὐτῶν, διὰ νὰ παράσχουν ἄφθονον ἔργασίαν εἰς τὰ ἐμποροναυτικά μας κέντρα.

Ἄπο μηνῶν ἡδη τὰ μηχανουργεῖα καὶ τὰ λεβητοποιεῖα τοῦ Πειραιῶς, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ, καὶ τῆς Σύρου, ἐργάζονται πυρετωδῶς. Τὰ σκάφη ἀθρόα καταπλέουν διὰ νὰ παροπλισθοῦν. Ἀφοῦ πέρυσι ἐπέτυχαν ν' ἀπασχολήθησον ἴκανοποιητικῶς, ἔρχονται τώρα — πολλὰ διὰ πρώτην φοράν ἀφότου ὑψωσαν τὴν σημαίαν μας — νὰ συνεχίσουν καὶ ἀργοῦντα ἀκόμη, τὴν πλουτοπαραγωγήν τῶν συμβολὴν διὰ τὴν εὐημερίαν τῆς Πατρίδος των. Οἰκονομικά ἐυτυχῶς περιβώρια κατέλιπεν ἀρκετά ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν φορτηγῶν μας, ὥστε εὐχερῶς νὰ δύνανται οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν νὰ δαπανήσουν διὰ τὴν συντήρησιν, τὰς ἐπισκευάς, τοὺς δεξαμενισμοὺς καὶ τὰς πολυτοικίλους αὐτῶν προμηθείας. Χάρις ἐξ ἄλλου εἰς τὰ σωστικά τῆς Κυθερνήσεως μέτρα, δλος αὐτὸς ὁ δργανισμὸς τῶν ἐπισκευῶν εὐεργετικὴν ἔχει τὴν ἐπιδρασίν καὶ εἰς τὰ συναλλαγματικῶν μας ἀπόθεμα. Διὰ τῶν μέτρων αὐτῶν τὸ ναυτιλιακὸν συνάλλαγμα ἐπαυσε πλέον ν' ἀποτελῇ ἀντικέιμενον κερδοσκοπίας. Ο μὲ πᾶσαν πληρότητα διενεργούμενος ἔλεγχος ἀπὸ τὸ ἀρμόδιον τμῆμα τῆς Τραπέζης τῆς Ἐλλάδος θὰ καταδείξῃ καὶ πάλιν δι' ἐπισήμων ἀριθμῶν — δπως καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος — τὸν δύκον τῆς συναλλαγματικῆς εἰσφορᾶς τῆς Ναυτιλίας μας. Παρά τὸν αἰσθητὸν περιορισμὸν τῆς κινήσεώς της, θετικῶς προθλέπεται ἡ πρόσδοσης αὐτῆς νὰ εἰνε ἀνωτέρα τῆς περυσινῆς, λόγω τῆς πυκνῆς προσεγγίσεως τῶν φορτηγῶν σκαφῶν εἰς τοὺς ἔθνικοὺς λιμένας καὶ τῆς ἀρτιωτέρας συγκεντρώσεως τῶν σχετικῶν στατιστικῶν δεδομένων.

\*\*\*

Εἶχομεν καὶ ἄλλοτε διατυπώσει τὴν ἀντίληψιν, ὅτι δόσον συχνότερα ἐπισκέπτονται τὰ ὠκεανοπόρα σκάφη τὰ ἐμποροναυτικά μας κέντρα, διὰ τὰς ἐπισκευάς καὶ τὰς ἀνθρακεύσεις τῶν, τόσον ἀποδοτικῶτερον ἀποθάνει διὰ τὴν οἰκονομικὴν τῆς χώρας προαγωγὴν τὸ ἔργον τῆς θαλασσινῆς μας δραστηριότητος. Αἱ συνθῆκαι ἀτυχῶς, υφ' ἀς ἐργάζεται ἡ μεγάλη ναυτιλία μας, ἀπασχολούμενη κυρίως πέραν τῶν Μεσογειακῶν ὄδατων, δὲν ἐπιτρέπουν εἰς αὐτὴν ἀφονιώτερον νὰ καταλίπῃ ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας μέρος τῶν προσόδων της. Τὸ ποσοστὸν τοῦ καθαροῦ ναυτιλιακοῦ ἡμῶν εἰσδομῆστος εἰνε σημαντικῶς ὑποδεστερον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας ναυτιλίας, αὐτίνες ηύτηχησαν νὰ ἔχουν θάσεις ἔξορμήσεως τῶν πλοίων των, αὐτοὺς τοὺς ἔθνικοὺς λιμένας.

Διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν τὰ 50 τοῖς ἔκατὸν τῶν ἀκαθαρτῶν ἐσόδων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας τῆς παραμένουν εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἀγοράν. Διὰ τὰ πλοῖα γραμμῆς τὸ ποσοστὸν αὐτὸς εἰνε ἔτι μεγαλύτερον. Διὰ τὴν Γερμανίαν ὑπολογίζεται στατιστικῶς, ὅτι τὰ 60% τῶν ναύλων τῶν Γερμανικῶν πλοίων καταλείποντα εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, ἐνῷ διὰ τὴν Νορβηγίαν τὸ ποσοστὸν αὐτὸς κυμαίνεται γύρω τῶν 30 τοῖς ἔκατον. Τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας ἡ σχετική εἰσφορά δὲν ὑπερβαίνει τὰ 15 % ἐπὶ τοῦ συνδόλου τῶν εἰσπράξεων της, ίσως δ' ἐφέτος νὰ φθάσῃ τὰ 20 τοῖς ἔκατὸν τῶν περιωρισμένων ὅμως ἀκαθαρτίστων εἰσδομάτων της.

Διὰ τὴν ἐπαύξησιν ἀκριθῶς τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσδομῆστος καταβάλλεται πάσα προσπάθεια ἀπὸ μέρους δλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν καὶ ἐπὶ τῶν μεγαλυτέρων ἐκ τῆς κινήσεως τῶν πλοίων προσόδων ἐδράζεται, πέραν πάσης ἀλλής ἐπιδιώξεως, ἡ ἐμποροναυτικὴ πολιτικὴ δλων τῶν Κρατῶν.

Πολλὰ θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ἐπιτύχωμεν καὶ ἡμεῖς διὰ νὰ ἐν-

σχύσωμεν τὸ ἔκ τῆς Ναυτιλίας μας εἰσόδημα. Δὲν ἡμπορεῖ θεοβάσιος τοῦτο νὰ φθάσῃ τὰ ὑψηλά ποσοστά τῶν ἀλλων σημαντικῶν, αἵτινες ίδιαν μεταφορικὴν κίνησιν κέκτησαι, ἐπιτρέπεται ὅμως ὡς ἀπολύτως θάσιμος κάθε ὑπολογισμὸς διὰ τὴν σημαντικὴν ἐπαύξησιν. ἀν μὴ τὸν διπλασιασμὸν, προϊόντος τοῦ χρόνου, τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσδομῆστος τῆς Ἐλλάδος. "Αν σήμερον ἡ ἔκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματική εἰσφορά ἀνέρχεται εἰς 2 καὶ πλέον ἔκατον μισύρια λιρῶν, διατί νὰ μὴ πιστεύσωμεν, δτὶ δργανοῦντες ἀρτιωτέρων τὴν σιδηροθιμητίαν μας, καθιεροῦντες καὶ ἡμεῖς ὀρισμένας γενικωτέρας σκοπιμότητος καὶ ὀφελείας τακτικὰς γραμμάς, θέτοντες φραγμάτων εἰς τὴν σπατάλην τῶν μισθῶν τῶν ναυτιλίων μας εἰς τὸ ἔξωτερικό, παρέχοντες πᾶσαν διοικητικὴν διευκόλυνσιν, ἀκόμη καὶ φορολογικὴν διὰ τὰ ἀνθρακεύοντα καὶ ἐπισκευαζόμενα εἰς τοὺς λιμένας μας Ἐλληνικὰ πλοῖα, θὰ φθάσωμεν εἰς τὰ 4 ἔκατον μισύρια λιρῶν, εἰς ποσοστὸν δηλαδὴ πέραν τοῦ εἰκοσί πεντέ τοῖς ἔκατον ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρτίστου εἰσδομῆστος τῆς Ναυτιλίας μας;

Ποιὸς ἄλλος παραγωγικὸς τῆς χώρας ἡμῶν κλάδος ἐνέχει τόσον ἄφθονα καὶ σταθερά τὰ στοιχεῖα τῆς εὐρυτέρας ἀποδοσεῶς; Δὲν ὑπερβάλλομεν ὑπολογίζοντες, δτὶ πολλὰ δύνανται ν' ἀποφέρῃ ἡ ναυτιλιακὴ προσπάθεια καλῶς δργανοῦμενή καὶ στεράς ἀκολουθούμενης κατευθύνσεις. Ἀστέρευτος πηγὴ πλούτου δύνανται ν' ἀποθῆῃ, πρωτεύοντας παράγοντας εὐημερίας. Παράδειγμα ἀπότον ἐν προκειμένῳ ἔχομεν τὴν Νορβηγίαν. Κύριον μέσον θιοπρισμού τῶν κατοίκων τῆς καὶ θασικὸν συντελεστὴν διὰ τὴν ισοσκέλειον τοῦ ἑμέρας τῆς ισοχυγίου ἡ ὑπερβόρειος αὐτὴ χώρα ἔχει τὴν ναυτιλιακὴν τῆς ἀνάπτυξιν, τὴν τόσον ὑποδειγματικήν. Ἡ Ἐλληνικὴ ναυτιλία δύνανται νὰ ὑπερβῇ εἰς ἀπόδοσιν καὶ αὐτὸν τὸν καπνόν, τὸ κύριον ἑμέραν μας προϊόν. Ἀνεξαρτήτως τῶν μυριάδων ναυτεργατικῶν οἰκογενειῶν ποὺ ἡμπορεῖ νὰ διαθέψῃ, θετικὴν καὶ ἀδάπανον διὰ τὰ Δημόσια οἰκονομικὰ συναλλαγματικὴν πρόσοδον θ' ἀποφέρῃ. Ἐξ αὐτῆς καὶ μόνης τὸ ἔκατον πλέον ίσως τοῦ τόπου ἐλλείμματος τοῦ ἐμπορικοῦ μας ισοχυγίου δύνανται νὰ καλύπτωμεν, δπως τοῦτο συμβαίνῃ καὶ διὰ τὴν Ἀγγλίαν, ἡτις ἀπὸ τὴν Ναυτιλίαν τῆς εἰσπράττει ὑπὲρ τὰ 100 ἔκατον μισύρια λιρῶν ἔτησίως.

Ο χώρος, θεοβάσιος, τοῦ παρόντος δὲν ἐπιτρέπει νὰ ἔκταθωμεν περισσότερον. Τὸ θέμα ἄλλως τε τοῦτο ἀπησχόλησε τὰς στήλας αὐτὰς κατὰ καιρούς, διὰ μακρῶν δὲ ἀνεπιτύχαμεν τὰς ἀπόφεις μας. Ο βιομηχανικὸς δργανός, δημοιούμενος κατ' αὐτὰς εἰς τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων μᾶς παρέσχε τὴν εὐκαρίαν νὰ καταδείξωμεν διὰ μιαν ἀκόμη φοράν τί τὸ πολύτιμον δύνανται ν' ἀποκομίσῃ ὡς ὁ Οἰκονομίας τοῦ Ταμείου εἰς τὴν διατοπωτικήν της προσόδους, δπως προηγουμένων ήθελε διαπιστώθη, δτὶ διαγράφεται κατόπιν διανοιών της ισοχυγίας της ισοδομῆστος, δηδομένου, δτὶ θαλάσσιας ἔνδον διεθνοῦς «πούλη» τῆς φορτηγοῦ ναυτιλιακά συμπέροντα.

'Απὸ τὴν οὔτως ἐν συντόμῳ διατυπουμένην ἐπιφύλαξιν τῶν "Αγγλῶν ἐφοπλιστῶν πολλὰ δύνανται τις νὰ συναγάγῃ συμπεράσματα. Καὶ πρῶτον τίθεται ἡ προϋπόθεσις τῆς ἀποδοχῆς τοῦ σχεδίου ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν «λάτινερος», τῶν διποίων δημοσίων διαθέσεων τῶν εἰς αὐτό. Κατὰ δεύτερον λόγον ὑπὸ τὴν φρασεολογίαν τοῦ ἀνακοινωθέντος διαγράφεται κάπιοια ἀνησυχία διὰ τὸ ἐπωφελές ἡ μῆτ τοῦ Ταμείου παροπλισμού, δηδομένου, δτὶ χάρις εἰς τὴν ἀποδοχήν των ιδιωτών. Θά καταστῇ δυνατὴ ἡ ἐπιθεωρίας τῶν παρηλίκων σκαφῶν, τῶν διποίων ἀμφιθίσιον εἰνε τὸ μέλλον ὑπὸ τὴν κατάστασιν τῆς ἐλευθέρας προσφορᾶς χωρητικότητος. Ο φόβος ἐξ ἄλλου τῶν ἀθρόων ναυτηργήσεων δὲν εἰνε καὶ ἀδικαιολόγητος. Εύθυνς δὲ διὰ τοῦ περιορισμοῦ τῆς προσφερομένης χωρητικότητος οἱ ναύλων ἡθελοντας δημόσιας διατήσης, δὲν εἰνε ἀπίθανος ἡ πρὸς τὰς ὑπερμέτρους ναυτηργήσεις στροφή τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου, ἐκείνων μάλιστα τῶν χωρῶν, αἵτινες παρέχουν παντοίας ύλικάς διευκόλυνσις εἰς τὰς ναυτιλίας των.

Πλεῖστα ἐπομένως, ζητήματα, χρήζοντας ἐπισταμένης, μελέτης, ἀνακαύπτουν ἀπὸ τὴν σύστασιν τοῦ Ταμείου ἀποζημιώσεως. "Αν καὶ διὰ τὴν κραταιάν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν, τὴν διασθέτουσαν ἄσφονα τὰ μέσα ἀμύντας τῶν συμφερόντων τῆς, ἀμφιθίσιοι καὶ πολλαὶ ἐγέρονται διὰ τὰ εἰς ἀπότερον χρόνον ἐπωφελῆ ἀποτελέσματα τῆς λειτουργίας τοῦ «πούλη», πολλῷ μᾶλλον ἀπὸ τῆς Ἐλληνικῆς πλευρᾶς ὑπὸ ἔξουσιοτεκτήνης βάσανον πρέπει νὰ τεθοῦν αἱ προϋποθέσεις τῆς συστάσεως τοῦ πολεμού τοῦ σχεδίου συνέπαια διὰ τὸ μέλλον τῆς ιδικῆς μας ναυτιλίας. Ὑπὸ τὴν πίεσιν θεοβάσιος τῆς της μεμονωμένης καταστάσεως τῆς ναυλαγορᾶς ἀναμφισθήτητος εἰνε ἡ ἀμεσος ὀφέλεια ποὺ θὰ προέλθῃ ἀπὸ τὸν παροπλισμὸν μέρους τῆς πληθωρικῆς, τῆς δυσαναλόγου πρὸς τὰς μεταφορικὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορίου, χωρητικό-

**LIVERPOOL**

**REA LIMITED.**

Stevedores of Cargo —of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

της. Δέν θά ξπρεπεν όμως, προκειμένου διά την 'Ελληνικήν Ναυτιλίαν, τὴν ὑπὸ ιδιάσουσαν δόλως θέσιν τελοῦσαν, νὰ ἀποθέψωμεν μόνον εἰς τὴν θεραπείαν τῶν σημερινῶν τῆς δυοχερειῶν. Μὲ εὐρύτεραν προσπτικήν, τὴν μελλοντικήν της θέσιν ἀνάγκη εἶνε νὰ ἀνερευνήσωμεν. 'Η φορτηγός χωρητικότης μας εἶνε κατὰ μέγιστον ποσσούστὸν πεπαλαιωμένη. Καθ' ἡν στιγμὴν μέρος αὐτῆς τεθῇ ὑπὸ παροπλισμόν, λόγῳ τῆς λειτουργίας τοῦ «πούλ», πρέπει καὶ νὰ ἀντιμετωπισθῇ καὶ τὸ πρόσθλημα τῆς θαθμίας ἀνανεώσεως τῆς, τῆς ταχυτερᾶς μάλιστα ἀν αἱ ναυπηγήσεις τῶν ἄλλων σημαίων τείνουν νὰ ἐπαυξήσουν τὴν χωρητικότητά των καὶ νὰ θέσουν ὄριστικῶς ἔκτος ἀγορᾶς τὰ ίδικα μας παρήλικα σκάφη.

Τὴν ταπεινὴν μας γνώμην διατυπώνομεν, τονίζοντες τὴν ἀνάκην τοῦ προκαθορισμοῦ τῆς ἔκτασεως τῶν νέων ναυπηγήσεων δι' ὅλας τὰς ναυτιλίας, ποὺ θὰ ουμμετάσχουν τοῦ «πούλ». 'Υπέρ πᾶν ὅλο ζῆτημα, δημιουργούμενον ἐκ τῆς ἰδρύσεως τοῦ ταμείου παροπλισμοῦ, αὐτὸν εἶνε τὸ σοθαρότερον. Οἱ «Ἐλλήνες ἐφοπλισταὶ ἀμφιθόλον εἶνε, ἀν θὰ δυνηθῶσιν νὰ ἀκολουθήσουν τοὺς ξένους συναδέλφους τῶν εἰς τὰ ναυπηγικά των προγράμματα, τὰ δόποια ἔτι μᾶλλον θὰ διευρυνθῶν, ἐφόδον διασφαλισθῆ ἡ σταθερότης καὶ τὸ ίκανοποιητικὸν τῶν ναυλῶν, οὔτε καὶ νὰ προσθῶν εἰς νέας ἀγορᾶς, ὅταν αἱ τιμαὶ τῶν πλοίων διατηροῦνται εἰς ὑψηλὰ ἐπίπεδα. 'Αν πρόκειται τῷμηα τῶν μεγάλης ἡλικίας φορτηγῶν μας — παρήλικα πλέον εἶνε καὶ τὰ πόλεμικής ναυπηγήσεως «οτάνταρτς» — ν' ἀπολαύσουν ἐπὶ τὶ χρονικὸν διάστημα κάποιας ἀποζημιώσεως καὶ μετά μίαν λ. χ. διετίαν προστεθοῦν εἰς τὴν δύναμιν τῆς παγκοσμίου φορτηγοῦ ναυτιλίας ὑπερτριακόσια νεότευκτα σκάφη, καταλληλότερα θεοβαίων, ταχύτερα καὶ οίκονομικότερα τῶν ίδικων μας πλοίων, ἀμφιθόλον εἴνε καθ' ἡμᾶς τὸ θετικὸν ὑπὲρ τῆς Ναυτιλίας μας ἀπότελεσμα ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου.

Πρόδειψις σαφῆς, ἐπιβεβλημένη ἀνάγκη εἶνε, νὰ ληφθῇ ἀπὸ τῆς ουστάσεως τοῦ Ταμείου, καθορίζουσα τὴν θέσιν τῶν παρηλίκων σκαφῶν. Θά ἔπειτε τὸ Ταμεῖον, πέραν τῆς ἀποζημιώσεως παροπλισμοῦ, νὰ καταβάλῃ πρόσθετον τοιστὴν αἰσθῆτης ἐλκυστικὴν εἰς κάθε πλοιοκτήτην, προτιθέμενον νὰ διαλύσῃ τὸ παλαιόν του σκάφους, ἐκ παραλλήλου δέ, ἐπὶ ώρισμένον χρονικὸν διάστημα, ἐφόδον λειτουργεῖ τὸ «πούλ» καὶ ἡ υπάρχουσα χωρητικότης κρίνεται ἀνάλογος τῶν ἐμπορικῶν ἀναγκῶν, νὰ ἐφαρμοσθῇ τὸ σύστημα τοῦ 'Αγγλικοῦ «eserap and Inuid», τῶν δύο τόνων διαλυμένων πρὸς ἕνα ναυπηγούμενον. Χωρὶς τὴν θασικὴν αὐτὴν προϋπόθεσιν, ἀνεξαρτήτως τῶν ἀμέσων πλεονεκτημάτων, ποὺ θὰ πρέπειν διὰ τοῦ παροπλισμοῦ μέρους τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος, διὰ τὰ κινούμενα σκάφη, δέν πιστεύομεν ἡ ουμμετοχὴ τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν οὕτω διαγραφομένην συνεργασίαν νὰ ἀποθῇ ἔξυπητρετικὴ διὰ τὸ ἀπότελον μέλλον καὶ τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς.

Οἱ «Ἀγγλοί καὶ οἱ Σκανδιναύοι» ἐφοπλισταὶ φοβοῦνται τὴν διατήρησιν ἐν ζῷῃ τῆς παρηλίκου χωρητικότητος. 'Ημεῖς ἔξ ἀντιθέτου πρέπει νὰ ἀνησυχοῦμεν ἀπὸ τὴν ἐπαύξην τοῦ νεοτεύκτου ζένου τονιάζ. Πρόκειται περὶ οισθαρᾶς διαφορᾶς ἀντιλήψεων. Θά ἐπιτυχθῇ διὰ τῶν διαπραγματεύσεων ἡ προσέγγισις τῶν δύο ἀπόψεων; 'Ίδού ποῦ ἔγκειται τὸ ἀκανθωδέστερον σημεῖον διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ προτεινούμενου «πούλ». 'Υπὸ τὰς κρατούσας συνθήκας τῆς ναυλαγορᾶς τὸ Ταμεῖον παροπλισμοῦ ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν. 'Ανάγκη όμως ν' ἀποθέψωμεν καὶ εἰς τὸ μέλλον. Πῶς δηλαδή θὰ διασφαλίσωμεν τὴν δύνασται τῆς Ναυτιλίας μας, μέσα εἰς τὸ δύκούμενον γύρω ήμῶν ναυτιλιακὸν ἔξπολισμόν.

'Ἐν τῷ μεταξὺ ἐπιτροπὴ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» μελετᾶ τὸ ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λονδίνου ἀποσταλέν σχέδιον. Κάλλιον παντὸς ἄλλου οἱ ἐφοπλισταὶ μας τελοῦν ἐν γνώσει τῆς δυσκόλου θέσεως τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Εἰμεθα δέ θέσαιοι, διὰ τὸ ἀπόδιάσκον τὴν ἀποτελεσματικὴν κατασφάλισιν τῶν συμφερόντων αὐτῆς, ποὺ εἶνε καὶ ίδικά των. Δέν θά ἡτο ἄλλως τε νοητή μία εἰλικρινής διεθνῆς συνεργασία, ήτις δέν θὰ ἀπέθλεπεν εἰς τὴν δημιουργίαν ἀμφοτεροθαρῶν ύποχρεώσεων δι' ὅλους τοὺς μετέχοντας αὐτῆς.

## Διὰ τὴν ἔξυφωσιν τῆς θέσεως τοῦ Πλοιάρχου

Ίδιαιτέρως πρέπει νὰ ἔξαρθῇ ἡ ἔγκυκλιος τοῦ 'Υφουργείου τῆς Ναυτιλίας πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ προξενικὰς ἀρχὰς — περὶληψιν τῆς ὁποίας δημοσιεύσομεν εἰς ἄλλην σελίδα — περὶ τοῦ τρόπου, καθ' ὃν ἐπιθάλλεται νὰ συμπεριφέρωνται τὰ Κρατικά δργανα ἔναντι τῶν Πλοιάρχων, ἀκόμη καὶ διὰ πρόκειται ν' ἀπευθύνουν πρὸς αὐτοὺς ὑπηρεσιακάς τινας συστάσεις. 'Η ἔγκυκλιος τονίζει τὴν ἀνάγκην τῆς διαφυλάξεως ἀκεραίου τοῦ κύρους τοῦ πλοιαρχικοῦ ἀξιώματος, χάριν αὐτῆς τῆς πειθαρχίας καὶ τῆς ιεραρχικῆς τάξεως ἐπὶ τῶν πλοίων, συνιστᾶ δὲ νὰ ἀποφέυγονται αἱ κατ' ἀντιπαράστασιν κατωτέρων μελῶν τοῦ πληρώματος παραπτήσεις πρὸς τὸν Πλοιάρχον καὶ τοὺς λοιποὺς Αξιωματικούς.

Ἄναγκη ζωτικὴ διὰ τὴν καλὴν διοίκησιν τῶν ποντοπόρων ιδίᾳ πλοίων μας, τῶν μὴ τελούτων ὑπὸ τὴν ἄμεσον ἐποπτείαν τῶν λιμενικῶν ἀρχῶν, λόγῳ τῶν μακρυνῶν ταξιδίων των, διὰς δὲ Πλοιάρχως, η κεφαλὴ τῆς ναυτικῆς ιεραρχίας, διατηρή ἀμέωτον τὴν διοικητικὴν τοῦ ἀνωτερότητα καὶ τὴν ἀξιοπρεπῆ τοῦ παράστασιν ἔναντι τῶν υφισταμένων του. Διεσύρθη τόσον εἰς τὸ παρελθόν, κατὰ τὴν ἀτυχὴν τῶν στάσεων καὶ τῶν ἀπεργιῶν περιόδον, τὸ πλοιαρχικὸν ἀξιώμα, ὃστε νὰ ἐπεβάλλετο ἡ δι' ὥρισμένων πράξεων τῆς Κρατικῆς Διοικήσεως ἀποκατάστασις τοῦ κύρους τοῦ Πλοιάρχου εἰς ὃ ἐπιπέδον αὐτὰ τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας καὶ ἡ καλὴ ἐπὶ τῶν πλοίων διεξαγωγὴ τῆς ὑπηρεσίας ὑπαγορεύουν.

'Η ἔγκυκλιος τοῦ 'Υφουργείου τῆς Ναυτιλίας ἀποσκοποῦσα ἀκριθῶς νὰ προσδώῃ τὸν διεύλογον τόνον σεβασμοῦ πρὸς τὴν θέσιν τοῦ Πλοιάρχου, εἰμεδεῖς θέσαιοι, διὰ τὸ ἐκτιμῆθη δεόντως ἀπὸ μέρους τῶν διοικούντων καὶ τῶν διοικουμένων. Τὰ πληρώματα θὰ ἀντιληφθοῦν καλῶς, τὰ ἐπιδιώκει ἡ Πολιτεία διὰ τῆς ἔξυφωσεως τοῦ πλοιαρχικοῦ γοήτρου καὶ οἱ Πλοιάρχοι πιστεύομεν, διὰ τὸ ουνασισθανθούν θαύματερον τὴν ὑπερτέραν ἀποστολήν των, ως κυθερήται τῶν πλοίων ποὺ φέρουν τὴν ἔθνικὴν ἡμῶν σημαίαν καὶ ὡς προϊστάμενοι τῶν πληρωμάτων. 'Η καλὴ, ἔξ ἄλλου, συμφιέροφα τὸν δικαίωμα της Πλοιάρχου, τοὺς τοιστὴν ἔνασκούντας ἀποστολήν, θὰ παραδειγματίσῃ τοὺς πάντας— ἐφοπλιστὰς καὶ ναυτεργάτας — διὰ τὸ μετά τοῦ προσήκοντος σεβασμοῦ προσθέπουν τὸν λοιπούν εἰς τὸν Πλοιάρχον, τὸν ἔκπροσωπον πούντα τὴν ἀνωτέραν ἐπὶ τοῦ πλοίου διεξαγωγὴν.

## Τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον-διαβατήριον

Θὰ διημοκούντο σημαντικῶς τὰ συχνὰ ταξίδια τῶν ναυτιλομένων μας εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἀπὸ παρά τῶν ζένων Κρατῶν ἀνεγνωρίζετο ὡς διαβατήριον τὸ ναυτικὸν φυλλάδιον. Διὰ τὴν τοιαύτην ἀναγνώρισιν τὸ πρῶτον ἡδη θῆμα συνετελέσθη χάρις εἰς τὰς συχετικὰς ἐνεργείες τοῦ υφουργείου τῆς Ναυτιλίας. 'Η νέα 'Ἐλληνο-ούγγυρική συμφωνία προβλέπει τὴν ἔλευθεραν διέλευσιν ἐπὶ τοῦ Ούγγυρικοῦ ἐδάφους τῶν Ἐλλήνων ναυτεργατῶν, κατόπιν θεωρήσεως τοῦ ἐπαγγελματικοῦ φυλλαδίου ὑπὸ τῶν ἀρμοδίων πρέπειν. 'Ἄν τὸ μέτρον αὐτὸν ἡθελεν ισχύσῃ καὶ διὰ τὰς ἄλλας χώρας, εἰς ἔκεινας μάλιστα, διὰ τῶν ὅποιων διέρχονται συχνότερα τὰ 'Ἐλληνικά πληρώματα, προκειμένου νὰ ναυτολογηθῶν ἐπὶ φορτηγῶν ναυλοχούντων εἰς ξένους λιμένας ἢ νὰ ἐπιστρέψουν εἰς 'Ἐλλάδα, δαπάναι οὐκ δίλγαται καὶ χρονοτριβεῖ ἀσκοποὶ εἰς βάρος τῆς Ναυτιλίας μας θ' ἀπεφεύγοντο.

Εἶχομεν πρὸ τοῦ χρόνου ἀναφέρει τὴν περίπτωσιν πληρώματος 'Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ παραδοσέντος εἰς Γαλλικὸν λιμένα εἰς τοὺς ξένους ἀγοραστὰς του. 'Υπεχερώθη τοῦτο νὰ ἐπιστρέψῃ εἰς 'Ἐλλάδα, διότι δέν κατέστη δυνατή θάσει τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων ἡ μετάβασί του εἰς 'Αμβέρσαν, διὰς δὲ έναυτολογεῖτο εἰς ἔτερον νεοαγορασθέν σκάφος τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου. 'Υπέστη διὸς ἐκ τούτου διὰ τὴν ἐφοπλιστὴς διπλά ἔξοδα παλιννοστήσεως τοῦ ἀπολυθέντος πληρώματος καὶ ἀποστολῆς νέου εἰς 'Αμβέρσαν, δαπάναι δηλαδὴ 300 καὶ πλέον λιρών, ἀσκοπὸν ἔξ διολκήρου, ἐνῷ καὶ εἰκοσίοι ναυτεργάται μας ἔξηναγκάσθησαν νὰ ἐπιτρέψουν παρὰ τὴν θέλησίν των εἰς Πειραιᾶ στερηθέντες καὶ αὐτοὶ τῆς ἔργασίας των.

Θά ἡτο εὔκτασον, ἀν καθ' ἔκστην ἀνανέωσιν τῶν ἐμπορικῶν μας συμφωνῶν μὲ τὰς ζένους χώρας ἐπεδιόκετο νὰ προσελθεῖ τὸ Πλοιάρχειον τῆς Ναυτιλίας καὶ κατάργησις τῶν διαβατηρίων διὰ τοὺς 'Ἐλληνας ναυτικούς, τοὺς ταξιδεύοντας εἰδικῶς πρὸς ναυτολόγησιν ή τοὺς παλιννοστούντας. Τὸ ναυτικόν φυλλάδιον, πληρέστερον ἴσως καὶ τοῦ διαβατηρίου, διαπιστώνει τὴν ταύτητα τοῦ ναυτεργάτου. 'Η πλαστοπροσωπεία δὲν ἡμπορεῖ νὰ χωρήσῃ ἐπὶ προκειμένων μάλιστα τὸ ναυτικόν φυλλάδιον, εἰς ἔκστην περίπτωσιν ταξιδίου ναυτικοῦ μας πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν ἡθελε φέρει τὴν θεοβαίων τοῦ Γραφείου Ναυτικῆς Ἐργασίας καὶ τῶν ἀρμοδίων προξενικῶν ἀρχῶν.

## GREEK SHIPPING AGENCY

(Grieksche Scheepvaart-Agentuur)

SHIPBROKERS & AGENTS

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

**A. LOYZHES LTD.**

11 & 12 BURY STREET

LONDON E.C. 3

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

ΔΑΝΕΙΑ

**A. LUSI LTD.** ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

**B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ**

46, ΜΕΓΑΡΩΝ ΝΙΚΟΛΟΥΔΗ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

4, Raadhuisstraat

AMSTERDAM C.

## Τὸ ναυάγιον τοῦ ἀ)π «Ορος Κυλλήνη»

### Ἄγνωστοι λεπτομέρειαι

Ἡσαν εἰς ἄκρον δραματικὰ μὲν συνθῆκα τὸ ναυάγιον τοῦ Ἐλληνοῦ φροτηγοῦ «ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ», ὅπερ ἔλαβε χώραν τὴν θηγανότητα μηνός, βορείων τῶν Ἀζορῶν.

Ως γνωστὸν τὸ πλόιον ἀπέκριψε ἐδόν εἰς τὸ σημεῖον τῶν πλευρικῶν γιανθρακαποθηκῶν, τὴν δην προϊνὴν ὡφαν καὶ τὸ πλήρωμα εὐρέθη διαμοιρασμένον μεταξὺ τοῦ πρωταρίου καὶ τοῦ πρωτανίου τημάτων τοῦ ἀποστόλου πλοίου.

Συνέπεια τῆς ἀποκοπῆς τοῦ πλοίου ἦτο ἡ ἀχρήστευσις τοῦ ἀσφυμάτου, λόγῳ τῆς θραύσεως τῆς κεραίας, ἣς κατέστησεν ἀδύνατον τὴν ἐπιπομήν τοῦ σηματοῦ κινδύνου. Εὔτυχος, γάρ, εἰς τὴν ψυχαριάν τοῦ Πλοιάρχου, «Υπολοιόρχου» καὶ τοῦ ἀποχοῦ Ραδιοτηλεγραφητοῦ Παπαθεοδόρου, ἀπέτεύχθη ἡ ἀποκατάστασις τῆς λειτουργίας τοῦ ἀσφυμάτου καὶ διεβιβάσθη μετὰ διόφορον ἡ ἀγνωτόδης ἐπάκλησης δοθείας ὑπὸ τῶν ναυαγῶν πρὸς τὰ παραπλέοντα πλοῖα. Μετ' ὀλίγον μία ἀντὶς καρᾶς καὶ ἐλπίδος ἐσκόρπισε τὸ σκότος τῆς ἀπογνώσεως τῶν ἐν κινδύνῳ ναυτῶν. Είχε φθάσει ἡ ἀπάντησις τοῦ Πλοιάρχου τοῦ Ἀγγλικοῦ ἀποστόλου τοῦ «Inverlee».

«Εἶμεν εἰς ἀπόστασιν πεντήκοντα μίλιαν. Πλέομεν πρὸς συνάντησίν σας μὲ ταξύτητα 15 μίλιαν. Αἱ μηχαναὶ μας εἶναι παρακαταμένα διποτὲ ἡ Κόλασις.... Χαρήτε (Keep Smiling).

Μὲ τὸν αὐτὸν ἐμφυωδικὸν τόνον ἀπάντησαν καὶ οἱ Πλοιάρχοι τῶν ἀποστόλων «Καία Κνιδενσ» καὶ «Athelfoam».

«Ἄλλος ἀδελφός παρήγοντο, καρᾶς νὰ ἐμφανισθούν εἰς τὸν ὄριζοντα οἱ σωτῆρες. Τοῦτο δέ, διότι οὗτοι ἐνόριζοντο εἰς πολὺ μεγαλύτερον ἀπότασιν τῆς ὑπὸ αὐτῶν καθορίσθεσις, τὴν δύοπαν ἀπέκριψαν, ἵνα μὴ ἀποθαρρύνοντο τοὺς ναυαγούς. Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ θεοῖς τῶν ναυαγῶν ἐπειδεῖντο.

Οἱ κυριατισμοὶ τοῦ Ὁρεανοῦ ἐγένετο μεγαλύτερος. Τὸ πρωράριον τμῆμα ὑπέστη λόγῳ διαρροῆς μεγάλην κλίσιν. Τὸ δέ προμναῖν εἴχεν ἀπομακρυνθῆ ὑπὲρ τὰ δύο μίλια. Οἱ ἐπιβάνοντες αὐτῶν ἀνδρες ἀπελευθέρωσαν νὰ ἐπιβούσσι τὸν σωτισθόν λέμβον καὶ νὰ παραμένωσιν πλησίον τοῦ σκάφους.

Η ἀπότελεσμα αὕτη εἴχεν ὡς ἀποτέλεσμα τὴν συντριβὴν τῶν σωτισθῶν λέμβων εἰς τὰ πλευρὰ τοῦ σκάφους, λόγῳ τοῦ μεγάλου κυματισμοῦ καὶ τοῦ ἔξ αὐτῶν προσάλογον διατοιχισμοῦ.

Εἰς ἑτοῖς τῶν ναυτῶν τοῦ πρωράριον τημάτως, προφανῶς ἐν συσκοτίσει φρενῶν ἐκ τοῦ φόβου, ἔρριψθη εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ἐπέβη ἡμιθυμένη λέμβον. Οἱ Πλοιάρχοι, τοῦ ὅποιου ἡ ψυχαριά καὶ ἡ σύνεσις ὑπῆρχαν σπουδαῖος συντελεστῆς τοῦ περιφοριοῦ εἰς τὸ ἐλάχιστον τῶν ἐκ τοῦ ναυαγίου τούτου ἀνθρωπίνων θυσιῶν, διέταξε νὰ φεύγῃ εἰς τὴν κατάτην τοῦτον σχοινίον καὶ ἱκετευτικῶς τὸν παρεκτίνει, ἵνα πασθῇ ἄπ' αὐτῷ καὶ τὸν ἀνέλκυσθων εἰς τὸ πλοίον, διότι ἔπ' αὐτῷ ήτο ἀσφαλέστερος. Οὗτος ὁ πατέρας, καίτοι τὸ φεύγοντα σχοινίον ἔκειτο ἐπὶ τῆς λέμβου, ἥρνηθη. «Ἐξανεύλως διὰ τῆς χειρὸς νένημα χαρετομοῦ....

«Ἄρα γε νὰ ἀπεχωρέτα τὴν ζωὴν; Διότι μετ' ὀλίγον ἐχάθη ὑπὸ τὰ κύματα τῆς νεότητος τοῦ τριάκοντα ἑτῶν τοῦ.

Εἰς τὸ πρωράριον πάλιν τημῆμα, οἱ ἀνδρες τοῦ ὅποιον εὑρέθησαν ἐπὸ τὴν σύνθησαν ἡγεσίαν τοῦ Λ' Μηχανικοῦ, ἐν τῇ προσπλατείᾳ τῆς καθεδρικῆς τῆς λέμβου εἶδον γέροντα συναδέλφον τον νὰ κάνῃ τὴν ζωὴν τον. «Η λέμβος τὸν συνέθλιψεν ἐπὶ ἐνός ἀνεμοδόχου καὶ μετὰ διόφορον ἐπιθυμάτιον ρόγγον ἔξεπνευσεν.

Η ἐπίτασις τῆς θαλασσοπαραχῆς, ἡ ἀπόλεια τῶν σωτισθῶν λέμβων, ὁ θάνατος τῶν δύο συντόφων, τὸ πλησίασμα τῆς νύχτας, καὶ ἡ ἐμφάνισις τῶν σπενδόντων εἰς βοήθειαν πλοίων, ἐπάγοντα τὰς καρδιὰς. Μόνον δὲ σπινθήροι τοῦ ἀσφυμάτου διέζευσαν τὴν θερμότητα μᾶς παρηγορίας.

«Σπεύσατε. Σπεύσατε νὰ σώσετε τὴν ζωὴν τριάκοντα πέντε συναδέλ-

φων σας. Στεφούμεθα σωτισθῶν λέμβων, ἀνίγγελλεν ὁ πλοίαρχος τοῦ ἀ)π «Ορος Κυλλήνη».

«Πλέομεν ὀλοταχῶς. Ταχέως θὰ εἰριούσθωμε πλησίον σας. Αἱ σωσίδιοι λέμβοι μας είναι ἔτοιμοι. Λίστοδεξῆτε, ἀπήντων οἱ πλοίαρχοι τῶν προστρεχόντων εἰς βοήθειαν ἀτμοπλοίοιν. Επὶ τέλοντος ἐφάνησαν φῶτα εἰς τὸν δρόμοντα. Τὰ ἀτμόπλοια ἔργασαν.

Ο Πλοίαρχος τοῦ ἀτμοπλοίου τοῦ «Ορος Κυλλήνη» λαμβάνει τηλεγράφημα, τὸ οποῖον δίδει εἰς τοὺς ἐν κινδύνῳ ἀνδρας νέον φίγος ψυχικῆς δοματισμού. «Αἱ σωσίδιοι λέμβοι μας θὰ σᾶς πλησιάσουν μετ' ὀλίγον. Εἰναιε πλευρίσσουν νὰ πλευρίσουν. Συστήσατε εἰς τοὺς ἀνδρας σας νὰ πάπιουν ἀνά εἰς τὴν θάλασσαν.

Εἶναι ἡ δεσπάτη ὥρα τῆς νεικότης. Επικρατεῖ ποινὸν σούτος. Αἱ σωσίδιοι λέμβοι δὲν διαρρίνονται. Ή κλίσις τοῦ πρωράριον τημάτος ὄλοφον ἐπιδεινόνται. Οι κυματισμοὶ δύγκωνται. Ή ἐπ τῆς ἀγονιώδους ἡμέρας κόποις, ηλάττωσε τὰς δυνάμεις. Η ἀτμόσφαιρα είναι φυγάδα. Άλλα παρ' ὅλα αὐτὰ ἡ σωτηρία είναι ἀνέφικτος, ἐὰν δὲν φιλοῦνται εἰς τὴν θάλασσαν. Ποῦν δῆμος θὰ ὀδηγήσῃ τοῦτο; Πρός τὴν ζωὴν ἡ πρὸς τὸν δάκτυλο;

«Η εὐλογὸς αὐτὴ ἀμφιβολία ἀφαιρεῖ τὸ θάρρος. Οὐδεὶς τολμᾷ νὰ φύγῃ εἰς τὴν θάλασσαν. Η ἀνάγκη ὅμως παραμέριει τὴν ἀμφιβολίαν καὶ ὅ εἰς μετὰ τὸν ἄλλον δίδει τὴν μάζην πρὸς τὸ κέντρο.

Τὰ πληρόματα τῶν σωσθῶν λέμβων ἀγονιζούνται μὲν κίνδυνον τῆς ζωῆς των νὰ περιστρέψουν τοὺς πλαίσιους πρὸς τὰ κύματα ναυαγούς. Οι ἀποτοποίαρχοι τοῦ ἀ)π «Inverlee», κατὰ τὴν πλευρήν τῆς ὑπὸ τὴν διοίσησιν τοῦ σωσθῶν λέμβου, ἐσφενδονίζεται εἰς τὴν θάλασσαν, λόγῳ ἀποτόμου προνεύσεως αὐτῆς. Παρ' ὀλίγον νὰ ἐπινέγετο.

Μὲ τὴν ίδιαν ἀτομικίαν ἐπετέλεσαν τὸ ναυαγοσωστικὸν τῶν καθηγούν καὶ τὰ πληρόματα τῶν ἄλλων ἀποστόλων.

Τὴν ζηνήν διόφορον ὡραῖον τοῦ πρωράριον τοῦ «Ορος Κυλλήνη», ἐπανεύρισκον τὸ δρόμον τῆς ζωῆς ἐπὶ τοῦ καταστρόματος τῶν ἀποστόλων «Inverlee», «Κνία Κνιδενσ», «Athelfoam».

Δὲν θανατώνει πλέον μελλούμαντα.

Ο ἀσύνθατος ὅμως τοῦ ἀ)π «Ορος Κυλλήνη» δὲν είλει σιγήσει.

Ο φαδιοτηλεγραφητής Παπαθεοδόρου χειρίζει εἰσέτη. Λέγει ὅτι παραμένει ἐπὶ τοῦ σχάφους, διότι ἀδίστασε νὰ φιθῇ εἰς τὴν θάλασσαν. Οι Πλοιάρχοι τῶν ἀνοτέρω πλοίων τὸν εἰδοποιοῦν, διότι θὰ παραμένουν πλησίον, μέχρι τῆς ἐπομένης, ἵνα φιθῇ ὅτεος εἰς τὴν θάλασσαν ὑπὸ τὸ φῶς τῆς ἡμέρας. Τὴν πρωιάν καθελκώνται καὶ πάλιν τὰς λέμβους των. Εἴρισκονται ἡδη ἀπτά πλησίον τοῦ ναυαγίου. Ο ἀτυχῆς ἀσφυματιστής λίπεται εἰς τὴν θάλασσαν.

«Απιγκῶς τὰ κύματα τῶν παρέσθων καὶ τὸν ἔφεραν πρὸς τὸ μέρος ὅπου τὸ πλοίον είχεν ἀποκοπῆ. Εἰκεὶ ἀφήσει τὴν τελευταίαν τον πνοήν. Οὐδεὶς τὸν ἐπανείδει πλέον. Αντιμέλλαζε τὴν ζωὴν τον μὲ μίαν θέσην μεταξὺ τῶν μαρτύρων τῆς θαλασσῆς, ἐκτελέσας εἰς ὅλον τὸν δραματικὸν τοῦ κύκλου, τὸ καθῆρόν τον.

Τὸ ναυάγιον τοῦ ἀ)π «Ορος Κυλλήνη» ἀποτελεῖ μίαν ἀπὸ τὰς δραματικὰς σελίδας τῆς ναυτικῆς βιοπάλης.

Παρ' ὅλην τὴν ψυχαριάμαν καὶ τὸ θάρρος τῶν ἀνδρῶν ποὺ ἐπέστησαν τὴν σπλήναριν ἀπότομον, ἵτοι ἀδύνατον νὰ μὴ θηρηνήσωμεν πολλὰ κύματα, ἐάν οἱ «Ἀγγλοι καὶ Νορθηγοί ναυτικοί, οἵτινες ἔστεναν εἰς βοήθειαν, δὲν ἔχοντο εἰς τὸ ὑψος τῆς αἰτοθυίας, μεθ' ἡς ἐπετέλεσαν τὸ καθῆρόν τον». Η Ελληνικὴ Κυβερνητικὴ ικανοποεῖ τὸ δημιόσιον αἰσθημα, ἐάν παραστημοφόρηση τοὺς πλοιάρχους καὶ τὰ πληρόματα τῶν ἀποστόλων τούτων.

Δὲν ὑπάρχει εὐγενεστέρα καὶ ἀνοτέρα πρᾶξις ἀπὸ τὸ νὰ σύσῃ γανεῖς τὴν ζωὴν τοῦ ἄλλου, ἐκθέτονται εἰς κίνδυνον τὴν ίδιαν τον.

Α.

Tel. addr.: Ugleexport MOSCOW

Address: Kaljajevsky Str. MOSCOW 61

## SOJUSUGLEEXPORT

EXPORTS :

DONETZ STEAM AND GAS COALS, AND ANTHRACITE AND BRIQUETTES

## BUNKERING AT SOVIET PORTS

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

QUICK DESPATCH

## Ἐπὶ τῇ καθελκύσει τοῦ ἀ)π «Ἄγ. Γεώργιος IV»

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας εἶχομεν δημοσιεύσει τὰ τῆς καθελκύσεως τοῦ φορτηγοῦ «ἌΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ IV» τοῦ κ. Νικολάου, ἐκ τῶν ναυπηγείων «Bartram», τὰ κύρια χαρακτηριστικά τοῦ νέου σκάφους καὶ μίαν περιήψιν τῶν ἑκφωνηθέντων λόγων. Ἡδη, παραθέτομεν κατωτέρω λεπτομερείας τῆς τελετῆς, καθώς καὶ τῶν ἀμφοτέρων προπόσεων, αἵτινες ἡγέρθησαν κατὰ τὸ παρατεθὲν μετὰ τὴν καθέλκυσιν γεῦμα. Ὁ πρόεδρος τοῦ ἐνδιαφερομένου ναυπηγικοῦ Οἴκου κ. R. A. Bartram ἔξεφρασεν ἐν τῇ προτόσει του τὴν ἐλπίδα, διτὶ συντόμως θά ύψοντο οἱ ναῦλοι εἰς ἐπίπεδον δικαιολογούν τὴν περαιτέρω διαβίσσων παραγγελῶν διά τὰς «τράμπες» φορτηγά. Ἐτόνισε δὲ διτὶ διλγία πιθανότητες ύψιστανται διὰ σημαντικήν τινα μείωσιν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους ἐπὶ τι, τούλαχιστον, χρονικὸν διάστημα.

### Ο λόγος τοῦ κ. Νικολάου

Ωμίλησε κατόπιν ὁ κ. N. Νικολάου, δστις, ἀφοῦ ἀπήθυνε φιλόφρονας λόγους πρὸς τοὺς ναυπηγοὺς καὶ τοὺς κατασκευαστὰς τῶν μηχανῶν τοῦ νέου πλοίου, ἐτόνισεν, διτὶ αἱ διακυμάσεις τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας εἰνε τοιαύτης μορφῆς, ὥστε πρώτη πάντοτε ἡ θιομηχανία τῶν «τράμπες» νά αἰσθάνεται τὸν ἀντίκτυπον κάθε χαλαρώσεως τῆς ἐμπορικῆς μεταφορικῆς κινήσεως, καὶ τελευταῖς νά δρέπῃ τὰ ὄφελη, ποὺ προέρχονται ἀπὸ τὴν, μετὰ μακρὰ ἔτη δυσπραγίας καὶ κρίσεως, ἐπερχομένην θελτιώσιν. Οἱ ἐλάχιστοι κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος μῆνες σχετικῆς τινος εὐημερίας μᾶς παρέσχον εὐτύχων τὴν ἀναγκαῖαν ἐκείνην ὀθόσιν πρὸς ἀνασυγκρότησιν τῆς θιομηχανίας, καὶ τὴν τακτοποίησιν τῶν τοῦ οἴκου μας.

Ἡ Ἑλλάς, ἔξηκολούθησεν ὁ κ. Νικολάου, ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν καὶ θά εἶνε πάντοτε ἔθνος ναυσιβίον. Σήμερον, μάλιστα, καταλέγεται καὶ μεταξὺ τῶν ἰσχυροτέρων. Οἱ «Ἑλλήνες ἐφοπλισταὶ ἀντιλαμβάνονται πλήρως, διτὶ διά νά ἐξασφαλίσουν τὴν ἐμπιστούντην τοῦ ἐμπορίου, πρέπει νά διαθέτουν συγχρονισμένα πλοῖα. Παρὰ τὰς ἀκτάκτους ἀσφαλιστικά δυσχερείας καὶ τὰς πλείστας ἐν τῇ ἐργασίᾳ τῶν ἀντιδόους συνθήκας, ἐπέτυχον ἀρκετοὶ ἐκ τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν, ἄλλοι μὲν νά θελτιώσουν καὶ συγχρονίσουν τα ὑπαρχοντα σκάφη των, ἄλλοι δὲ νά προσδούν εἰς νέας παραγγελίας, κατὰ προτίμησιν εἰς τὰ Βρετανικά ναυπηγεῖα, τῶν ὅποιων ἡ ποιοτική ἀπόδοσις, χάρις εἰς τὰς ἐπιτευχθείσας κατὰ τὰ ἔτη τῆς κρίσεως αἰσθητάς προόδους ἐκ τῆς συνεργασίας ναυπηγῶν καὶ μηχανικῶν, εἶναι ἵση, ἀν μὴ καὶ ἀνωτέρα τῆς τῶν ἄλλων ναυπηγικῶν χωρῶν. Αἱ σημαντικαὶ οἰκονομίαι καυσίμου ὅλης καὶ ἡ αὔξησις τῆς μεταφορικῆς ἰκανότητος τῶν καινουργῶν πλοίων, ἀποτελοῦν τὸ ἐπιστέγασμα τῆς πολυετοῦς προσπαθείας τῶν τεχνικῶν.

Ὑπάρχει δῆμος καὶ ἔνας σοθαρός συντελεστής — ἔξηκολούθησεν ὁ κ. Νικολάου — δστις παρακαλούει τὴν εύρυτητα τῶν νέων κατασκευῶν. Τὸ κρατοῦν ὑψηλὸν ναυπηγικὸν κόστος, ποὺ ἀπαιτεῖ μεγίστην προσοχὴν πρὸ πάσης ἀποφάσεως διά τὴν ἐπένδυσιν σεβαστοῦ κεφαλαιοῦ εἰς πλοῖα, ἐν ἐπιγνώσει τῆς πιθανότητος, διτὶ δὲν δέχεται νά παρέλθουν ἔτη, πρὶν ἡ τὸ κεφάλαιον τοῦτο ἀποδῷση κέρδη. Προσωπικῶς ἔγω, καθὼς καὶ πολλοὶ ἄλλοι ἐφοπλισταὶ, δὲν είμια ὑπεράγαν ἀπαισιόδοξος διά τὸ μέλλον, ἐνῶ δὲν διακατέχομαι παραλλήλως καὶ ἀπὸ ὑπερβολικὴν αἰσιοδοξίαν. Πιστεύω ἀπλῶς, διτὶ θά ἔχωμεν ἐπὶ τὶ διάστημα ἰκανοποιητικούς, κατὰ τὸ μᾶλλον καὶ ἥττον, δρους ἐργασίας. Τὸ σχέδιον συνεργασίας ποὺ πρόκειται νά ἐφαρμοσθῇ πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν περιόδων κρίσεως, οἰα λ. χ. εἶναι καὶ ἡ παροῦσα ἐποχὴ, θέλει συντελέσει μεγάλως εἰς τὴν ἀνακούφισιν τῶν ἐφοπλιστῶν, μολονότι φρονῶ, διτὶ τὰ κατώτατα δρίσι ναύλων εἶναι καὶ αὐτὰ ἀνεπαρκῆ, ὅταν δὲν ύψιστανται ἰκανοποιητικαὶ ἐργασίαι. Ἀπομένει, πάντως, δι. ἐμέ παρήγορον φαινόμενον τὸ γεγονός, διτὶ τὰ ρηθέντα σχέδια ἐπτρήμησαν καὶ μάλιστα εἰς τὸν τομέα τοῦ Πλεϊτ. Ἡ Ἑλλάς ὑπῆρξε καὶ προτίθεται νά παραμείνῃ θιασῶτις τῶν θεσπισθέντων ὑπὸ τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς» σχεδίων καὶ δύναμαι νά θεσπιάσω, χωρὶς τὸν κίνδυνον διαφεύσεως, διτὶ θά διατηρήσῃ τὸ πνεῦμα τῆς συνεργασίας, ἡ ὅποια θά κρατήσῃ τὴν ἐργασίαν εἰς ἰκανοποιητικὰ ἐπιπέδα καὶ θά ἐπιτρέψῃ, λισσα, καὶ τὴν ἐξασφάλισιν ἀποθεμάτων πρὸς ἐπανάληψιν τῆς κατασκευῆς

σκαφῶν, δημοίων πρὸς τὸ ἄρτι καθελκυσθέν.

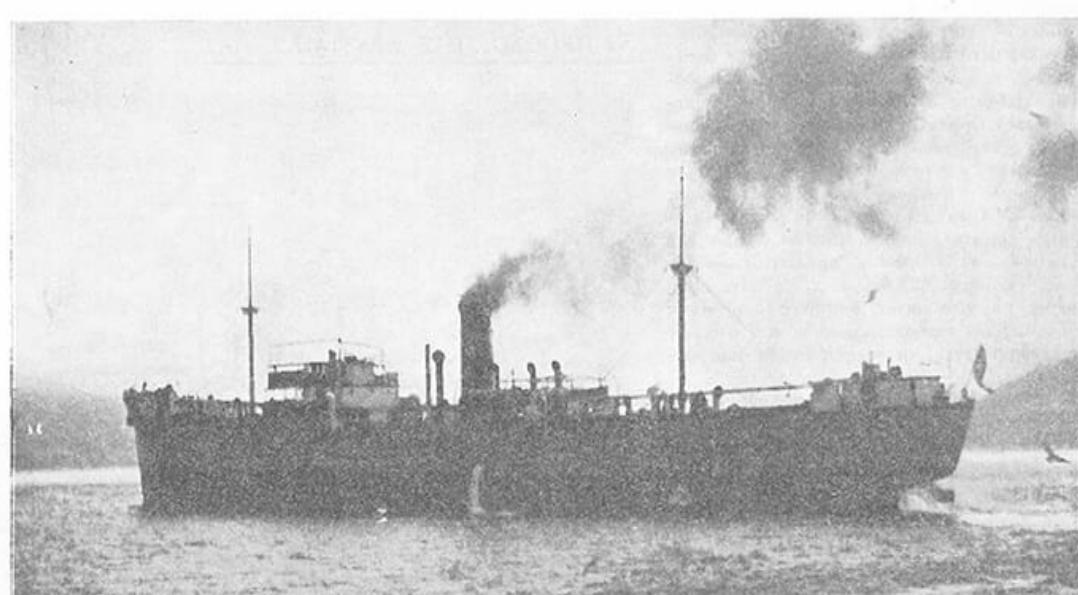
Ἀνεφέρθη εἴτα ὁ κ. Νικολάου εἰς τὸ νεότευκτον φορτηγόν, τονίσας, διτὶ τοῦτο ἀπὸ πλάσης πλευρᾶς ἀποτελεῖ ἔνα ὠράιον καὶ ἀποδοτικὸν πλοῖον, δυνάμενον νά συναγωνισθῇ ἐπιτυχῶς εἰς τὰς κυριωτέρας ἀγοράς τοῦ Κόσμου, περιποιοῦν οὕτω τιμὴν διά τοὺς ναυπηγούς καὶ τοὺς κατασκευαστὰς τῶν μηχανῶν του. Ἡ ἐπιθυμία μου — εἶπεν ὁ κ. Νικολάου — ήτο νά κατασκευάσω ἔνα συγχρονισμένον οἰκονομικὸν φορτηγόν, 9000 τόνων δ. w., καταναλίσκον πετρέλαιον ἢ καὶ γαιάνθρακα ἰκανόν ν' ἀντιμετωπίζῃ ἐν τῇ ἐκμεταλλεύσει του καὶ τὰς πλέον δυσμενεῖς συνθήκας. Εἰμι ὅθεν εύτυχής διαπιστῶν, διτὶ οἱ Οἴκοι Bartram καὶ White, ἔπρεξαν πᾶν τὸ δυνατόν πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ σκοποῦ μου. Πρόσθησαν ἀκόμη καὶ εἰς εἰδικάς προσθέτους δοκιμάς ἐπὶ προτύπου δεξαμενή διά τὴν ἔλικα «Unisil», αἵτινες ἀπέδωσαν τὰ καλύτερα δυνατά ἀποτελέσματα. Ἡ χειρονομία αὕτη τῶν ναυπηγῶν ἐκτιμᾶται ἀκόμη περισσότερον, καθόσον δὲν ὑπεχρεούντο εἰς αὐτήν.

Ίδιαιτέρα πρόνοια — ἔξηκολούθησεν ὁ κ. Νικολάου — ἐλήφθη διά τὴν μεγαλυτέραν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου του διά τῆς τοποθεσίας, ἀντὶ ἰκανῆς προσθέτου διπάνης, αὐτούτων χαλυβδίνων καλυμμάτων τῶν κυτῶν τόπου Macaulay, ἐλπίζομεν δὲ διτὶ τοῦτο θέλει δεόντως ἐκτιμῆτη ὑπὸ τε τῶν ναυλωτῶν καὶ τῶν ἀσφαλιστῶν. Ἀλλὰ καὶ τὰς διαμερίσματα τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος ἐφείλκυσαν τὴν προσοχὴν μας εἰς τὸν θεαμόν, ὡστε κατεσκευάσθησαν κατά τρόπον ὑπερβάλλοντα τὰς σχετικάς διατάξεις τοῦ «Board of Trade». Ἔγκατεστάθησαν ταῦτα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ πληροῦν κάθε ἀνεσιν, τῆς διποίας διλοὶ οἱ ναυτίλλομενοι δικαιοῦνται, λόγῳ τοῦ σκληροῦ των ἐπαγγέλματος. Καταλήγων ὁ κ. Νικολάου ἐσκιαγράφησε τὰ πλεονεκτήματα τῶν μηχανῶν White, διά τῶν ὅποιων ἔφαδισθη τὸ «Ἄγιος Γεώργιος IV». «Οτε τὸ πρῶτον —εἶπε— ήκουσα νά γίνεται λόγος διά τὰς μικράς διαστάσεις τῶν κυλινδρῶν, ἐνώμισα, διτὶ ἐπρόκειτο περὶ ἀστείσμον τῶν μηχανικῶν. Εύτυχῶς ἐπείσθημεν ἐγκαίρως περὶ τῆς ὀξίας των. Τὸ υιοθετηθὲν καὶ παρ' ἡμῶν σύστημα προώσεως, εἶναι νεαρὸν ἀκόμη διά τὴν ναυτίλιον τῶν «τράμπες», κερδίζει διώας δισμέρας ἔδαφος, χάρις εἰς τὰ πλεονεκτήματά του καὶ τὴν μέχρι τοῦδε ἐπιτυχῆ αὐτοῦ ἐφαρμογήν. Ἐπιλέει, ἐν τῇ πραγματικότητι, τὸ δυσχερές καὶ πολύπλοκον πρόσθλημα τῆς καταναλώσεως καυσίμου ὅλης.

### Ο λόγος τοῦ κ. Βλαβιανοῦ

Μετὰ τὸν κ. Νικολάου διμίλησεν ὁ κ. Βλαβιανός, γαμβρὸς ἐπ' ἀδελφῆ τοῦ κ. Νικολάου καὶ συμπλοιοκτήτης. Ἡ καθέλκυσις ἐνὸς πλοίου —εἶπε— ἀποτελεῖ ἔνα ἐκ τῶν πλέον ἐντυπωσιακῶν, ἀλλὰ καὶ συγκινητικῶν θεαμάτων. «Οταν τὸ πλοίον διλοθάνη ἀπὸ τὴν φάτνην του πρὸς τὸ ύγρον στοιχείον, ὁ χάλυψ φαίνεται ζωγονούμενος καὶ τὸ σκάφος ομοιάζει πρὸς ἔνα ἔμψυχον δν. Ὁ δινειρόπλος μηχανικός τοῦ Ἐμίλ Ζολά, ποὺ ὠραματίζετο ζωντανή τὴν μηχανήν τοῦ σιδηροδρόμου, ἀναζῆι εἰς κάθε καθέλκυσιν. Καὶ τὰ πλοῖα ἔχουν ἐπίσης ψυχήν. «Ολοι οἱ ἀγαπῶντες τὰ πλοῖα καὶ τὴν θάλασσαν τὸ διαισθάνονται. Πότε δῆμος ἀρχίζει ἡ ιστορία ἐνὸς πλοίου, δὲν ἔχει ἀκόμη καθορισθῆ. Δύναται νά λεχθῇ, διτὶ ἀρχίζει μὲ τὴν τοποθετηθεῖσαν τῆς τρόπιδος ἡ μετά τὴν συμπλήρωσιν τῶν σχεδίων ἡ κατὰ τὴν ύπογραφὴν τῆς παραγγελίας ἡ ἀκόμη καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν διαπραγματεύσεων!.... Οἱ τολμηρότεροι μάλιστα ἀνατρέχουν μέχρι τῆς ἡμέρας τῆς... γεννησεως τοῦ πλοιοκτήτου!.... Τὸ πλέον σαφές ἔγκειται εἰς τὴν ἡμέραν τῆς καθέλκυσεως, ὅποτε τὸ σῶμα τοῦ πλοίου ἔρχεται εἰς ἐπαφήν μὲ τὸ στοιχεῖον του, καθ' ὃν τρόπον ὁ ἄνθρωπος κατὰ τὴν γένησιν του

### Η ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΙΣ ΤΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ



Τὸ νεότευκτον «Ορος Ιδη», τῶν κ. κ. Ἀδελφῶν Κουλουκουντῆ.

ἔρχεται εἰς ἐπαφὴν μὲ τὸ φῶς καὶ τὸν ἀέρα.

Ἐν συνεχείᾳ ὁ ὄμιλητής προέθη εἰς μιαν ἀναδρομὴν πρὸς τὸ παρελθόν καὶ ἀνέφερε πῶς καθειλκύνοτο τὰ πλοῖα εἰς τὴν Κάσον, τὴν ἔξαιρετον μικράν νῆσον του Ἐλληνικοῦ ἀρχιπελάγους, ἀπέχουσαν 3500 μιλία ἀπὸ τοῦ Σόντερλαντ. Εἶναι πράγματι ἐκπληκτικὸν — εἴπε — δὴ εἰς τὴν γενέτειραν τοῦ κ. Νικολάου, τὴν θραχώδη νῆσον μὲ τοὺς 2000 μόνον κατοίκους της, κατεσκευάζοντο, δχι πρὸ πολλῶν ἑτῶν, δύο, τρία ή καὶ περισσότερα πλοῖα ταῦτοχρονίων. Τὸ πλοῖον συνεπόρυντο ἔξι ὀλοκλήρους ἐπὶ τῆς ἔσχάρας του, μήτι ἔξαιρουμένης οὐδὲ αὐτῆς τῆς τοποθετήσεως τῶν ιστῶν καὶ ιστῶν του καὶ τοῦ ἐφοδιασμοῦ του δι' ἔρματος. Τὸ μόνον, δπερ ἐτοποθετεῖτο μετὰ τὴν καθέλκυσιν, ἦτο τὸ πηδάλιον. “Ολοὶ οἱ κάτοικοι τῆς νήσου κατήρχοντο εἰς τὴν παραλίαν διὰ νά παρακολουθήσουν τὴν καθέλκυσιν καὶ διὰ νά παράσχουν δωρεάν χειρὶ θοβείας. Εἰς τὰς συγκεντρώσεις αὐτάς δὲν προσεφέρετο «τέίον», δπῶς είθισται σήμερον, ἀλλ’ ἔκαστος τῶν νησιωτῶν ἔφερε μεθ’ ἔαυτοῦ «σπητικά» γλυκά καὶ πλακοῦντας. Τὸ πλοῖον καθειλκύτεο μὲ τὴν πρύμναν. Χονδρά σχοινία προσδένοντο ἔξι αὐτῆς καὶ ἀλλα μὲν ἀπέληγον εἰς τοὺς ἀνδράς, πού θά ἔσφυρον τὸ πλοῖον πρὸς τὴν θάλασσαν, ἀλλα δὲ πρὸς τοὺς ἐνταλμένους νά ρυθμίσουν ἔκ τῶν πλευρῶν τὴν ταχύτητα τῆς διλιθίσεως καὶ τὴν ισορροπίαν τοῦ πλοίου.

Πρό πάσης έργασίας, τὸ πλοῖον ἔθαπτίζετο ύπο τοῦ ἱερέως καὶ κατόπιν ἥρχιζεν ἡ ἔλξις πρὸς τὴν θάλασσαν, ρυθμιζούμενη ἀπὸ τὰ ἀσματα τῶν συρδῶν. Ἡ καθέλκυσις ἀπῆτε ἀρκετὴν ὠραν, διότι αἱ ἑσχάραι, διὰ λόγους ἀσφαλείας, ἥσαν τοποθετημέναι εἰς ἴκανην ἀπὸ τῆς θαλάσσης ἀπόστασιν καὶ συνεπῶς παριστάτο ἀνάγκη διαλειψμάτων πρὸς ἀνάπτωσιν. Ὁταν τὸ πλοῖον εἰσήρχετο πλέον εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ἐπέπλεεν, ἤνοιγοντο τὰ ἴστια του και ταμεῦνοντο ὄραδέως και ύπο τάς ζητωκραυγάς τῶν παρισταμένων πρὸς πλησίον κειμένην νησίδα, ὅπου και ἡγυρούσθει εἰς ὑπήνεμον θέσιν. Μὲ τὴν ἀγύροβολίαν, ἐπεκράτει τὸ Ἐθίμιον νά ρίπτεται εἰς τὴν θάλασσαν «γιά γοῦρι» ὁ ιδιοκτῆτης τοῦ πλοίου ή κάποιος ἐκ τῶν συγγενῶν του!...

'Εν τέλει δὲ διμιλητῆς ξέπηρε τὴν δραστηριότητα τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς Κάσου, οἵτινες χάρις καὶ εἰς τὴν Βρεταννικὴν φίλοις νίνιαν, ἐπέτυχον νὰ πλουτίσουν τὴν Ἑλληνικὴν ἔμπορικην ναυτιλίαν μὲ σεασθήτην χωρητικότητα μεγάλων καὶ ουγχρονισμένων σκαφῶν, ὀνέφερε τάς προόδους τῶν Ἀγγλών ναυπηγῶν καὶ μηχανικῶν καὶ ηύχιθη «καλὴν τύχην» εἰς τὸ νεότευκτον σκάφος. Αἱ εἰνες εὑμενῆ — εἴτε — τὰ στοιχεῖα τῆς φύσεως, ὅποτε τὸ «Ἀγιος Γεώργιος ΙV» νὰ ταξιδεύῃ ἀνά τὴν Ὑδρόγειον, ὡς ἔνα ἀπόδον δεῖγμα τῆς πείρας τῶν Ἀγγλών ναυπηγῶν καὶ τῆς δημιουργικῆς δραστηριότητος τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ».

Τὰ νεότευκτα πλοῖά μας

## Τὸ φορτηγὸν «Νηρεὺς»

Ο κ. Τ. Νικολάεφ, Αος μηχανικός του φορτηγού «Νηρεύς» ἀποστέλλει τὴν κάτωθι ἐπιτοχήν, τὴν δόπιαν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν, περὶ τῶν ἔξαιρετικῶν πλεονεκτημάτων τοῦ νεο-νιαυπηγήτου τούτου σκάφους.

Κέριε Διευθυντά,  
Αφορμήν λαμβάνων ἀπό δημοσίευμα τοῦ τελευταίου τεύχους σας, ἔνθα  
διοισμένον πλοϊὸν ἀναφέρεται παρὰ τοῦ διακεχωμένου ναυπηγοῦ κ. Β. Φραγκούλη, ὃς ἐτο πλέον συγχρονισμένον ἔξι ὅλων τῶν νεοναυπηγήθεντων  
ἢ παραγγελθέντων Ελληνικῶν φορτηγών, ἔχομας νέο περιγράψιο ἔνα ἄλλο  
ἔργοτεικον πλοϊὸν τοῦ ἐμπορικοῦ μαστόλου, τὸ ὅπον ἀρδεῖσθαι δέναται  
νῦν παραβαθῆνται μὲν οἰωνόδοτοι πλοΐοι τῶν τελευταίων διεθνῶν ναυπηγήσασ

Πρόσκειται περὶ τοῦ ἀπὸ «Νησεών» τῶν τελεταῖῶν οὐενῶν ναυάγησον. Πόρκειται περὶ τοῦ ἀπὸ «Οξτώβιον» ἐπὶ τῶν ταντηγείων τοῦ W. Hamilton τοῦ Port Glasgow. Τὸ σκάφος εἶναι τύπου «open shelter - deck», μετὰ προστέγου, ἔχει πῶδαν ἀρκετὰ ἐπιζήνη, πρώμαν καταδρομικοῦ καὶ κανονδόζον μὲν περιβλῆτα ἀεροδυναμικούν. «Εγει ναυπηγηθῆ ὑπὸ τὴν ἀνοτάτην κλάσιν τοῦ «Ἀλέδη», χωρητικότητος τὸν γραφὸς 5204, νέτ 3122 καὶ φορτίου 9500 δ. w. εἰς βάθισμα 25'—½''. Εἶναι μῆκος 425'—0'', πλάτος 56'—0'', καὶ βάθος μέχρι τοῦ ἄνω καταστρόματος 36'—2''. Φέρει διπλήμενα ἔφατος 1540 τ., ἐκ τῶν διοιών 215 τόννων εἶναι τὸ «after peak». Διαθέτει δίλιζον κῦρον διὰ γεννήματα 565.808 κ. π. καὶ εἶναι ἐφωδιασμένον μὲν καλένδινον διάμηκτες διάφραγμα εἰς τὸ κῦτον καὶ ὑπόφραγμα, πλὴν τῶν στομάτων κατόντων, ἐνθά τίθενται τὰ συνήθη ξύλινα διαφράγματα.

Αἱ ναυπηγικαὶ γραμμαὶ τοῦ σκάφους, δύνανται νὰ κριθοῦν νῦν, ὅτε ἔξετέλεσε ταξίδια πλέον τῶν 34.000 μιλ. Ἀπέδισε τοῦτο μίαν μέσην ταχύτητα 10.3 μιλ. ὥραιώς, δι' ἔργου μηχανῆς μόνον 1440 διν. ἵππον, μὲ πλήρες φορτίον, πάντως ὑπὸ κανονικάς καιρικάς συνθήκας. Γιανδρακαποθήκας διαθέτει πλευρικάς μὲν 700 τόνων, ἀνοὶ τῶν λεβήτων μὲ τεφάσια στόμια εὐκολωτάτης στοιβασίας, «γράδος μπάνκερς» δὲ 990 τόνων, χωρὶς νὰ ἴπολογίσουμεν τὸ «ween deck». Μηχανήματα φορτοεκφορτώσεως διαθέτει

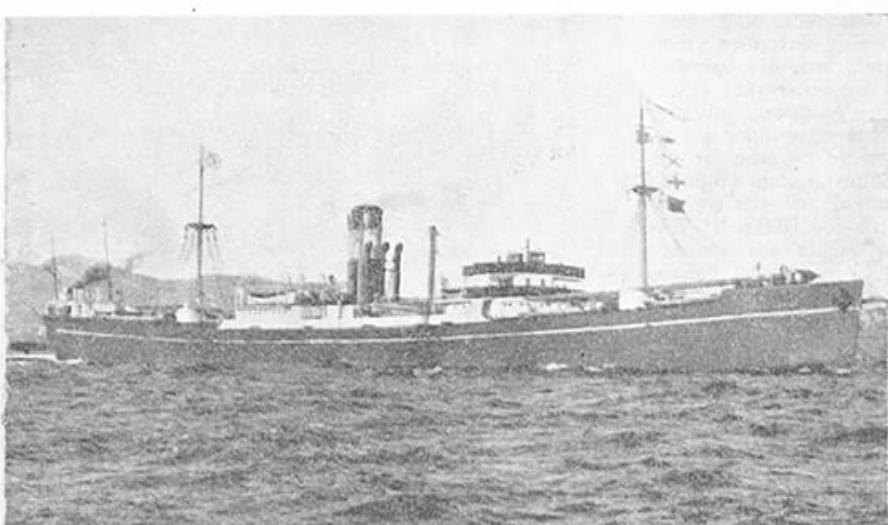
11 βαφοῦνται έξαιρετικής στερεότητος. Πυροσβέστων ἀτμοῦ, ἐπὶ τοῦ καταπιθώματος, δύνανται νῦ πληρώσουν οἰονδήποτε κέπος, ἢν η ἀνάγκη τὸ καλέσῃ. Ἀποστατήτη ποιῶμέν εὐδαίμονας τοποθετηθῆναι εἰς τὸ ἄνοι μέρος τῆς αναφωτίσεως μηχανοστασίου, πρὸς παραγωγὴν καὶ διογενεῖσιν τοιώντων εἰς τὰς δεξαμενάς. Τὸ μηχάνημα πηδαλίου, τύπου «ει. Hasteie», κάθετον συνδεμένον δι' ἀτέρῳνος κοχζίου μετὰ τοῦ ὕδοντοῦ τόξου τοῦ κυρίου ἀξονῶν πηδαλίου, είναι τοποθετημένον ἐπὶ ίδιατέρου ὑπερστέγασματος εἰς τὴν τριμηνήν, δύναται δὲ ἐν τυχούσῃ ἀνάγκῃ νῦ ἐργασθῆναι μέσω καλυβίδινων παλιρροπτώσιν διὰ τοῦ πορμυνάντος βαρούλου. Οἱ κειμισμός ἐκ τῆς γεφύρως γίνεται μέσῳ telemot, τελευταῖον τύπου, ἀνετούσιον οἰονδήποτε ἐμβούλου καὶ μόνον διὰ τηλεοσκοπικῶν βάκτρων λειτουργούντος.

Η ένδιατησης είνε σύμφωνος με τούς τελευταίους κανονισμούς τοῦ  
Board of Trade. Τα διαιρέσιμα τοῦ πληθωράτος εγκίσσονται εἰς  
τὴν πρώτην, μὲ ἀφοεντήρια καὶ πληντήρια κωρισμένα εἰς ὑπερστέγα-  
σμα, είνε ἐφωδιασμένα διὰ ψυχροῦ καὶ θερμοῦ γέλυκος ὕδατος, κωριστά  
διὰ τὸν θερμαστά καὶ διὰ τὸν νάντα, μὲ ἴδιατερα ἔστιατόρια καὶ  
ὑφορεύλατα. Οἱ κοιτῶνες τοῦ πληθωράτος ἀνά πέντε διὰ τὸν  
θερμαστά καὶ τὸν νάντα, μὲ δύο κλίνας είνε καλῶς ἀφισμέ-  
νοι μὲ εἰδίκὸν θάλαμον στεγνοτυποῦ εἰς ἔκαστην πλευρᾶν καὶ τε-  
τεῖαν κεντριζήν θέμανον. Παρέχεται δηλαδὴ ὅτι ἀριθμὸς ἑπ-  
βάλλεται νῦν ἐξι κάθε νωτεργάτης διὰ τὴν ἀνεσιν καὶ τὴν ὑγείαν τοῦ.  
Τὰ διαιρέσιμα τῶν μηχανιζῶν είνε τοποθετημένα εἰς μεγάλους θάλ-  
αμους, παραλλήλως τῆς ἀναφωτίδος μηχανῆς μὲ ἀνοικτοὺς διαδρόμους  
ἰμψοτερώντεν καὶ μὲ πολυτελεῖς λουτῆρας. Παρέχον καὶ ἀπτὰ ὄλας τὰς  
ἰνέσεις διὰ ταξίδια εἰς θερμά κλίματα, πολυτελέστατον ἔστιατόριον καὶ  
διαιτέρον κυλικεῖον. Οἱ ἀξιωματικοὶ ὄμοιοις, εἰς μεγάλους θάλαμους,  
εἰς τὸ μεσοδεπτέγον, μὲ ἴδιατερον ἔστιατόριον, λουτῆρα κλπ. "Ολόκληρον  
τὸ κάτο τῆς γεφυρᾶς διαιρέσιμον διαφυλάσσεται διὰ τὸν πλοίαρχον, μὲ  
ψωματεῖον, αἰθουσαν ἡμέρας, κοιτῶνα καὶ λουτῆρα. "Ολα γενικῶς τὰ το-  
χόματα είνε χονδρὸι «κόντρα - πλακέ» μονοζόματα ἀνεν φωγμῶν, εἰς  
τρόπον ὥστε δὲν ἴμπορον νῦ γίνονται φωλεῖ ἐντόμον.

Ο ἀσύνθιτος, εὐφίσκεται ἐπὶ τῆς γεφύρας καὶ περιλαμβάνει ἔγκαττούσεις, μαρούν καὶ δραχέων κυμάτων, εἰς τοιαύτην ἔντασιν, μότε νῦν καθίσταται δυνατή ἡ συνεννόησις ἀπὸ τὰ ἄκρα τοῦ κόσμου ἀπ' εὐθείας μὲ τὸ Λονδρόν.

Ενδιαφέροντα τεχνικῶς είνε αἱ πρωτοτύποι μηχαναὶ τοῦ σκάφους. Σύγκενται ἀπὸ μίαν μηχανὴν τριπλῆς ἐκπονίσεως, κατασκευῆς «Rankin & Blackmore», μὲ τυρβοcompressor συστήματος Colverken. Εἶναι τελείωσις τύπου καὶ συνδιάζουν ὅλας τὰς νεωτεράς τελειοποιήσεις. Αἱ διαστάσεις τῶν κινάνδυων εἰναι: 22''-36''-65'' μὲ διαδοροῦ ἑμβόλιον 18''. Τὸ σκάφος κινεῖται μὲ δρεπαλδίνην ἑλαφρῶν ἔλιξ, μὲ 19'-6'' δῆμα, λόγῳ τῶν ὑψηλῶν πλεσεων ἐπὶ τῶν ἑμβόλior, τῆς μέσης Π. ἐγγιώντης τας 100 λίτρως. «Οὐοὶ οἱ σύρται εἰναι νέου τύπου, ἡ δὲ διανοῆται ὑπὸ ἀποκλεισμοῦ τῶν κινάνδυων Υ. Π. γίνεται διὰ 4 ἀντισταθμισμένων διλείδων, ἐντὸς ισαρθρίου ἀποκωπτίου, κυνομένων μέσω τρόχοσκον κατανδρούντων ἐντὸς ἐγκοπῆς δίσκου. Η δὲ κίνησις εἰναι ὄμαλὴ καὶ ἀθόρυβος. Τὸ κέφιον φυγεῖον, νέου τύπου, ἐφωδιασμένον δὲ ἐγχυτῆρος ἀπαρχῆτον (Augmentor) εἰναι εἰς τὸ θέσην νὰ διατηρῇ ἀπόλυτον κενόν, 30' πλαταὶ εἰς τὰ θερμότερα κλίματα. Οἱ ἀποστόβιλοι εἰναι τοποθετημένος ἐπὶ τοῦ φυγείου, κινεῖται διὰ τῆς ἔστατης τῆς Χ. Π. καὶ περιλαμβάνει τὸ ἀντὸ πλάσιον τῶν συμπεπτῶν, δοτὶς φυγόκεντρος ὃν, ἀποτελεῖται ἀπὸ 7 δίσκων κατὰ σειράν. Εἰς τὸ πυμανὸν ἄκρων τοῦ στροβίλου, εἰναι συνδεδεμένη, φυγόκεντρος περιστροφικὴ ἀντλία τροφοδοτήσεως τῶν λεβήτων ἐν πλῷ. Η προθέμαντος τοῦ τροφοδοτοῦ ὕδατος, γίνεται διὰ 3 ἀλληλοδιαδόχων προθεματίων ἐπιφανείας καὶ φάνει μέχρις 300°F. Ο στροβίλος στρέφεται μὲ 6800 στροφὰς τὸ λεπτὸν καὶ συμπλεξεῖ τὸ ἀπόλυτον ἐπὶ τῆς Υ. Π. πόδος τὴν Μ. Π. κατὰ 32-35 λίτρας. Ο ψόφος δὲν μοι ἐπιτέπει εἰς λεπτομερεῖς ἔξηγήσεις τῶν ὀφελημάτων τοῦ συστήματος τούτου, οὐτε ἀνάπτυξιν τῶν παρατηρήσεων ποὺ ἔχω συλλέγει. Κριτιστεῖται εἰναι αἱ ἔξις: Ἀποφαγὴ τῶν ἐπερθεμαντικῶν λεβήτων, μὲ δῆλα τὰ τριώτα διὰ τῶν κινάνδυων τῆς Υ. Π., ἐνῷ ἀντιθέτως ἔχοντας τὰ πλεονεκτήματα ὑπερβόλουν ἀποκλεισμοῦ ἀπόλυτον εἰς τὴν μέσην Π.. Ἰνρούμεντς τοῦ

ΑΙ ΠΡΟΟΔΟΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ



Τὸ νεότευκτον «Ἐθὴ Λιθανοῦ» τοῦ κ. Νικολάου Λιθανοῦ εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς.

θερμοκρασίας λόγο της συμπλέσεως έως 460° F και κατά συνέπειαν και είση την X. II. Οδομεία ήγουνούσης. Αποφανή της άπωλειας έργου, διὰ τῶν ἔτερων συστημάτων μεταδόσεως τοῦ έργου στροβίλου εἰς τὴν ἄτρακτον δι- δοντοτῶν τροχῶν και ὅλων τῶν ἀνομαλιῶν τούτων. Τέλειοτέρα ἐξμετάλ- λευσις τῆς διαφορᾶς θερμοκρασιών και κατά συνέπειαν έργου ἐπτονόσεως μεταξύ ἔξτημάτων X. II. και ψηφίου ἀναβιβάσαντος τις στροφάς τοῦ στροβίλου έως 7000 περίπου.

Δύο κίνητοι λέβητες κινιάνδρικοι 15' διαμ. πολυαριθμοί, τεχνητού έλκαιμοι, έχοντες ἔνα μικρότερον βοηθητικὸν εἰς τὸ μέσον ψηφιοῦ έλκινσμού, αποτελούν την ἀποταμαργυρών ἐγκατάστασιν. Ότε τεχνητὸς έλκινσμὸς νευτέρου τύπου, προθεμάριαν τὸν ἄρδεα μέσῳ κινητοειδῶν διαδικούντων εἰς τοὺς καπνοθάλαμους, καὶ δι' εἰδίκουν φροντήσουν ἀμέρι, καθαριζούσι ταπεινὴν εἰς πλῆθ. Οὐκοιος ἔραστος προθάλαμος φέρει εἰδίκουν φροντήσας διὰ τὸν τακτικὸν καθαρισμὸν τῶν αὐλῶν ἐν πλῆθ δι' ἀμέρι.

Σὺν τοῖς ἄλλοις, ὅλα τὰ βοηθητικά μηχανήματα, είνε πολύστρωφα, κλειστού μὲ τεχνητή λίπασμα (forced lubrication) μὴ χρήσιμα οὐδεμίας ἐπιτηρησέντων καὶ παρουσιάζοντα ἔλαχιστην φθόραν. "Οἶται αἱ ἀρδθώσιες τῆς μηχανῆς λιπαντούντων δι' αὐτομάτων ταχιών λίπονται, πλήρως τῶν κριών τριβέων. Ἐν ἀποκίνητον καὶ ἐν πετρελαιωκήντον τεῦχος ἡλεκτροπαραγωγῆς, ἐξ οδιάζουν τὸ πλοϊὸν δι' ἡλεκτρικοῦ σείματος, κατά τὸν πλοῦν καὶ ἐν ὅρμῃ. Αὐτόματον ἡλεκτροκίνητον ψυγεῖον, διὰ τοῦ διὸ θαλάμους τροφίμων, είνε ἔγκατεστιμένον παρά τῆς «Frigidaires» τύπου «Freon—12». Εἰς δὲ ωλαν ἀπόνην λέπονται, ὅτι δὲ ωλαν ἀδρούθων οὐκίαν προδεντούσι ἐφολισταὶ κ. κ. Παπήδη καὶ Υἱὸς Χατζῆμιλας, ἐπλισταί τὸν στόλον τον, καὶ τὸ ἐμποριόν μας Ναυτικόν, μὲ ἓντα ἀπὸ τὰ τελειότερα πλοῖα τοῦ εἰδούς τον, ἦξιν νῦ ἀνταγωνισθῆ σίονδηποτε ξένον πλοῖον, καὶ εἰς τὰς κρηπιδωτέρας καταστάσιες τῆς διεθνοῦς Ναυτιλίας. Είνε δὲ ἦξιοι συγχρηματηρίων, διότι, παρὰ δηλητὴν τὴν διαφόρουν εἰδῶν καὶ ἔγκαταστάσεων, δὲν ἐγείσθησαν κάποιαν καὶ κρηματωτού, δαπανήσαντες πολλάς ἐκανοντάδας λιόντων, δι' ἔκτακτους τροποποιήσεις τῶν διαμερισμάτων καὶ διαφόρων ἔγκαταστάσεων πρὸς ἄνεσιν τοῦ πληθύματος.

Μετά πάσις τημῆς  
ΤΡΥΦΩΝ ΝΙΚΟΛΑΙ·ΕΦ  
Λος Μηχανικὸς ἀ)π «Νησεὺς»

## Έμπορικὸν ναυτικὸν καὶ ἔθνικὴ ἀμυνα

Ἐλάθομεν καὶ εὐχαρίστως δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

Ἡ ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Ὁκτωβρίου, λόγῳ τῆς πτώσεως τῶν ναῦ-  
λων σημειωμένην νέα κοίνην τῆς διεθνούς ναυτιλίας ἀφορμὴν παρέσχε,  
νά τεθοῦν καὶ πάλιν ἐπὶ τάπτητος ζητήματα, ἀπινὰ κατὰ τὴν διάρκειαν  
τῆς τελευταίας εἴδημερας είχον παραμειρισθῆναι ἔντελῶς ἡγονῆθασαν.

Εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς Ἰνδομένας Πολιτείας, πολλὰ κατ' αὐτὰς ἔλαβον κώδωνα συντηγήσεις, σχετικά μὲ τὴν θέσιν τῆς ἐθνικῆς τονι- ναυτιλίας, πουν διὰ ταπετών ὅσουν καὶ διὰ τὸ ἐμψυχον ὄλικον, από της ποιητικῆς κυριού ἀπόφεως, εἰς περίπτωσιν πολεμικῆς διαταραχῆς.

Συγκεκριμένως ὁ νέος Πρόεδρος τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου εἰς τὴν πρὸ τούτου συγκλήσειν ἐτίμια γενική συνέλευσιν, μεταξὺ ἀλλού ἀνέφερεν, ὅτι τὸ Βρετανικὸν Ἐμπορικὸν Ναυτικὸν εἶναι σημερινού κατώτερον κατά 1 ½ ἑκατομμύριον τόννων διλικῆς χωρητικότητος ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ 1914.

Τὴν δην Ἀποφίλον ἔξ ἄλλον ὁ Υφεστοφόρος τοῦ Ἐμπορίου, ἀπαντῶν εἰς σχετικὴν ἐπεφωτίσιν, ἐδήλωσεν, ὅτι «εἰ Κυβέρνησις τῆς Α. Μ. ἀναγνωρίζει πλήρως τὴν ἀνάγκην ισχερᾶς καὶ ὑγιοῦς ναυτικῆς βιομητρίας καὶ παρακολούθει συνεχῆς τὴν δυναμικότητα τοῦ ἐμπορίου στόλου, ἐν σχέσει πρὸς τὰς ἐπηρεούσας, ἃς οὐτός θὰ ληφθῇ νῦν προσφέροντας ἐν περιπτώσει ἐθνικῆς ἀνάγκης, καὶ ὅτι εἰ Κυβέρνησις είνε ἐν πλήρει ἐπιγνούσει, ὅτι ἡ διατήσιος εἰς ἀνύτερον ποιοτικὸν ἐπίπεδον τοῦ ἐμπορίου στόλου είνε ἀπαραίτητος».

Ο πρώτος επίσης λόδος τοῦ Ναυαρχείου ἐδήλωσε σχετικῶς τὰ ἔξης: «Πάλιν γίνεται λόγος περὶ πιθανότητος πολέμου. Τὸ Βασιλεῖον τῶν Ναυτικῶν, ὃ στρατός καὶ οὐ δεσμοφορίᾳ ἐνισχύνεται πιστεωδῶς, ἀλλὰ διὰ νέαντα ψυχῆς πολέμου νάυα ἔχουν τὴν ὑποστήριξιν καὶ ταλλήλουν Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ».

Ἐπί πλέον γνωστὸς Ἀγγλὸς ἐφοπλιστὴς δι' ἐπιστολῆς του πρός τὸ Ἀγγλικὸν περιουσίον *Shipping World* ἀναφερόμενος εἰς τὰ προ-  
βλητά της ἑπτακοντάκιας τούτης ὅτι μεταξὺ τῶν κυριωτέστερων

είνε καὶ ὁ συνεχής ἀνεφοδιασμὸς τῶν πλοίων δι' ἀφετοῦ καὶ καταλλῆλον προσωπικοῦ, καὶ ὅτι «ἡ ἔξασφάλιστη πεπειραμένην καταλλήλουν προσωπικοῦ εἰς τὸ ἐμπορικὸν ναυτικὸν είνε ζήτημα ζωτικόν, ὅτι μόνον διὰ τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν, ἄλλην καὶ διὰ τὸ ἔθνος». Εἶναι ἀμφιβολούν προσθίτι οὐ «Ἄγγελος ἐφαπλιστής» — εἴη τοῦ ἐπικρατοῦν ἐπὶ τοῦ παρόντος σύστημα καταψήσεων τῶν στελεχών τοῦ Ε. Ν. ἐξαπορεῖ τὰς θετικὰς ἀνάγκας του.

‘Αρ’ ἔτερον ὁ ἐν Λαοδίκῃ πρόσθιν τῶν Ηγούμενον Πολιτειῶν, τερπνόν  
Πλεόδους τῆς ἐπὶ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας γίδηνης ἐπιτοποιής, εἰς  
προσφέρωντιν του κατὰ τὸ γεγονός Αγγλικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου,  
συννόψισεν ἐν ὅλην της διάσεις τῶν ἐν σχέσι πρὸς τὴν ἐμπο-  
ρικὴν γαυτιλίαν τῆς χώρας τοῦ διὰ τὸν πάνωθι:

«Ἐζομεν — ἐδίψοσεν ὁ οὐρανός. Καπνού — πεισθῆ ὅτι είναι ἐπάνωκτος νῦν δημιουργός σομένει ἐμπορικήν ναυτιλίαν, ἵνα συνδράμοιμεν τὸ ἐμπόριον καὶ τὴν ἔννοιαν μας ἀμείναν. 6') Ἐνοοούμεν νῦν διατηρούμενον τοιαῦτην ἐμπορικήν ναυτιλίαν καὶ τέλος ἐπιθυμούμενον νῦν συνεργάσθωμεν μεταξὺ ἡλίου ἐθνῶν κατὰ τοιούτον τρόπον, ὅπει η ναυτιλία νῦν ἀποθῇ κομιστέρᾳ καὶ ἐπικρατεῖσθαι ἐπιχείρησις».

Αναφερόμενος δὲ εἰς τὰ σημεράσματα, εἰς ἡ κατέληξαν ἐν Αιγαίῳ κατόπιν τῆς πείρας τοῦ παγκοσμίου πολέμου ἐτόνισεν, ὅτι «ὁ πόλεμος ἀπέδειξεν προφανέστατα, ὅτι τίνει ἀναγκαῖα ἡ παραχεισθήσκων ποντικοῦ ναυτικοῦ ὡς βοηθητικοῦ τῶν ἐνόπλων δυνάμεων».

τηρούσιμεν τὰ δοκιματά πλοῖα, ἀνεν τῶν ὅποίων ἡ δρᾶσις τοῦ πολεμοῦ στὸν θάλατταν ἦτο ὀλιγότερον ἀποτελεοματική.

Παρ' ήμάν εντυχῶς, χάρις εἰς τοὺς ἐπί έτος σχεδὸν διαφέσσαντας καὶ λόγος ναύλους, ἐδόθη ἡ εὐκαιρία εἰς τοὺς Ἐλλήνας ἐφοπλιστας ὅπως βελτιώσουν ὀπωδήποτε τὴν οἰκονομικὴν αὐτῶν θέσιν. Εξῆφλισσαν οὐδαέ μέρος τῶν ρυθμῶν, δι' ὧν ἦτο διεβαρυμένος ὁ ἐμπορικὸς μας στόλος ἡ ἔστοιφρη σα μὲ ἀποτελεσματικότητα πρός τὴν ποιοτικὴν ἀνασυγκρότησιν.

“Η ἀνανέωσις πράγματι τοῦ πλειοῦ ἡλικοῦ συντελεῖται βαθμηδίῳ διὰ τῆς πολλήσεως τῶν παλαιῶν σκαφῶν καὶ τῆς παραλαβῆς νεοτείχου τιμούτων. Ἡδὴ ἀπὸ τοῦ Ἰανοναράιον μέχει τῶν μέσων Ἀπολίτων ἐπί τριῶν γράφατο περὶ τὰ 19 ἀττικόλια δλ. χορ. 46727 τόνων, ἐνῷ ἀπὸ τέσσαρα ἀγόρασθεντά ἀττικόλια δλ. χορ. 12275 τόν. καὶ 3 νεότειχα δλ. χορ. 13364 τόν. Συμψώνων δὲ πρὸς τὰς εξα-

τικής στατιστικάς κατά τό τέλος Μαρτίου έ. έ. ευθύνοντο υπό νωπή γησιν ένν Αγγλική 11 Ελληνικά απομόνωα δι. ψωφ. 58110 τόν.

Ούτως η Ναυτιλία μας έξελλεστε πρός την ποιοτικήν δεκτίσιμην φυσιολογίαν, χωρίς νὰ έπιληπτῇ την κρατικήν οίκονομακήν ένίσχυσην, ώς συμβαίνει άλλαχο. Επιδιώκει μόνον την ήδηζην κρατικήν άρρογνήν, ώς τούτο εντυχώς συμβαίνει σήμερον, διότι προϊσταται της Εμπορίου κης Ναυτιλίας, υπονομής έγνωσμένης ικανότητος, πείραις και άγαπης διά το Ναυτικόν μας.

"Αν δημος ἀξιέπανος καὶ πισθήσος ἐκδηλώσται προσπάθεια διὰ τὴν ποιοτικὴν βελτίωσιν τοῦ πλοιοῦ ἡμῶν ἐλιξοῦ, δὲν δυνάμεθα νὰ δεχθῶμεν, ότι τὸ ίδιον συμβαίνει σχετικῶς καὶ πρὸς τὸ ἔμφυγον ἐλιξόν καὶ μάλιστα δύσον ἀφορᾶ τὰ κατόπιν πλήρωμάτα.

Είνε γεγονός ἀναμφισβήτητον, ὅτι λόγῳ τῆς αὐξήσεως τοῦ ἀριθμοῦ τοῦ πλοίου καὶ τῆς χωρητικότητος τοῦ Ἐμπορικοῦ μας στόλου, ἡ ξήθη καὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν πρὸς ἐπάνδυσιν των πληρωμάτων. Καὶ ἐνῷ μεζοπόρῳ τινων ἀκόμη ἔτον, διὰ τὸ Ἐλλήνιν ναυτικὸν δὲ περιζῆτος καὶ εἰς εἰς ἑτοῖς ξένας σημαῖας πλοία, λόγῳ τῆς προσθήσεως τοῦ εἰς τὸ καθῆκον σημειῶν συνεπείᾳ τοῦ νόμου προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, ἐπράπτουν πρὸς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν καὶ ἄποινα οὐδεμίαν σχέσιν ἔχοντα πρὸς τὴν θάλασσαν, ἀτίνα ἀπὸ ἀπόφεως καὶ ικανότητος καὶ ὑγείας, εἰς μεριμναδὲ περιπτώσεις καὶ ἡμίτιτης, είνε ἀγατάλληλη δύναμι τὸ θαλασσινὸν ἐπάγγελμα, πατέροις ἀπατεῖ πρὸ παντὸς ἄλλον ἴσχυρὸν ὄργανον, φιλεργίαν καὶ πειθαρίαν.

# **YANNOULATOS BROS (CHINA)**

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

**HEAD OFFICE: ATHENS, Pindarou 32.**

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

**BRANCH OFFICE: -77 Beach Street GHEFOO.** Cables & Radiograms—«ONEYBROS» Shanghai  
**AGENCIES throughout CHINA and JAPAN.**

**LONDON AGENTS.**

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

Cables: "Yannoulatos,,—LONDON

Τὰ ὑλικέα ἀποτελέσματα τῆς ἀθρόου εἰσ τὰ πλοῖα προσώπων ξένων ποὺς τὰς παραδόσεις τῆς ναυτικῆς μαζί οικογενείας κατέστησαν πλέον ἔκδηλα. Θά μάζι ἐπιτράπηται ν' ἀναφέρωμεν τὰ προσωπά της μόνον σημειωθέντα. Αἱ ποὺς ἀσθενεῖς ἀποξεμώσεις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας βαίνουν αἴξανόμενα, μέχρι τοιούτου σημείου, ώστε νὰ ἀναγκάσῃ τοὺς ἐν Ἀγγλίᾳ ἀλληλασφαλιστικούς 'Ομίλους νὰ ἐφαρμόσουν ιδιαίτερον πρᾶξιμον πιμολόγιον διὰ τὰ Ἑλληνικὰ πλοῖα. Τὸ 'Υφεστονογείον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εὐθέμη εἰς τὴν ἀνάκρην τὴν ἐκδίοις ἐγγυήσιον τηνακάς πρὸς ἀπάσας τὰς λιμενικὰς καὶ προξενικὰς ἀρχές διὰ τὴν ανοτητική τιμωρίαν τῶν ἐπὸν πλοιάρχων καὶ χαροπολαξίην ἐπὸν τῶν πλοίων καὶ λαθομεμορίαν παταγγελλομένων ναυτογατῶν καὶ τέλος ἡγέθη δύτημα διὰ τὴν ἔξαπολονθήσιν τῆς κατ' ἔδιμουν ἐνεργουμένης ἐπὸν τῶν μηχανικῶν διώσιον ἡμεροδιάσις ἔργωσις πρὸς οιντηρησιν τῶν βαρούκων καὶ λοιπῶν ἔξαρτημάτων τοῦ καταστρόματος, ἦν στασιαστικὸς ἥρνιθμος τινὲς νὰ ἔξαπολονθήσονται ἐπειδούντες.

**Αλλ'** έαν και ίμεις θελήσουμεν νύ προσωφομοθήμεν εἰς τὰς κρατούσας ἐν τῇ Σέρην ἀντιλήψεις, περὶ τοῦ ἀνωτέρῳ προορισμοῦ τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὅφθατο τὸ Κράτος θὰ προέβη εἰς τὴν λῆψιν μέτρων διασφαλιστικῶν τῆς καλῆς καταστίσεως τοῦ ἐμφύγοντος ἀλικοῦ τοῦ βοηθητικοῦ μας στόλου. Τὰ μέτρα αὐτὰ θὰ ἀγαρυνθοῦν αἰθητῶς καὶ τὴν Ναυτιλίαν μας, τὸν σημαντικότατον τοῦτον κλάδον τῆς οἰκονομίας τοῦ τόπου. Θὰ ἔλαττωσουν τὰς δὲ ἀσθενεῖς ἀποζημιώσεις, τὰς δὲ ἔλλειψεως πείσους τῶν πληρωμάτων προερχομένας ζημιάς εἰς τὰ πλοῖα καὶ τὰ γορτία καὶ θὰ πεφιδίσουν τὰς γνωστάς ἐνοχλήσεις, αἵτινες ἀφοροῦνται τῶν ἔλλειψην πειθαρχίας ἐπὶ τῶν πλοίον.

Τοιάστη νομοθετίκη μέτρα θὰ ήσαν ἐνδεδειγμένα τὰ κάτωθι: 1) Ἡ ἡπό τῆς Ἐπιφορῆς ἐξ ἀνωτάτων ιατρῶν τοῦ B. Ναυτικοῦ πρὸ τῆς ἀποκτήσεως ναυτικοῦ φιλαδίου ἔξετασις τῶν πληρωμάτων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων, ἔξομοιμενών οὕτῳ πρὸ τούς κληρούχων τοῦ B. Ναυτικοῦ. 2) Ἡ ἀπαραίτησις ἐφαρμογὴ τοῦ βιβλιαρίου ποιότητος, ἐν τῷ όποιῳ θὰ ἀναγράφονται οἱ λόγοι, δι' οὓς ὁ ναυτεργάτης ἀπελύθῃ ἐπὶ τοι πλοιάρχου, καὶ ἀνευ τοῦ όποιούν οὐδεῖς θὰ ἥδυνατο νὰ ναυτολογήται καὶ 3) Ἐπιβολὴ αὐτηποτάτων συνώσεων, δι' οὓς θὰ καθίστατο ἐψιτῇ ἡ ἐμπέδωσις τῆς πειθαρχίας καὶ οἱ ἀναγνώσισις τοῦ πλοιάρχου ὡς τοῦ πραγματικοῦ νεφενήσητο τοῦ πλοίου, καθισταμένου ἐν ταῦτῃ δοσιλόγου διὰ πάσαν ἐπεθεισαν ἡ κατάγομαν ἔξοντος.

Μετά πάσης τιμῆς  
ΝΙΚΟΛΑΟΣ Κ. ΔΕΚΑΒΑΛΛΑΣ  
Τμηματάρχης τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου

## Ναυτικά Τεχνικά Ζητήματα

‘Η ἐνδιάμεσος θέρμανσις ἢ ἀναθέρμανσις τοῦ ἀτμοῦ

Εις τὸ προηγουμένον τεῦχος ἐξετέθησαν λεπτομερῶς τὰ τῆς ἐφαμογῆς τοῦ ἑπεδέρμου ἄτμοι, μὲ συμπέρασμα, ὅτι εἰς τὴν παλινδρομήν τοῦ ἀτμωμάτου ἡ χροῖσις αὐτῷ ἐπιφέρει πραγματικὴν οίκονομίαν εἰς κάστημα, ὃν φειλομένην ὅχι τόσον εἰς τὴν αὔξησιν τῆς θεωρητικῆς ἀπόδοσεως, ὃς τυχόν ἤθελε νομισθῆναι, ἀλλὰ περισσότερον εἰς τὴν μείωσιν τῆς ἀπωλείας εἰς τῆς ἴγρασιον ημέρως τοῦ ἄτμου ἐντὸς τῶν κυλίνδρων.

Η απόλεια αὕτη δρείπεται εἰς τὸ ὅτι ὁ ἐντὸς του κυλίνδρου εἰσερχόμενος ἄτμος, εργίσει τὰ τοιχώματα ὡστὸν ψυχρά, λόγῳ τῆς προηγηθείσης περιόδου τῆς ἔξαγωγῆς, καὶ ἀποδίδει μέρος τῆς δεμούτοτος του δια νά ἀναβεροῦν τὰ τοιχώματα μέχοι τῆς θερμοκρασίας του. Διὰ τῆς ἀποδόσεως ταῦτης τῆς δεμούτοτος οὔτος πάντα, ἵτοι ὑγροποιεῖται ἐν μέρει, αὐξανομένης τῆς ἐντὸς τῆς μάζης του ὑπαρχούσης σχετικῆς ὕγρασίας, ἵτοι τῶν σταγονιδίων ὑδατος, τὰ ὅποια ενρίκουντο ἐν αιώρησε. Η απόλεια αὕτη είνει μία τῶν σπουδαιωτέρων εἰς τὴν παλινδρομικήν καὶ τοῦ μέγεθος της φάνει πολλάκις τὰ 15 ο) τῆς ὅλης θεμούτοτος, ἡ ὁποία περιέχεται εἰς τὸν ἄτμον.

Ἡ προσπάθεια πρὸς μείον της, ἔχει ὄδηγῆσαι εἰς πολλὰς μεθόδους, αἵτινες προύχθησαν καὶ διερευνήθησαν ἐπιστημένως, ίδιᾳ κατὰ τὰ

τελειταῖα ἔτι, ὅποτε ἡ προσοχὴ πρὸς θελτίωσιν τῆς παιδινδρομικῆς ἐστρά-  
φη ὑφότατα πρὸς τὸ θεραπευτικὸν μέρος. ‘Ως μὰ τοιάντη δὲ μέθοδος πρέπει  
καὶ’ ἀρχὴν νὰ ἔξετάζεται καὶ ἡ χρήσις τοῦ ἐπερθέμονος ἄτμου.

Είς τὴν πρᾶξιν ἐν τούτως ἔχει καταδειχθῆ ὅτι τὸ νῦν διατηρηθῆ ὁ ἄτμος ἑπερθερμός οὐ ξηρὸς ἐντὸς ὅλων τῶν κυλίνδρων δὲν ἐπιτυγχάνεται μὲ τὰς συνήθιστος σήμερον χρησιμοποιουμένας θερμομετρίας ἑπερθερμάσμασιν, αἵτινες κυμαίνονται μεταξὺ 300° ἤως 350°<sup>o</sup> Κελσίου, ἀντιστοιχούν πολὺ 570° ἤως 650°<sup>o</sup> Φερείτων, καὶ συνεπάλ, ὅτι διὰ τὴν ἐπίτεντες σταθερέατερας βελτιώσεως τῆς ἀπόδοσεως πρέπει νῦν ἐπανηγγῆθη ἡ θερμοκρατία. Η ἐπανῆσης ὅμως ἀπτὴ προσφοράν εἰς τὸ μειονέκτημα τῆς ἐλαττωματικῆς λιπάνσεως, δεδομένον, ὅτι τὰ χρησιμοποιούμενα καὶ σήμερον κυλίνδροιν δὲν ἀντέχουν εἰς ἕητηλίν θερμοκρασίαν. Ἐλαττωματικῇ δὲ λιπάνσει εἰς τὴν προσεγγένεν περιπτώσιν σημαίνει αὔξησις τῶν παθητικῶν ἀντιστάσεων, ἀλλ ίδιατέρως ταχεῖται φθοράν τῶν ἐλαττηρίδων τῶν γιτωνίων τῶν κυλίνδρων, ἐπλοσθετικῶς δὲ καζίην συντήρησιν, φθοράϊ καὶ ἀνωμαλίαις τοις τῷ φρεγείον καὶ εἰς τοὺς λέβητας.

Δια νά παρακαμψή άρρωστος τό μειονέκτημα τούτο της λίγαν ώφρηλης θερμοκρασίας, ἀλλά καὶ διὰ νά ἐπιτευχθῇ ἀρ̄ ἔτερον ή δι’ ὅλης τῆς μηχανῆς διατήρησης τοῦ ἀτμοῦ ἔπον, η ἔρενα ἐστράφη πρὸς την μέθοδον τῆς ἐνδιαμέσου θερμάνσεως η ἀποξηράνσεως η ἀναθερμάνσεως λεγομένης τοῦ ἀτμοῦ.

Η μένδος αὐτῆς συνίσταται εἰς τὴν ἀποξήφανσιν ή ἀνάθεμασιν τοῦ ἄτμοῦ τοῦ ἔξεργαζομένου ἐκ τοῦ κυλίνδρου ὑψηλῆς συνήθεος πάσσων προτοῦ οὗτος εἰσέλθει εἰς τὸν κυλίνδρον τὸν τῆς μεσης. Ἐάν διὰ τὴν ὑψηλὴν ἐγένετο χρῆσις κεκορεμένον ἄτμον, οὗτος κατὰ τὴν ἔξαγωγὴν τοῦ θαλῆροῦ καὶ λόγῳ τῆς ἐκτονώσεως ὑγροποιηθῇ περισσότερον, ἐάν γε ἔχῃ γίνει χρῆσις ἐπερθέμοι, οὗτος κατὰ τὴν ἔξαγωγὴν εἴτε θάληρος καταστῇ κεκορεμένος, ὅταν ὁ βαθμὸς ἐπερθεμάνσεως είναι μικρός, εἴτε θάληρος κάθετο τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ἐπερθεμάνσεως του. Διὰ τῆς ἀποξήφανσεως ἔξαγωγεται κατὰ πρῶτον ή ἐντὸς αὐτῶν ὑπάρχουσα σχετικὴ ὑγρασία καὶ κατόπιν θάλασσατηγήθῃ αὐξησις τῆς θερμοκρασίας του, δηλαδή ἐνδιάμεσος τρόπον τινὰ ἐπερθέμανσις αὐτοῦ.

Ἡ ἀποξήγανσις ἡ ἀνάθεψιμανσις δένυται νὰ πραγματοποιηθῇ, εἴτε διὰ συμπλέσεως τοῦ ἀτμοῦ, εἴτε διὰ κανονικῆς θερμάνσεως αὐτοῦ.

Ἡ μέθοδος τῆς διὰ συμπέσεως, ἀποξηράνσεως καὶ ἀναθεμάτων ἀποτελεῖ τὴν βάσιν τοῦ συστήματος Gotaverken, ποὺ συνδράζει πόρος τὸν οὐρανὸν τοῦτον καὶ τὴν χονθιμούσιον τοῦ ἀμιστροβίλου ἔξατμίσεων.

Είς τὸ σύντημα τοῦτο ὁ ἐν τῆς παλινδρομῆς ἔξαγόμενος ἀτμὸς ὁδήγεται εἰς ιδιαίτερον ἀτμοστρόβιλον, ὃ ὥποις χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν κίνησιν ἐνὸς πολυσταδικοῦ στροβιλοστριψαστοῦ. Ὁ συμπεστής ὅντος συμπλεζεὶ τὸν ἀτμὸν τῆς ἔξαγωγῆς τοῦ κελίνδρου ἡ πέμπτη. Διὰ τῆς συμπλεσίου ἐπιτυγχάνεται ἀπόρριψαντις τοῦ ἀτμοῦ ἄφ' ἐνὸς καὶ σὺν τῇ αὐξήσῃ τῆς πλεσεως καὶ αὔξησις θερμοκρασίας, ἐφ' ὃσον ἡ κατὰ τὴν συμπλεσιν ἀναπτυσσομένη θερμότης παραμένοντα ἐντὸς τοῦ ἀτμοῦ χρησιμοποιεῖται πόδις τοῦτο. Διὰ τοιούτου συμπεστοῦ ἐπετεύχθη ἐπὶ παραδείγματι ἡ συμπλεσις τοῦ ἀτμοῦ τῆς ἔξαγωγῆς τῆς ὑψηλῆς ἀτ 52 εἰς 78 λίτρας, ἐπὶ ἀρχηγού πλέσεως 215 λιτρῶν καὶ ἡ ταῦτοχρονος ἐπίτενες θερμοκρασίας ἐπεφεύγησαντος διὰ τὴν εἰσαγωγὴν εἰς τὴν μέσην πλεσιν ἐξ 100°F, ἐπὶ ἀρχηγῆς τοιούτης 145 βαθμῶν.

Η μεθόδος της διάυ θερμάνσεως αποχρόνσεως αποτελεί την βάσιν ἀφ' ἑνὸς τοῦ συστήματος Lindholmens και «Vickers» ἔνδι γίνεται καὶ αὐτῆς συνδραμός μὲ ἀποστροφήν τὸν ἐξατμίσεως καὶ ἀφ' ἑτέρου τοῦ συστήματος ἀνάθεματήρος τῆς NORTH EASTERN MARINE ENGINEERING CO, LTD.

Είτε τό σύστημα Lindholmēn - Motala, συναφῶς δὲ καὶ εἰς τὸ τῶν Vickers, ὁ άπιδός τῆς ἔξυγωγῆς τῆς μηχανῆς χρησιμοποιεῖται διὰ τὴν κίνησιν ἀτμοστροβίλου ἀετόμισθου, διότι λεγύνεται μὲν γενετέρων μέλετοιο φεύγατος. Τὸ παραγόντον ρεθμα χρησιμοποιεῖται κατὰ ἐν μέσοις διὰ τὴν σίνην του θομήτηκαν μηχανημάτων, κατὰ δὲ τὸ ἑπτάλοιπον διὰ τὴν θεμανσιν μέσῳ ἡλεκτρικῶν θερμικῶν στοιχείων, τοῦ ἀπιδού τοῦ ἔξερχομένου τοῦ κυλίνδρου τῆς ὑψηλῆς πρὸ τῆς εἰσόδου τοῦ ἐπὶ τοῦ κυλίνδρου τῆς μέσης. Ἐνταῦθα, βεβαιώς, δὲν είνει δινατή ἡ ἐπανῆσης τῆς πέσεως, ἀλλά

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

Τακτική δεκαπενθήμερος Γραμμή φορτηγών άτμοπλοιών έξ 'Ελλάδος δι' ΑΜΒΟΥΡΓΟΝ - ΡΟΤΤΕΡΔΑΜ - ΑΜΒΕΡΣΑΝ και τάναπαλιν.

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι᾽ Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορ. Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου Ἀμερικήν, Κναδ ἄνκλητ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ὡς ἕνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατέθεται φοροκῶν.

## · Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

## МЕГАРОН ВАТТН

ΠΕΙΔΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

καὶ τοὺς εἰς ἄπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Ἐπαιρείας



ΑΙΓΑΙΟΝ

‘Η σημαία μας είσ τὴν διώρυγα τοῦ Σουέζ,

Εις τὸ «Δελτίον» τῆς Διώρυγος τοῦ Σονέζ παρέχονται ἐνδιαφέρουσα οι στατιστικαὶ πληροφορίαι ἐν σχέσει μὲ τὴν συμμετοχὴν τῆς Ἑλληνικῆς ομιλίας εἰς τὰς ἔκπειθεν διελένσεις. Κατ' ἀντίθεσιν ποδὸς τὰς Ἀλλας ομιλίας, τῶν ὅποιον σταθερά, λόγῳ τῶν τακτικῶν γραμμῶν, ἐμφανίζεται ἡ συμμετοχὴ εἰς τὴν κίνησιν τῆς Διώρυγος καζαφήριστικά εἶναι αἱ κατὰ χρονικὰς περιόδους ἀξιούσιοισισ τῶν σχετικῶν μὲ τὴν Ναυτιλίαν μαζὶ ἀριθμῶν, περιώδους οἵμεναι ἐπαρχῶς ἢν ήηηθοῦν ὑπὲρ ὅπερι αἱ συνθῆκαι, ἵνα ἂς ἐργάζεται τὸ φορτηγὸν σκάφος.

Ως οντηρία, το ριζικό αποτέλεσμα της φυσικής παραγωγής  
· Η χρονικότητάς μας, έξι ώρες, διογκώθεισα κατά τα τελευταῖα ἑτη  
και ἀπαρτιζομένη διόσχεδος ἀπὸ «τράπατς», είναι ἡναγκασμένη γ' ἀκο-  
λονθῇ τὰ ἔκαστοτε θεμάτα τοῦ παγκοσμίου μεταφορικοῦ ἐμπορίου καὶ  
ν' ἀνάγκη μίαν ἀπασχόλησιν ἐξ ὅποι τομέων παρουσιάζουν κατὰ και-  
ρούς ἔνωρητην προτίθεσιν. Τό 1917, λόγουν κάριτ, συνεπέστε τῶν ἔκ-  
τατων ναυλώσεων, εἰς τὰς ὅποιας ὑπερφρόνησαν νὰ προσθῶνται σημα-  
ναχικαὶ κυβερνήσεις, διὰ τὴν ἔξι Ἰνδίον, Αὐστραλίας, Ἰνδονίας καὶ  
Αφρικῆς, μεταφοράν μεγάλων ποσοτήτων σιτηρῶν, γωνιαθάκων, δο-  
ῦξης καὶ ζακάρων εἰς Εὐρώπην, διῆλθον τὴν διώρυγα 127 ἐν διῃ Ελ-  
ληνικάς προτηγή, καθαρὸς χρονικότητος 358.000 τόννον νέτ., ἐνῷ κατά-  
τη ἐπόμενα ἑτη καὶ μέχρι τοῦ 1933 ποτὲ ἡ Ἐλληνικὴ οἰκουμένη δὲν ἔ-  
πινε τόσους δύχον ἑταίρους διελεύσεων. Ἀπὸ τοῦ 1934 ὅμως καὶ ἔ-  
τεινεν ἡ Ἐλληνικὴ οἰκουμένη παρουσίασε προοδευτικὴν συμμετοχὴν εἰς  
τὰς διελεύσεις, αἵτινες καὶ ἔκθασαν τὸ 1937 νὰ περιλάβουν 230 πλοία  
881.000 τ. νέτ., μὲ αὔξησην 48.3 ο), ἔναντι τοῦ 1936. Ἀναλυτικώτερον  
αἱ Ἐλληνικαὶ μέσοι Σονές διελεύσεις κατά τὸ 1913 καὶ κατά τὴν διά-  
κειαν τῶν τεσσάρων πολεμικῶν ἔτῶν ἔνεφαντισαν τὴν ἀκόλουθον διατί-  
μανσην.

"Ετος	1913	πλοϊα	17	τόννων	ντόντ	55.000
»	1914	»	49	»	»	138.000
»	1915	»	47	»	»	96.000
»	1916	»	23	»	»	55.000
»	1917	»	127	»	»	358.000

Η σύγχρονις διά την ἔκτοτε διαφορένσασαν μεταπολεμικήν είκοσιαν παρουσιάζουσαν ἐλαφράς μέχρι τοῦ 1933 αὔξουσιόντες καὶ σταθερών πόδουδον ἀπὸ τοῦ 1934 καὶ ἐντεῦθεν, δείκνυται ἀπὸ τὸν κατοτέον πίνακα:

Έτη	Πλοιά	Τ. νέτ.	Έτη	Πλοιά	Τ. νέτ.
1918	99	273.000	1928	90	280.000
1919	39	103.000	1929	68	187.000
1920	44	120.000	1930	54	95.000
1921	18	56.000	1931	25	53.000
1922	10	32.000	1932	32	78.000
1923	20	61.000	1933	83	274.000
1924	35	131.000	1934	164	584.000
1925	54	166.000	1935	150	444.000
1926	28	77.000	1936	168	594.000
1927	66	196.000	1937	230	881.000

'Η κατανομή ἀρ' ἐτέρου τῶν κατὰ τὸ 1937 Ἑλληνικῶν διελεύσεων, ὃσον ἀφορᾷ τὰς πέραν τοῦ Συνέβ. προελεύσεις δι' Εὐρώπην, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ 1936, ἐμφανίζεται μὲν ποσοτά τοῖς οὐρανοῖς, ὃς ἔξης:	
'Ἐz τῆς Ἐριθρᾶς Θαλάσσης .....	24.2
'Ἐz τοῦ Περσικοῦ κόλπου .....	7.2
'Ἐz τῆς Ἰνδοκίνας .....	8.3
'Ἐz τῆς Γαλλ. Ἰνδοκίνας .....	22.7
'Ἐz τῆς Αντσαΐας .....	13.2
'Ἐz τῆς Ἀλω' Ἀνατολῆς .....	22.3
'Ἐz τῶν λιμῶν τούτων .....	2.1
	4...

Αντιθέτως αἱ διελεύσεις ἐξ Εβραίης μὲ προορισμὸν τὴν "Ἄπω" Ἀ-

# VINKE & CO.

**AGENTS FOR REGULAR LINES  
SHIP OWNERS-SHIP BROKERS**

**ROTTERDAM**  
Teleg. Address : VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

κατολήν στερεύνται ιδιαίτερας τινός σημασίας, διότι άναφέρονται κυρίως είς πλοία κενά, κατευθυνόμενα είς διαφόρους πέραν τοῦ Σονές τοπεῖς πρὸς φόρτωσιν. Σπανίως τὰ Ἑλληνικά φορτηγά διέρχονται ξημερώς ταῦτα ἐξ Ερυθρῶς πρὸς τὴν Ἀνατολήν, δεδομένον, ὅτι ή ναυτιλία μαζί δὲν διατηρεῖ τακτικά γοητιών, καὶ αἱ μεταφοραὶ ὑμεδόν φορτίου ἐξ Εὐρώπης πρὸς τὴν Ἀπο-Ἀνατολήν καὶ δὴ ἀπὸ τοὺς Μεσογείους τοπεῖς ἔχει ἀπὸ τινὸς ἐκτάκτως περιορισθῆ. Τὰ φορτηγά μας κατηψύνοντο ἔμφορτα πρὸς τὴν Ἀπο-Ἀνατολήν, ὅσακίς ἡ Νότιος Ρωσσία παρουσίᾳει Ἰωνόθητη ἐξαγωγῶν σιτηρῶν, μεταλλεύμάτων καὶ γενικῶν εἰδῶν πρὸς τὴν Κίναν, τὴν Ἰαπωνίαν, τὸ Βλαδιστόρ καὶ τὴν Καμτσοτίκαν τὴν ζαχάρων πρὸς τὸν Ηερσίκον κόλπον. Τοιαύτη ἐφεία κίνησις ἐξαγωγῶν κατὰ τὸ παρελθόν ἦτο δὲν ἐπικυριώθη, οὐτός διότε τὰ μόνα φορτία ἐξ Μεσογείου πρὸς τὴν Ἀπο-Ἀνατολήν ἀναφέρονται εἰς πλειστας καὶ οποδαρικας διαταγής Τονφρικοῦ ἄλατος καὶ Ἐλληνικοῦ βοσκτοῦ διὰ τὴν Ἰαπωνίαν.

Αλλά και ή επί τῶν πέραν τοῦ Σονέζ τομέων ἐργασία τῆς ναυτιλίας μας δὲν είνει σταθερά, ποικιλούσσων ἐξάποτε ἀναλόγου τῆς πορείας τῶν ἔχειθεν πρὸς τὴν Ἐφόρου την φροντίδαν. 'Ἐτη τῆς Γαλλικῆς Ἰνδοκίας ή λ. γ., αἱ μέσοι Σονέζ διελέγουσις πρᾶξην θασανίζουν τὸ 1937 κατά ποσοστὸν 61.1 ο). Ἐναντὶ τοῦ 1936, οἱ δὲ 'Ελληνικὴ συμμετοχὴ εἰς τὴν σύνησιν ταύτην πρᾶξην θατὰ 97.0 ο) Ἐναντὶ τοῦ 1936, ἐνῷ τῶν λοιπῶν πομπαῖς πρᾶξην θατὸν κατὰ 56.3 ο). Τὸ 1936 ἐξ ἄλλου ή μεταφορὰ αγγαγανέας ή τὸ Ἰνδῶν πομπαῖς θατὴν εἶναι σύνολον 496.000 τόννων, ἐνῷ τὸ 1937 ἀνῆλθεν εἰς 880.000 τ., εἰς τῶν διοίσιν μία ποσότης 107.000 τ. πετερέψη δι' 'Ελληνικῶν σκαφῶν.

Βέλγιον

### Δάνεια διὰ τὴν ναυπήγησιν πλοίων

Κατετέθη πρό ίμερον είς τὴν Βελγικὴν Βουλὴν νομοσχέδιον προβλέπον τὴν σύνστασιν «Κεφαλαίων Ναυτικῆς Πόλεως» διὰ τὴν παροχὴν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς εὐθηνῶν πιστώσεων, χάριν τῆς ἀνανεώσεως παρ' αὐτῶν εἰς τὰ ἔθνικά ναυπηγεῖα τοῦ Βελγικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Διὰ τοῦ ἐν λόγῳ νομοσχεδίου, ἐγγνάται τὸ Κράτος εἰς διαφόρους πιστωτικοὺς ὄργανοις καὶ ίδια εἰς τὰ «Κρατικὰ Ταμείηται», τὴν παρ' αὐτῶν διαθένειν ποσὸν 375 ἑξαπομιλίων φράγκων διὰ τὴν πορήγησιν εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς δανείων πρὸς ναυπηγησὶν ἐμπορικῶν καὶ ἀλιευτικῶν σκαφῶν. Τὸ Κράτος ἀναλαμβάνει τὴν ὑποχρέωσιν — μέχρι τοῦ ποσοῦ τῶν 11.250.000 φράγκων—να καλέπτῃ ἐκ τοῦ προϋπολογισμοῦ τὰ 3 οἱ τοῦ ἑταῖρον τοχογεωργίων. Ἐγγνάται ἐπίσης τὴν ἐξόφλησιν τῶν δανείων, ἅτινα θὰ παρέχωνται ἐπὶ πρότῃ ἐποιητῇ τῶν πλοίων καὶ θὰ ἀπαλλάσσωνται τῆς καταβολῆς παντὸς τέλους γαροτοσήμου, δικαιώματος ἐγγραφῆς ὑποθήκης πλ.

Γαλλία

## Τριετὲς ναυπηγικὸν πρόγραμμα

Μεταξύ διαφόρων Νομοθετικών Διαταγμάτων, τὰ ὅποια ἐδημοσίευσε τὴν 4ην Μαΐου ἡ Κυβέρνησις Νταλαντί, περιελαμβάνοντο καὶ διοίνων εφόμενα εἰς τὴν Ναυτιλίαν, ἀποσοποῦντα εἰς τὴν θετικότεραν, διὰ τῆς κρατικῆς βοηθείας, ἔνσχονται τῆς Γαλλικῆς χωρητικότητος. Δι’ αὐτῶν, ἀφ’ ἑνὸς μὲν ἐπανέζανται αἱ πρὸς τὴν «Ναυτικὴν Πίστιν» κυβερνητικαὶ χορηγίαι, ἀφ’ ἑτέρου δὲ ἔνσχονται αἱ πιστώσεις διὰ τὴν πλησιάν γε τοῦ προϊσχόντος πρὸς τὸν ἐλεύθερον ἐφοπλισμὸν. Διὰ τοῦ πρώτου Διατάγματος αἰξάνονται ἀπὸ 4 εἰς 20 ἑκατομμύρια φράγκων τὰ ὑπὸ τοῦ ἰσθμοῦ 3 τοῦ Νόμου τῆς 22ας Ἰουλίου 1937 προβλεπόμενα ποσά, ὡς ἀνάπτυτα δῆμα παροχόν διὰ τὴν συμμετοχὴν τοῦ Κράτους εἰς τὰ τοκοχρεοῖσια τὸν δανεισμὸν πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀπὸ τὴν «Ναυτικὴν Πίστιν» εἰς ἀπὸ 1.5 εἰς 10 ἑκατομμύρια φράγκων τὰ προβλεπόμενα ποσά δι’ αὐτούντων ταχύτητος. Ή αὐτήσεις αὕτη θὰ ισχύσουν διὰ μίαν τριετίαν, ἀπομένην ἀνάδοσιον ἀπὸ 1ης Αὔγουστου 1937.

Ἡ μέχρι τοῦτο παρεχομένη κρατική ἐνίσχυσις ἐξοικύη ἀνεπαρκής.

**G.K.HANSEN**

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

# CODENHAGEN

Telegr. Adr.: HANSEN

διὰ νὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν κανονικὴν ἀνανέωσιν τοῦ Γαλλικοῦ ἐμπορικοῦ καὶ ἀλευτικοῦ στόλου, δεδομένου μάλιστα, ὅτι αἱ σχετικαὶ πιστώσεις ἔχηται θῆσαν ἐντὸς τοῦ α' 8μῆνου τοῦ ληγοντος τὴν Ἰην Ἀγρύστου τρ. ἔτους. Διὰ νὰ δυνηθῇ ἐπομένος τὸ ίδον μα τῆς «Ναυτικῆς Πλίστεως» νὰ ἐπιτελέσῃ πλήρως τὸν προσφισμὸν τοῦ καὶ νὰ διασφαλίσῃ τὴν ταχεῖαν ἐπανέσησην τοῦ στόλου καρίως τῶν δεξαμενοπλοίων, ἡναγκάσθη ἡ Γαλλικὴ κυβερνητικής ν' ἀντιμετωπίσῃ ξήτημα αὐξήσεως τῶν πρὸς αὐτὸν κρατικῶν παροχῶν.

Τὸ δεύτερον Διάταγμα παρατείνει μέχρι τῆς 31ης Δεκεμβρίου 1940 τὴν ισχὺν τοῦ Νόμου τῆς 12ης Ιουνίου 1934 διὰ τὴν παροχὴν ἀφογῆς εἰς τὸν ἐλεύθερον ἐφοπλισμὸν, εἰς τρόπον ὥστε προωθεῖται ἡ ίδιωτικὴ προτοβούλια εἰς τὴν προσπάθειαν ποιοτικῆς ἀνασυγκρότησεως τοῦ στόλου τῶν ίδιωτῶν ἐφοπλιστῶν. Ιδιαίτερα διάταξις προβλέπει εἰδίκως τὴν προτίμησην τῶν ἑθνικῶν ναυτηρείων, ὅχι μόνον διὰ τὰς νέας κατισκενάς, ἀλλὰ διὰ τὰς ἐπισκενάς τῶν ἐπιχοργομένων πλοίων. Η ἐπιφαλλήλων ἐφαρμογὴ τῶν δύο Διαταγμάτων θὰ ἐπιτρέψῃ — κατὰ τὰς κυβερνητικάς ἀνάντηνόσεις — τὴν ναυτήγησην ἐντὸς μᾶς τριετίας σκαφῶν 500.000 τόννων, μᾶς δηλαδὴ χωρητικότητος, ἡ οποία ἐγγίζει τὸ ἑλάχιστον ὅριον τῶν ἀναγκαίων ἀντικαταστάσεων. Υπολογίζεται ἀπόμη, ὅτι τὸ πρόγραμμα τοῦτο θὰ δημιουργήσῃ κίνησην κεφαλαίων ἐντὸς τῆς Γαλλίας ἐνός δισεκατομμυρίου φράγκων καὶ ὅτι ἡ ἐφαρμογὴ του ἀποτελεῖ τὸ πρῶτον ἀποφασιστικὸν βήμα διὰ τὴν ποιοτικὴν ἔξυγιαν στῆς Γαλλικῆς χωρητικότητος.

### Ἡ ἀποτέφρωσις τοῦ «Lafayette»

Εἰς τὴν Γαλλικὴν ναυτιλίαν ἐπενθύλασσετο ἔνα ἀρόμητο πλήγμα. Μετὰ τὴν δραματικὴν πρὸ ἐτῶν καταστροφὴν τοῦ ὑπεροχεωνίου «L' Atlantique» εἰς τὴν Μάγγην καὶ τὴν πολύνεκρον ἀπόλειαν τοῦ νεοτείκτου λάϊνεος «Georges Philibert» εἰς τὴν Ερυθρὰν Θάλασσαν, ἐξώσθη ἀπὸ τὰς φλόγας τὴν 3ην πρὸς τὴν 4ην Μαΐου τὸ ὑπεροχεώνιον «Lafayette» 25.178 τ. φράγ. (τοῦ 1929), καθ' ὃν χρόνον ἐνίσησετο ἡτοῦ καθαρισμὸν καὶ ἐπισκενήν εἰς τὰς δεξαμενάς τῆς Χάρδης. Τὸ πῆδη προσῆλθεν ἀπὸ τὰς πετρόλαιοποιήσας καὶ ὀφειλετοῦ εἰς ἀδελφίαν τοῦ ἀργαζομένου διὰ τὰς ἐπισκενάς προσποιοῦ τῆς μηχανῆς. Η ἔγκωφος παροχὴ βοηθείων δὲν κατέστησε, δυστυχῶς, δυνατή τὴν ἀποσύδησην τῆς καταστροφῆς, δλίγας δὲ ὡραὶ βραδύτερον ὀλόληκον τὸ σκάφος ἐφέλεγετο ἀπὸ ἄπορον εἰς ἄπορον, ἐνῷ εἰς τὸ ἐστεριώτιον τοῦ ἔλλαμβον τῶν φράγκων ἀλεπάληλον ἐκφέρει. Πεντήκοντα μέλη τοῦ πληρώματος, εἰριστώμενα ἐπὶ τοῦ σκάφους ἐπέτυχον νὰ διασωθῶν, κατόπιν μᾶς πολύων καὶ ἀντόχημα δραματικῆς προσπαθείας τῶν ἀνδρῶν τῆς πυροσβεστικῆς ὑπηρεσίας τῆς Χάρδης. Τὸ «Lafayette» κατεστράφη ὀλοσχερῶς. Ἀπέβη «ἄλικη ἀπόλεια», ἡτο δὲ ἡσαλιασμένον (σκάφος καὶ μηχανα) ἀπὸ 126.5 ἑκατομμυρίων φράγκων.

## Γερμανία

### Ὕγιεις ἐμποροναυτικαὶ κατευθύνσεις

Εἰς τὸν Γερμανικὸν ναυτικὸν τύπον ἐδημοσιεύθη πρὸ ἡμερῶν ἐνδιαφέρον ἄφθονον τὸν κρατικὸν συμβούλον καὶ ἀρχηγοῦ τῶν ἐθνικοσσοιλιστικῶν ναυτιλιασῶν ὁργανώσεων δρος Essberger, μὲ θέμα τὴν ἐμποροναυτικὴν πολιτικὴν τοῦ τρίτου Ράχη ἐντὸς τοῦ πλαισίου τῶν οἰκονομικῶν ἀπὸ τὸν ἐπιδιώκειν. Τὸ πλέον ἐνδιαφέρον σημεῖον τῆς μελέτης ταύτης ἔγκειται εἰς τὴν διατυπωμένην ὑπὸ τοῦ δρος Essberger ἀποφιν, ὅτι εἰδίκως διὰ τὴν ναυτιλίαν, οὐ μόνον τὴν Γερμανικήν, ἀλλὰ καὶ τὴν παγκόσμιαν, ἐπιβάλλεται πλήρης ἐλευθερία εἰς τὴν ἐνάσκησην τοῦ ἔργου τῆς, ἔργου καθαρῶς διενδούς ζαρωστήρος, καὶ τοῦτο, παρὰ τὸ γεγονός τῆς ἐπιφατήσεως τῶν ἀρχῶν τῆς διευθυνομένης οἰκονομίας. Συγχρίνοντος ὁ ἀρθρογράφος Essberger τὴν θέσιν τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας πρὸς τὴν Νορβηγίαν, μᾶς δηλαδὴ κατ' ἔξοχήν ναυτικῆς κώρας, ὑπολογίζει

ὅτι ἐνεπάρχονταν αἱ δυνατότητες ἐπανέσησης τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τοῦ Ράχη καὶ φέρουν τῆς διευρύνσεως τῆς δράσεώς του, ἐπ' ὁφελεῖ τοῦ ισοζυγίου τῶν πληροφοριῶν ὅμως τοῦ σχοτοῦν τούτου ἐπιβάλλεται, ὅπως δὲν οἱ ἀριθμοὶ προτικοὶ παράγοντες ἀναγνωρίσουν τὰς εἰδίκας συνθήκας, ὑπὸ τὰς ὁποῖας τελεῖ καὶ πρέπει νὰ ἐργάζηται ἡ ναυτιλία.

Βάσει τῆς ἀνωτέρῳ ἀντιλήψεως, ὁ Γερμανικὸς ἐφοπλισμὸς ἀποκρίθει κάθε πολιτική, ποὺ θὰ ἔτεινε νὰ ἔξασφαλίσῃ ὑπὲρ τῆς Γερμανικῆς σημαίας τὴν ἔθνικὴν μεταφορικὴν κίνησιν. Εάν ἦθελεν ἀποδῆν ἡ Ναυτιλία — τοινέτε ὁ δρ. Essberger — στενὸν ὄγκανον τῆς ἐσωτερικῆς οἰκονομίας τῆς κώρας, μὰ ἐπορεύεται νὰ ἐπολογήσῃ αὐτὴ, ὅτι θὰ ἐχρησιμοποιήστε πλέον τόσον πλοίον διὰ τὰ ταξίδια ἐξορμήσεως, δύον καὶ διὰ τὴν ἐπιστροφὴν τοῦ εἰς τὸν Γερμανικὸν λιμένα — εἰς τὰς ἀποκλειστικὰς καὶ μόνον μεταφορὰς τῆς Γερμανικῆς οἰκονομίας. Τοινέτη δύμως δυνατότης δὲν ἔμεινεται, διότι τὰ Γερμανικὰ πλοία δὲν θὰ ἡδύναντο ποτὲ νὰ ἐπολογίσουν ἐπὶ πλήρουν ἐθνικὸν φορτίον καὶ πρὸς τὰς δύο κατευθύνσεις, οὕτως ὅποτε πλεύσια ἐξ αὐτῶν θὰ ὑπερεργοῦντο νὰ ἐκτελοῦν ταξίδια κυρίως ἐπιστροφῆς μὲ τὰ κόπτη τον κενά. Μία πολιτικὴ «διατρίσεως σημαίας» θὰ ἐπέφερε τὴν ἀπόλειαν διὰ τὰ Γερμανικὰ σύδερη σημαντικοῦ ποσοστοῦ ξένης μεταφορικῆς κίνησεως, δεδομένον, ὅτι τὰ ἀλλα κράτη δὲν θὰ παρέμεναν ἀσυγκίνητα ἀπὸ τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν σκαφῶν των οὐρανού της Γερμανίας. Θά προσέβαντον καὶ αὐτά εἰς ἀντί-

ποιαν. "Οὐλος ἰδιαίτερως ὁ δρ. Essberger τοινέτε, ὅτι εἰς τὴν ἐλευθέραν καὶ μόνον ἐνάσκησην τῆς θαλασσίας ἐμπορίας θὰ ἡδύνατο ν' ἀνενόψῃ ἡ Γερμανία τὰς δυνατότητας ἐπανέσησης τῆς συμμετοχῆς της εἰς τὴν διεθνῆ μεταφορικὴν κίνησιν. Πρέπει νὰ ἀηδηθῇ ὑπὸ δύνην, ὅτι καὶ σήμερον τὰ Γερμανικὰ πλοία δὲν μεταφέρουν ἀποκλειστικῶς Γερμανικά ἐμπορεύματα. Εἰς τὸ «Αιμούδηγον», τὴν Βρέμην, καθὼς καὶ εἰς τοὺς «Ολλανδικούς, Βελγικούς, Αγγλικούς καὶ Μεσογειακούς λιμένας» ἔνας δύκος ξένον ἐμπορευμάτων φορτεψασθεῖται παρ' αὐτῶν, η δὲ μεταφορά των ἀποτελεῖ μίαν σημαντικήν διὰ τὴν Γερμανίαν πηγήν προσπορίσεως ξένου συναλλάγματος. Η ἔθνική, δεβανός, μεταφορική κίνησις θὰ παρέχῃ πάντα τὴν θεμελιώδη βάσιν τῶν ἔργων παραγωγῆς τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, οἱ δὲ Γερμανοὶ φορτωτά, ὑποτηριζόντες τὸ ἑθνικὸν πλοίον, ξινοτίνουν τὴν θέσιν αὐτῶν εἰς τὰς διαφόρους κατά τομεῖς «Διασκέψεις», εἰς τὰς όποιας διὰ γνωστόν, συνεργάζεται μὲ τὰ σκάφη τῶν ἀλλων σημαδῶν. Ή τακτική αὕτη, ἀλλοί τε, συμφέρει ἀπολύτως καὶ εἰς τὸ ἔξαγορικὸν ἐμπόρου τῆς Γερμανίας, διότι οὐ ισχύει συμμετοχὴ εἰς τὰς «Διασκέψεις» τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας παρεποδίζει τὴν σοβαράν οὐρανού τῶν ναυλῶν εἰς βάρος τῶν γενικωτέρων σημειεύοντων τῶν Γερμανικῶν ἔξαγορῶν.

Καταλήγων ὁ δρ. Essberger τοινέτε ἀπαξή ἔτι, ὅτι δὲν πρέπει ἡ Ναυτιλία οὔτε ν' ἀποτελῇ, ἀλλ' οὔτε καὶ καν νὰ θεωρηθεῖ ἀντιπεριμένον τῆς αὐτῆς μεταχειρίσεως πρὸς τὰς ἀλλας δραστηριότητας τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας τῆς κώρας. Οὔτε μονοπόλιον σημαίας συμφέρει εἰς τὴν Ναυτιλίαν, οὔτε καὶ καθορισμός ὑποχρεωτικῶν ναυλῶν διὰ τὸ Γερμανικὸν ἐμπόριον.

### Αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων

Ο Γερμανικὸς ναυτικὸς τέλος ἀσχολούμενος μὲ τὸ ὑψηλὸν τῶν ἔξόδων ἐξεμεταλλεύσεως τῶν πλοίων, τοινέτε, ὅτι παρ' ὅλα, δύο μέχρι σημεροῦν περιττοῖς τούτου ἐλέγχουσαν καὶ ἐγράφησαν, δὲν ἔχει ἐν τούτοις ἀποδειχθῆ πόσον μεγάλη ἐν τῇ πραγματικότητι είνε ὡς σημειωθεῖσα ἐντὸς τοῦ 1937 αἴξησις. Καθισταται ἀδύνατον νὰ δοθῇ, ἐν προκειμένῳ, ὁ ἀκριβῆς μέσου δρος τῆς αἰξήσεως, ἐφόσον φιλικῶς διαφέρουν ἀπ' ἀλλήλων αἱ κατηγορίαι τῶν πλοίων καὶ τῶν ἐκτελουμένων παρ' αὐτῶν ταξίδιων. Γεγονός πάντως είνε, ὅτι η καθόλου ναυτική βιομηχανία ἐδοκίμα-

# 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

σε κατά τὸ παρελθὸν ἔτος σοβαρὸν αἴξησιν τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσωσε, χωρὶς νά δύναται νά λεγθῇ, ὅτι ή τοιώτι τάσις ἀνέκουτη.

Από της πλευρᾶς ταῦτης ἐνδιαιφέροντα είνε η δημοσιεύθεισα προσφάτως εἰς Γερμανικήν ἔργωμαριδε λεπτομερῆς σύγκρισης τῶν σημειωνῶν δαπανῶν ἐξεμετάλλευσεων, ἔναντι τοῦ μήνα π. ξ., δι' ἓνα φορτηγὸν γραμμῆς 8000 τ.δ.w., ἐργάζομεν εἰς τὴν ταὐτιστὴν γραμμὴν Γερμανίας Βορείου Ἀμερικῆς — Δυτικῆς Ἀτλαντικῆς — Ανταρκτικῆς. Τὸ κυκλικὸν ταξίδιον τοῦ φιλόθεντος πλοίου σημειώθηκεν ἐντὸς 4 ½ οὐρῶν 5 μηνῶν, εἰς τρόπον ὥστε δύο μόνον πλήρη ταξίδια δύναται νὰ πραγματοποιῇ κατ' ἔτος. Η σύγκρισις τῶν ἔξοδων τοῦ πλοίου τούτου ἔχει ὡς ἔξης:

ΔΑΠΑΝΑΙ	α'	βιην. 1937	1938
Διά γιανθρωπας .....	A. στ.	4.920	6.290
Εις μισθίους .....	>	2.970	3.430
Εις έφοδια .....	>	810	920
Έπιογενά και έφοτισμός .....	>	3.500	3.500
Άσφαλτα .....	>	900	1.190
Λιμενικά δικαιώματα .....			
Φορτοεγγοντοπικά .....	>	7.690	7.910

Σένοιλον £ 20.800 23.240

Νέον "λάϊνερ," διὰ τὸ Βόρ. Ἀτλαντικὸν

Είς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» είχομεν ἀναγόμενη τὴν ἀπόφασιν τῆς «Ἀμβούργο - ἀμέριζαν Λάῖν» διὰ τὴν ἀνανέωσιν τοῦ στόλου της, τοῦ ἀπαιχολούμενον εἰς τὴν ὑπεροδιάν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ, καὶ τὸν παρ' αὐτῆς προσφίθεντα τέλον «ἄλινερ» μηρᾶς σχετικοῦς χωριτικούτηρος, δότις συνενέποντος τὰς περιοστερέας δυνατότητας ἀποδοτικής ἐκμεταλλεύσεως. Νεώτεροι ήδη πληροφορίαι ἀναφέρουν, ὅτι διεβιβάσθη ἡ πόλη παραγγέλλα εἰς τὰ ναυτηριαὶ «Blöhm & Voss», τοῦ Ἀμβούργου, ἀφορώστι τὴν κατασκευὴν ἐνὸς ἐπεργοκεντρίου 36.000 τόννων γροῦς. Τὸ νέον «ἄλινερ» θὰ διαθέτῃ διαμερίσματα διὰ 1300 ἐπιβάτας εἰς τρεῖς κατηγορίας θέσεων καὶ θ' ἀναπτύσσοντας ταχύτητα 23 μιλών, ήτις θὰ τῷ ἐπιτόρπῃ νῦ ἔκτελλη τὴν διαδρομὴν ἀπό της Μάγγης εἰς Νέαν Υόρκην ἐντὸς 6 ἡμερῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο θὰ τίνε τὸ μεγαλύτερον μεταπολεμικὸς ναυπηγηθὲν ὑπεροχενίον τῆς «Ἀμβούργου». ἀμέριζαν

'Ιαπωνία

·Αθρόαι ναυπηγήσεις και νέαι γραμμαί

‘Η «Nippon Yusen Kaisha», μία ἐκ τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν ἑταιριῶν τῆς Ιαπωνίας, ήτις διατηρεῖ τακτικά γραμμὰς πόρος ὅλας τὰς ἡπειρους, ανήγγειλε πόρο ἡμερῶν τὰς λεπτομερείας ἐνὸς νέου εὑρτάτου ναυπηγικοῦ της προγράμματος, περιλαμβάνοντος ἐπτά ἐπιβατηγὰ σκάφη καὶ ἔνδεκα φορτηγὰ γραμμῆς. Τὰ νέα πλοια, των ὅποιων ἀνεξονόθεαστων

τὰ σπουδαίωτερα χαρακτηριστικά, προορίζονται νὰ βελτιώσουν τὰς ἀ-  
κολούθους τακτικὰ Ἰαπωνικὰ ἐπηρεσίας:

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΙΑΙΩΝΙΑΣ — ΕΥΡΩΠΗΣ:** Τοια διπλέλικα ἐπιβατηγά και φορητγά πλόια, χωρητιστής 16.500 τ. γρόδος, ἔχοντα διαστάσεις μήκους 551 ποδῶν, πλάτους 74 και κούπων (βάθος) 40.8 ποδῶν, ἀναπτύσσοντα ταχύτητα μέχρις 21 μιλών και ἑπταροτάξιν τοιστή της 18 μιλών και διαθέτοντα διαμερίσματα δι-123 ἐπιβάτες α' θέσεως, 80 δευτέρες και 80 γ' θέσεως. Τὰ πλόια ταῦτα παρηγγελθησαν ἡδη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Ναυγασάκι, θα τεθούν δὲ εἰς ἐπρεσίαν περὶ τὰ τέλη τοῦ 1939 ή ἀρχὰς τοῦ 1940, ἀντικαθιστώντα τά τέσσαρα ἄλλα σχάφη ἐκ τῶν παλαιότερων. Θα προσωθοῦνται δὲ ἀποστολικῶν, εἰς οὓς ὁ ἀπέρθεμένος ἀτμός θὰ παρέχεται ἀπὸ ὑδραυλικούς λέβητας ὑψηλῆς πίεσεως, θερμαινομένους διὰ πετρελαίου. 'Ο ἐν λόγῳ τύπος λεβήτων διὰ πρότην φορὰν ἐφαρμόζεται εἰς σχάφη τῆς «N.Y.K.». 'Οσον ἀφορᾷ τὰ διαιρέσματα τῶν ἐπιβατών τῆς πρώτης θέσεως θ' ἀποτελοῦνται ἀπὸ κοιτῶνας μὲ μίαν καὶ δύο κλίνας, ἐφωδιαμένους κατά τὸ πλεῖστον καὶ μὲ ιδιαίτερον λουτρῶν. 'Επι τοῦ καταστρόματος τῶν λέβητων θὰ ἐπάρχουν δεξιαινὴ κοίλυμβήσεως καὶ γυμναστήριον, ἐνῷ οἱ λοιποὶ κοινόχρηστοι χώροι, ἵτοι αἴθουσαι ἑστιατορίου, καντιστήρια, βιβλιοθήκαις κτλ. θὰ ἐγκατασταθοῦν εἰς τὸ κατάστρωμα περιπάτων. Τὰ διαιρέσματα τῆς θέσεως θὰ περιλαμβάνουν κοιτῶνας μὲ δύο κλίνας, ἐπὶ τοῦ αὔρης-deck, ἐνῷ αἱ αἴθουσαι ἑστιατορίου, καντιστήριον, μιτάρ κλπ. θὰ ενοικιωνται ἐπὶ τοῦ καταστρόματος τῆς γερύνους.

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΙΑΙΩΝΙΑΣ — ΑΥΣΤΡΑΛΙΑΣ:** Προβλέποντα δύο μικτά δηζελόπλοια 11.600 τ. γραδός έσαστον, μὲ διαστάσεις μήκους 502 ποδῶν, πλάτους 68 καὶ κοιλίου 41.4 ποδῶν καὶ ταχύτητα 20 μίλιον κατά τὰς δοκιμάς, υπηρεσιακήν δὲ τοιαύτην 17 μιλίον. Τὰ δύο πλοῖα αιτάν θὰ διατέθουν διαμερισμάτα δι' 90 έπιβατας α' θέσεως καὶ 230 γ' θέσεως, θὰ παραγγελθοῦν εἰς τὰ νωπηγεία «Μιτσουμπίσ» τοῦ Ναυγκαστί καὶ θὰ παραγγελθοῦν, έπουμ ποὺς υπηρεσίαν, τὸ μὲν ἔνα τὸν 'Οκτώβριον τοῦ 1940, τὸ δὲ ἄλλο τὸν 'Ιανουάριον τοῦ 1941.

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΑΠΟ ΑΝΑΤΟΛΗΣ — ΒΟΡ. ΕΙΡΗΝΗΣ**  
ΚΟΥ: Προβλέποντα δύο έπισης μεγάλη δημόσια πλατεία 11.400 τόννων γραζό-  
ζουστον, με διαστάσεις μήκους 502 ποδών, πλάτους 65 και κοιλού 41.4  
ποδών και με ταχύτητα 20 μιλίων κατά τάξ δοκιμάς, ιστηριευτικήν δι-  
τοιάθητην 17 μιλίου. Θα διαβέβουν διαμερισματα δι' 60 έπιβάτες «τού-  
ριστ — κλάζ» και 175 γ' θέσεως, θὰ παραγγελθοῦν εἰς τὰ νωπηγεῖα  
«Μιτσούπλια» τοῦ Ναυπακάσι και θὰ παραδοθοῦν μεταξὺ Μαρτίου και  
Τούνιου τοῦ 1940.

**ΔΙΑ ΤΗΝ ΓΡΑΜΜΗΝ ΓΙΟΚΟΧΑΜΑΣ — ΣΑΓΚΑΗΣ:** Προβλέποντας τέσσαρα φορτηγά «λάινερς», μὲ μίαν έλιξη, έφωδιασμένα διὰ τὴν πρώσσιν των μὲ ἀτμοστροβίλους, χωρητικότητος 4000 τ. γρόβς, ἔχοντα διαστάσεις μήκους 360 ποδῶν, λάπτους 50 καὶ κοίλων 29 ποδῶν, ἀναπτύσσοντα δὲ ταχύτητα 17 μιλίων κατὰ τὰς δοκιμάς καὶ ὑπερεσιακή τοιωτὴν 13 μιλίων. Τὰ σκάφη ταῦτα δύνανται εἰς τὰ ναυτηγεῖα «Hariima», μὲ πάραδοιν τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1939.

Πλήγι τὸν ἀντέρον σωμάτῳ, προβλέποντα καὶ ἐπτὰ διπλέλιπα φροτηγά δηξελούσιντα, τύπον «σέλτερ - ντέκσ», ἀντιστοιχοῦντα πρὸς τὸν βελτιώμενόν τύπον τοῦ «Akagi Maru». Πέντε ἐκ τῶν ἐν λόγῳ πλοίου παρηγένθισαν ἥδη εἰς Ναυσάσκου καὶ τὰ δύο ὑπόλοιπα εἰς τὰ ναυτικά γεῖα τῆς Γιορζούμας. Ἐκαστον ἔξ αὐτῶν ὑά ἔχη χωριστότητα 7100 τόννων γκρός, μὲ διαστάσεις 476 ποδῶν μήκους, 62 πλάτους καὶ 41 κοίλων (βάθος), καὶ θ' ἀναπτύσσῃ ταχύτητα 19 μιλίων κατά τὰς δοκιμὰς καὶ ὑπερεσιακὴν τοιαύτην 16 μιλίων. Θά διαβέτουν εἰδικῶν χρόνον διά 200 τ. ἐπαύλων φροτηγών καὶ θά λαραδοῦσθν μεταξὺν Ὁστιωθρίου 1938 καὶ Φεβρουαρίου 1940. Αἱ γομιναὶ, εἰς τὰς ὁποίας θὰ διατεθοῦν δὲν καθιστήσουν εἰσέτη.

Αφ' έτέρου ή «Osaka Shosen Kaisha» άπειράσισε νά έπαναλάμψη τού τού προσεχούς Ιούλιον την ταυτική μονιμίαν αύτης γραμμής ποδός.

## Δοκιμάσατε τὰ ύφαλοχρώματα

**"CAMREX,"**

**Διὰ τὰ πλοῖα σας**  
**AIOTI**

**Καίτοι οικονομικώτερα, είνε άνωτερα τῶν ἄλλων κατασκευαστῶν Χρώματα & Βερνίκια παντὸς εἰδους**  
**Ἐπίσης: Ιδιαιτέρα ειδικότης χρωμάτων**

Αποθήκαι χρωμάτων ἐν τῷ ἔξωτερικῷ εἰς τοὺς κυριούς παραγόντας

**ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ**  
HARROWBY ST, CARDIFF

την Εύρωπην, μὲ προσεγγίσεις, κατὰ τὸ ταξίδιον ἔξοιμήσεως εἰς Σαυ-  
κάνην καὶ τοὺς ἀνατολικοτεφὸν αὐτῆς εὐφισκομένους λιμένας, κατὰ δὲ  
τὴν ἐπιστροφὴν μὲ προσεγγίσεις καὶ εἰς τοὺς λιμένας τῆς Βορειοπε-  
νιωτικῆς Ἕρωπός· Η γραμμῇ ἀβῆται δὲ διέρχεται, πρὸς ἀμφοτέρας τὰς  
κατευθύνσεις τῆς, μέσον τῆς διώρυγος τοῦ Παναμᾶ, μὲ προσεγγίσεις  
εἰς Δός· Ἀντέλεες καὶ εἰς Νέαν· Υδρούν.

'Italia

Τὰ νέα ύπερ τῆς γαυτιλίας καὶ τῶν γαυπηγείων μέτρα

Αναφορικῶς μὲ τὰ τελευταῖα μέτρα τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως πρὸς ἐνίσχυναν καὶ περιπτέρῳ ἀνάπτυξιν τῆς ἑταῖρης τῆς χωροποτότητος ιδίᾳ δὲ τῆς κατηγορίας τῶν «τρόματος» φορητηγῶν, ἐγγύωσθαισαν καὶ αἱ ἀκόλουθοι διατάξεις, ἀτίνες περιλαμβάνονται εἰς τὸ Β. Δ. περὶ παροχῆς εὐζώλιων εἰς τὴν ναυτικὴν καὶ τὴν ναυπηγικὴν βιομηχανίαν, περιληφθεὶς τοῦ ὄποιον εἴχομεν δημιουρεῖν εἰς προηγουμένον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονιῶν». Διὰ τὸν τέων διατάξεων προβλέπεται ἡ ἀπαλλαγὴ ἀπὸ μεριδών φορολογιῶν, κατὰ τὰ πρῶτα ἔτη τῆς ὑπηρεσίας τοῦ, τῶν πλοίων ἐκείνων, ἀτίνα ὃλα ναυπηγόντα δυνάμει τοῦ Β. Δ. καὶ ὃλα προσφί-  
ζονται διὰ γραμμάς ἑταῖρης ὠφελείας. Τὰ πλοία ταῦτα πρέπει νὰ σχεδιάζονται με πρόσθιεψιν τοποθετήσεως ἐπ' αὐτῶν τηλεβόλων τῶν 152 χιλιοστῶν, ἵνα εἰν τερριτόρειοι ἀνάγκης δόνταντα εὐχερῶς νὰ μετατόπεσονται εἰς βοηθητικὰ τοῦ πόλεισμον στόλου.

Πλοιαρία ταχύτητος 14 και πλέον μιλών οφειλουν νά έχοντας τοποθετηθεί διαφορά στην διαδικασία, ώστε νά καθίσταται έφιπτή ή αντετος μεταφορά στρατηγικής, καθώς και καταλλήλους χώρους διάτα τόποντα, ένων φροτηγά πλοιά από τον 1500 τ. γραφός πρέπει νά είνε έφωδιασμένα με βαρούλκα έπιτρεποντα την φροτεκφρότωσιν βαρούν μέχρι 15 μετρικών τόνων. Ειδική τεχνική υπόρεσια στον Ιταλικού Ναυαρχείου θα έχεται την τάξη διαδικασία και θα έπιβλεψη τάς ναυτικάς κατασκευάς, ζάριν της πιστής έφαρμονής τών πολεοπλοκόντων μέσω τού την Διατάγματος πορού.

Αἱ παρεχόμεναι, ἔξι ἄλλοι, εἰς τὰ ναυπηγεῖα καὶ εἰς τὸν ἐφοπλιστήν τούς τε τῶν προβοτεμένων τοῦ τόπου μακρινά τοῖς οὐρανοῖς.

Αἱ παρεχόμεναι, ἔξι ἄλλοι, εἰς τὰ ναυπηγεῖα καὶ εἰς τὸν ἐφοπλιστήν τούς τε τῶν προβοτεμένων τοῦ τόπου μακρινά τοῖς οὐρανοῖς.

Διὰ τὴν κατασκευὴν εἰς τὰ ἔνθικά ναυπηγεῖα ἐμπορικῶν πλοίων, βιβλούποδων καὶ φυμανύκων μὲν κατάστομα, δί' ἑπτοεἰσίαν θαλάσσης, λιμνῶν, ποταμῶν ἡ διωργύνον, διὰ λογαριασμὸν Ἰταλῶν ἐφοπλιστῶν, θύ ἐπιτρέπεται εἰς τοὺς ναυπηγούς νά εἰσάγουν ἀτελῶς ὅλας τὰς πρώτας ὄλιξ καὶ ἡμικατεργασμένα ἐκ μετάλλου ὄλιξ, τοὺς στροφαλαζόδοντας ἄξονας, Ἐλικας, τὰς ἕστιας καὶ βάσεις τῶν λεβήτων, τὴν εἰδίκην διὰ τὰς ναυπηγικάς ἐργασίας Ἐνιέιαν, τὰς μηχανάς προώσεως, τὰ βοηθητικά μηχανήματα καὶ τὰ διάφορα ἔξαρτηματα τῶν πλοίων. Προκειμένου οἱ ναυπηγοὶ νά χρησιμοποιήσουν ὄλιξ ἔγχωφισ προελεύσεως, κατειργασμένα μὲ πρώτας ὄλιξ ἐλεύθερας παντὸς εἰσαγωγικοῦ δασμοῦ, θύ καταβάλληται, εἰς ἀντάλλαγμα, ποσὸν ἀνάλογον πρὸς τὸ ἥμισυ τῶν εἰσαγωγικῶν δασμῶν, οὗτες θύ ἐπληρώνοντο, ἐάν τὰ ὄλιξ ταῦτα είχον εἰσαγῆν ἐν της ἄλλοδατης.

Πρός τον ίδιωτητας ἀτμοπλοίου και δηκελοπλοίου, αἵνα θὰ ναντηγούνται ἐπὶ τῇ βάσει τῶν ἀνωτέρῳ εὐεργετημάτων, θὰ καταβάλληται κρατική συνεισφορά ἀποσθέσεος, καθοριζόμενή ἀπὸ τὴν ἀκόλουθον κλίμακα, ἀνάλογως τῆς κυβικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων καὶ τῆς ταχύτητος αὐτῶν κατὰ τὰς δοσίσμας:

ΤΑΧΥΤΗΣ ΔΟΚΙΜΩΝ		ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΥΒΙΚΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΣ			
		Έως 1000 κ. μ.	3000 κ. μ.	ἄνω 8000 κ. μ.	
10	μίλια	λιόετται	100 .....	75 .....	50
11	>	>	120 .....	90 .....	60
12	>	>	170 .....	127.50 .....	85
13	>	>	250 .....	187.50 .....	125
14	>	>	280 .....	210 .....	140
15	>	>	320 .....	240 .....	160
16 καὶ ἄνω	>	>	400 .....	300 .....	200

Διὰ τὰ πλοῖα τῶν ὅποιων ἡ κυβικὴ χωρητικότης θὰ κυμάνεται μεταξὺ 1000 ἔως 3000 κο布. μέτρων ἡ μεταξὺ 3000 ἡ 8000 κ. μ. ἡ ἀνάλογία τῆς συνεισφορᾶς θὰ ἀφορᾷ κλίσμα τῶν ἀνωτέρων βασικῶν ἀμιθῶν. Διὰ τὰς ταχύτητας δοκιμῶν ἀπ' ἔτεσσι, τὰς κάτω τον 10 μιλίου, δὲν θὰ τακταύθηται συνεισφορὰ ἀποβέσεως, προσεμένου δι' ἀτράπων η διεζέλωπλα συνολικῆς χωρητικότητος μέχρι 1500 κ. μ. Διὰ σοφήν πεγαλάντερα τῶν 1500 κ. μ. θὰ χορηγήται συνεισφορὰ ἀποβέσεως ἐν ἀναλογίᾳ 45 λιρετῶν κατά κυβικὸν μέτρον. Ρήτωρ ἐξ ἄλλου προώτωνθέσεις διὰ τὴν ἔγκρισιν τῶν αἵτισεων παροχῆς τῶν ἀνωτέρων συνεισφορῶν τίθενται αἱ ἀδέλφουσι: Δέν ἐπιτρέπεται διὰ τὰς ἀτμομηχανὰς βαθμὸς κατανάλωσεως — κατά τὰς δοκιμὰς — πεγαλάντερος τον 2.75 χιλιογράμμων φεντητῆς κανονίου ὥης ή 3.70 χιλιογράμμων γαλάνθρασις κατά τετραγωνικὸν μέτρον ἐπιφανείας θερμάνσεως, συμπεριλαμβανομένων τῶν ὑπερθερμαντήρων τῶν λεβήτων, ἐπτὸς ἢν οἱ δροι οὗτοι τροποποιηθῶν μεταγενεστέως διὰ Διατάγματος τοῦ ἐπουργείου Συγκοινωνίας. Διὰ τὰς μηχανάς Ντηζέλ, δὲν ἐπιτρέπεται ἡ ἀνάπτυξις δινήμεως ἀνωτέρων τῶν 90 οροῦ τῆς ἐπιτευχθείσης ἀποδόσεως ἐπὶ τοῦ θρανίου δοκιμῶν καὶ ἐπὶ 4 συνεχεῖς δῆμας.

Η ἀνωτέρῳ καθοριζομένῃ συνεισφορᾷ ἀποσέβεσσως θὰ χρηγήται μόνον, εἰς ἣν τε περίπτωσιν η καθ' ἵππον καὶ ὅραν κατανάλωσις δί· ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ πλοίουν δὲν θὰ ἐπερθαίνῃ· α') Διὰ τὰς πρωστηρίους μηχανᾶς τοιτῆς ἔκτονόσεως η στροβίλους, δυνάμεως ἵσης πρὸς 5000 b.h.p. ή καὶ πλέον τὰ 500 γραμμάρια γιανάθραξ ή 380 γραμμάρια πετρελαϊον κατὰ b.h.p. Διὰ τὰς ίδιας μηχανῶν δυνάμεως 2000 b.h.p. 450 γραμμάρια γιανάθραξ ή 400 πετρελαϊον καὶ διά τὰς μηχανᾶς δυνάμεως 500 b. h. p. 600 γραμμάρια γιανάθραξ ή 460 πετρελαϊον. β') Διὰ τὰς παλινδρομικὰς ἀτμοκινήτων μηχανᾶς αἱ ἀνωτέρῳ ἀναλογίᾳ αὐξάνονται κατὰ 22 ο.ο. Καὶ γ') Διὰ τὰς πρωστηρίους μηχανᾶς Ντῆξελ δὲν θὰ πρέπῃ η κατανάλωσις νάνη ἐπερθαίνῃ τὰ 180 γραμμάρια καὶ διὰ τὰς μέχρι 500 b. h. p. δυνάμεως, τὰ 210 γραμμάρια. Εἰς περίπτωσιν, καθ' ἣν η πρωστηρίους μηχανὴ ἔχει κατασκευασθεῖ τις τὸ ἔξωτερικόν, η συνεισφοραὶ ἀποσέβεσσως ἐπονιᾶσθαι ἀνάλογος.

Οι πλοιοκτήται, τῶν όποιων τὰ σαράγη γίνονται ἀποδεκτά, δύος τέχνης τοῦ εὑρεγετήματος τῆς συνεισφορᾶς ἀποσέβεσος, θὰ πληρώνονται ἐπὶ μίαν πενταετίαν, ἀφ' ἣς ἡμέρας τὰ πλοῖα των εἰσέρχοντων εἰς τὴν ὑπερσιάν, παὸν 4 ο), ὡς ἐπαιροθήγησην, ἐπολογηζούντων διὰ μὲν τὸ πρῶτον ἔτος ἐπὶ τῆς ἀρχῆς ἀξίας τῶν πλοίων, ἐλευθέρας πάσης συνεισφορᾶς ἀποσέβεσος, διὰ δὲ τὸ ἕπόλοιπα ἔτη μειωμένης τῆς ἀρχῆς ἀξίας κατὰ 5 ο). Ή ἀπλαγὴ τῶν ἴδιων ἀντὸν πλοίων ἀπὸ ωριμόντας φροντιστής παρέχεται ἐπίσης διὰ μίαν πενταετίαν, κορηγεῖται δὲ καὶ ἓν δῶρον πρὸς ἔκεινος τοὺς ἐφοπλιστάς, οἵτινες προσβάνονταν εἰς βελτιώσεις τῶν σαράφων τους, ὅσον ἀφοῦ — ίδια — τὰς μηχανάς προσώσεις. Τὸ δῶρον θὰ παρέχεται ἐπὶ τῶν ἀκολούθων βάσεων: Διὰ προστήριον μηχανάς δυνάμεις οὐχὶ μικροτέρας τῶν 100 ἵππων, λιόφτητα 150 κατὰ b.h.p. καὶ διὰ μηχανάς κάτω τῶν 100 ἵππων, λιόφτητα 250 κατὰ b.h.p. Διὰ μειονομένας βελτιώσεις μηχανῶν προσώσεως, λεβήτων, βοηθητικῶν μηχανιμάτων κατ. λιόφτητα 80 κατὰ ἐκατόλιτρον ὡς συνεισφορά βελτιστώσεως. Τὸ μέτρον τοῦτο ἀποσκοπεῖ εἰς τὴν ἐνθάδησσαν τῶν ναυτικῶν ἑταῖρων, διότι προσθέσσονταν ἔνα ἀξόνων λέβητα ἢ μίαν σειράνην στροβίλουν εἰς τὰ μεγάλα «ελάνερζ», πρὸς ἐπανῆσην τῆς ταχύτητός των. Σημειώτεον ἄκουμ, ὅτι τὰ εὑρεγετήματα τῶν ἀτελῶν εἰσαγωγῶν ἢ τῆς ἐπιστροφῆς τοῦ ἀνάλογοντος εἰσαγωγικοῦ δασμοῦ, ἀν τὰ χορηγοποιούμενα ἀντικαταστάται εἰνες Ἰταλικῆς προσελίσεως, ἐπεκτείνοντα καὶ διὰ τὰς ἐργασίας ἐπισενῶν τῶν Ἰταλικῶν πλοίων.

Αἱ προβλεπόμεναι πιστώσεις

Δια τὴν ὀλοκληρωτικὴν ἔφαμογήν τῶν ὑπὸ τοῦ οἰηθέντος Β. Δ. ποσ-  
βλεπομένων εὐεργετημάτων ἐνεργοῦθησαν ἡδη καὶ ἀνεγράψησαν εἰς τὸν  
προτύπολογίσμον ἔσπαστο πιστώσεις 50 ἑκατομμυρίων λιρεστῶν διὰ τὴν  
οἰκουμενικὴν κοινωνίαν τὴν Ἰνδίαν τὸν 30ην Τοπίον τοῦ Ἑρμοῦ Λαζαρε-

# **BITULAC LIMITED**

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΟΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

# **ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:**

**ANTICORROSION, ANTIFOULING, BOOTSTRAPPING,  
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ  
ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS  
ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΑΠ.**

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΔΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ.

ΑΠΟΤΑΝΘΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

**BITULAC LIMITED**

WILSONS BIRDS OF THE WORLD

**COLLINGWOOD BUILDINGS  
NEWCASTLE - ON - TYNE**

ULAC: 215 DASHWOOD  
A. G. N. B. M. T. C.

ΤΗΛΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC» 215 DASHWO  
A. G. N. R. S. M. E. S.

## ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

## ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

7, BURY COURT, LONDON E.C. 3

TELEPHONE: AVENUE 37.33



όμως ήδη από ένα έφοπλιστήν, παρουσιάζοντα καλὸν ἀσφαλιστικὸν μητρόν, νὰ ὑποβληθῇ εἰς περιπέτερο αἰχμηνὸν τῶν ἀσφαλιστῶν, θ' ἀπετέλει ἀδικίαν, καθόσον δὲν ἔτισε διαφρίσις μεταξὺ «καλῆς καὶ κακῆς ἀσφαλιστικῆς ἐγγασίας». Τοῦτο παραπάμεται διὰ τῆς ἀναθεωρήσεως, ἀλογενύεται δὲ συγχρόνως καὶ ὁ κίνδυνος ἐνδεχομένον καταστρηγήσεων, τὰς όποιας, ως γνωστόν, τόσον εὐνοεῖ ἡ ἀκαπτότητα ὀστηρότητης. "Αν εἰς μεσίτης ἀσφαλειῶν ἀποδεῖξῃ διὰ τὴν τεχνικὴν τῶν κύκλων, τοῦ ναυτικοῦ τόπου καὶ τῆς ἀγγλικῆς κοινῆς γνώμης. Τὸ ένα «πρότυπον ἀναφέρεται εἰς τὸν δεύτερον ὑπὸ κατασκευὴν πλοιὸν κολοσσὸν τῆς «Κιούναρ - Οὐάιτ», τὸ No 552, ὅπερ, ως γνωστόν, θὰ ὄνομασθῇ «Queen Elizabeth» καὶ προώθησται νὰ ἔχασφαλιοῦ, ἐν συνεργασίᾳ μεταξὺ τοῦ «Queen Mary», τὴν ταχεῖαν ἔδομανταν Ἀγγλικὴν γραμμὴν μεταξὺ Σαουθάμπτον καὶ Νέας Υόρκης. Πλεύσια οὖσα ἐπὶ τὸν χαρακτηριστικὸν τοῦ νέου Βρετανικοῦ «πούλερλάιντρος» εἶναι ἡδη γνωστὴ ἐξ τῶν ἐκάστοτε ἀναγονώσεων, οἱ ἐποκέπταντοις τῆς τελευταίας τῆς ἀρχιτεκτονικῆς τοῦ πλοίου καὶ θὰ εἰνεῖ εἰς θέσην νὰ ἐπιτιμήσουν τὴν ἐπὶ τὰ βελτίω διαφορὰν τοῦ νέου πλοίου, ἐν συγχρίσει πρὸς τὸ «Queen Mary». Τὸ πρότυπον τοῦτο θὰ προσαλέσῃ ἀσθησιν μεταξὺ τῶν ναυτικῶν κύκλων, διότι ἐμφανίζει, ὑπὸ μορφὴν πλέον συγχρονεύηντα, τὰς σημαντικὰς μεταβολὰς τῶν γενικῶν γραμμῶν, ποὺ ἡγολούνθει μέχρι τοῦτο εἰς τὰ σχάρη τῆς ἡ «Κιούναρ». Τὰ δύο κολοσσιαῖα ὑπεροκεάνια θὰ καταστῆ φανερόν, ἀλλὰ τεχνικῆς ἀπόφεως, διὰ δὲν εἶναι ἀδελφοὶ πλοῖαν καὶ διὰ τὸ δύναντα μᾶλλον νὰ χαρακτηρισθῶν ἀπλῶς ως «προσομοίωσην» (companion vessels).

"Ως πρὸς τὴν ἔξιτερην ἐμφάνισιν, ή πλέον αἰσθητὴ διαφορὰ ἔγειται εἰς τὴν μείσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν κανονδόχων εἰς δύο, ἀντὶ τῶν τριῶν τοῦ «Queen Mary», ἐνῷ καὶ τὸ σχῆμα τῆς πρώτας τοῦ «Queen Elizabeth», εἶναι περισσότερον ἐπιπλινές. Τὸ τελευταῖον τοῦτο ὑπηροεύθη ἀπὸ τὴν ἀνάγκην, διότι τὸ σχάρος ἐξοδιασθῇ καὶ διὰ μᾶς τρίτης μεσαίας ἀγγώνων εἰς τὴν πρωταρά τοῦτον. Τὸ «Queen Elizabeth», ἐξ ἄλλου, θὰ ἔχῃ μεγαλύτερον μῆκος ἀπὸ τὸ «Queen Mary», θὰ εἰνεῖ δὲ ἐν τῇ πρωγματικότητι τὸ ἐπιμηκέστερον πλοίον ἐξ ὅσων μέχρι σήμερον καθειλκυθησαν ἐν τῷ Κόσμῳ. Τὸ πρωταράν ἀρχοντικὸν τοῦ διαφέρει ἀδόμη — ἔναντι τοῦ «Queen Mary» — διότι φέρει ἔνα ἐπεταμένον κύριον κατάστροφα, ἀντὶ τοῦ «well - deck» καὶ τοῦ χωριστοῦ «forecastle» τὸν συνήθινον πλάσιοτέρον τέτον. Εἰς τὸ «πρότυπον» διακρίνονταν σαφῶς οἱ εὐρεῖς χόροι περιπάτου τοῦς τὰ ἀνότερα καταστόματα, μεταξὺ τῶν δοπιῶν διατίθεται εἰς τὸ πρόσθιον αὐτῶν τμῆμα καὶ χώρος διὰ ἀθλητικῶν παιδιάς, πρωτισμένος διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς γ' θέσεως. Χώρος περιπάτου καὶ ἀθλητικῶν εἰς τοιαύτην τοποθεσίαν διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς τρίτης θέσεως, τονίζεται, διὰ ἀποτελεῖ μίαν κανονοτομίαν. Εἰς τὸ πυραύλον ἄζον τοῦ «deckhouse» διατίθεται αἴθουσα θέάτρου, προοριζομένην ἐναλλάξ διὰ τοὺς ἐπιβάτας τῆς α' θέσεως καὶ τῆς «stateroom - πλάτα», ἡ ὑπαρχὴ δὲ τῆς αἴθουσῆς ταύτης εἰς τὴν ηγείσαν θέσην ἀποτελεῖ ἔνα ἀδόμη νέον χαρακτηριστικὸν τοῦ «Queen Elizabeth».

Εἰς τὰ ὑπεροκεάνικα προσετέθη ἔνα ἀκόμη κατάστροφα ἐνῷ ἡ γενικὴ αἰχμηνὴ τῶν διατάσσεν τοῦ πλοίου ἀντανακλᾶται εἰς τὴν ὀλιγήν ἀπὸ τοῦ χωρητικότητα. Υπολογίζεται αὐτὴ εἰς 85.000 τ. γκρός, διὸ ἔγγοντα ἔναντι 81.235 τ. γκρός τοῦ «Queen Mary».

Τὸ ἐπετηρησόμενον «πρότυπον» — κατασκευῆς τῶν ναυπηγῶν τοῦ νέου «πούλερ - λάινερ» — δέν ἀποτελεῖ ἀπλῶς μίαν διαφήμισιν ἢ ἔνα κομψότεργμα. Εἶναι πιστὸν ἀντίγραφον, τοῦ νέου κολοσσοῦ. Λότο τοῦτο τὸ «πρότυπον» ἐχομειοποιήθη ἵνα τῶν ναυπηγείων διὰ τὰς ἐν δεξαμενῇ δοκιμάς ἐν σχέσει μὲ τὴν πρόσθιον τοῦ νέου «λάινερ», τὴν ἀντίστασιν τοῦ εἰς τὰ κύματα καὶ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ συντήματος πηδαλιογίας του.

### 'Ανησυχίαι διὰ τὴν μείωσιν τοῦ ἔθνικοῦ τοννά'

Τὸ ζήτημα τοῦ περιορισμοῦ τῆς σημερινῆς Ἀγγλικῆς χωρητικότητος, ἐν συγχρίσει μὲ τὴν πρόσθιον τοῦ προπολεμικὴν τοιωτήν, ἔξακολονθεῖ πάντοτε γ' ἀπασχολῇ τοὺς ἐνδιαφερομένους κύκλους. Περὶ ἡμερῶν πάλιν, ὅμιλων πρὸς τὴν ἑτησίαν συνέλενον τῆς «Ἐνορεύεται τῶν Ἀγγλικῶν Ἐπιμελητηρίων» ὁ πρόεδρος αὐτῆς sir G. R. Clarke, ἐτόνισεν, διὰ ἡ συμμετοχὴ τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας εἰς τὸ παγκόσμιον τοντάς ἡμειώθη ἀπὸ 44 οὐ τοῦ 1914 εἰς 28 οὐ μόνον τοῦ 1937, ἐνῷ ἡ συμμετοχὴ τῶν λοιπῶν χωρῶν ημέρη ἀπὸ 26 εἰς 48 ἑκατομμύρια τόννων γκρός. Η δυσάρεστος αὕτη μεταβολὴ ἀποδίδεται, εἰς τὴν ἀπὸ ἐτῶν ἀκολουθουμένην ὑπὲ τῶν διαφόρων κυβερνήσεων τακτικὴν τοῦ προστατευτισμοῦ τῆς ναυτιλίας των δια σεβαστῶν ἀπορθήσεων παροχόην. Η προτίμησης — εἶπεν ὁ sir Clarke — πρὸς τὰ μεγαλύτερα καὶ ταχύτερα σκάφη ἑπτηκαίνεται, ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῶν ξένων ἐπιδιώσεων, λίαν ἀποτελεσματική, δικαιολογουμένη ἀπὸ τὸν πόθον τῆς ἀποκτήσεως ἐνὸς ἐπαρκοῦ διὰ τὰς ἐθνικάς ἀνάγκας ἐμπορικοῦ στόλου, παρεκτός τῆς ικανότητος πρὸς μεζοναὶ ἀπόδοσιν κερδῶν.

«Διὰ τὴν Μεγάλην Βρετανίαν — ἔξηκολονθεῖσεν ὁ ὄμιλητης — είνε τόσον σπουδαῖας ἡ διαφύλαξις τοῦ ἐμποριοῦ αὐτῆς στόλου, διότι καθῆκον ἔχουν δῆλοι οἱ παράγοντες τοῦ ἐμπορίου καὶ τῆς βιομηχανίας νὰ ὑποτεθῆσιν τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον εἰς τὴν προσπάθειαν καθιερώσεως τακτικῆς, ἀποβλεπούσοις εἰς τὴν διασφάλισιν τοῦ μέλλοντος τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας. «Οταν γίνεται λόγος περὶ γενικῆς κατά τὸ 1937 βελτώσεως, δὲν πρέπει νὰ λησμονήται, διὰ ἡ πλέον σημαντικὴ βιομηχανία, η ναυτιλία, ἐποφέρει καὶ πάλιν ἀπὸ τὴν περιστολήν τῆς κυνήσεως τοῦ παγκόσμιον ἐμπορίον καὶ τὴν ὑπότιμην τὸν ναῦλον. Η πρότασις περὶ ἰδρύσεως «Ταμείου Ἀποξημάσεως» τῶν ἐφοπλιστῶν «τράμπτες» διὰ τὰ παροπλίζουμενα σκάφη τοῦ ἀποτελεῖ, κυρίως, ὑπόθεσιν τῆς βιομηχανίας καὶ οὐχί τοῦ «Ἐθνούς, μολονότι ἡ κυβερνήσεως παρακολούθει μετὰ προσοχῆς καὶ ζωτικῶς ἐνδιαφέρεται διὰ τὰ καταστρεπτὰ ἀποτελέσματα εἰς τάρος τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας κατά τὴν μεταπολεμικὴν περιόδον, συνεπεία τῶν αἰσθητῶν προσδόσιμων τῆς ξένης χωρητικότητος.»

«Αν ἔξαρθει κανεὶς τὴν ἐπ. 2.000.000 λιρῶν προσωρινῶν παρασχεθεῖσαν ἐπιχορήγησον — συνέβισεν δὲ κ. Clarke — η Βρετανικὴ ναυτιλία στηρίζεται ἐπὶ τῶν ἴδιων αὐτῆς δυνάμεων καὶ εἰνεῖ ὑποχρεωμένην ἡ ἀντιμετωπίζει μόνη τῆς τὴν ἀρτίως παρ' ἄλλων χωρῶν ώργανωμένην τακτικὴν τὸν ἐπιχορηγούμενον ναυπηγήσεων καὶ βελτιώσεων τῶν πλοίων τοῦν. Η μεταπολεμικῶν πλεονάζοντα σωρητικότης κατήλθε κατὰ 5.000.000 τ. γκρός, εἰς τὸ διάστημα τῶν ἐτῶν τῆς κρίσεως, η δὲ Ἀγγλικὴ ναυτιλία συνεισέρεσε 3.000.000 τ. εἰς τὴν μείσιν ταῦτην. Καταλήγον δ. sir Clarke, ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην, διότι δοθῆ ἐφεξῆς μεγαλύτερον προσήγειρες τὸ ἐμποροναυτικὸν πρόβλημα τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Η ϕύμασίς του εἶναι συνδεδεμένη μὲ τὰ γενικότερα συμφέροντα καὶ μὲ αὐτὴν ταύτην τῆς χώρας ἀμναν.



## THE BELDAM PACKING & RUBBER C° L<sup>TD</sup>

ΜΟΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΙ

ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ **BELDAM**

ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΒΑΛΙΔΩΝ  
ΠΕΡΜΑΝΙΤΟΥ Κ. Λ. Π.

*V*, *PILOT*  
*ATMOS*



ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

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

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

Οι ναῦλοι διὰ τὰ φορτία ξυλείας

Ἡ «Βαλτικὴ καὶ Διεθνῆς ναυτικὴ Διάσκεψις», ηὗται ἐφορεῖται, ὡς γνωστόν, τὴν ποτήρην ἑρμηνείης τοῦ «εὐχεδίους κατεπτάτους δρίων τῶν τιμῶν τῶν ναῦλων εἰς τὰς μεταφορὰς ζηλείας ἐκ Βαλτικῆς καὶ Λευκῆς Θαλάσσης, ἀφοροῦντα ἁδούσαντα ἐκ πληρωμοῖν, διτὶ ὡρισμένοι ναυλομέστιαι εἰς Λονδίνον κατεβαλλόντων προσπεθείσας νάντα παρασύνουν ἐφοπλιστάς τινας εἰς ναῦλους τῶν σκαφῶν των κάτω τῶν τιμῶν τοῦ σχεδίου, διαμαρτυρεταί εἰς πρόσφατον ἐγκιεζίλιον της καὶ τονῆσε, διτὶ συνεπέστεροι διὰ ήσαν οἱ ἐν λόγῳ ναυλομέστιαι, ἀντὶ συνεμφορώντος πρὸς τὴν θέλησιν τῆς ὀλότητος τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλισμοῦ καὶ συνεγγάραντο μετ' αὐτῷ, ἀντί να διατραγατεύοντας μὲν τὴν ἔκτος τοῦ εὐχεδίου ἀπομένουσαν ἔλαζίστην ἐφοπλιστικὴν μειονότητα.

Αναφέρεται ένα συνεχεία εἰς τὴν ἐγκύσιλον, δι τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ Ἀπριλίου τά 40 οὗ τῆς Λιθανανῆς χωρητικότητος, ποὺ ἀπασχολεῖται συνήθως εἰς τὰς μεταφοράς ξυλείας, ἔτελον ἐν παροπλισμῷ. Τοῦτον ἀντὸν παρεργεῖτο καὶ διὰ τὰ 25 οὗ τῆς ἀντιστοίχου Εσθωνικῆς χωρητικότητος. Η κυβερνητικής μάλιστα τῆς τελευταίας τάπτης χώρας μελετᾶ τὴν σύστασιν ἐνὸς ταμείου, τοπικοῦ καθαρῶς ζαρακτήρος, πρὸς ἐνίσχυσιν, δι' ἀποζημιώσεως τινος, τῶν ἴδιοστητῶν τῶν παροπλιζομένων πλοίων. Η παροπλισμένη ἐξ ἄλλου Σονηδική χωρητικότης, περιλαμβάνεται καὶ ἀντὴν σεβαστῶν ἀφιθμόν σκαφῶν, ἀποδεικνύει, δι τοῦ ΟΣκανδιναϊκοῦ ἐποπλισταῖ εἰλεῖ διατεθεμένου νά πλοτοῦν σημαντικάς θυσίας, καί φαν τοῦ γενικιτέρουν συμφέροντος.

"Αν παραπορήται σήμερον κάπου περιστολή τῶν ναυλώσεων διὰ τῆς μεταφοράς φροτίων ξύλειας τῆς νέας περιόδου — ἐπλέγει η ἔγκυ-  
λλος — δρεῖται κυρίως τοῦτο εἰς τὴν γενικὴν ὑποχώρησιν τῆς ἀγο-  
ρᾶς ξύλειας, ή δὲ κατάστασις αὕτη δὲν θὰ ἡδύνατο να δελτιώθη ἀπό τὴν μείωσιν τῶν ναυλῶν κατά τινα σελίδινα. Οἱ καυθωριμένοι ήδη να-  
υλοί ἀποτελοῦν, ἐξ ἄλλου τὰ κατότατα δρια, τὰ ἀποτρέποντα ξηριάς τῶν  
ἐργοπλιστῶν, σύτις ὥστε ἐπιβάλλεται καὶ ἐν λόγων φρονήσεων, η πε-  
ριατέρω διατήρησίς τουν.

Nopßnyia

Διὰ τὴν συνταξιοδότησιν τῶν ναυτιλλομένων

Κατόπιν τῆς ψηφίσεως ἐν Νοθηγίᾳ τελευταίου τινὸς Νόμου, διὰ τοῦ ὅποιον ἐπιβάλλεται μία εἰδικὴ φορολογία τῶν βιομηχανικῶν καὶ ναυτιλιακῶν ἔπιχειροςσεων ἐπέρι τῶν ἔργων πατρικῶν αὐτῶν προσοπικῶν, ἡ «Ἐνοισική» τῶν Νοθηγίων ἐφοπλιστῶν ἀπηνύθυνε πρὸς τὰ μέλη της ἐγκύλιον, ἀναφερομένη εἰς τὸ ζητήμα τῶν συντάξεων τῶν ναυτῶν καὶ τοῦ προσωπικοῦ ξηρᾶς τῶν ναυτικῶν ἑταφιῶν. Εἰς τὴν ἐγκύλιον τούτην ζεταὶ ἡ ἐπιθυμία τῆς «Ἐνόσεως», ὅπως αἱ καταβολαὶ τῶν ἐφοπλιστῶν εἰς τὰς ὅποιας οὗτοι θὰ ἐποβληθοῦν, δυνάμει τοῦ νέου νόμου, ὡφελήσουν ἀποκλειστικῶς τὰ πληρόματα καὶ τὸ προσωπικὸν ξηρᾶς. Πρὸς τὸν σοπὸν αὐτὸν ὑποδειγνύονται, ὅπως αἱ εἰσφοραὶ τῶν ναυτικῶν ἑταφιῶν καταβάλλονται εἰς τὰ ἄπαρχα ναυτικά ταμεῖα συντάξεων. «Ἐπειδὴ δῆμος μερικῶν ἑταφιῶν δὲν ἔχοντα συστήσει τοιαῦτα ταμεῖα, ὥστετοι δὲ πλοιογρήται ἀδυνατοῦν νὰ προσθοῦν μεμονωμένως εἰς τὴν ἴδιουσιν σχετικῶν ὁργανισμῶν, προτείνεται ὑπὸ τῆς «Ἐνόσεως» ἡ σύστασις κοινοῦ ταμείου, ὃποιον ἐποτείαν τοῦ κεντρικοῦ συμβούλου τῆς διοικήσεως τῶν ἐφοπλιστῶν. Ή πρότασις ἀντὴ ὑπεβλήθη καὶ εἰς τὸ Νοθηγίουν ὑπονομεγεῖον τῶν Οἰκονομικῶν πρὸς ἔγχρωτον, παρεκκλήθησαν δύμως οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ ἀναβάλλουν κάθε περιστέρων ἑνέργειαν τῶν, μέχρις ὅτου ὁμιλισθῇ τὸ ζητήμα διὰ γενινωτέρας ἀποφάσεως.

Σχολιάζουν τα ἀνωτέρω ή Νοοθηγική Ἐφημερίς τοῦ Ἐποιόφιντον τονιζεῖ, ότι η πρότασις τῆς «Ενώσεως» τῶν Νοοθηγῶν ἐφοπλιστῶν πρέπει να τύχῃ τῆς γενικῆς ὑποστήθεος, διότι ἐκδηλώνει τὸ ἐνόρθωσον πνεύμα τοῦ ἐφοπλισμοῦ ὑπὲρ τοῦ ναυτεργατικοῦ κόσμου καὶ ἀποτελεῖ μίαν ἀξόνην ἀπόδειξην τῆς ὑφισταμένης ἀλλήλεγγύης μεταξὺ τῶν παραγόντων τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Μὲ τοὺς ἐπάρχοντας συνταξιοδοτικοὺς ὄγκαντομοὺς καὶ μὲ τὸ προτεινόμενον κοινὸν ταμείον, ἐνισχύουνται καὶ ἀπὸ τὴν κρατικὴν συνεισφορὰν διὰ τῶν προσόδων ἐτῶν φαρικῶν τελῶν καὶ τῶν δικαιωμάτων φορτοσεως, συμπληρωμένων ἡδη διὰ τοῦ νέου νόμου, θὰ ἤδηνταν — καταλήγει ἡ ορθείσα ἐφημερίς — νὰ ἐπ-

τεργιθούν σπουδαῖα ἀποτελέσματα πρὸς ἀνακούφισιν τῶν γηρατείων τῶν ναυτιλούμενον, ἐνῷ παραλλήλως ὅτι παρείχετο εἰς τοὺς ἀξιωματικοὺς τοῦ Ε. Ν. καὶ μία καλῶς κεφαλήτειος διασφάλισις τῶν μέσων τῆς συντηρήσεως των, καθ' ὃν χρόνον ὅτι είνε πλέον ἀπόμαχοι.

‘Η ἐφαρμογὴ τοῦ 8ώρου εἰς τὰ πλοῖα

Κατά πληροφορίας τοῦ Νοσηγειοῦ ναυτικοῦ τέπου, η κενέργησης τοῦ "Οσού ἀπέγάπεις νὰ ἐποβάλῃ εἰς τὴν Βουλὴν πρὸς ψῆφισμαν τὸ νομοσχέδιον περὶ ἑρμηνείας τοῦ ὄκτωπον εἰς τὰ ἔθνικὰ πλοῖα. Λι κενιώτερα τοῦ νομοσχέδιον τούτου διατάξεις, αἱ ἀφορῶσαι τὰς ὅρας ἐργάσιας καὶ τὴν ἀνάλογον σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων, ἔχουν ὡς ἔξις: Διὰ πλοῖα ἀνοὶ τῶν 2000 τόννων γκρός, ἀπασχολούμενα εἰς τὸ ἔχωτερικὸν ἐπτόρουν, καθισταὶ ἐποχειτικὴ ὥστιάσθωσις ἡμέρᾳ (τρεῖς φυλακᾶ) διὰ τὸ πλήρωμα καταστρόματος. Αἱ συνήδεις ἐργάσιμοι ὅραι κατὰ τὰς ἡμέρας κατάπλου καὶ ἀπόπλου δρᾶσονται εἰς ἐννέα διὰ τοὺς ἀξιωματικούς καὶ ὀκτὼ διὰ τοὺς ἀσυνημιτατάς καὶ διὰ τοὺς ἀνδρας καταστρόματος καὶ μηχανῆς. Κατὰ τὴν ἐν λιμνῇ παραμονὴν αἱ ἐργάσιμοι ὅραι δέον νὰ μὴ ἐπερθαίνουν τὰς ὀκτὼ ἡμεροσίας, ητοι 48 ὥρας καθ' ἕδομάδα. Προκειμένον διὰ τοὺς θαλαμηπόλοντας καὶ διὰ πρόσθιας χρησιμοποιημένα εἰς φροτηρίουν ὑπηρεσίαν, αἱ ἐργάσιμοι ὅραι ἐν πλ. ὡς καὶ κατὰ τὰς ἡμέρας κατάπλου καὶ ἀπόπλου δὲν πρέπει νὰ ἐπερθαίνουν τὰς ἐννέα διὰ τὰ προτηργά πλοῖα καὶ τὰς δέκα διὰ τὰ ἐπιβατηγά. Διὰ τοὺς ἴδιους τούτους, η ἐν λιμνῇ ἐργασία δὲν πρέπει νὰ ἐπερθαίνῃ τὰς ὀκτὼ ὅρας, τόσον διὰ φορτηγῶν δουσῶν καὶ διὰ τὰ ἐπιβατηγά σχάρη.

Εις τὴν περίπτωσιν τῆς αὐτοπλοΐας τὸ νομοθεσίον καίνει οἰστρούσιν μεταξὺ πλοίων χρησιμοποιουμένων τίς συνεχεῖς ἐργασίας διὰ πλεονάσης τῶν ἔπιτα ἡμέρων καὶ διὰ ἐλάσσονας τῶν ἔπιτα ἡμέρων. Εἰς τὴν πρώτην περίπτωσιν, αἱ ἐργάσιμαι ὥραι διὰ τὰ προσωπικὰ καταστομάτως καὶ μηχανῆς δὲν πρέπει νῦν ὑπερβαίνοντας τὰς 56 ὥρας καὶ ἔδημάδα η τὰς 12 ὥρας καὶ ὀλανδήποτε ἡμέραν. Εἰς τὴν δευτέραν περίπτωσιν, αἱ ἀντίστοιχαι ὥραι ἐργάσιμας δριζόνται εἰς 48 καὶ 12.<sup>17</sup> Η ἐργασία θεωρεῖται συνεχής, δοάκις δὲν ἔπλοχει παραμονὴ ἐν λιμένι, ὑπερβαίνοντας τὰς 24 ὥρας.

Τοὺς Σονηδικοὺς ἀφ' ἑτέφουν ἐφοπλιστικοὺς κύκλους ἀπασχολεῖ πάντες τὸ ζῆται μα τῆς ἐπιδιοκομένης ἐφαρμογῆς τοῦ 800ρῶν εἰς τὴν ναυτι-

**ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ  
HEMPEL'S-MARINE-PAINTS**  
Καὶ χρησιμοποιήσατε τα  
**KATA TO ΣΥΣΤΗΜΑ HEMPEL**

Θέλετε έξασφαλίση οίκονομικωτάτην συντήρησιν τῶν πλοίων σας καὶ ώραιοτάτην έμφάνισιν αὐτῶν.

EPA: 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," Πειραιεύς, Ἀθῆναι, Θυίνη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023  
ΑΠΟΘΗΚΑΙ χρωμάτων Hempel είς 57  
διαφόρους λιμένας, συμπεριλαμβα-  
γούνεγον καὶ τοῦ Πειραιῶς.

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον και χρήμα  
χρησιμοποιούντες  
**HEMPEL'S-MARINE-PAINTS**

HEMI ECO-MARINE PAINTS

TRADE



MARK

καὶν διοικησίαν. Κατά τὴν πρὸς ἡμερῶν συνελθοῦσαν ἐν Στοχόδῳ ἑπταῖς γενικήν συνέλευσιν τῆς «Ἐνόσεως» ἐφορτίστων, διετοπόθησαν σχετικὰ ἀνησυχία καὶ ἔξεργασθη διὰ μίαν ἀκόμη φοράν ἡ εὐχὴ πρὸς τὴν Σονδικὴν σιδέρην, ὅποις ἀναβάλῃ τὴν φήμισαν τοῦ νομοσχεδίου «περὶ ὁρῶν ἐργασίας», μέχρις διον, τοῦλάζιστον, νίσθετηθοῦν παρόμοια μέτρα ἀπὸ τὰς κυριωτέρας ναυτικάς χώρας.

## ΝΟΤΙΟΣΛΑΒΙΑ

### ΝΕΑΤΙΛΙΑ καὶ ΝΑΥΠΗΓΙΚὴ ΒΙΩΜΗΧΑΝΙΑ

Ἄρχετὸν παρέχουν ἐνδιαφέρον, χαρακτηριστικά δὲ είναι μᾶς ἦγρον ἐμποροναυτικῆς ἀναπτύξεως, ἀ δημοσιεύσεισαν τελευταῖς εἰς τὸν τόπον τοῦ Βελγιαδίου πληροφορία περὶ τῆς Νοτιοσλαβίκης ναυτιλίας καὶ τῆς κατανομῆς τῆς δραστηριότητός της κατά κατηγορίας πλοίων καὶ ὑπηρεσιῶν.

Ἄπλο τῆς συγχροτήσεως τοῦ τριαδικοῦ βασιλείου ὁ ἐμπορικὸς τῆς γείτονος χώρας στόλος, διῆνει δραστέως αὐξανόμενος. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1921 περιελάμβανε — μετὰ τῶν ἀλλευτικῶν — μίαν συνολικήν χωρητικότηταν 115.000 τ. περίπου, ἡ δούρα ἀνῆλθεν εἰς τὰς ἀράς τοῦ 1929 εἰς 300.000 τ. καὶ ἔφθισε τὴν Ἰην Ἰανοναριόν π. ἔ. εἰς 371.417 τ. γρόδη, κατανεμούμενος εἰς 69 ποντούρα πλοία, εἰς 19 τῆς μεγάλης ἀκτοπλοΐας καὶ εἰς 85 τῆς μικρᾶς τοιωτίης. Διαιρεύνοντος τοῦ 1937 ἡγοράσθησαν 8 νέα πλοῖα, ἐπωλήθησαν 4, οὕτως ἀστεῖ ἡ ὀλικὴ χωρητικότης ἐσημείωσε μίαν μικρήν περιπλέον αὐξησην κατά 4 σκάφη καὶ 8525 τ. γρόδη. Εἰς τὰς ἀράς, συνεπώς, τοῦ 1938, περιελάμβανε 70 ποντούρα πλοία, 17 σκάφη τῆς μεγάλης καὶ 90 τῆς μικρᾶς ἀκτοπλοΐας, συνολικῆς χωρητικότητος 379.942 τ. γρόδης καὶ 577.915 τόννων φορτίου. Τὰ σκάφη ταῦτα ἀνήκον εἰς τὰς ἀκολούθους ἑταῖρας:

#### ΕΤΑΙΡΙΑΙ

	Πλοῖα	T. γρόδης	T. d. w
«Νοτιοσλαβίδην Λόιδη» (Σπαλάτον)	19	110.289	164.360
«Ντονιμποράσκα» (Ντονιμπόρδιν)	20	46.645	71.070
«Οτσεάνια» (Σονσάκ)	12	35.764	61.810
«Γιαντράσκα» (Σονσάκ)	52	22.264	11.137
«Γουνγκολόσβενόρα» (Σονσάκ)	4	23.541	33.180
«Περεζούροφα» (Σονσάκ)	4	20.141	33.859
«Τόπατζ» (Σονσάκ)	6	25.818	44.524
«Ατλάντος» (Σονσάκ)	4	17.943	30.841
«Ζέτοκα» (Κετίγινης)	16	9.681	10.950
«Α. Μπαμπάροβιτς» (Σονσάκ)	3	8.018	12.800
«Μάτκοβιτς» (Σπαλάτον)	6	13.348	20.900
«Μ. Φέριτζ» (Σπαλάτον)	4	4.721	7.260
Λοιποὶ πλοιοκτήται	27	41.779	75.233

Σύνολον: ..... 177 379.942 577.915

Ἄπλο τὴν σύγχρονεν τῆς ἀνοιτέρου χωρητικότητος μὲν τὴν ἑτησίαν ἐμπορικὴν κίνησιν τῶν Νοτιοσλαβίκων λιμένων, ἥτις ἀνῆλθε τὸ παρελθόν ἔτος διὰ μὲν τὰς ἔξαγωγὰς εἰς 1.590.541 τ. ἐμπορευμάτων, διὰ δὲ τὰς εἰσαγωγὰς εἰς 393.099 τόννων προκύπτει, ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῶν ἑνίκιον πλοίων εἰς τὸ ἔξτετρικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας ἀνήρχει λίγη περιορισμένη. Οφείλεται τοῦτο εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὰ Νοτιοσλαβίκά ἐμπορικά πλοία δὲν ἀποροῦνται, κατὰ κύριον λόγον, εἰς τὰς ἑνίκιας εἰσαγωγὰς καὶ ἔξαγωγάς, ἀλλ᾽ εἰς τὸ ἔλενθερον μεταφορικὸν στίθιον τῆς διεθνοῦς ποντοπλοΐας τῶν «τράμπτες», ἀναζητοῦντα τὴν ἔργασίαν τῶν ἀπὸ τοὺς τομεῖς, ποὺ παρονούμουν ἐξάπτωτα τὴν ζωητοτέραν ζήτησιν σταθμῶν. Ἀρχετὰ Νοτιοσλαβίκη πλοΐα ταξιδεύουν εἰς τὸν Ατλαντικὸν, εἰς τὴν Ἑλλήνην ἢ εἰς διεύφορους Λαγγαίκους ἀποτομῆς. Σημειώτεον, ὅτι τὰ ὑπάρχοντα Νοτιοσλαβίκη σκάφη εἰναι, καρφιοί, Λαγγαίκης κατασκευῆς (320.000 τ. γρόδης) καὶ μόνον 20.000 τ. ἀναθέρωνται εἰς σκάφη Τιτανικῆς ναυτιγήσεως καὶ 12.000 τ. εἰς σκάφη Τιτανικῆς ναυτιγήσεως καὶ 12.000 τ. εἰς σκάφη κατασκευασθέντα εἰς τὴν Γερμανίαν. Τὸ πλέον νεότερον Νοτιοσλαβίκων πλοίον — Βρετανικῆς καὶ αὐτὸς κατασκευῆς — τὸ «Διονούρικ», ἀνήκον εἰς τὴν ὄμονων ἑταῖρων καὶ εἰσελθὼν εἰς τὴν ἔπαρσείαν τῆς 10ην Μαρτίου το. ἔτοις, εἶναι φορτηγόν, χωρητικότητος 9200 τ. d. w.

Ἄπλο τίνος ἡ Νοτιοσλαβία ἔχει, δις γνωστόν, ἀποτήσεις καὶ ίδιαν ναυτιγικὴν διοικησίαν, ἔγκαιεστημένην εἰς τὸ Σπαλάτον καὶ ἀσχολούμενην πρὸς τὸ παρόν εἰς τὴν κατασκευὴν μικρῶν ἐπιβατηγῶν σταθμῶν, καταλήλων διὰ τὴν Δαλματικὴν ἀκτοπλοΐαν, καθὼς καὶ εἰς παντοῖας ἔργασίας ἐποκεντῶν. Εἰς τὰ ναυτιγεῖα ταῦτα κατεκενάσθησαν τελευταῖς διὰ λογα-

ριασμὸν τῆς «Γιαντράνοσα Πλόβιντηπα» δύο ἐπιβατηγὰ σκάφη 500 τόννων ἔκαστον, τελοῦν δὲ ἐπὸ ναυπήγησον δέο ἐλαφρῷ πολεμικῷ καὶ δύο ἀκτοφυλακίδες τῆς Τελωνειακῆς ὑπηρεσίας.

### Ἡ ἔργασία «τράμπτες», καὶ «λάϊνερς»

«Οσον ἀφορᾷ τὴν ἔργασίαν τῆς Νοτιοσλαβίκης ναυτιλίας κατὰ τὸ 1937 ἀναφέρεται εἰς τὴν τελευταῖαν ἔκθεσιν τῆς «Ἐνόσεως» τῶν Νοτιοσλαβίων ἐφορτίστων, ὅτι τὰ σκάφη, ποὺ ἀπησθαλόντων εἰς τὴν ἔλενθεραν ποντοπλοΐαν, ἀπεξάστησαν ἵσαν κέρδη καὶ θά ἤδηντα μᾶλιστα νὰ λεχθῇ, ὅτι θὰ ἐκάλυπτον δὲλτα τὰ συσσωρεύθεντα ἐκ τῆς πολινετοῦς κρίσεως οἰκονομικῶν βάρη τοῦ, ἔαν κατὰ τὸ τελευταῖον τομῆνον τοῦ π. ἔ. δὲν ἔπεισθον οἱ ναῦλοι. Πάντως, ἡ ἔκθεσης ἐπὶ τοὺς σημείους αὐτῶν εἴναι φειδωλή εἰς ἐνότερας κρίσεις καὶ συμπεράσματα, ἐνῷ προκειμένον καὶ περὶ τῆς ἔργασίας κατὰ τὸ τέρτιον ἔτος, ἀρχεῖται ἀπὸν τὰ νῦν ἐπενθυμήσας τὰς αἰσιοδόξους φάσεις τῆς περιεργούμενάς εἰς τὴν κατά Μάρτιον ἐποβληθείσαν ἔκθεσιν πρὸς τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῶν μετόχων τῆς Νοτιοσλαβίας «Πρεζομόρόσα»: Συμφώνος πρὸς αὐτὰς εἰς προβλέψεις διὰ τὸ 1938 δὲν φαίνονται δεδιάσιμοι διάβολοι τῶν τόσων εὐνοεῖται, δύον όμως ἂπειρητεῖν καὶ νὰ τούς σημαίνη, δάσιοι τῶν ποπογόνων τοῦτο, ὅτι εὐνοούμενα πρὸς νέας κρίσεως. Τὸ μᾶλλον πιθανόν εἴναι, διότι τὰ σημαίνη ποτέ τοῦ προηγούμενου ἔτους, χωρὶς διοίση, ποτέ τοῦ προσεγγίζοντον πρὸς τὸ Λονδίνον, Ἀμβέρσαν, Ρόττερνταμ, Λαμπερντάμ, Αμβούργον, Κοπεγχάγην καὶ Γδανσκ, χωρὶς νὰ λαμβάνῃ πρὸς τὸντοῦ οὐδεμίαν κρατικὴν ἀμοιβὴν.

«Ολαὶ αἱ ἀνοιτέρῳ τακτικὰ γραμμαῖς εἰλούν κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀπόδοσιν πολὺ μικροτέραν, ἐν συγχρίσει πρὸς τὴν ἔργασίαν τῶν Νοτιοσλαβίων «τράμπτες». Ακόμη περισσότερον περιφορισμένη καὶ πτωχὴ ὑπῆρξεν ἡ ἀπόδοσις τῆς ἀκτοπλοΐας ἔργασίας, εἰς τὸν ποτίαν κνοίσις ἀπασχολοῦνται τὰ πλοῖα τῶν ἔταπιν «Γιαντράνοσα», «Ντονιμποράσκα» καὶ «Ζέτοκα». Ή τουριστικὴ κίνησις, ποτὲ ἀπέτελε σημαντικὸν παράγοντα διὰ τὴν Δαλματικὴν ἀκτοπλοΐαν, ἐμειώθη τὸ παρελθ. ἔτος, συνεπειτὴ τῶν συναλλαγματικῶν δυνομεριῶν ἀφ' ἐνός, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν στροφὴν ἀφ' ἐτέρου τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος πρὸς τὴν διεθνῆ ἔκθεσιν τῶν Παρισίων. Άλι διὰ τὸ τέρτιον ἔτος προβλέψεις δὲν είναι αἰσιούτεραι, οἱ δὲ τρίτη διατρέξει τὴν Αργεντίνην Δαλματίας — Ἐλλάδος, ἥτις πρόκειται πατ' αὐτὰς νὰ ἐπεκταθῇ μέχρι Τουρκίας, ἥ δὲ τρίτη διατρέξει τὴν μητριαίαν γραμμὴν τῆς Νοτίου Αμερικῆς. Εἰς τὸντοῦ λιμένας τῆς Ἡπειρωτικῆς Εὐθότητος προσεγγίζονται πρὸς τὸ Λονδίνον, Ἀμβέρσαν, Ρόττερνταμ, Λαμπερντάμ, Αμβούργον, τούς τούς τοῦν ἔταπιν «Γιαντράνοσα», «Ντονιμποράσκα» καὶ «Ζέτοκα». Ή τουριστικὴ κίνησις, ποτὲ ἀπέτελε σημαντικὸν παράγοντα διὰ τὴν Δαλματικὴν ἀκτοπλοΐαν, ἐμειώθη τὸ παρελθ. ἔτος, συνεπειτὴ τῶν συναλλαγματικῶν δυνομεριῶν ἀφ' ἐνός, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν στροφὴν ἀφ' ἐτέρου.

### Τὸ ἐμπόριον τῆς Τσεχοσλοβακίας

Μεταξὺ Βελγιαδίου καὶ Πράγας διεξάγονται διαπραγματεύσεις διὰ τὸν καταρτισμὸν νέου λιμενικοῦ τιμολογίου, εὐνοοῦντος τὴν κίνησιν τοῦ ἐπειρεψούντος έμπαιρον τῆς Τσεχοσλοβακίας, μέσῳ τῶν Νοτιοσλαβίων λιμένων, ἐπ' ὑπερέιπον καὶ τὸν γενικοτέρον λιμενικὸν συμφερόντων τῆς Νοτιοσλαβίας. Η ἐπαρμογὴ νέου τιμολογίου ἐκρίθη ἀναγκαῖα, διότι τὸ ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1936 ισχύον παλαιὸν τοιούτον ἔπειρε νὰ ἐναρμονισθῇ πρὸς τὰ συναρπαγή τιμολογία τῶν λιοπόν της Αδριατικῶν λιμένων. Επιδιόκετα ἀσύνη, ὅπος τὰ νέαν τιμολόγιαν ἀσύνη εὐεργετεύονται ἀντίτυπον καὶ εἰς τὴν κίνησιν τῶν μικροτέρων Νοτιοσλαβίκων λιμένων, ἐνῷ μέχρι τοῦδε ἐποφελοῦντο κερίσιος οἱ λιμένες τοῦ Σονσάκ, τοῦ Σπαλάτον καὶ Σεμπενίου.

### Αἱ διὰ θαλάσσης εἰσαγωγαὶ καὶ ἔξαγωγαὶ

Αἱ συνολικαὶ μεταφοραὶ ἐμπορευμάτων, μέσῳ τῶν ἐν τῇ Αδριατικῇ Νοτιοσλαβίκων λιμένων καὶ τῆς Σερβίκης ἐλενθέρως ζώνης τῆς Θεσσα-

## SVENSKA ORIENT LINE GOTEBORG

### Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Κατ' εὐθεῖαν διὰ ROTTERDAM, HAMBURG, COPENHAGEN, OSLO, GOTHEBORG, DANZIG, GDYNIA, STOCKHOLM.

Μεταφορτώσεις δι' ὅλους τοὺς λιμένας Ηπειρωτικῆς Εύρωπης,  
Ρήνου, Σκανδιναυσίας καὶ Βαλτικῆς.

Γενικοὶ Πράπτορες ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ  
Πειραιεύς, Μέγαρον Σπυράκη

Αριθ. Τηλεφ. 41.331—41.332

λονίκης, ανήλθον τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 3.084.773 τόννων, ἔναντι μόνον 2.423.472 τόννων τοῦ 1936, παρατηρηθεῖσας οὕτῳ μᾶς σημαντικῆς αὐξήσεως κατά 681.401 τόννων ἐμπορευμάτων. Αἱ ἔξαγωγαι ἀπό 2.041.306 τ. τὸ 1936 ἡμέρηθαν εἰς 2.690.291 τ. τὸ 1937. Ἀναφέρεται ἀκόμη, ὅτι τὰ 95 οἱ τοῦ συνόλου τῶν Νοτιοσλαβίκων ἔξαγωγῶν καὶ τὰ 35,60) οἱ τῶν εἰσαγωγῶν διοχετεύμησαν μέσφ τῶν θαλασσών ἔντικῶν λιμένων.

## Όλλανδία

### Τὸ ύπερωκεάνειον «Nieuw Amsterdam»

Εἰς τὰ ναυτηρεῖα τοῦ Ρόττερνταμ συνεπληρώθη ἡ κατασκευὴ τοῦ νέου υπερωκεάνειον «Nieuw Amsterdam», 36.287 τόννων γραφές, ὅπερ ἐλεύθερον πολυτελέστερον καὶ μεγαλύτερον «άλλας» τῆς Όλλανδικῆς ναυτιλίας. Τὸ μέχρι τούτῳ μεγαλύτερον Όλλανδικὸν πλοῖον ἦτο τὸ «Statendam» 28.291 τ. γραφές, ἀνήκων εἰς τὴν ίδιαν ἑταῖριν καὶ ἀπασχολούμενον εἰς τὴν τακτικὴν Όλλανδικὴν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, διὰ τὸν συγχρονισμὸν τῆς ὥποιας προορίζεται καὶ τὸ νέον υπερωκεάνειον. Σημειώτεον ἄκρων, ὅτι τὸ «Nieuw Amsterdam» ἐλεύθερον πολυτελέστερον σχάφες, ἐξ ὅσων πρόσκειται ἐντὸς τοῦ τρέχοντος ἔτους νὰ εἰσέλθουν εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἢ δὲ κατασκευὴ τοῦ συνεκέντρωσε τὴν προσπάθειαν ὅλων τῶν Όλλανδικῶν ναυτηρεῖων, ὥστε δικαίως νὰ θεωρήθηται τοῦτο ἐν «Όλλανδιᾳ ὡς τὸ κατ' ἔξοχὴν εὐθύνων πλοῖον».

Ἐπόμενον, ὃς ἐκ τούτου, εἶναι, νὰ ἐφελκύῃ τὸ νέον σκάφος εὐρύτερον τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων καὶ νὰ παρέχῃ μὲ ἐμφανῆ ὑπερηφάνειαν ὁ Όλλανδικὸς ναυτικὸς τύπος τὰς πρότας περὶ τῶν ζαρακοπηστικῶν τοῦ πλοίου λεπτομερειακῶν πληροφορίας. Τὸ μῆκος τοῦ «Nieuw Amsterdam» ἐλεύθερον 758 ποδῶν ἀπ' ἄκρον εἰς ἄκρον καὶ τὸ μέγιστον ἀετοῦ πλάτος 88 ποδῶν. Τὸ σκάφος ἐσχεδιάσθη ειδικῶς διὰ τὴν ὑπερατλαντικὴν ὑπηρεσίαν ἐπιβατῶν, θὰ ἐπελεῖ δὲ τὴν διαδρομὴν Νέας Ύόρκης - Αγγλίας - Γαλλίας ἐντὸς 6 ἡμερῶν καὶ μέχρις Όλλανδις ἐντὸς 7 ἡμερῶν. Διαθέτει διαιρέσιμα διὰ 1230 ἐπιβάτες, φέρει πλήρωμα 650 ἀνδρῶν, ἀνεψόρηση δὲ ἐκ Ρόττερνταμ τὴν 10ην Μαΐου, ἐπελεύθερον τὸ πρῶτον τοῦ ταξίδιον, πρὸς τὴν Νέαν Ύόρκην, διόπου καὶ θὰ καταπλεύσῃ τὴν 17ην τοῦ μηνὸς. Εἰς Νέαν Ύόρκην θὰ παραμένῃ μέχρι τῆς 21ης δόπτης καὶ ἀναχωρήσῃ διὰ τὸ ταξίδιον ἐπιστροφῆς.

Ἐλεύθερον διπλέλονταν καὶ ἔχει ἐφοδιασθῆ διὰ τὴν πόρσιν τοῦ μὲ ἀποστροφούλους δινάμιεως 34.000 ἱππων ἄξονος, οἵτινες θὰ τῷ ἐξασφαλίζουν μέσην ὑπηρεσιακὴν ταχύτηταν 20½ μiliόν. Τὸ «Nieuw Amsterdam» παρηγγέλθη λήγοντος τοῦ 1935, καθειλκώθη τὴν 1ην Ἀπριλίου 1937, μὲ ἀνάδοχον τὴν Βασιλικὸν Βιλελίμαναν, διὰ δὲ τὴν κατασκευὴν τοῦ σκάφους, τῶν μηχανῶν καὶ τῆς ὄλης αὐτοῦ ἐξαρτημένων εἰργάσθησαν ἀπὸ κοινοῦ τὰ ναυτηρεῖα καὶ μηχανουργεῖα τοῦ Ρόττερνταμ, τοῦ «Αμστερνταμ», τοῦ Σιένταμ καὶ τοῦ Φλόσιγκ. Τὸ σκάφος ἔχει ἀριμονικάς ναυτιγικάς γραμμάς, συμφόνως πρὸς τὰς συγχρόνους ἀπατήσεις, μὲ πρόσθιαν ἐπικλινή καὶ πρόμνην καταδομούσον, μὲ κλιμακοτά περιστροφικά πτερυγατασκενάσματα φέρει δὲ δύο ιστούς καὶ δύο πλατείας κατὰ τὰς πλευρὰς κατενδόχους. Εἰς τὸ ἐξωτερικὸν περιβλήμα τῆς πομπάιας καπνοδόχουν μεγάλα πετραγωνικά ἀνοίγματα, ὡφέλειαν 16 ποδῶν καὶ πλάτους 3, ἄπται ἐπιτρέποντα τὸ σχηματισμὸν ἰσχυροῦ σεύματος ἀλλοιοῦ, ὅπαν τὸ σκάφος εὑρίσκεται ἐν κινήσει. Οἱ ἀλλοιοῦσαν στρεφόμενος πρὸς τὰ ἄνω τῆς καπνοδόχου μὲ μεγάλην ταχυτητα, ἐκσφενδονίζει μακρὰν τὰ ἀέρια καύσεως καὶ τὰ στερεά μόρια, ἀποφευγομένης οὕτῳ τῆς

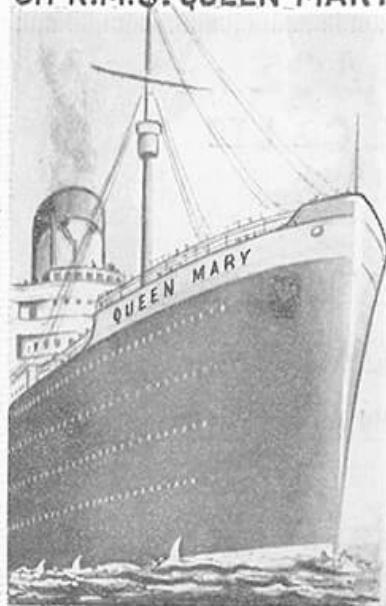
τάσσον ἐνοχλητικῆς διὰ τοὺς ἐπιβάτας πτώσεως τῶν ἐπὶ τῶν ἀραιῶν καταστροφών τῆς πρόμνης, ὅπως συνιήθωσι συμβαίνει εἰς τὰ ἄλλα πλοῖα. Η πρωτηναὶ ἐξ ἄλλων καπνοδόχος, ἡ διοτί εἶναι εἰκονική, περιέχει δεσμούς καναθίουν ὑλῆς, ἐξαεριστήρας διὰ τὰ διαιρεσίματα τῶν μαγειρείων καὶ ἐγκαταστασιν διιδλιστηρίου τοῦ ποσιμού ὑδατος, μὲ δριμαίων αὐτόδοσιν 80 τόννων.

Ίδιατέρω φροντίζει καταβληθῆ διὰ τὴν ἀνεσιν τῶν ἐπιβατῶν. Κάθε κοιτῶν τῆς θέσεως «κάπιτον - πλάτης» περιλαμβάνει ίδιατέρων διαιρέσιμα λοντροῦν ἡ καταστικής, ἡ ἀνάστασης, ἡ «τούριστ - πλάτης» διαθέτει πλείστα διαιρέσιμα λοντροῦν. Εἰς τὴν «κάπιτον - πλάτης» ὑπάρχουν δόδεκα διαιρέσιματα πολυτελείας, ἐγκατεστημένα εἰς τὸ δεύτερον καταστροφικόν περιπάτου καὶ ἔτερος ἐξ διαιρέσιματα, εἰς τὸ μέσον τοῦ πλοίου, μὲ 78 κοιτῶν τῆς μᾶς κλίνης καὶ 210 τῶν δύο κλίνων. Τὸ σύνολον τῶν κλίνων τῆς θέσεως ταύτης ἀνέρχεται εἰς 568. Εἰς τὴν «τούριστ - πλάτης» διατίθεται 59 κοιτῶν μὲ μίαν κλίνην, ἐνῷ τὸ σύνολον κλίνων τῆς θέσεως ταύτης — συμπεριλαμβανομένων τῶν διαιρέσιματος Pullman—ἀνέρχεται εἰς 455. Εἰς τὴν γ' θέσιν ὑπάρχουν κλίναι διὰ 209 ἐπιβάτας, ἐπὶ δὲ συνόλου 549 κοιτωνίων τῶν τριῶν θέσεων, οἷς 374 περιλαμβάνονταν ίδιατέρως λοντρῆς ἡ συνέχονται μὲ διαιρέσιμα λοντροῦν, καταστικής τοῦ πλοίου, καὶ καλλιωπιστηρίου. Τὸ «Nieuw Amsterdam», ὃς ἐκ τούτου, εἶναι τὸ πλοῖον πολὺ παροντάτερε τὴν μεγαλύτεραν ἀνάλογίαν κοιτῶν μὲ ίδιατέρως λοντρῆς, ἐξ δύο τῶν τέσσερων ίδιατέρων διαιρέσιμα λοντρῆς, δὲν διέχουν ἐφοδιασθῆ μὲ νιπτήρας, ἐξοικονομούμενον οὕτῳ διατίθεται τὸν τέλον περιβατῶν. Καὶ εἰς τὰς τορεῖς κατηγορίας θέσεων ὑπάρχει σειρά δηλητοργήσιμων αἴθουσῶν, ἡ δὲ διαιρέσιμη καὶ ἡ δηλητοργήσιμη διαιρέσιματα ταῦτα εὑρίσκονται εἰς τὸ κέντρον τοῦ πλοίου, ἀερίζονται ἀρτίως, ὅπαν δὲ τὸ σκάφος θὰ ἐκτελῇ τονιστικὸν ταξίδιον, αἱ αἴθουσαι ἐστιατορίου τῆς α' θέσεως καὶ τῆς «τούριστ - πλάτης» ὑπέρθεος θὰ δύνανται τὸν ἀποτελοῦν μίαν καὶ μόνην αἴθουσαν. Διὰ τὰς συγκοινωνιακὰς ἀνάγκας μεταξὺ τῶν διαιρέσιμων τοῦ πλοίου καταστροφικῶν διατίθενται ἀνά ἐπτά ἀνελκυστήρες πρὸς τὰς πλευρὰς τῶν ἐπιβατῶν καὶ τὰς πρότας περὶ τὴν ὑπηρεσίαν, ἐνῷ οἱ θαλαμητόλοιποι τῆς α' θέσεως καὶ τῆς τούριστ - πλάτης θὰ χρησιμοποιοῦν τέσσαρας ίδιατέρους ἀναβατρῆς, μὲ κινούμενας κλίμακας, ἐπικοινωνοῦντες οὕτῳ τοῦ σύνδεσιν μεταξὺ μαρτυρεῖσαν καὶ αἴθουσῶν ἐστιατορίου. Λέγεται, δὲ, οἱ ἀνελκυστήρες οὕτῳ εἶναι τύπον, διότι μέχρι σήμερον δὲν ἐφημούσθη ἐπὶ πλοίον τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Η ἐπὶ τοῦ Όλλανδικοῦ υπερωκεάνειον προτίμησίς τοῦ ὑφελεῖται εἰς τὸ διὰ τὰ μαγειρεῖα εἶναι τὴν θέσην. Μία τρίτη φορτητὴ ἐξωτερικὴ δεξιανεή δέχεται τὰς τούριστ - πλάτης τοῦ πλοίου τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Διαθέτει, ἐξ ἄλλων, τὸ «Nieuw Amsterdam» δύο κολυμβητικὰς δεξαμενάς. Μίαν εἰς τὸ καταστροφικόν Ε., διὰ τὸν ἐπιβάτας τῆς α' θέσεως καὶ ἔτεραν πρὸς τὸ πρωτανίον καταστροφικόν Ζ., ήτις θὰ χρησιμοποιήσηται, γωριστά, ἀπὸ τὸν ἐπιβάτας τῆς τούριστ - πλάτης καὶ τῆς γ' θέσεως. Μία τρίτη φορτητὴ ἐξωτερικὴ δεξιανεή δέχεται τὰς τούριστ - πλάτης τοῦ πλοίου τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Η γενική κατάταση τοῦ πλοίου κατατέθηται τὸν τέλον τοῦ πλοίου.

### Η ναυτιλία κατὰ τὸ 1937

Κατὰ τὸν τελευταίαν γενικὴν συνέλευσιν τῆς «Ἐνώσεως τῶν Όλλανδῶν ἐφοπλιστῶν» ὁ πρόεδρος αὐτῆς κ. Delprat, ἀναφερόμενος εἰς τὴν ἐκθεσιν τῶν περραγμένων, ἐτοίμεν, διό τοῦ 1937 ὑπῆρχεν ἔνα καλὸν ἔτος διὰ τὴν ναυτιλίαν. Η πρὸς πάσαν κατεύθυνσιν ἐμπορική κίνησις ημέρην θαύμη καὶ οἱ ναῦλοι, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς τεχνονομονοματικῆς πολιτείας, λέγεται, δὲ, οἱ ἀνελκυστήρες οὕτῳ εἶναι τύπον, διότι μέχρι σήμερον δὲν ἐφημούσθη ἐπὶ πλοίον τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Η ἐπὶ τοῦ Όλλανδικοῦ υπερωκεάνειον προτίμησίς τοῦ ὑφελεῖται εἰς τὸ διὰ τὰ μαγειρεῖα εἶναι τὴν θέσην. Μία τρίτη φορτητὴ ἐξωτερικὴ δεξιανεή δέχεται τὰς τούριστ - πλάτης τοῦ πλοίου τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Διαθέτει, ἐξ ἄλλων, τὸ «Nieuw Amsterdam» δύο κολυμβητικὰς δεξαμενάς. Μίαν εἰς τὸ καταστροφικόν Ε., διὰ τὸν ἐπιβάτας τῆς α' θέσεως καὶ ἔτεραν πρὸς τὸ πρωτανίον καταστροφικόν Ζ., ήτις θὰ χρησιμοποιήσηται, γωριστά, ἀπὸ τὸν ἐπιβάτας τῆς τούριστ - πλάτης καὶ τῆς γ' θέσεως. Μία τρίτη φορτητὴ ἐξωτερικὴ δεξιανεή δέχεται τὰς τούριστ - πλάτης τοῦ πλοίου τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Η γενική κατάταση τοῦ πλοίου κατατέθηται τὸν τέλον τοῦ πλοίου.

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



**BERGER**  
**MARINE PAINTS**  
**ANTI-FOULING**  
**COMPOSITIONS**

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

COLOUR PATTERNS & FULL INFORMATION ON APPLICATION TO:-

**MEANDROS SHIP STORES LTD.**  
SOLE AGENTS FOR SUPPLY OF BERGER PAINTS TO GREEK  
SHIPPING IN GREECE & ENGLAND

72. BUTE STREET, CARDIFF: TELEPHONE: CARDIFF 1715 (AFTER HOURS)

TELEGRAMS: "ATMOPLION - CARDIFF"

NO COMPLAINTS WITH BERGER PAINTS

νάρ, ινώθησαν εις Ιανουοποιητικά έπειτα. Ατυχώς, έξηκολούθησεν όχι Delprat, απεδείχθη έκ τῶν ίστερων, διτή ή άναχωγόνησις ἐκείνη τῆς ναυτικῆς διομηχανίας δὲν ἐστηρίζετο ἐπὶ σταθερῶν βάσεων. "Οσον ἀφορᾷ, πάντως, τὴν Ὀλλανδίην ναυτιλίαν, ἐπέτυχεν αὕτη κατὰ τὸ 1937, μετὰ μίαν πολυετή σταθεράν ἐκπτώσιν τῆς χωρητικότητός της, ν' αὗτην τὸν δόγκον τῆς κατὰ 123.000 τ. γκρός, μολονότι καὶ πάλιν ἔναντι τοῦ 1931 ἐμφανίζει εἰστεί μείωσιν 15 οὐδο, η ὥποια ἀναβιβάζεται εἰς 21 οὐδο, ἐάν ἐξαιρεθοῦν τὰ δεξαμενόλια.

Η Ὀλλανδία — ἐξηκολούθησεν ὁ ὄμιλητής — εἶναι σήμερον ή δύον ἐμποροναυτικὸν δύναμις, η δὲ συμμετοχή τῆς εἰς τὸ παγκόσμιον τονός ἐφθασε τὸ παρελθόν ἔτος εἰς 4 οὐδο, ἔναντι 3.9 τοῦ 1936 καὶ 4.4 οὐδο τοῦ 1932. Τὴν 1ης Ιανουαρίου ὑπῆρχον 1051 Ὀλλανδικά ἀτμόπλοια καὶ μότορατς, ὅλης καροτητικότητος 2.544.325 τ. γκρός, ἔναντι 968 σκαφῶν τῆς 1ης Ιανουαρίου π. ἡ, καροτητικότητος 2.412.344 τ. γκρός. Παρὰ τὴν αὔξησην ταύτην δύνας καὶ παρὰ τὴν ζωητοτέραν κατὰ τὸ 1937 κίνησιν τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς, δὲν ἡδυνήθησαν οἱ Ὀλλανδοί ἐφοπλισταὶ νὰ καλύψουν τὰς ἐκ τῆς κρίσεως τοῦ παρελθόντος ζημιὰς τουν. Υπολογίζεται σχετικῶς, διτή κατὰ τὴν ἐπετείαν 1930—36 αἱ ζημιαὶ 23 μόνον Ὀλλανδικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ἀνήλθον εἰς 190 ἐκαπομέρια guilders, ἔναντι τῶν ὥποιων ἡ ἀπ' εὐθείας παρασχεθεῖσα κρατική ἀφορὴ — ἐξαρθέσει τῶν ὑπὸ τοῦ δραγανισμοῦ Benas καροτητικῶν δανείων — περιωρίσθη εἰς 18 μόλις ἐκαπομέρια guilders.

Ἐν συνεχείᾳ δικαίου Delprat ἀνέτερον καὶ εἰς τὸ ζήτημα τῆς διεθνοῦς συνεργασίας. Κατ' εἰτερήν συγχινίαν — εἰπε — κατὰ τὸ 1937, διτή μόνον διετηρήσασιν τὰ «σχέδια» ουδισσεως τῶν ναυλῶν, ἀλλ' ἐπετεύχθη καὶ σηματικὴ αὔξησης τῶν κατωτάτων δύον αὐτῶν. Ἐξῆρεν εἴτη ὁ ὄμιλητής τὴν ἐπελθόνταν ἀνανέωσιν τοῦ σχεδίου συνεργασίας ἐπὶ ἕκονσιας δύον, ἀπὸ 1ης Ιανουαρίου 1938, καθὼς καὶ τὴν πρότασιν συντάσσεως «Ταμείου Ἀποζημώσεων» τὸν παροπλιζομένον «τράπεζα». Τὰ ὑπὸ ἐφαρμογὴν «σχέδια» κατωτάτων δύον — εἰπε — τόσον διὰ τὰ γεννήματα, δύον καὶ διὰ τὴν ξυλείαν, ἀπεδείχαν τὸ διανυτὸν τῆς ἐφοπλιστικῆς συνεργασίας. Εἶναι μάλιστα ἀξιοσμειώτων τὸ γεγονός, διτή ή συνεργασία δὲν ἐπεβλήθη, ἀλλὰ προηῆθεν αὐθορμήτως ἀπὸ τὴν βαθυτέραν ἐπίγνωσιν τοῦ κοινοῦ συμφέροντος ἐκ μέρους δύον τῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἀντελήθησαν τὰ ἀγαθὰ τῆς συνεργασίας διὰ τὴν ἀποδοτικότεραν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων των.

## Ρουμανία

Καθειλκύσθη καὶ τὸ δεύτερον "λάϊνερ,,

Ἐκ τῶν Δανικῶν ναυτηργείων «B. & W.» καθειλκύσθη πόδη ίμερῶν καὶ τὸ δεύτερον ἐπιβατηγὸν δηξελόπλοιον «Basarabia» 7000 τ. γκρός, διτερο κατασκευάζεται διὰ λογαριασμῶν τῆς «Ρουμανικῆς ἀτμοπλοίας» καὶ προσορίζεται νὰ ἐξυπηρετήσῃ τὴν ταχείαν γραμμὴν Κωνσταντζῆς—Κωνσταντζῆς—Πειραιῶς — Πειραιῶς — Αλεξανδρείας. Τὸ «Basarabia», ἀδελφὸν σκάφους πρός τὸν καθειλκύσθεν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Φεβρουαρίου ἐκ τῶν ἴδιων ναυτηργείων μότοροποι «Transilvania», ἔχει διαστάσεις μήκους 432.6. ποδῶν, πλάτους 57.9 καὶ κοιλῶν (βάθος) 30.9 ποδῶν, διὰ διαθέτη δὲ ἀρκετὸν χώρον δι' ἐμπορεύματα, καθὼς καὶ διαμέρισμα φυγείου διὰ τὴν μεταφορὰν εὐπλαθῶν φορτίων. Τὰ διὰ τὸν ἐπιβάτας διαμερίσματα καὶ αἱ κοινόχρηστοι αἴθουσαὶ τοῦ σκάφους εἶναι ἀπὸ πάσις ἀπόφεως συγχρονισμένα καὶ πληροῦν κάθε ἀνέσιν, ἐνῷ καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα φορτεκφορτώσεως εἶναι τελειοτάτων τύπων, ἐξασφαλίζοντα ταχύτητα ἐργασίας καὶ καλήν τῶν φορτίων μεταχείρισιν.

## Τουρκία

Ἡ ναυτιλιακή κίνησις τῆς Κωνσταντζῆς

Αἱ διελεύσεις ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπις ἐκ Κωνσταντινούπολεως ἀνήλθον τὸν παρελθόντα μήνα Απριλίου εἰς 572 σκάφη, συνολικῆς καροτητικότητος 997.888 τόννων νέτ., ἐκ τῶν ὥποιων 279 πλοία 496.744 τόν-

νων προήρχοντο ἐκ Δαφανελλίων καὶ 293 πλοία 501.144 τ. νέτ ἐκ Βοσπόρου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντζῆς προσήγγισαν πρός διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων 217 μόνον σκάφη, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 355 διηλθεν ἐκεῖθεν τούτας. Ἡ ναυτιλιακή αὕτη κίνησις κατανέμεται εἰς 20 σημαίας ἐκ τῶν ὥποιων αἱ κατὰ σειρὰν δέκα πρώτα εἰναι αἱ ἀκόλουθοι:

Αγγλική	86 τ. ν.	196.460	Γερμανική	42 τ. ν.	64.823
Έλληνική	98 »	140.628	Ρουμανική	32 »	61.862
Ιταλική	65 »	120.386	Νορβηγική	22 »	47.329
Τούρκική	100 »	114.958	Γαλλική	11 »	29.952
Σοβιετική	45 »	97.863	Όλλανδική	18 »	29.608

Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Απρίλιον τοῦ 1937 η ἀνωτέρω κίνησις παρουσιάζει κατὰ σημαίας τὰς κάτωθι διαφοράς: Λεξησιν ἐσημειώσαν ἡ Ρουμανική σημαία κατὰ 4 πλοία καὶ 5459 τ. νέτ καὶ η τὸν Ηνωμένου Πολιτείου κατὰ 3 πλοία καὶ 7.255 τ. νέτ, ἐνῷ η Νορβηγική, μὲ αὔξησην 4 πλοίοιν, ἐνεφασίωσι μείουσι τοῦ διελθόντος τονάκις κατὰ 15.027 τ. νέτ. Μείωσιν ἀφ' ἐτέρου ἐσημειώσαν ἡ Ιταλική σημαία κατὰ 47 πλοία καὶ 100.794 τ. νέτ, η Σοβιετική κατὰ 31 πλοία καὶ 54.144 τ., η Γερμανική κατὰ 26 πλοία καὶ 48.998 τ., η Έλληνική κατὰ 41 πλοία καὶ 38.904 τ., η Γαλλική κατὰ 3 πλοία καὶ 24.345 τ., η Αγγλική κατὰ 17 πλοία καὶ 23.920 τ. καὶ η Όλλανδική κατὰ 6 πλοία καὶ 20.747 τόννους νέτ.

(Συνέχεια ἐκ τῆς 8ης σελίδος)

ἐπιτυγχάνεται μόνον ἀποξήραντις κατὰ ἀφορᾶς καὶ ἐπαύξησης κατόπιν τῆς θερμοκρασίας. Οὗτος ἐπὶ ἀφορᾶς πάνεσσι λέβητος 200 λιτρῶν καὶ θερμοκρασίας 52°F., ἐπετεύχθη η ἀναθέρμανσις τῆς ἐξαγωγῆς τῆς ὑψηλῆς μὲ πίστην 46 λιτρῶν μέργη 420°F.

Εἰς τὸ σύστημα ἀναθέρμανσες τῆς N. E. M. E., η ἀναθέρμανσις τῆς ἐξαγωγῆς τοῦ κυλίνδρου τῆς ὑψηλῆς ἐπιτυγχάνεται κατὰ τὸν πλέον ἀπόλυτη τρόπον, διὰ χρονιστικούς σωληνοτήτης κατασκευῆς τοῦ λεγομένου ἀναθέρμαντηρος, ἀνεν δηλαδὴ χρηματοποίησες ἀτμοστροβίλου ἐξατμίσεως η ἐνδιαμέσουν τινός μηχανισμοῦ.

Τὸ σύστημα τοῦτο πειργάμφαιεν εἰς ιδιαίτερον ἀρθρον τὸν «Ναυτικῶν Χρονικῶν». Οἱ ἀναθέρμαντηροι, ἐν συντομῷ, ἀποτελεῖται ἀπὸ σύστημα σωληνῶν, δι' ὧν διέρχεται ὁ ἀτμός τῆς ἐξαγωγῆς τῆς ὑψηλῆς πρὸς τὴν εἰσόδου του εἰς τὸν κυλίνδρον τῆς μέσης. Οἱ σολήνες πειριάλλονται ἀπὸ τοῦ ἐπερθέμονος ἀτμοῦ τοῦ ὄδηγονμένου ἐκ τοῦ λέβητος εἰς τὴν μηχανήν, κατ' αὐτὸν δὲ τὸν τρόπον ἐπιτυγχάνεται ἀφ' ἐνὸς δύος ἀναθέρμανθη ἐξαγωγῆς καὶ διατροφῆς ὁ ἀτμός ήσθρος καθ' ὅλην τὴν διὰ τῆς μηχανῆς πορείαν του, ἀφ' ἐτέρου δὲ δύος μειωθῆ ἡ θερμοκρασία τοῦ ὑπερθέρμου τοῦ εἰσόδου του εἰς τὸν κυλίνδρον τῆς ὑψηλῆς εἰσερχομένου καὶ οὕτως ἐπιτεύχῃ εὐ-

## CAPTAIN NICOLAS A. KATRAMADOS

SHIPPING AGENT  
ROSARIO

CALLE SAN LORENZO 1338

TELEGRAMS: KATRAMADOS

20 PISO No. 19

ROSARIO

Τὸ πρώτον ἰδρυθὲν εἰς POZARIO καὶ τὸ μόνον ναυτικὸν Γραφεῖον Ἀντιπροσωπείας Έλληνικῶν ἀτμοπλοίων (Protecting Agency). Εύκολα μοναδικὴ διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ συμπληρωμένα τὸ φορτίον των εἰς οἰονδήποτε λιμένα τοῦ ποταμού Parana. Εἰς Σάν-Λορέντζο, Βίλλα Κον-στιτούσιον, Σάν Νικολάς.

## ΓΕΝΙΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε GENERAL INSURANCE OF GREECE C<sup>o</sup> LTD

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917



ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

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

EXCHANGE CHAMBERS

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

χρεοστέρα ύποτεροι καὶ πάνως τῆς μηχανῆς.

Μὲ τὴν ζησίν τῆς ἀναθερμάνσεως τοῦ ἀτμοῦ συμβαίνει θεωρητικῶς, ὅτι καὶ μὲ τὴν ἑπερθέρμανσιν. Ηθεωρητικὴ δηλαδὴ ἔρευνα ἐπὶ τῇ βάσει τῆς θεωρητικῆς ἀπόδοσεως, ἡτοὶ τῆς σχέσεως τῆς πρὸς ἔργον διαθεσίμου θερμότητος πρὸς τὴν ἐπὶ τῷ ἀτμῷ περιεχομένην ὀλικὴν τοιαύτην, δὲν ἀναβίᾳται τὴν δελτίωσιν τῆς ἀπόδοσεως ταύτης εἰς ὑπολογίσμον διαφοράν.

Οὕτω μὲ διάνοιαν πέσεως 230 λίτρων καὶ κενοῦ ψυγείου 26 διπτύλων, ἡτοὶ ἐντὸς μᾶς περιοχῆς συνήθους ἐφαρμογῆς, ἡ θεωρητικὴ ἀπόδοσις μᾶς παλινδρομικῆς ἐργαζομένης μὲ ὑπέρθερμων ἀτμῶν ἀνέρχεται εἰς 28,1 ο.ο) περίπου, ὅπερ σημαίνει, ὅτι ἐξ ὅλης τῆς ἐπὶ τῷ ἀτμῷ περιεχομένης θερμότητος μόνον τὸ ποσοστὸν τοῦτο εἶναι δύνατὸν νὰ μετατραπῇ, θεωρητικῶς πάντοτε, εἰς ἔργον. Μὲ τὴν αὐτὴν πίεσιν καὶ τὸ αὐτὸν κενόν, ἀλλὰ μὲ ὑπέρθερμον ἀτμὸν 600 °F., ἡ ἀπόδοσις αὗτη ἀναβίᾳται μόλις εἰς 29,5 ο.ο), ἡτοὶ σημεῖοι αὐξησης μόλις κατὰ 3 ο.ο), ἡτοὶ καὶ μόνη δὲ εἶναι ὑπολογίσμος καὶ ἴδια ἀρκετὴ νὰ καλύψῃ τὰ ἔξοδα τῆς ἐγκαταστάσεως καὶ τῆς ἔξυπητήσεως τοῦ ἑπερθερμαντήρος. Μὲ τὴν αὐτὴν πάντοτε πίεσιν καὶ μὲ τὸ αὐτὸν κενόν ψυγείου, ἀλλὰ μὲ ὑπέρθερμον ἀτμὸν καὶ αὐτὸς 600 °F., ἀλλὰ καὶ ἀναθερμαντήρα, ἀναθερμανόντα τὴν ἔξαγωγήν τῆς ψηλῆς κατὰ ἑτέρους 150°F., ἡ θεομηκὴ ἀπόδοσις ὑπολογίζεται θεωρητικῶς εἰς 29,5 ο.ο), ἡτοὶ παρουσιάζει αὐξησην ἔναντι τῆς κορίσεως ὑπέρθερμου μόνον κατὰ 1½ ἥρος 2 ο.ο).

Εἰς τὴν πραγματικότητα, δῆμος, αἱ συνθῆκαι παρουσιάζονται ἄλλως καὶ τοῦτο ὡς ἀνεφέρθη, ἀνάγεται εἰς τὴν ἐπίδρασιν τῆς ὑπέρθερμάνσεως καὶ τῆς ἀναθερμάνσεως ἐπὶ τῆς ἐπίδρασιν τῆς θεωρητικῆς θεωρητικῆς ἀπόδοσεως. Οὕτω κατὰ μέσον ὅσον ἡ πραγματικῆς ἐπιτυγχανομένη ἐνδεικτικὴ ἀπόδοσις εἰς τὴν μετὰ κεκορεσμένου ἀτμοῦ ἐργαζομένη σύγχρονον παλινδρομικὴν ἀνέρχεται εἰς 16,5 ο.ο), εἰς δὲ τὴν μετ’ ὑπέρθερμον εἰς 19,5 ο.ο) περόπου, ἡτοὶ παρουσιάζει δελτίωσιν κατὰ 15 ο.ο), ἡτοὶ πενταπλασιασμὸν τῆς θεωρητικῆς ἐμφανομένης. Τὸ ἀντὸν τοῦτο ισχέει καὶ διὰ τὴν μὲ ἐνδιέσειν θεομηκῶν λειτουργοδοσιν, εἰς τὴν ὁποίαν ἡ πραγματικὴ ἀπόδοσις δύναται νὰ ἀνέλθῃ μέχρις 22,5 ο.ο), ἡτοὶ σημεῖοι ἔναντι τῆς μὲ ὑπέρθερμον ἐργαζομένης μιαν ἐπὶ πλέον αὐξησην κατὰ 13,5 ο.ο).

Ἐνδιαφέροντα δῆμος διὰ τὴν πρᾶξιν εἶναι ἡ εἰς κάσιμον οἰκονομία, ἡτοὶ δὲν εἶναι δύνατὸν νὰ ἐπιτευχθῇ βάσει τῶν ἀνωτέρω μεθόδων, καὶ ἡτοὶ εἶναι δύνατὸν νὰ ἑπολογισθῇ μόνον ἐπὶ τῇ βάσει ἑπακριῶν μετρήσεων ἐπὶ ἐγκαταστάσεων ἐν λειτουργίᾳ. Ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ταύτης εἶναι λίαν ἀξιοπόσεστα τὰ κάτωθι ἀποτελέσματα τῆς λειτουργίας μᾶς ἐγκαταστάσεως παλινδρομικῆς μηχανῆς μὲ ἀναθερμαντήρα, ἐκτενέστατα ἐνόπου τῆς τελετικαίας συνελεύσεως τοῦ Ἰνστιτούτου τῶν "Ἄγγλων ναυτιγών".

Ἡ ἐγκατάστασις ἀποτελεῖται ἀπὸ μίαν μηχανήν 2210 ἵππων ἐνδεικτικῶν, τοποτῆλης ἑκτονάσεως, τριπλικούνδρου, μὲ τὸ κύλινδρον τῆς χαμηλῆς τοποθετημένον εἰς τὸ μέσον μεταξὺ τῶν κυλίνδρων τῆς ὑψηλῆς καὶ τῆς μέσης. Ἡ διανομὴ τοῦ ἀτμοῦ εἰς τοὺς δύο τούτους κυλίνδρους γίνεται μὲ βαλβίδας διπλῆς ἐγκαθίσεως χωριστὰς διὰ τὴν εἰσαγωγὴν καὶ χωριστὰς διὰ τὴν ἔξαγωγὴν, ἐπὶ δὲ τὸν κύλινδρον τῆς χαμηλῆς μὲ ἀτμοσφράγην διπλῶν θυρίδων καὶ ζυγοστασιούμενόν. Ἡ κίνησις τῶν βαλβίδων καὶ τοῦ ἀτμοσφράγη γίνεται τῇ βοηθείᾳ μηχανισμοῦ τόξων Στήφενσον, ὁ ὃποῖος ἔχει ἀποδειχθῆ ἐπὶ τὴν πρᾶξιν ὡς ἐν τῶν ἀσφαλεστέρων μέσων κινήσεως καὶ μηχανισμοῦ τῆς διανομῆς.

Οἱ λέβητες τῆς ἐγκαταστάσεως εἶναι συνήθους κυλίνδρων τάπου, ἐργαζόμενοι μὲ πίεσιν 220 λιτρῶν, παρουσιάζοντες μόνον διαφοράν ὡς

πόδες τὴν διάταξιν κατὰ τὰς διαστάσεις τῶν φλογοθαλάμων, ἐντὸς τῶν δοποίων τοποθετοῦνται εἰδικοῦ τύπου ὑπερθερμαντήρες, δι’ ὃν ἐπιτυγχάνεται θερμοκρασία ὑπερθέρμου 750° F.

Οἱ ἀναθερμαντήρες συνιστάται ἀπὸ πολλὰ στοιχεῖα σολήνων U, δι’ ἑπτεντένιαν μεγάλης ἐλευθερίας διαστολῆς, παρεντίθεται δὲ ὡς ἀνεφέρθη, μεταξὺ τῆς ἔξαγωγῆς τοῦ κυλίνδρου τῆς ψηλῆς καὶ τῆς εἰσαγωγῆς τῆς μέσης, κατὰ μῆκος τῆς μηχανῆς. Ἡ διάταξις ἐξ ἄλλου τῶν κυλίνδρων τούτων εἰς τὰ δύο ἄκρα τῆς μηχανῆς διευκολύνει τὴν ἐγκατάστασιν τοῦ ἀναθερμαντήρος.

Ως καύσιμον τῶν λεβήτων ἐχομοποιήθη πετρέλαιον 18,400 Βρεταννικῶν θερμικῶν μονάδων ἀνά λίτραν κανσίου καὶ εἰδικοῦ βάρους 0,967, ἡτοὶ ἀργετά βαρύ.

Τὰ ἐπιτευχόντα ἀποτελέσματα ἐπιτίθενται κατωτέρῳ λεπτομερῶς, ἐκ τῶν διδούμενων δὲ στοιχείων είναι δύνατὸν νὰ κρίνῃ τις περὶ τῆς ἔξαγωγῆς ἐπιμελείας, ἡτοὶ κατεβλήθη διὰ τὴν ληφτίν ἐπακριβῶν τιμῶν:

Στροφὴ 84,5.

Ἐνδεικτικὴ ἀπόδοση 2210 ἵππων.

Πραγματικὴ δύναμις μετρηθεῖσα διὰ τορσογράφων 2096 ἵπποι, ἐξ ἀπώτων μηχανικῆς ἀπόδοσης = 94,8 ο.ο.

Μέση πίεσις δι’ ὅλην τὴν μηχανήν (ὧς πρὸς τὸ ἔμβολον τῆς χαμηλῆς πίεσης = 34,7 λίτρων ἀνά τετρ. δάκτυλον.

Πίεσης λέβητος = 225 λίτρων.

Πίεσης πρὸ τοῦ ἀτμοφράκτων τῆς μηχανῆς = 209 λίτρων.

Κενόν ψυγείων = 26 δάκτυλοι ὑδραργυρικῆς στήλης.

Θερμοκρασία ὑπερθέρμου, εἰς ἀναθερμαντήρα = 762° F.

Θερμοκρασία εἰσόδου εἰς ἀναθερμαντήρα = 747° F.

Θερμοκρασία εἰσόδου εἰς ἀτμοφράκτην = 632° F.

Θερμοκρασία ἔξαγωγῆς ψηλῆς πίεσης = 466° F.

Θερμοκρασία εἰσόδου εἰς ἀτμοκιβώτιον μέσης = 597° F.

Θερμοκρασία εἰσόδου εἰς ἀτμοκιβώτιον χαμηλῆς = 334° F.

Θερμοκρασία τροφοδοτικοῦ ὕδατος μετὰ τὸ πρότον στάδιον προθεμάνσεως = 183° F.

Θερμοκρασία τροφοδοτικοῦ ὕδατος μετὰ τὸ δεύτερον στάδιον προθεμάνσεως = 275° F.

Η μετρηθεῖσα κατανάλωσις εἰς τὸν ἀτμὸν διὰ τὴν κυρίαν μηχανήν ἀνήθεν εἰς 20.690 λίτρας ἀνά ὥραν, τῶν δὲ βοηθητικῶν μηχανημάτων εἰς 1980.

Βάσει τούτων καὶ τῆς μετρηθείσης καταναλώσεως εἰς κάσιμον οἰκονομία, προέκυψεν ἀπόδοσης λέβητος 80,75 ο.ο), ὡς δὲ ἀνά λίτρον καὶ ὥραν κατανάλωσης εἰς πετρέλαιον ἀνήλθεν εἰς 0,800 λίτρας πετρέλαιου διὰ τὴν κυρίαν μηχανήν καὶ εἰς 0,844 διὰ τὴν μηχανήν καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανημάτα. Ἡ κατανάλωσις αὗτη ἀντιστοιχεῖσα εἰς 365 γραμμάρια πετρέλαιον ἀνά λίτρον καὶ ὥραν σημειοῖ ὄντως σταθμὸν ἐλαχίστης καταναλώσεως εἰς παλινδρομική μηχανήν.

Δέον νὰ ἀναφέρθῃ τέλος, ὅτι δοσμαὶ γενόμενα ἐπὶ τοῦ πλοίου «Lancaster» ἐφωδιασμένον ἐπίσης μὲ ἀναθερμαντήρα, περὶ τῶν ὅποιων ἀνεφέρθην λεπτομερῶς εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐσημείωσαν κατανάλωσιν ἀνθρακος ἀνά λίτρον καὶ ὥραν ἐπὶ 1 λίτρας ἡτοὶ 456 γραμμαρίον μόνον, ἔναντι τῶν συνήθους 700 ἐπὶ 800 ὑπολογισμένων τῶν πλαϊων μηχανῶν.

Β. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ  
Ναυτιγάδ. B. N.

## CANADIAN PACIFIC

ΚΑΝΑΔΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ  
ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΚΑΝΑΔΑΝ

## ROYAL MAIL LINES LTD

ΑΓΓΛΙΚΗ ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ  
ΓΡΑΜΜΗ ΝΟΤΙΟΥ ΑΜΕΡΙΚΗΣ

## UNITED STATES LINES

ΕΘΝΙΚΗ ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΑΜΕΡΙΚΗΣ  
ΓΡΑΜΜΗ ΝΕΑΣ ΥΟΡΚΗΣ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ:

## A. ΠΕΤΡΟΣΣΙΑΝ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

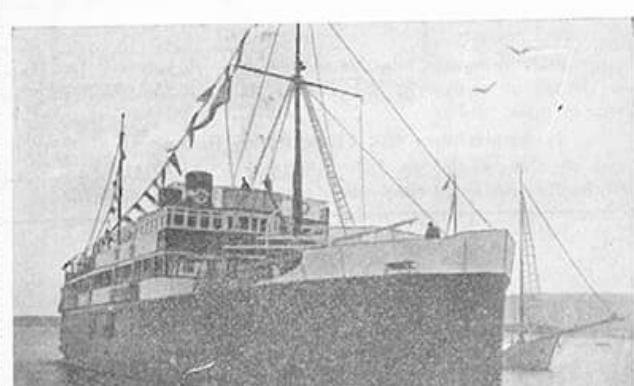
ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ 6-7

ΤΗΛΕΦ. 41-208

ΑΘΗΝΑΙ

ΟΔΟΣ ΣΤΑΔΙΟΥ 55. B

ΤΗΛΕΦ. 25.834



ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ "ΑΡΝΤΕΝΑ,"  
ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΣ ΑΝΕΣΙΣ ΤΑΧΥΤΗΣ  
Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις  
ΧΙΟΝ-ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΝΗΣΟΥΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ  
Τηλέφωνα Δ)σεως 40.324 Κεντρ. Πρωτ. 43210  
ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ εἰς ἄπαντα τὰ Πρακτορεῖα

**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,  
ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΑΙ"**

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

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0

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

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

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

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

**'Από τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας**

**Παρασημοφορία τοῦ κ. Μιχάλου**

Εἰς τὸν πρόδεδρον τῆς «Ἐνώσεως Ἑλλήνων Ἐφοπλιστῶν» κ. Κωνστ. Μιχάλον ἀπένεμήθη ὁ χρυσοῦς σταυρὸς τοῦ Φοίνικος, διὰ τὴν μέχρι τούτη ἀξιόλογον κοινωφελῆ καὶ ἀγαθοεργὸν δρᾶσιν του.

**Αἱ δοκιμαὶ τοῦ ἄλιον «Ἡλίας Γ. Κολουκουντῆς»**

‘Ο α’ μηχανικὸς τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ «Ἡλίας Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» κ. Ἀνδρ. Γύπαρης μᾶς γράφει ἐν Ρόττερνταμ τὰ ἀποτέλεσματα τῶν δομῶν τοῦ πλοίου τούτου κατὰ τὸ ἀπὸ Σόντερλαντ εἰς Ρόττερνταμ ταξίδιον. Μὲ 88.6 στροφὰς ἀνεπτύχθη ταχύτης 13 μιλίων, ἐνῷ ὁ μέσος ὅρος ἔνδος 24ώρων ἀνεφέρετο εἰς ταχύτητα 11.8 μιλίων, μὲ 76 στροφὰς ἥπικος καὶ μὲ κατανάλωσιν 17 τόννων πετρελαίου. Σημειώτεον, ὅτι κατὰ τὴν ομήσιαν διαδοροῦμὴν δὲν ἐτέθησαν εἰς λειτουργίαν οἱ ὑπερθερμαντῆρες, οἵτις ὥστε ἡ θερμοκρασία τοῦ ἀτμοῦ δὲν ὑπερβῇ τοὺς 258° F. Κατὰ τὸ ταξίδιον τοῦ πλοίου ἀπὸ Ρόττερνταμ εἰς Ρίον Ἰανέζον, ἥπολογέστερος ὁ κ. Γύπαρης, ὅτι ἡ θερμοκρασία τοῦ ἀτμοῦ θὰ φθάσῃ τοὺς 290° F., ὅποτε τὸ ἄμεσον ἀπὸ τῆς οἰκονομικῆς πλευρᾶς ἀποτέλεσμα θὰ είναι ἡ μείωσις τῆς καταναλώσεως εἰς 15—16 τ. πετρελαίου τὸ 24ωρον δὲ ὅλας τὰς ἀνάγκας τοῦ σχάφους. Τὸ «Ἡλίας Γ. Κολουκουντῆς» φορτώσαν γανάθρωπας εἰς Ρόττερνταμ ἀπέπλευσεν ἐκεῖθεν τὴν 13ην Μαΐου κατευθυνόμενον εἰς Ρίον Ἰανέζον.

**Καθειλκύσθη τὸ μότορ-τάνκερ «Ἀριστον»**

Ἐξ τῶν ναυπηγείων «GOTaverken» τοῦ Γύρτεμπουργού καθειλκύσθη πρὸ ἡμερῶν τὸ κατασκευαζόμενον διὰ λογαριασμὸν τοῦ ἐφοπλιστοῦ κ. Ἀριστ. Σ. Ὁνάση δηξελούντην δεξαμενόπλοιον «ΑΡΙΣΤΟΝ» 10.000 τόννων γκρός καὶ 15.200 τόννον d. w. περίπου. Αἱ διαστάσεις τοῦ νέου «τάνκερος» εἶναι μήκος 512.6' ποδῶν, πλάτος 64 καὶ κοῖλον (βάθος) 38.2 ποδῶν, μὲ ἔμφροτον βάθοσμα 29.3' ποδῶν. Διὰ τὴν πρόσωσιν τοῦ ἐφοδίαζεται μὲ δύο ἔξαντλινόδος μηχανάς Ντέζελ, δυνάμεων 5600 ίππων, αἴτινες καὶ θὰ ἔξασταλθούν εἰς τὸ σχάφος ὑπερσιακήν ταχύτητα 13 μιλίων, μὲ πλήρες φορτίον. Τὸ «Ἀριστον» θὰ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ἐπιχείρισην περὶ τὰ μέσα Ιουνίου, ἔχει δὲ προναλωθῆ διὰ σειρὰν ταξίδιων πρὸς μεταφορὰν πετρελαίου ἐν Καλιφόρνιας εἰς Ιαπωνίαν.

**Τὰ ναυτικά φυλλάδια, ὡς διαβατήρια**

‘Υπὸ τοῦ Ὅρυπουργείου τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας διεβάσθη πρὸς ἄποις τὰς λιμενικὰς καὶ παραλίους προξενικὰ ἀρχὰς, καθὼς καὶ πρὸς τὰς ὑπερεσίας ἐλέγχου διαβατηρίους ἡ κατωτέρω ἐγκλήλιος, ἀναφερομένη εἰς τὰς ἐν ισχύι μεταξὺ τῶν διατόφων χωρῶν συμφωνίας, βάσει τῶν ὅ-

ποίων τὰ ναυτικὰ φυλλάδια ἐπέζουν θέσιν διαβατηρίων:

«Κατὰ τὸ ἄρθρον II τοῦ ἀπὸ 8ης Μαρτίου 1931 Διατάγματος, οἱ εἰς τὸ ἔξωτερικὸν, ταξιδεύοντες ἐργάται θαλάσσης δὲν ὑποχρεοῦνται νὰ ἐφοδιάζονται μὲ διαβατήριον, τοῦ ναυτικοῦ αὐτῶν φυλλαδίου ἐπέχοντος θέσιν κανονικοῦ ταξιδιοτοποῦ ἐγγράφου. Ἐπειδὴ ἐν τούτοις αἱ πλείσται τῶν ἐν Κανονικοῦ ταξιδιοτοποῦ ἀρχῶν ἡ ηρήθησαν ν' ἀναγνωρίσουν τὴν ἴσχυν ταύτη τῶν ναυτικῶν φυλλαδίων καὶ ἐπέμενον ἀπατοῦσαν τὴν προσαγωγὴν κανονικοῦ διαβατηρίου πρὸς θεώρησιν, ἡ Ἑλληνικὴ κυβέρνησις ἀπεφάσισε νὰ προβῇ εἰς διαπραγματεύσεις μετὰ τῶν κυριοτέρων κρατῶν πρὸς σύναψην συμφωνίας «περὶ ἀναγνωρίσεως ὡς διαβατηρίου τῶν ἐφοδιαζόντων φυλλαδίων τῶν ἐργάτων θαλάσσης».

«Τὰς ἐπὶ τοῦ προσεγγίσμου ήμετέρας προτάσεις ἀπεδέχθησαν μέχρι τοῦδε τὰ ἀπόλουθα κράτη, ἀπέναντας συγχρήματας:

α') ΓΑΛΛΙΑ: Δι' ἀνταλλαγῆς διακοπούσσεων μεταξὺ τῆς Γαλλικῆς κυβερνήσεως καὶ τῆς ἐν Παρισίοις Βασιλικῆς πρεσβείας τῆς Ἑλλάδος, ἀνεγνωρίσθη ἐπ' ἀμοιβαδότη, ὅτι τὰ ναυτικὰ φυλλάδια θὰ ἐπέζουν ἐφεξῆς θέσιν διαβατηρίου. Οἱ κάτοχοι, συνεπῶς, ναυτικῶν φυλλαδίων θέλουν παρονταίει ταῦτα εἰς τὰς ἀρμοδίους προξενικὰς ἀρχὰς πρὸς θεώρησιν, καταβάλλοντες τὸ κεκανονισμένον διὰ τὰ κοινά διαβατήρια τέλος θεώρησεως, καθόσον ἡ Γαλλικὴ κυβέρνησις δὲν ἀπεδέχθη τὴν πρότασίν μας περὶ διωρέαν θεώρησεως.

β') ΑΓΓΛΙΑ: Ἀνεγνωρίσθησαν ὡμοίως ἐπὸ τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως ἐπ' ἀμοιβαδότη, τὰ ναυτικὰ φυλλάδια ὡς διαβατήρια, εἰς τὰς ἀπόλουθους περιπτώσεις: 1) «Οταν ἡ κάτοχος τοῦ ναυτικοῦ φυλλαδίου ἐργάτης θαλάσσης ζητῇ ν' ἀποβιβασθῇ εἰς λιμένας τοῦ Ἡνιομένου Βασιλείου, ἵνα — ἐπὶ τῇ βάσει συμφωνίας προξενικοῦ — ἀναλάβῃ ἐπρεσσίαν ἐπὶ ἀτυπολόιον, ἐπιβιβαζόμενος τούτου ἐπὶ τίνος Ἀγγλικοῦ λιμένος. 2) «Οταν φθάσῃ εἰς λιμένα τοῦ Ἡνιομένου Βασιλείου καὶ ζητῇ νὰ παραμείνῃ εἰς τὴν ξηράν κατὸ τὸ διάστημα, καθ' ὃ τὸ πλόιον θὰ παραμείνῃ εἰς τὸν λιμένα τούτον. Καὶ 3) «Ἐν περιπτώσει παλινοστήσεως, ὅποτε ἐν τῷ φυλλαδίῳ τοῦ ἐνδιαφερομένου δέοντον ν' ἀναγράψηται, ὅτι ἀπόλενται πρὸς παλινόστησιν καὶ ὅτι πρόκειται περὶ Ἑλληνος ὑπηρέσιον. Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτῃ πρέπει τὸ φυλλάδιον νὰ φέρῃ τὴν ἐποχαφήην καὶ τὴν φωτογραφίαν τοῦ κατόχου, δεῖντος τοῦ πρόσωπον ἐσφραγισμένην. Ἡ θεώρησις θὰ ζητηται ἀτελῶς.»

γ') ΤΟΥΡΚΙΑ: Τὸ περιεχόμενον τῶν μετὰ τῆς Τουρκίας ἀνταλλαγειῶν διακοπῶν διατάσσεων ἔχει ὡς ἔξης: «Ἀναγνωρίζονται ἀμοιβαδίως, τὰ ναυτικὰ φυλλάδια. Οἱ κατὰ τόπους πρόξενοι θὰ ἔχουσιοι διατάξεις τοῦ Τουρκικοῦ λιμένου, ὅπως ναυτολογιθοῦν ἐπὶ πλοίον τῆς σημαίας, εἰς ἡνάκηνον, ἐπὸ τὸν δρόνον, πότε ἀλιμόδια ἀρχαὶ τοῦ λιμένος, δόπον εἴρηνται ἐγγεγραμμένοι οἱ ἐνδιαφερομένοι ναυτεργάταις θὰ παρέχουν μίαν δεινώσσαν πρὸς ἐπίδειξιν εἰς τὸν Τούρκον πρόξενον διαπιστοῦσαν τὸν σκοπὸν τοῦ ταξιδίου.

Η θεώρησις θὰ ζητηται τῇ καταβολῇ τοῦ νενομισμένου διὰ τὰ διαβατήρια τέλους.

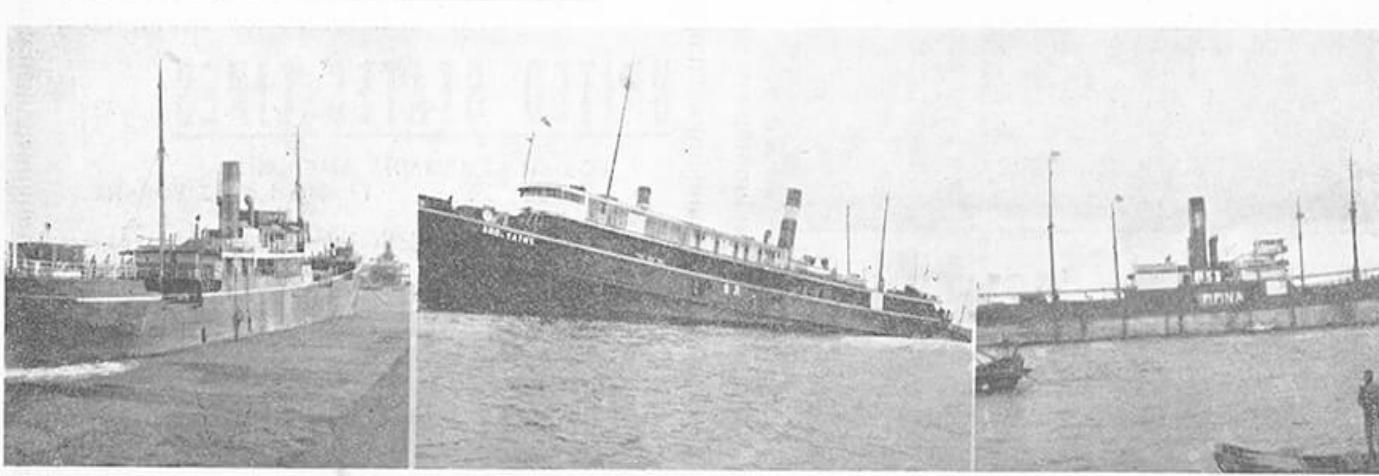
δ') ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥ-ΓΑ: Διὰ τῶν ἀνταλλαγειῶν τῶν μετὰ τῆς Βελιγραδίως καὶ Ιονίου τοῦ 1937 διακοπῶν, ἀνεγνωρίσθησαν ὡς ἐπέζουντα θέσιν διαβατηρίους τὰ ναυτικὰ φυλλάδια. Η σχετικὴ προξενικὴ θεώρησις ζητηται ἀτελῶς.

ε') ΟΥΓΓΑΡΙΑ: Όμοιως, δι' ἀνταλλαγῆς διακοπούσσεων ἐπὶ Ἀθήνας, καὶ Ἀπρίλιον τῷ. ἡ θεώρησις θὰ γίνεται ἀτελῶς. Τῇ ἐπιμονῇ ὅμιος τῆς Ούγγρους κυβερνήσεως, μὴ ἐπιμυοδίσης νὰ καταφρήσῃ τὸ ἔπο τῶν Ούγγρων προξενικῶν ἀρχῶν εἰσπραττομένον διὰ τὴν θεώρησιν γενικῶς τῶν διαβατηρίων «τελος διαφερόσεως», διετηρήσῃ τοῦτο ἐν ισχύι καὶ κατὰ συνέπειαν αἱ ἡμέτεραι προξενικαὶ ἀρχαὶ δέοντες — κατ' ἐφαρμογὴν τῆς ἀμοιβαδότητος — νὰ εἰσπράττονται τὸ ημέρην τέλος κατὰ τὴν παρ' αὐτῶν θεώρησιν Ούγγρων ναυτικῶν φυλλαδίων. Η εἰσπράξης θὰ γίνεται δι' ἀναγνωρῆς τοῦ Πέργο οὐσίας μεταλλικὰς δορυφόρας (20 καρτίνας δορυφόρων περίπου).

**Η ἀσφάλεια τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ**

‘Απὸ τῆς 20ης Μαΐου τῷ. ἔτους τίθεται ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος εἰς ἐφαρμογὴν ἡ διεθνῆς σύμβασις «περὶ ἀσφαλείας τῆς ζωῆς ἐν τῇ θαλάσσῃ».

**Η ΣΗΜΑΙΑ ΜΑΣ ΕΙΣ ΤΑ ΚΙΝΕΖΙΚΑ ΥΔΑΤΑ**



Tὰ ἀγορασθέντα παρ' Ἑλλήνων τῆς Σαγκάνης Κινεζικά ἀτμόπλοια «ΛΙΒΑΘΩ» (ex «TSANG WOO») 1765 τ. γκρός (τοῦ 1903), «ΑΝΩ ΒΑΘΥ» (ex «TAI CHOW») 1524 τ. γκρός (τοῦ 1882) καὶ «ΠΙΠΙΝΑ» ex «DAH SUN» 2709 τόννων γκρός (τοῦ 1904).

**Ο πρώτος άλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός**

Ο πρό τινος συσταθείς παρ' δύσκολος έφοπλιστῶν μας «Άλληλασφαλιστικός συνεταιρισμός πλοιοκτητῶν Πειραιώς καὶ Νήσων» ἔξεδωκε πρό τινος εἰς τεύχος τὸν κανονισμὸν τῶν ἀσφαλισεων. Απῆλη τοῦ κανονισμοῦ τούτου ἀνάγνωσις πείθει περὶ τῆς σοφιστήτος τῆς προσπαθείας καὶ περὶ τῶν ύγιῶν κατευθύνσεων τῶν ιδρυτῶν τοῦ πρώτου Ἑλληνικοῦ Άλληλασφαλιστικοῦ συνεταιρισμοῦ, ἡ ἐπιτυχία τοῦ δόποιου προώρισται σημαντικὰ συμφέροντα τῶν ἔφοπλιστῶν καὶ τῆς Ναυτιλίας μας νὰ ἔξυπηρτησῃ. Τὸ πλῆρες ἔξ αὐλου δίκτυον τῶν εἰς τὴν ἔνην Πρακτόρων τοῦ συνεταιρισμοῦ καταδεικνύει, ὅτι ἐν οὐδεμὶς περιπτώσει αἱ ὑπόθεσεις τῶν μελῶν - πλοιοκτητῶν θὰ παραπέλνουν ἐκτεθειμέναι. Πεπισμένοι εἰμεθα, ὅτι τὰ πρῶτα κακά θήματα τῆς ἀλληλασφαλιστικῆς ταύτης ὀργανώσεως θὰ πρωθήσουν τὴν προσχώρησιν εἰς αὐτήν καὶ ἄλλων ἔφοπλιστῶν. Ή χειραφέτησις τῆς Ναυτιλίας μας, ἔστω καὶ τμῆματος αὐτῆς, ἀπὸ τὰ ζένα «Clubs» θὰ χρησιμεύσῃ ὡς παράδειγμα. Θὰ ἀποδεῖη, ὅτι πολλὰ δύνανται νὰ ἐπιτελέσουν οἱ ἔφοπλισται μας συνεργαζόμενοι.

**Πρός περιφρούρησιν τοῦ γοντρού τῶν πλοιάρχων**

Τὸ Υφυπουργεῖον Ναυτιλίας ἀπῆρθνε πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς, τὰς παραλίους τορβινικὰς τοιωταίς καὶ τοὺς προσενικοὺς λιμενάρχας τὴν ἀκόλουθον ἐγκύρων: «Περιῆλθεν εἰς γνῶσιν ἡμῶν, ὅτι ἡ συμπεριφορὰ ἐνιών προστατεύεται λιμενικῶν καὶ προσενικῶν ἀρχῶν πρὸς τοὺς πλοιάρχους καὶ ἀξιωματικοὺς τῶν πλοίων δὲν εἶναι ἡ ἐμπρέπενσα πρὸς τὴν ίδιατην αὐτῶν, ἕτι δὲ ὅτι εἰς πλεισταὶ περιπτώσεις αἱ παρατηρήσεις καὶ συντάσεις τῶν ἀρχῶν τοιών ἔγενοντα παρονοίᾳ καὶ κατωτέρων ἐν τῇ ἵεραιργίᾳ τοῦ πλοίου μελῶν τοῦ πληρώματος.

»Ἐπιμνημοντεῖς — συνεγίζει ἡ ἐγκύρωλις — ὅπως πάσουν τὰ ἄποτα ταῦτα, ἄτινα ἔχουν, ὡς συνέπειαν, τὴν ἀπέναντι τοῦ πληρώματος μείωσιν τοῦ γοντρού καὶ τοῦ κύρους τοῦ πλοιάρχου καὶ ἐπιφέρουν, ὅπτο, γαλάφων τοῦ πνεύματος τῆς ἀνθηρῆς ἐν τῷ πλοϊ πειθαρχίας, ἢν κατὰ πρῶτον ἴόγον ἐνασκεῖ ἐπὶ πάντα τὸν ἐπιβαύνοντα τοῦ πλοίου, ὁ πλοιάρχος, ἐντελλόμεθα δῶς, κατὰ τὴν ἐνέργειαν ἀνακρισθεούσης ἐναντίον πλοιάρχου ἢ ἀξιωματικῶν τοῦ E. N. ἢ προσεξέμενον νὰ ἀπευθύνητε συστάσεις πρὸς αὐτοὺς, δέοντα προηγουμένως νὰ λαμβάνετε πάντα τὰ προσήκοντα μέτρα τῆς ίδιατέρας πρὸς αὐτοὺς ἢ καθ' οἰονδίποτε ἄλλον ἥθελετε κρίνει προσήκοντα τρόπον, ἐνέργειας, δῶστε νὰ μη διασφέται τὸ κῆρος τοῦ ἀξιώματος τοῦ πλοιάρχου καὶ τῶν λοιπῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου.

»Διὰ πᾶν ἀφ' ἔτέρον ἀντιπειθαρχίον τρούσμα κατὰ τοῦ πλοιάρχου ἢ ἀξιωματικοῦ τοῦ πλοίου παρὰ μέλους τινὸς τοῦ πληρώματος, δέοντα νὰ ἐνεργήῃ ἐνορκον προανάρχοντας καὶ ἐφαρμόζητε τὰς διατάξεις τοῦ Ποινικοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ κώδικος τοῦ Ἑμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Τονίζομεν καὶ πάλι ἡμῖν — καταλλήγει ἡ ἐγκύρωλις — τὴν ίδιατέραν σημασίαν, ποὺ ἀποδίδουμεν εἰς τὸ ξητῆμα τῆς πειθαρχίας τῶν πληρωμάτων τῶν σκαφῶν μας. Ή κατανόησις καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς πειθαρχίας θέλει τὰ μέγιστα συντελέσεις εἰς τὴν πλέον εὐπρόσδοκον ἐν τῷ ἐξωτερικῷ ἡμεραντινού τῆς Ναυτιλίας μας, ἐπ' ἀγαθῷ αὐτῆς. Πρὸς τοῦτο συνιστῶμεν καὶ τίν, διὰ τακτικῆς ὑμῶν προσωπικῆς ἐπικοινωνίας μετὰ τῶν ἀξιωματικῶν τῶν πλοίων καὶ τῶν πληρωμάτων, ἐπεξηγοῦντας εἰς αὐτοὺς τῶν ἀνωτέρων.

**Η ἑκτήμησις τῶν πλοίων**

Πρὸς τὸ «Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον» ἔκοινοποιήθη ἀπόφασις τοῦ Υφυπουργείου Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, δι' ἣς συνιστῶντα αἱ ἀκόλουθοι ἐπιτροπαὶ πρὸς ἑκτήμησιν τοῦ μέσου δρου τῆς ἀγοραίας ἀξίας ἐκάστου πλοίου, χάριν τῆς παροχῆς ὑπενθύνον πληρωματικῶν εἰς τὰς αὐτούς τὴν ἀντικτίμησον Οἰκονομικῆς Ἐφορείας, α') ΔΙΑ ΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ: Νιζ. Δεκαπάλλας τημητάρχης τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητήριον, Βασ. Γοναλαρδῆς τακτικὸν μέλος καὶ Λεων. Γοναλαρδῆς ἀναπληρωματικόν. β') ΔΙΑ ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ: Ίων. Καρφύδης τημητάρχης τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητήριον, Σωκρ. Γιγγέσης τακτικὸν μέλος καὶ Αναστ. Ποταμιάνος ἀναπληρωματικόν. Καὶ γ') ΔΙΑ ΤΑ ΙΣΤΙΟΦΟΡΑ: Νιζ. Κατσαπῆς τημητάρχης τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητήριον, Παν. Σβολάκης τακτικὸν μέλος καὶ Γεώργ. Ζούγης ἀναπληρωματικόν. Καὶ τοῦτον τοιών ἐπιπρόποτον θὰ προεδρεύῃ ὁ ἀντιπλοίαρχος - λιμενικὸς καὶ Ἀντ. Μπαγάς.

**Ἐπτά λαθρεπιβάται ἐπὶ τοῦ ἀπὸν της Ανδρέας**

Τὴν 27ην Ἀπριλίου ἀπέλευθερευεν ἐξ Ἀμβέρσης τὸ φορτηγὸν «ΑΝΔΡΕΑΣ» (Κοσμᾶ) διὰ Μοντεβίδεο. Οταν τὸ σκάφος παρέλειτο τὸ Beachy Head ἀνερέρηθη εἰς τὸν πλοιάρχον, διὰ εἰρήθησαν κρυμμένοι εἰς τὰ δι-

πόθμενα ἑπτὰ λαθρεπιβάται, εἰσελθόντες ἐκεῖ κατὰ τὴν παραμονὴν τοῦ φορτηγοῦ εἰς Ἀμβέρσαν. Τὸ σκάφος προσήγγυσε κατόπιν τούτων Ντόρερ, ὅπου ὥμως αἱ ἀγγλικαὶ ἀπηγόρευσαν τὴν ἀποβίβασιν τῶν λαθρεπιβάτων, δι' ὃ καὶ ἐπανέπλευσεν εἰς τὴν Οστάνδην—Βελγικὸν λιμένα — μετὰ προηγούμενήν διὰ τοῦ ἀσυρμάτου συνεννόησαν μὲ τὰς ἀρμοδίας τοπικὰς ἀρχὰς. Εἰς Οστάνδην τὸ φορτηγὸν «Ανδρέας» ἤγκυροβόλησεν ἐξωθεὶ τὸν λιμένος, διὸν καὶ ἀνέμενε — λόγῳ τῆς σφραδᾶς θαλασσοπαραγῆς — ναναγοσωστικὸν ἀποστάλεν ἐξ Ἀμβέρσης ποὺς παράδοσιν τῶν λαθρεπιβάτων. Εἰς τὴν Οστάνδην ἀνεζώρησε τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον τὴν 30ην Ἀπριλίου διὰ τὸν προοιμόν του.

**Νέα διπλώματα ἀτμομηχανικῶν**

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἐξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος ἀτμομηχανικοῦ β' τάξεως ἐπέτυχον οἱ κ. ι. Γεώργ. Βώκος, Στ. Γιαννάκος Κνρ. Διακάκης, Ἐλευθ. Θεοτόκης, Ιω. Θεοχάρης, Γεώργ. Κόκκαλης, Ιω. Καρηβίς, Νιζ. Λάλας, Φρ. Λεμονῆς, Ειάγ. Μαΐστρος, Αντ. Μαρμαρίνος, Ιω. Μαρφέλος, Λιβ. Παπαγάνης, Θεοφ. Παπαδόπουλος, Εμμ. Πασχάλης, Αντ. Παναΐδης, Γεώργ. Πήττας, Φρ. Πολυχότης, Ιω. Ρεζεμπέτης, Κοντ. Σαντάρης, Αντ. Σαυδούρης, Γεώργ. Φώτιας, Εμμ. Πατέρας καὶ Πέτρ. Λαβάκης.

Ἐπίσης κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἐξετάσεις πρὸς ἀπόκτησιν διπλώματος α' τάξεως μηχανικοῦ ἀτμοπλοίου ἐπέτυχον οἱ κ. ι. Αρ. Γκιούλης, Πετρ. Ελευθερίου, Αντ. Εξαδάκτυλος, Γεώργ. Θεολογίτης, Αντ. Καβαδίας, Π. Καλλιμανᾶς, Το. Κοτσόνης, Μιχ. Κουκούλοντης, Δημ. Λεύτερος, Γεώργ. Μαΐτερος, Γεώργ. Μπαγίας, Βασ. Μπαλάς, Μιχ. Νικολαΐδης, Αν. Νικολάου ἢ Κουκουνάρης, Ιω. Περιβολάρης, Το. Πιτούνος, Μεν. Πολενάκης, Κοντ. Φροσούζης, Σπ. Τζούτζος, Κοντ. Σταματίου, Σπ. Σταματίου, Νιζ. Φαλαγάς, Γεώργ. Φωκιανός, Ειάγ. Χάλαρης, Νιζ. Χατζηδάκης καὶ Αδέρχους Καραμελέγκος.

**Σύντομοι ναυτικοὶ εἰδήσεις**

Τὸ ἀγορασθὲν παρὰ τοῦ κ. Μ. Σταματελάτου (τῆς Σαγγάνης) φορτηγὸν «ΠΙΠΠΙΝΑ» είναι τὸ πρώτην Κινεζικὸν «DAN SUN» 2709 τ. γρος καὶ ναυπηγήσεως 1904.

— Τὸ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «EIDER» (ex «STANHILL»), μὲ ἐν κατάστομα, 1236 τ. γρος, 1860 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1900, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1934, ἐπολήθη παρὰ τοῦ κ. I. Σταύρου εἰς Ιταλίας ἔφοπλοτάτα.

— Εξετέλεσαν πρὸ τοῦ εἰσερχομένης ἡ καθαρισμοῦ τῶν ἑψάλων τοὺς εἰς διαφόρους λιμένας τῆς Νοτίου Οινάλλιας, τὰ φορτηγὰ «Μενούλα», «Μέντωρ» καὶ «Θεοκεπάστηρ».

— Τὸ ἀμερικανικὸν τάνκερ «SUNBEAM» 11.259 τ. φορτίου (τοῦ 1919), διόπει τὸ συμφωνηθῆν πρὸς ἀγοράν παρὰ τὸν Οίκον Νικολάου ἀντὶ 70.000 λιόνων περίποτον, ἐγκατείθησε κατὰ τὴν ἐπιθεώρησιν.

— Ἐνηλογήθη εἰς Πειραιά τὸ ἀτμόπλοιον «ΕΛΛΗΝ» 1114 τ. γρος (τοῦ 1890) τὸν κ. Αδελφῶν Γιαννουλάτου (τῆς Σαγγάνης).

— Τὸ φορτηγὸν «ΩΝΑΣΣΗ ΠΗΝΕΛΟΠΗΝ» 5404 τ. γρος (τοῦ 1919), ἀνήκον εἰς τὸν κ. Λοΐστο. Ωνάσσην, ἐπέθη εἰς τὸ Ρόπτερντα τὸν τὴν Παναμαϊκὴν σημαίαν. Εἰς τὴν ίδιαν σημαίαν θὰ μεταβιβασθῇ, ἂμα τῇ ἐποτροφῇ τοῦ εἰς τὴν Ανδραΐδην καὶ τὸ ἀδελφὸν φορτηγὸν τῆς ίδιας ἑταρίας «ΩΝΑΣΣΗ ΣΩΚΡΑΤΗΣ».

— Τὸ ἀγορασθὲν πρὸ τοῦ καροφί παρὰ τῆς έταριας τοῦ κ. Π. Παντελῆ Αγγλικὸν φορτηγὸν «ESSEX JUDGE» 3688 τ. γρος (τοῦ 1912) μετονόμασθε «THORPEHAVEN».

— Τὸ φορτηγὸν «ΝΑΓΟΣ» 1926 τ. γρος (τοῦ 1912), διόπει ἀνεγράφειν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, διὰ τὴν ὑψοσεί της Ισπανικὴν σημαίαν, πληρωματούμενα, διὰ εἰγοράσθηση ἐπὸ τῆς έθνικιστικῆς Τσανιάς ἀντὶ τῆς γύρῳ τῶν 17.500 λιόνων.

**SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY**

**“WAALHAVEN,”**

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)

After Hours: 21851

Teleg.: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

Established 1892

**D. J. PAPADIMITRIOU**

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

**PORT-SAID**

**Steamship Agents**

**Brokers for Chartering**

**Forwarding Agents**

Teleg. PAPADIMITRI

Telephone: 2174

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Digitized by Google

— Ό ιροξενικός λιμενάρχης Ρόττερνταμ, άντιπλοίαρχος - λιμενικός κ. Λανδρ. Παπαδόπουλος μετετέθη εἰς τὴν Ἀμβέρσαν.

— Τὰ φορτηγά «ΒΙΡΓΙΝΙΑ» καὶ «ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» διευζόμενα τὰς πρώτας ίμερας τοῦ Μαΐου τὸ Γιβραλτάρ, ἐκ Μεσογείου διὰ τὸν Ἀτλαντικόν, ἐφαστήθησαν παρ' ἔξωπλισμένον Ἰσπανικῶν βοηθητικῶν καὶ ὑδρυγήθησαν τὸ μὲν πρῶτον εἰς Θέουταν, τὸ δὲ δεύτερον εἰς Ἀλγερίαν. Ἀμφότερα τὰ πλοῖα ἀφέθησαν μετά τινας ὥρας ἐλεύθερα καὶ ἐξηκολούθησαν τὸν πλοῦν των.

— Τὸ ἀλόγευμα τῆς δῆς Μαΐου κατὰ τὴν διάρκειαν μᾶς ἐνεργούν ἐπιθέσεως τῶν ἔθνικῶν Ἰσπανῶν ἐναντίον τοῦ λιμένος τῆς Βαλένθιας, ἐπλήγη ἵπο βόμβας τὸ ναυλοζοῦν ἐκεὶ ἕπο Γαλλικὴν σημάιαν φορτηγὸν «ΕΛ - DJEM» τοῦ κ. Κωνσταντίου. Ἐκ τῆς ἐκρήξεως προσελήνη προκατά, ἐτραπατίσθησαν δὲ ἐλαφρῶς καὶ τινες ἄνδρες ἐκ τοῦ πληρώματος τοῦ. Τὸ σκάφος ἐφουντικῆνη μαρζόν τῆς ἐπικινδύνου ζώνης, κατασβεσθεῖσης ἔγκαρπως καὶ τῆς πυρκαϊᾶς.

— Τὸ φορτηγόν «NAYAPINON», ὅπερ εἶχεν ἔχοκεῖται εἰς Lanza τῶν Ἰσπανικῶν παραλίων, ἀνεύλυσθε καὶ κατέπλευσεν εἰς τὴν Σέτταν. Τὸ σκάφος φέρει ἐκτεταμένης ζημίας ἐπ πυρκαϊᾶς.

— Παρετέμψθη διὰ τὴν 27ην Αὐγούστουν ἐνώπιον τοῦ πρωτοβαθμίου ἀνακριτικοῦ συμβούλου τοῦ E. N. ὁ γ' πλοίαρχος τοῦ ἀλ. «ΟΡΟΣ ΚΥΛΛΗΝΗ» κ. Μάρκος Λύρας, κατηγορούμενος διὰ παραβάσεις τοῦ Ποντικοῦ καὶ Πειδαρικοῦ κόρδικος, εἰς ἃς περιέπεσε τὴν 28ην Μαρτίου τοῦ. Στοὺς κατὰ τὴν εἰς Ρόττερνταμ παραμονὴν τοῦ ωρίθεντος σχάφων.

— Τὸ μαρζόν φορτηγὸν «ΑΡΚΑΔΙΑ» 904 τ. γκρός, ἀνακαταμετρηθέν, κατόπιν ἐποικεῖται, εὐρέθη 853 τ. γκρός.

— Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 20 συμπληρωματικὸν τεῦχος τοῦ «Λόιδη Ρέτζιστερ» (20ης Ἀπριλίου), ἀναφέρεται, ὅτι διῆλθον σερβεῖ τὰ φορτηγὰ «Βιζιτωρία» (ex «Αιλατερίνη Νικολάου») εἰς «Αιστερνταμ, «Διονύσιος Σταθάτος» εἰς Ρόττερνταμ, «Εἴπλου» εἰς Πειραιά, «Εὐγενία Σ. Εμπειρίου» εἰς Κάρδιφ, «Κατίνα Βούλγαρη» εἰς Κάρδιφ, «Μαρουκά Πατέρων» εἰς Μπάρον, «Νέστος» εἰς «Αιστερνταμ καὶ «Ολυμπίος» εἰς Μπάρον.

— Ἐνεγράφησαν ἐξ ἄλλου εἰς τὸ «Λόιδη Ρέτζιστερ» τὰ φορτηγά «ΒΑΛΕΝΤΙΝΗ» (ex «CHINA IMPORTER») 4713 τ. γκρός (τοῦ 1909) τοῦ κ. I. Σαραζητίδη (έταιρος «Ἐλλάς» A. E.) μὲ νηολόγησιν εἰς Πειραιᾶ, «ΒΑΣΙΛΙΚΗ» (ex «ΜΙΠΕΝΑ») 2089 τ. γκρός (τοῦ 1905) τοῦ κ. Γ. Μανούλεντος, μὲ νηολόγησιν εἰς Πειραιᾶ, «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΙΟΝΕΡ» (ex «GISLA») 3549 τ. γκρός (τοῦ 1924) τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Γιαννουλάτου (τῆς Σαγκάνης), μὲ νηολόγησιν εἰς τὸ Ἀργοστόλι, «ΕΡΑΤΩ» (ex «CHINA EXPORTER») 5904 τ. γκρός (τοῦ 1918) τοῦ κ. I. Σαραζητίδη (έταιρος «Ἐλλάς» A.E.), μὲ νηολόγησιν εἰς Πειραιᾶ, «ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» 5580 τ. γκρός (τοῦ 1938) τῆς ἔταιρας «Ἀτλαντικός» A. E., μὲ νηολόγησιν εἰς Πειραιᾶ καὶ «ΟΡΟΣ ΙΔΗ» 4202 τ. γκρός (τοῦ 1938) τῆς ἔταιρας «Ἀτλαντικός» A. E. κ.λ.π., μὲ νηολόγησιν εἰς Πειραιᾶ.

### Αγοραπωλησίαι πλοίων

— Η αὐτὴ κατάστασις τῆς ἀπομίσας εὑρητέρον ἐνδιαφέροντος ἔξηκολούθησε καὶ κατά τὸ α' δεκαπεντήμερον τοῦ Μαΐου εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταξειδισμένων πλοίων. Αἱ κλεισθεῖσαι ἀγοραπωλησίαι ὑπῆρχαν λιαν περιορισμένα, ἀνεφέροντο δὲ κυρίως εἰς τὴν καλύτερην ἀμέσων τινῶν ἀναγκῶν τῶν ἀγοραστῶν. Πάντως ἀ τιμᾷ διατηροῦντα σταθεραὶ καὶ ἡ ἔκπτωσις τῶν ἀξιῶν, ἡ ἐπελθόσσα μετά τὴν περιστολὴν τῶν ἐργασιῶν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, δὲν φαίνεται, ὅτι ὑπὸ ἔχιζθη εἰς ἔτι κατώτερα ἐπιπέδη. Τὰ νωτέρα ιδίως πλοῖα, διὰ τὰ δούια ἐνδιαφέρονταν οἱ «Ἐλλήνες» ἐφοπλισταὶ, δὲν προσφέρονται εἰς τιμᾶς δυναμένας, ὑπὸ τὴν παρούσαν κατάστασιν τῆς ναυτιλίας, νῦν ἐφειλύσσονται τὴν προσοχὴν τῶν ἀγοραστῶν. Η αἰσιοδοξία ἐξ ἄλλου, ὅτι βελτιώνεται ὀπωδόηποτε συνθῆκαι ἐργασίας θέλοντο καὶ πάλιν, κατ' Οκτώβριον σημειωθῆν, ἀποτελεῖ παράγοντα σταθεροποιήσεως τῶν ἀξιῶν πλοίων.

— Ἐνδιαφέρον δι' ἀγορᾶς «τράμπες» φορτηγὸν ἐπέδειξαν οἱ Γερμανοί, οἵτινες μετά τὴν πρόσκτησιν τοῦ ἀλ. «Γεώργιος Μ. Λιβανός», περὶ τῆς ὁποίας ἀνεγγάφαμεν εἰς τὸ προηγμένον τεῦχος μας, προσέθησαν εἰς τὴν ἀγορὰν καὶ τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «Τρελγούς», στάνταρ «B.», μὲ δύο καταστρόματα, 8210 τ. γκρός (τοῦ 1919) καὶ μὲ σερβεῖ τοῦ 1935, ἀντὶ τιμῆς 34.000 λιρῶν. Η πλέον ἐνδιαφέροντα πώλαις τοῦ 150ημέρου ὑπῆρχεν ἡ τοῦ ἀλ. «Temple Pier» Ἀγγλικοῦ, μὲ ἐν κατάστρομα καὶ «σέλτερ - ντέζε», 4312 τ. γκρός, 8400 τ. φορτίου καὶ ναυπη-

γήσεως 1928, μὲ σερβεῖ No 2 τοῦ 1937, δὲν ἐγγόνισθη ὥμιτος ἡ τιμή, εἰς ἥν τοῦτο διετέθη.

— Λί ἀγοραπωλησίαι τοῦ 150ημέρου ἔχουν ὡς ἔξῆς:

«TRELYON» Ἀγγλικόν, στάνταρ «B.», μὲ δύο καταστρόματα, 5294 τ. γκρός, 8210 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 25.4½ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβεῖ No 3 τοῦ 1935, ἐπωλήθη εἰς Γερμανούς ἀντὶ 34.000 λιρῶν.

«STANTHORPE» Ἀγγλικόν, μὲ δύο καταστρόματα, 4524 τ. γκρός, 7400 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 23.9 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1915, μὲ σερβεῖ No 2 τοῦ 1934, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστάς τῆς «Ἀλ. Ἀνατολής», ὃπον καὶ ὑπὸ παραδοθῆ. Τὸ σκάφος τοῦτο είχε πωληθῆ τὸν Φεβρουαρίου 1937 ἀντὶ 29.000 λιρῶν καὶ τὸν Ἀπριλίου 1937, ἀντὶ 31.500 λιρῶν.

«MUNARGO» Ἀμερικανικόν, ἐπιβατηγόν, μὲ δύο καταστρόματα καὶ «σέλτερ - ντέζε», 6336 τ. γκρός, 4785 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 23.8 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1921, μὲ σερβεῖ No 2 τοῦ 1929, καταναλίσον πετρέλαιον, ἀνωτάτουσσον ταχύτητα 16 μιλίου καὶ διαθέτον διαμερίσματα διὰ 227 ἐπιβάτας α' θέσεως καὶ 68 6' θέσεως, ἐπωλήθη ἀντὶ 750.000 δολαρίων.

«MEMPHIS» Ἀγγλικόν, μὲ ἐν κατάστρομα καὶ «σέλτερ - ντέζε», 784 τ. γκρός, 1248 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1917, μὲ σερβεῖ No 3 τοῦ 1935, καὶ ἔμφορτον βύθισμα 14.4 ποδῶν, ἐπωλήθη εἰς Γάλλους ἀντὶ 11.000 λιρῶν.

«SANTA EULALIA» Ἀμερικανικόν, μὲ ἐν κατάστρομα, 2647 τ. γκρός, 4165 τ. φορτίου, ναυπηγήσεως 1920, καταναλίσον πούδραν πετρέλαιον, μὲ ζημίας εἰς τὰ ἔφαλα ἐπωλήθη ἀντὶ 50.000 δολαρίων.

NEOTEYKTON πλοίον πρὸς μεταφορὰν διωρῶν, κατασκευαζόμενον εἰς τὰ ναυπηγεῖα «B. & W.» τῆς Κολεγάγης, διὰ λογαριασμὸν Νοσθηγῶν ἐφοπλιστῶν, διαθέτον χώρον ψυγείου 150.000 κυβ. ποδῶν, μὲ πόδιλεγμαν ταχύτητος 16 μιλίου, συμπληρωμένον δὲ τὸν προσεχῆ Λιγυστῶν ἢ Σεπτέμβριον, ἐπωλήθη εἰς Γάλλους ἐφοπλιστάς ἀντὶ τιμῆς 115.000 λιρῶν.

### Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

— Εὖν ἐξωρέσει τις δύο ἡ τρεῖς μόλις πωλήσεις μικρῶν ἀτμοσινήτων ἀλευτικῶν πρὸς διάλυσιν, κατὰ τὰ ἄλλα πλόιας ἀπράξια ἐπεκρότησεν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ παλαιοῦ πλωτοῦ λίανος. Λί τιμα διαλύσεως

‘H

### Δευτέρα ἔκδοσις (1938)39)

Τοῦ 'Οδηγοῦ  
τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας  
ὑπὸ Μ. Σαπόρτα,

### Ἐκδίδεται τέλος 'Απριλίου

— Η δευτέρα ἔκδοσις τοῦ 'Οδηγοῦ θὰ ἀναφέρεται τις δύο ἡ τρεῖς μόλις πωλήσεις μικρῶν ἀτμοσινήτων ἀλευτικῶν πρὸς διάλυσιν, κατὰ τὰ ἄλλα πλόιας ἀπράξια ἐπεκρότησεν εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ παλαιοῦ πλωτοῦ λίανος. Λί τιμα διαλύσεως

Διὰ παραγγελίας καὶ δημοσιεύσεις εἰς τὸν 'Οδηγὸν ἀποτανθῆτε εἰς τὰ Γραφεῖα:

12, ΟΔΟΣ ΚΟΜΗΝΗΩΝ, Τ.Θ. 82,  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΝ.

## ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE “ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ”, Α.Π ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ

Τελείως ἀγακαινισθὲν μὲ σημαντικωτάτας βελτιώσεις ἐπαναλαμβάνει τὰς ἀναχωρήσεις του διά:

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: 21ην Μαΐου, ὥραν 4ην μ.μ.

ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ: 27ην Μαΐου, ὥραν 11ην πρωΐας.

Δι' ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ἀπευθυντέον εἰς: Π. Γ. ΚΑΛΛΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

Μέγαρον Βάτη, Πειραιᾶ, Τηλέφ. 43.027 καὶ εἰς τὰ Γραφεῖα Ταξιδίων.

παρέμειναν, δύναμιστικός, εἰς τὰ αὐτὰ γνωστά χαμηλά ἐπίπεδα, καθόσον οὐδεμία χαρακτηριστική πολύτοις ἑσπειρόθη, δηλωτική νευτέρας τινὸς διακυμάνσεώς των. Εἰς τὴν παντελῆ τάσην ἀποράξια συνέβαλε καὶ ἡ ἀπορία ἐκ τῆς ἄγορᾶς τῶν Ἰταλῶν διαλυτῶν, οἵτινες εἶναι μὲν πρόδυοι δι' ἄγορὰν ψωφιζότητος πρὸς κάλυψιν τῶν ἀναγκῶν των, παρεπηδοῦσαν δικαῖος ἀπὸ τὴν ἔλειψιν διαθεσίμου συναλλάγματος, χωρηγούμενον, ὡς γνωστὸν εἰς αὐτοὺς, μετά δινησεοῖσι καὶ φειδοῦς.

## Ναυτικαὶ Δίκαι

### -Ἀνεύθυνον τὸ πλοῖον διὰ τὴν βλάβην φορτίου ἀραβοσίτου.

Ἡ εὐθύνη τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ζημίαν ἐνὸς φορτίου ἀραβοσίτος εἰς ζῆμα, φορτωθέντος εἰς Μπρούζιλιν ἐπὶ τοῦ ἀποτοποίου «Nelson Traveler» διὰ Σάν Πέντρο καὶ Ἀγίου Φραγκίσκου, ἀποσχόλησε τελευταῖς τὸ Ἐφετεῖον τῆς θῆς περιφερείας τῶν Ἰνομένων Πολιτειῶν, καὶ ἔφεσε τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως ἐπὸ τῆς ἐναγούνος ἑταφίας «Milling» κατὰ τοῦ ἐναγούμενου Σίδνευ Χάσινπλαταν, ἐντολοδόχου τῆς πλοιοκτητρίας ἑταφίας «Nelson Co.». Ἡ ἔφεσις ἥγεθη, διότι οἱ ἐναγόμενοι ἐθεώρησαν ἀνεπαρκῆ τὴν ἐπὸ τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως καθορισθεῖσαν ἐπὸ αὐτῶν ἀποζημίωσιν, ἐνῷ καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀντεφεσίβαλλαν τὴν ίδιαν ἀπόφασιν, ἰσχυριζόμενοι, ὅτι η ζημία προῆλθεν ἀπὸ ἐλαττοματικότητα τοῦ φορτίου.

Εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς πρωτοδίκου ἀποφάσεως ἑτοῖς ζέτετο, ὅτι οἱ παραληφθεῖς ἀραβοσίτος ἡτοῖ «Νο 2 κίτρινος», ἡτοῖ ἀνεγνωρισμένης ποιότητος καὶ ὅτι η παραλαβὴ τον κατὰ τὴν φόρτωσιν ἐγένετο μὲ τὸν χαρακτηρισμὸν «ἐν προφανεῖ καὶ καταστάσει». Η φράσις ἀπῆ — κατὰ τὸν δικασθεῖ — ἐσήμανεν, ὅτι οἱ παραληφθεῖς ἀραβοσίτος, ἔφεσον ἡδύνατο νὰ διαπιστωθῇ ἐκ τῆς ἐξωτερικῆς ἐπιθεωρίας, εὐρίσκοτο πράγματι εἰς καλὴν καταστάσιν. Οὐδὲν πλέον τούτοις ἐσήμανεν η φράσις φράσις, ἵνα δὲ ἐκ τῶν ἐπὸ κρίσιν ἐπιμάχουν σημείων ἡτο κατὰ πόσον οἱ ἐφειβάλλοντες εἰχον ἐκπληρώσει τὴν ἀποχρέωσιν τον ν' ἀποδεῖσον, ὅτι οἱ ἀραβοσίτος ενρίσκοτεν ἐν καλῇ καταστάσει διὰ τὸ ταξίδιον, πρᾶγμα διέρη καὶ θὰ διείσποτε τὴν εὐθύνην τῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἐν καταστάσει βλάβης παράδοσιν.

Αἱ μαρτυρικαὶ καταθέσεις καθώριζαν σαφῶς, ὅτι η ζημία προήγετο ἐκ τῆς μεγάλης ὑγρασίας τοῦ ἀραβοσίτου καὶ τοῦ σχετικοῦ μεγάλου ποσοτοῦ δξύτητος αὐτῶν. Κατὰ τὰ ἐμπορικῶς παραδεδεγμένα ὁ ἀραβοσίτος Νο2 ἐμφανίζει, κατ' ἀντίτατον ὅριον, ὑγρασίαν 15.5 ο/ο, οἱ δὲ πλουσιότητα δὲν ἐγνώριζαν τίποτε ἄλλο, πέραν τοῦ ὅτι οἱ ἀραβοσίτος οὗτος θὰ ἡδύνατο νὰ ἔχῃ ποσοτὸν ὑγρασίας κυματινόμενον ἀπὸ μίαν ἀσήμαντον ἀναλογίαν μέχρι καὶ τοῦ ἀνιστάτον ὅριον 15.5 ο/ο. Τὸ ἀκριβὲς ποσοτὸν ὑγρασίας τοῦ φορτωθέντος ἀραβοσίτου οὐδὲλος ἀνέφερο τοῖς τὴν ἀπόδειξην παραλαβῆς, πέραν τῆς ἀριστού τοῦ φράστου «ἐν προφανεῖ καὶ καταστάσει». Ὁφειλον, συνεπῶς, οἱ φορτωταὶ καὶ οὐχὶ οἱ πλουσιότηται, νὰ φροντίσουν διὰ τὴν ἐξουδετέρωσιν οἰκοδήποτε ἀγανῶν ἐλαττοματικότητος τοῦ ἀραβοσίτου, ἀπαιτούσης εἰδίκην προσοχὴν καὶ μέριμναν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου. Ἐτεροὶ μαρτυρικαὶ καταθέσεις ἀπέδειξαν, ὅτι οἱ ἀερίσμοις τῶν κυτῶν ἡτο ἴκανοποιητός καὶ ὅτι δὲν ὑπήρχον ἐξωτερικὴ ἀφορίη ἀλλοιώσεως τοῦ ἀραβοσίτου, ὡς η. χ. ὑγρασία, ὑπατότηται τοῦ πλοίου η ὑπερβολικὴ θερμότης. Ἡ ζημία διεν ὑφείλετο εἰς ἐσωτερικάς ἀφορίας, κατὰ δὲ τὴν γνώμην τοῦ Ἐφέτου δικαστοῦ, οἱ ἐφειβάλλοντες δὲν εἰχον ἐπιτύχει νὰ προσοκούσσον ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἀποδεῖξεις ἴκανας πρὸς ἀπόστοιν τῆς ίδιας αὐτῶν εὐθύνης.

Πρωτοδίκως είχε διαπιστωθῆ, ὅτι οἱ ἀραβοσίτος είχε κακῶς στοιβάζῃ, ἐτοῖς οἷς εἰς τὴν σχετικὴν ἀπόφασιν, ὅτι τὸ συμπέρασμα τοῦ δικαστοῦ ἐβασίσκετο ἐπὶ τῆς οὐχὶ καλῆς καταστάσεως τοῦ ἀραβοσίτου κατὰ τὴν φόρτωσιν καὶ οὐχὶ ἐπὶ εἰδίκης τινὸς ἐξαιρέσεως τῆς φορτωτικῆς. Οἱ προβλημάτες συνεπῶς ισχυρισοῦν, διό οἱ πλουσιότηται, βασιζόμενοι ἐπὶ μιᾶς τοιωτῆς ἐξαιρέσεως ὕφειλον ν' ἀποδεῖσον τὴν καλὴν στοιβασίαν, δὲν ἱσταν ἐφαρμόσουμ, καθόσον μάλιστα δὲν ὑπήρχε καὶ ἀπόδειξις περὶ κακῆς στοιβασίας.

Η ἀνιστάτο φερίπτωσις ἡτο πλέον ἐντονωτέρα ἀπὸ τὴν παλαιότερα παρομοίαν ὑπόθεσιν της «ΝΕΙΙ. MAERSK» (91 Fed. (2 nd) 1932), καθ' ἣν τὸ Ἐφετεῖον, ὑπὸ τὰς αὐτὰς περίπτωσιν συνθήκας είχεν ἀμφιβολίας τινάς, ὡς πρὸς τὸν βαθμὸν δξύτητος μιᾶς μερίδος φορτίου ζημιαίεσσον. Είχε τότε γίνει δεκτόν, ὅτι ἀνίγνετο εἰς τὸν φορτωτὴν ἡ ἀποχρέωσις ν' ἀποδεῖξῃ, ὅτι τὸ ικανύλανερον ἡτο ἐν καλῇ καταστάσει διὰ τὸ ταξίδιον καὶ ὅτι δὲν διέφευγε η δὲν ἀπλλάσσετο τῆς ἀποχρέωσεώς του ταυτῆς, ἐπειδὴ ἐν τῇ ἀπόδειξει παραλαβῆς κατὰ τὴν φόρτωσιν

ἀνεγάφατο η φράσις «ἐν προφανεῖ καὶ καταστάσει».

Εἰς τὴν προσειμένην ὑπόθεσιν τὸ Ἐφετεῖον ἀπεφάνη θετικῶς, ὅτι οἱ ἀραβοσίτος δὲν ἡτο εἰς καλὴν καταστάσιν, ὅταν ἐφορτωθῇ.

Ἐγνημονεύθη ἐπίσης καὶ ἡ περίπτωσις τοῦ «VALLESCURA», καθ' ἣν η ζημία ὠφείλετο εἰς συνδρασμὸν κινδύνου θαλάσσης (ἔξαιρου μένον διὰ τοῦ νόμου Warter) καὶ κακῆς στοιβασίας. Εἰς τὴν ὑπόθεσιν ἀτήνην δεῖτον, ὅτι οἱ ἐφοπλιστοί, ἐφόσον δὲν ἡδύνηθη νὰ καταμείση τὴν ἐξατέφατος ἀφορίην προκύπτασσι ζημίαν, ἀπειχεὶς εὐθύνην διὰ τὸ σύνολον τῆς ζημίας. Η περίπτωσις ἀπῆ την ὄμως ἐκοινῇ ἐπὶ τῆς βάσεως, ὅτι τὸ φορτίον είχε φορτωθῆ ἐν καλῇ καταστάσει, ἐνῷ εἰς τὴν ὑπόθεσιν τοῦ ἀλλαγῆς περίπτωσις τοῦ «Nelson Traveler» ἀπεδίζθη, ὅτι οἱ ἀραβοσίτος δὲν ἡτο εἰς καλὴν καταστάσιν καὶ διὰ παροντούσας πιθανότητας βλάβης, ἐνὸς ἐστοιβάζετο κατὰ τὴν συνήθη ἐν τῷ ἐμπορῷ μεθόδον. Η ἀποχρέωσις, συνεπῶς, διαχωρίσεις τῆς ζημίας ταῦτης, ἐξ οἰασμήποτε ἐνδεχομένης ζημίας ἐκ τῆς κακῆς ἀπολεπτικῶς στοιβασίας, ἐπέπιπτεν ἐπὶ τὸν φορτωτῶν. Η συνάφεια τῆς ὑπόθεσεως ταῦτης πρὸς τὴν περίπτωσις τοῦ ἀλλαγῆς περίπτωσις τοῦ «Vallescura» ἐξημανίζετο μετὰ τὴν ἀπόδειξην, ὅτι οἱ ἐφειβάλλοντες φορτωτοί δὲν είχον ἐπιτύχειν ν' ἀποδεῖσον τὴν ἀπαρχὴν κακῆς στοιβασίας καὶ τὴν ἐπιτάπτητος αὐτῆς καὶ μόνης βλάβην τοῦ ἀραβοσίτου. Η ἔφεσις διεν ὑθεν ἀπορρίφθη, γενομένης ἀποδεκτῆς τῆς ἀντεφέσεως τῶν ἐφοπλιστῶν.

### -ΔΙ ΕΥΘΥΝΑΙ ΤΩΝ ΕΡΓΟΛΑΒΩΝ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΕΩΣ ΔΙΑ ΤΑ ΕΚ ΤΑΥΤΗΣ ΑΤΧΥΗΜΑΤΑ.

Τὸ δικαίωμα ἀποζημιώσεως τοῦ πλοιοκτήτου, δινάμει συμβάσεως στοιβασίας, ἀπέτελε πρὸ τοῦ τινὸς ἀντικείμενον μιᾶς διενέξεως, ὡς ὅποια ἀπησχόλησε τὰ δικαστήρια τῆς Νέας Υόρκης, μὲ ἐνάγονταν τὴν Ιαπωνίκην ναυτικήν ἐταφίαν «Εκονονάς Κίζεν Καμπονόσικ Κάϊσαν καὶ ἐναγομένην τὴν ἐταφίαν στοιβασίας «Κολούμπια». Η τελευταία είχεν ἀναλάβει τὴν ἀποχρέωσιν νὰ ἐνεργήσῃ τῷ τιμονίῳ τοῦ φορτίου ἐνὸς ἀποτοποίου τῆς πρώτης, ναυλοχόντος εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, ὡς δὲ πρὸς τὸ σορόπον αὐτὸν συναψεῖσαν συμφωνία πειθελάμινεν μεταξὺ ἄλλων καὶ τὸν ἀπόλοινθον δρόνον: :Συμφωνεῖται ἐπίσης, ὅτι η «Εταιρία στοιβασίας θὰ είνει ὑπενθύμησος διὰ κάθε ἀπόλειαν, τραματισμὸν η δάνατον ἐργατῶν η ἀπόδοσην πρὸς τὸν ποιόνταν πρὸς τὸν τοιούτον ἀτυχημάτων η ζημίδων. Η παρούσα συμφωνία θὰ ἐφαρμοζηται ἐφ' διλον τὸν ἀνοτέρῳ μημηνούντος περιπτώσεον, περιλαμβανομένων καὶ τῶν ἀπόλειων, τραματισμῶν, θανάτων καὶ ζημιῶν, διὰ τοὺς διοίους ἐξάτερος η ἀμφοτερού τῶν συμβαλλομένων δύνανται νὰ είνει η καὶ ἐνεργομένως θὰ



Established 1874

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

Transit - Depot at Piraeus

AGENT FOR Greece:  
THEODOR E. KELER, ATHENS  
Tel. 23-954

ΣΥΣΤΗΣΑΤΕ ΤΑ ΑΤΜΟΤΠΟΛΙΑ ΣΑΣ  
ΕΙΣ ΤΟ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

**ΤΖΩΝ ΓΑΛΑΝΗ Λ<sup>TD</sup>**

ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΣ ΚΑΠ.

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

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

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

είναι υπέθυννοι. Η «Έταιρεία στοιβασίας» συμφωνεί, όπως μή έγειρη άγωγή ή όπως μή έπιπλετή την έξι δύναματός της ξερούς άγωγής κατά της πλοιοκτητρίας έταιρίας διά βλάβας ή θάνατον, έπισυμβάντα εἰς τινά τών υπ' αὐτήν τηρούμενών.

Κατά τὴν διάρκειαν τῆς στοιβασίας, εἰς έργατης τῆς έναγομένης έταιρίας ούτε εἰργάζετο εἰς τὴν ἐξφόρτωσιν τεμαχίουν καστερέουν ἐκ τοῦ ἀτμοπλοίου τῆς έναγονής «Κάνο Μαρού», ὑπέστη θλάσιον, συνεπείᾳ πτώσιος ἐπ' αὐτῷ σάκκουν μὲ χημικά λιπάσματα, προοριζόμενουν διὰ τὴν Βαλτιμόρην. Ο τραυματισθεὶς έργατης ηγείρει άγωγή κατά τῆς πλοιοκτητρίας έταιρίας καὶ τὸ δικαστήριον ἐπεδίκιασε εἰς αὐτὸν ἀποζημίωσιν 10.000 δολλαρίων. Ο παθὼν ὅμως έθερώησεν ἀνεπαρκή τὴν ἀποζημίωσιν καὶ ἔφεσις βαλτιμόρης τὴν πρότασιν ἀπέφασεν. Πρὶν η ἐδικαστήριη ἔφεσις έγένετο διαπραγματεύεταις μεταξὺ πλαΐνοντος καὶ πλοιοκτητην, ἄτινες κατέληξαν εἰς συμβάσιαμον διὰ τοῦ καθοδιού τῆς ἀποζημίωσις εἰς 15.000 δολλαρίων. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἀνωτέρω διαπραγματεύσεων η πλοιοκτήτρια τοῦ «Κάνο Μαρού» είχεν έγειρει άγωγή κατά τῆς «Έταιρίας στοιβασίας», οὐδὲν δὲ οὐδὲν ἀπέφερον τὴν εὐθύνην της, ἀλλὰ προσέφερον κατόπιν νὰ καταβάλῃ μόνον 5000 δολλαρίων πρὸς τελικὸν διαπανοικισμὸν τῆς ἐποθέσεως. Η πλοιοκτήτρια ἀπέρριψε τὴν πρότασιν, ἐπέμεινε δὲ εἰς τὴν πληροφορίην τῆς ὥλης ἀποζημίωσεως ἐπειδὴ τὴν πρόκειμένη ὑποθέσει. Υπεστήθησεν ἀκόμη, οὐδὲν δὲν ητούσιδες στοιχεῖον πρίσσεις περὶ τῆς εὐθύνης της, η ἔργασία, τὴν δούιαν ἔχετει ὁ έργατης, ὅταν ἐτραματίσθη, ἀλλὰ τὸ εῖδος τοῦ φορτίου, πού ἐπέφερε τὸ τραματισμόν.

Τὸ δικαστήριον δὲν ἐδέχθη τοὺς ἀνωτέρους ισχυρισμοὺς, ἀλλ' ἀνεγνώσιος τούναντίον, οὐδὲ ὁ έργατης, καὶ δὲν ζήτησεν τὸ ἀτύχημα δὲν προήλθεν ἐξ ἔργασίας, διὰ τὴν δούιαν η «Έταιρία στοιβασίας» ὑπερχρεοῦτο, δυνάμει τῆς συνθήσεως τῆς μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν, καὶ οὐδὲν τὸ περιθέμα ἀποζημίωσεως δρος τῆς συμβάσεως ταῦτης δὲν ἤδηντο νὰ ἐφαρμοσθῇ ἐν τῇ προκειμένῃ ὑποθέσει. Υπεστήθησεν ἀκόμη, οὐδὲν δὲν ητούσιδες στοιχεῖον πρίσσεις περὶ τῆς εὐθύνης της, η ἔργασία, τὴν δούιαν ἔχετει ὁ έργατης, ὅταν ἐτραματίσθη, ἀλλὰ τὸ εἶδος τοῦ φορτίου, πού ἐπέφερε τὸ τραματισμόν.

#### -Καθυστέρησις ταξιδίου καὶ η ἐκ ταύτης εὔθυνη τοῦ πλοίου.

Εἰς προσφυγὴν τοῦ πλοιοκτητοῦ τοῦ ἀπ' «Κατερίνα», διώσεις ἐπιτύχη τὴν ἐξόφλησην τοῦ ναυάρον διὰ τὴν μεταφορὰν ἐνὸς φορτίου σιτηρῶν ἐκ Βραΐλας εἰς Όραν, ὁ ἐνδιαφερόμενος παραλήπτης ηγείρει ἀντιρρήσεις προτάσσοντας τὰς ζημιάς, πού ὑπέστη καὶ ὑπὸ τὰς δούιας παρεδόθη εἰς αὐτὸν τὸ φορτίον. Τὸ Πρωτοδικεῖον τοῦ Όραν, ὅπερ ἐπελήφθη τῆς οὕτου προκυψόσης ἑποθέσεως, διεπίπειρε τὸ πρόγραμμα, οὗ τὸ ἀπότολόν τοῦ «Κατερίνα», μετά μίαν ὡραδεῖν φόρτωσιν, ἀρξάειν τὴν 25ην «Απολιίου», ἔφθασεν εἰς τὸν προσφορισμὸν τοῦ τὴν 19ην Ιουλίου, ἀφοῦ προηγουμένως παρέμεινεν ἀποκατοῦν εἰς Σούλινα ἔμφροτον ἐπὶ ἔνα μῆνα, μή δινάμενον λόγῳ τοῦ νεύθιματος του, νὰ ἔξελῃ την Ποταμοῦ.

«Υπὸ τοιάδετας συνθήκας καὶ ἐξ δοιων στοιχείων ἱντλήθησαν ἀπὸ τὰς ἴνοβληθείσας ὑπὸ τῶν διαδικτῶν ἐκθέσεις πραγματογνωμοσύνων, τὸ Πρωτοδικεῖον ἔχουνεν, ὡς περισσότερον παραδεκτήν τὸν πραγματογνωμοσύνην ἔχεινην, δι' ἵς ἐθεβαῖοντο, διη, παρὰ τὴν διαιτοστιθεῖσαν τάξιν εἰς τὸ πλειστομένων τῶν κυτῶν κατὰ τὴν ἄριξην τοῦ σκάφους εἰς Όραν, τὸ οικοφορτίον ἐν τούτος ήτο κατὰ μέρος βεβλαμένον καὶ διη ἡ ἀδαφία ὀφείλετο εἰς τὴν ἐξαφετικήν βραδόντητα τοῦ ταξιδίου. «Ἄν ἐπομένως, ήτο ἀπαραδέκτος η ἐθνήν αὐτὸν τὸν τοῦ σκάφους διὰ τὴν ζημιάν τοῦ φορτίου καὶ ἀδιατίθοντον τὸ δικαίωμα τοῦ πλοιάρχου νὰ ἐπιτύχῃ τὴν πληρωμὴν τοῦ ναύλου, ὑποχρέωντις ἐξ ἄλλον ὑπείχειν οὗτος νὰ μεριμνήσῃ διὰ

τὴν ἄνευ ζημιῶν παράδοσιν τοῦ φορτίου, οὗτον οὐτοφύς ἀνέλαβε τὴν μεταφοράν. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ὡφείλει τὸν ἐποφργγή την ἐξαφετικήν καθιερώσεων κατὰ τὴν φόρτωσιν, εἴτε παρακαλούσθων ἐπιστημένως τὸ δύναμα τοῦ πλοίου του διὰ νη μὴ παρεμποδίσῃ η ἐλευθέρα εἰς τοῦ ποταμοῦ διέξοδος του, εἴτε παρακαλούστην οίλανδητο πλήρης αἵτιαν — μὴ ἀναγομένην εἰς τὸν οἷον ταξιδίον, ἀπὸ τὸν συνήθη.

Βάσει τὸν ἀνωτέρου σκεπτικοῦ τὸ Δικαστήριον ἀπεφάνθη, ὅτι ἔπειτε ν' ἀποφριφθῇ η προσφυγὴ τοῦ φορτίου. Κατεδίκασε τοῦτον εἰς τὴν καταβολὴν τῶν ζημιῶν καὶ δαπανῶν, ποὺ ὑπέστη ὁ παραλήπτης, λόγῳ καθιερώσεως της παρατητῆρα τῆς ἀνωτέρους διαπανοικισμού τῆς ἐποθέσεως. Η πλοιοκτήτρια ἀπέρριψε τὴν προεποθέσεις, τὸ σκάφος ἔδει νὰ θεωρηθῇ ὑπερβολικόν.

#### 'ΑΤΟΧΗΜΑΤΑ ΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

**«ΗΡΑΚΛΕΙΑ»** (πετρελαιοκίνητον): Κατευθυνόμενον ἐξ Κονσταντινουπόλεως εἰς Έλλάδα μὲ 280 τόνους οὗτον προσήραξεν εἰς τὰ Δαρδανέλλια κατὰ τὴν διάρκειαν πυρνής ομίχλης. Εἰς δούμειάν του ἔπλευσε τὸ ναυαγοσωστικὸν «Άλεμδάρ», διπέρ καὶ συνῆης διάρκειας τὸν προσφορτήρα τῆς παρατητῆρα τῆς Ζημίας. (Απριλ. 27)

**«ΑΤΑΛΑΣ»** (δεξαμενόπλοιον). Καθ' ὃν χρόνον ἦτο πλευρισμένον εἰς τὰ «εντόξη» τῆς Αμερικῆς καὶ ἔφιστατο διάρρησμάς εἰς τὴν παρασημοτικήν, ἀπὸ τοῦ οἵας της ζημιάς. Χάρις εἰς τὴν ἔγκαιρον συνδρομὴν τῆς παρασημοτικῆς ἑποθέσεως, τὸ πλοίο ἐπετοπίσθη εἰς τὴν οἰστίαν του καὶ κατεβέσθη εὐχερῶς, χωρὶς νὰ προξενήσῃ σοβαράς ζημίας. Διετάχθη ἐπιθεώρησις. (Απριλ. 29)

**«ΕΛΛΕΝΙΚ ΠΙΟΝΕΡ»**: Καταπλέον εἰς Γένοβαν ἐξ Βορείου Αμερικῆς μὲ φορτίον παλαιοσιδήρων, συνερχούσθη ἐντὸς τοῦ λιμένος μὲ τὸ Ιταλικὸν ἀπότολόν τοῦ «AUCTORITAS». Αμφότερα τὰ σκάφη ὑπέτησαν ἐλαφράς τινας ζημίας. (Απριλ. 30)

**«ΑΝΩΠΗ Ν. ΜΙΧΑΛΑΟΥ»**: Κατευθυνόμενον ἐξ Πειραιῶς κενὸν εἰς Βραΐλαν, προσήραξε λόγῳ τῆς ομίχλης εἰς Μπέτιος (τοῦ Βοσπόρου), ὡς ἀνεγράφαμεν δι' ὅλην εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος μας. Εὗνθες μετὰ τὴν προσάραξην ἐστημένωθη διαρροὴ εἰς τὸ «εφόρικα» καὶ εἰς τὸ κύπεο Νο 1, ἡτο διοίσις εἰνδόλιος συνεργατεῖτο ἀπὸ τὰς ἀντίλιας τοῦ σκάφους. Ο πλοίαρχος δὲν ἐδέχθη δούμειαν ναυαγοσωστικοῦ, ἐπέτυχε δὲ τὴν ἐπομένην ν' ἀνέλκουσι τὸ πλοίον του καὶ νὰ τὸ δούμησῃ εἰς Κονν)λν πρὸς ἐπιθεώρησην καὶ ἐποκενή. Τὸ φορτηγὸν ἐδεξαμενίσθη, τέσσαρα δὲ διερρηγμένα ἐλάσματα τοῦ «εφόρικα» καὶ τῆς ἀφίστερᾶς πλευρᾶς τοῦ Νο 1, εὑρίσκομενα κάτωθι τῆς Ισάλου γραμμῆς, ἐπεσεγνάθησαν διὰ τοιμέντου. Επεσεγνάθησαν ἐπίσης καὶ διάφορα ζημιάς εἰς τὸ μικρανοστάσιον. Η ὅλη έργασία συνεπληρώθη τὴν 12ην Μαΐου, διη τὸ σκάφος ἐπιθεωρηθὲν ἐκ νέον ἐφοδιασθῆν μὲ πιστοποιητικάν ναυτιλίδας. (Απριλ. 29—Μαΐου 13)

**«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ»**: Εφθασεν εἰς Λιμπανο (Βορ. Αμερικῆς) μὲ ζημιάς τινας εἰς τὰς μηχανάς του. Εξετελέσθησαν αἱ δέουσαὶ ἐποκενή, εἰς δὲ τὸ πλοίον παρεσχεθῆσαν πιστοποιητικάν ναυτιλίδας. (Μαΐου 3)

**«ΟΡΟΣ ΟΣΣΑ»**: Πλευριζούσην εἰς τὰ ντόκες τοῦ Σίδενευ (Αντιστραλίας) προσέκρουσε ἐπὶ τοῦ πρωτιδόματος, εἰς τὸ ὄπιον ἐπέφερεν ἀρκετὰς ζημιάς. Ήταν ἀλλοι ἐβλάβησαν καὶ τινά πρωταριὰ ἐλάσματα τοῦ σκάφους. Διὰ τὸν ἐποκενήν παρεσχέθη ἐλαγάστη προσφορὰ 114 λιρῶν, ἡτοι καὶ ἔγενετο δειπτή. Η έργασία τῶν ἐποκενῶν διέπειρα τὴν διη Μαΐου. (Μαΐου 2—5)

**«ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΑΡΗΣ»**: Κενὸν ἐξ Γδύνιας διὰ Μόντρεαλ προβέβησε διὰ τὸν πρωτιδόματος, εἰς τὸ διοίσι τοῦ Κείλου, πρῶτο τὸ Κολτενάρο. Τὸ πλοίον μὴ ὑποστάντα ζημιάς ἐξηκολούθησε τὸν πλοῦν του. (Μαΐου 5)

**«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Τ.»**: Με φορτίον ζαχαράσων ἐξ Κούβας δι' Εὐρώπην ἀνέφερε διὰ τοῦ ασφράτου τοῦ 10.25' μ.μ. τῆς 3ης Μαΐου, διη δέχεται τὸ Οδεύαν κατευθυνόμενον εἰς Ιμαγγαζαν καὶ διη παρατηρεῖται διαρροὴ καὶ εἰς τὰ κύπεο Νο 1 καὶ 2. Αἱ ἀντίλια τοῦ σκάφους συνεχῶς ἔργαζομεναν συγκρατοῦν τὰ δύτα. Τὰ ἐπετελάσιον «εμπόνκερ» τοῦ πλοίου ἐβλάβησαν, λόγῳ εἰσοροῆς ὑδάτων. Τὴν νέκτα τῆς ἐπομένης τὸ σκάφος ἐπὶ τὴν ίδιαν κατάστασιν διῆλθε 15 μῆνα Διτικῶς τοῦ Νίστου δι' Ιμαγγαζα, όπου καὶ κατέπλενε. (Μαΐου 3—8)

**«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»**: Πρὶν η ἀναχωρήσῃ ἐξ Μπάρου διὰ Μόντρεαλ πρὸς φόρτωσιν γεννημάτων, ἐδεξαμενίσθη πρὸς ἐποκενήν ἐνὸς βεβλαμένου ἐλάσματος τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς τῆς πρόμακας του. (Μαΐου 7)

Telegramms:  
"GENICOLAOU,"  
LONDON

DΑΝΕΙΑ

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

Tηλέφ. 42-633

## Τό δεκαπενθήμερον της ναυλαγορᾶς

Λόγω τῆς εὐρυτέρας, ὀπωδόπιτος, κινήσεως τῶν ἐκ Βορείου Ἀμερικῆς, Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ Κούβας φορτώσεων καὶ τῆς σταθερότητος, ποὺ διέφερον ὡρισμένους τοιεῖς τῆς "Ἀπὸ Ανατολῆς, ἡ διεθνῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ α' 15θμερον τοῦ Μαΐου ἐνεφάνισε ζωηρότητά τινα. Ἐνδείξεις ὅμαλωτέρας ἔργασίας ἥησαν σημειώμεναι, αἵτινες ὅμως δέονται ἐν μέρει ν' ἀποδοθοῦν εἰς τὴν ἀνάπτυξιν τῆς μεταφορικῆς κινήσεως, διότι δὲν πρέπει νὰ παροφαθῇ τὸ γεγονός, ὃν διογκοῦται καὶ πάλιν ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης, καθὼς καὶ ὅτι ὑπὲρ ἐστὸν σκάφη ἔξαρχον ἀπαρτοῦντα εἰς τὰ ὕδατα τῆς Ἀργεντινῆς. Ἀπεσιγή, δηλαδὴ, ἐκ τῆς ἐνεργοῦ ἵπησεις ἔνας σημαντικὸς ὄγκος τονάκ, δοτικού προμέτρου μὲν ἐπίειξε τὴν ἀγορᾶν.

Ἡ διεύρυνσις τῶν ναυλώσεων διὰ φορτώσεις σιτηρῶν ἐκ Βορ. Ἀμερικῆς καὶ ἡ ἀρκετὴ ἀνακονιστικὴ ζήτησις χωρητικότητος διὰ ζαχάρων καὶ Κούβας, συνεπέλεσαν εἰς τὴν ἀπορρόφησιν ἀρκετῶν διαθεσιμῶν σκαφῶν, κινοῦσι ἐκ τῶν δυναμένων νὰ δῶσουν ἐγγυτέραν ἡμερομηνίαν φορτώσεως. Πρόσφατα, ἀπὸ τὸν "Ἀγίου Λαυρεντίου ἐπληρώθησαν ναῦλοι καὶ ὑπὲρ τὸ σχέδιον κατὰ 3 πέννας διὰ Μάιου, ἐνῷ καὶ αἱ ἀπὸ Κόλπου Μεξικοῦ τιμαὶ διετηρήθησαν εἰς σταθερότερα ἐπίπεδα. Ἰτανοποιητικὴ ἐπίσης ἵπησεν ἡ ἐκ Κούβας ἔργασία, πρὸς τὴν ὁποίαν καὶ ἐστραφῆσαν φορτηγά τινά, ἀποπλεύσαντα κενὰ ἐκ τοῦ Πλέιτ, ἔτι δὲ καὶ ἐξ αὐτοῦ τὸν Βορείου Εἰρηνικοῦ.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ θέσις τῶν ἀδρανούντων εἰς Πλέιτ σκάφων οὐδὲλλοις μετεβλήθη. Ἐξαρέσει μᾶς ζητήσεως φορτίων διὰ Γερμανίαν, ἡτις δομος καὶ ὑπέπειτα ἀπὸ τὰ ἔθνικά πλοια, σποραδικὰ ὑπῆρχαν αἱ λοιπαὶ διαταγαὶ, ἐκ τῶν δοπίων τινὲς ἐκτείνονται ἐπὸς τοῦ Blatice καὶ δὲν ἀνεκούνθησαν οἱ δορι. Αἱ ναυλώσεις αὐτῶν ἀναφέρονται εἰς φορτώσεις ἀπὸ Σάνη Λαρεντέο δι' Εὐρώπην, ἐξ ὧν τρεῖς κατ' εὐθείαν διὰ Δανίαν. Τὰ μέχρι τῶν μέσων Ιουνίου διαθέσιμα σκάφη τοῦ Πλέιτ ὑπολογίζονται εἰς 110 περίπου, αἱ δὲ καρικαὶ συνθῆκαι, αἱ μέχρι πρὸ τούν δημοδῶν φορτηγά τινά, ἀποπλεύσαντα κενὰ ἐκ τοῦ Πλέιτ, ἔτι δὲ καὶ ἐξ αὐτοῦ τὸν Βορείου Εἰρηνικοῦ.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ θέσις τῶν ἀδρανούντων εἰς Πλέιτ σκάφων οὐδὲλλοις μετεβλήθη. Ἐξαρέσει μᾶς ζητήσεως φορτίων διὰ Γερμανίαν, ἡτις δομος καὶ ὑπέπειτα ἀπὸ τὰ ἔθνικά πλοια, σποραδικὰ ὑπῆρχαν αἱ λοιπαὶ διαταγαὶ, ἐκ τῶν δοπίων τινὲς ἐκτείνονται ἐπὸς τοῦ Blatice καὶ δὲν ἀνεκούνθησαν οἱ δορι. Αἱ ναυλώσεις αὐτῶν ἀναφέρονται εἰς φορτώσεις ἀπὸ Σάνη Λαρεντέο δι' Εὐρώπην, ἐξ ὧν τρεῖς κατ' εὐθείαν διὰ Δανίαν. Τὰ μέχρι τῶν μέσων Ιουνίου διαθέσιμα σκάφη τοῦ Πλέιτ ὑπολογίζονται εἰς 110 περίπου, αἱ δὲ καρικαὶ συνθῆκαι, αἱ μέχρι πρὸ τούν δημοδῶν φορτηγά τινά, ἀποπλεύσαντα κενὰ ἐκ τοῦ Πλέιτ, ἔτι δὲ καὶ ἐξ αὐτοῦ τὸν Βορείου Εἰρηνικοῦ.

Γενικότερον, αἱ προβλέψεις διὰ τὴν ἔργασίαν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας διαγράφονται πλέον ἐλπιδοφόροι, μέχρι τῶν σημείων μάλιστα, δῶστε νὰ πιστεύεται, ὅτι ἀπὸ τὸν Σεπτεμβρίου — Οκτωβρίου θετικὴν θέλει ἐμφανίσεις βελτίων η διεθνῆς ναυλαγορᾶ. Ἡ κατὰ θαλασσίους τομεῖς πορεία τῆς ἔργασίας καὶ τῶν ναῦλων ἔχει ἀναλυτικότερον ὡς ἔξης:

**BOR. ΑΜΕΡΙΚΗ:** "Ἐξ Ἀγίου Λαυρεντίου ἐκλεισθησαν ἀρκετὰ σκάφη εἰς τὰ σελ. 2)9 ἐνώς 3) — τὸ κονδωτὸ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, μὲ φορτωσιν Μαΐου, ἐνῷ καὶ ἀπὸ τὸν Κόλπον Μεξικοῦ ἐπληρώθησαν 2)9 ἐνώς 2)10)½ δι' Ἀμερικήν — Ρόττερνταμ. Προσεκμένουν διὰ τὰ παλαιοσίδηρα, ἡ ἀπονοία ἀδειῶν ἔξαγωγῆς δι' Ἰαπωνίαν, ἀλλοι τῶν οἰκονομικῶν δυσχερειῶν ἀντῆς, ἐπέφερε τὴν κατάπτωσιν τῶν φορτώσεων, μία δὲ μόνον ναυλώσις ἐξεισθῆ καθ' διὸν τὸ 15θμερον εἰς τὰ σελ. 18) — φίο, διὰ δύο Ἰαπωνικῶν λιμένας ἔξφορτωσεος. Ἀπὸ τὸν Βόρ. Εἰρηνικὸν ἐπληρώθη ὁ καμπάλος ναῦλος τῶν 22)6 ἐπὶ τοῦ d. w., Ιουνίου (γενιτον φορτίο δι' Ἀγγλίαν) εἰς μεγάλο σκάφος, καταπλεύσαντας ἐκεὶ ἐκ τοῦ Πλέιτ κενόν. Αἱ ζαχάραις Κούβας μὲ ἀρκετὴ ζωηρότητα εἰς τὰ 17) — ἐνώς 17)3 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ μὲ 1) — διηγότερον ἐάν δύνηται ἀπὸ Σάν Ντομίγκο.

**ΟΙ ΠΕΡΑΝ ΤΟΥ ΣΟΥΖΕΣ** τομεῖς ἀρκετὰ σταθεροί. Δι' ὅρυζαν Σαγγάρων ἐπληρώθησαν 28) — (πλήρη φορτία) καὶ 30) — (μερίδες), Μάιον — Ιουνίου διὰ Βόρ. Γαλλίαν, μὲ τάσσεις περιστέρω εἰσέπιται ἀνατολής τομεῖς καὶ ἀπὸ Μπορόμα σελ. 27)6, δι' Ολλανδίαν. Τὰ «σόγια» Μαντζούνιας μὲ περισσότερον καὶ αὐτὰ ἐνδιαφέρονται, ἐπλήρωσαν 26)9 διὰ Ρόττερνταμ — Αμβούργον (Μάιον), ἐνῷ καὶ οἱ λιμένες τῶν Ινδῶν μὲ ἀρκετὰς διαταγάς δι' Ιουνίου — Ιουνίου καὶ μὲ ναῦλους 25)6 ἀπὸ Βούργην (λιναφόσποροι — φιστίκια) διὰ Μεσόγειον, Ἀγγλίαν, Κόντινεντ καὶ 24)6 διὰ Λονδίνου. Χοῦλλι μὲ φόρτωσιν πέραν τοῦ Ιουνίου. Ἀπὸ Καράτσι (σιτηρά) σελ. 22)6 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ καὶ ἐκ Πόρτ Ρεντόν (ἀνθρακάπτην) σελ. 25)9 φίο διὰ Γαλλίαν. Ἀπὸ τὴν Λέστραίλαν ἀρκετὸν ἐπεδείχθη ἐνδιαφέρονται εἰς τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίου καὶ ἀρκετὰ σάκη ἐξεισθησαν, μὲ πλήρεις δύνην ἔκφορτωσεος διὰ Νότ. Ἀγγλίαν ἢ Βλαδιβοστόκ.

Ἡ Μεσόγειος ἐν ἀπρᾶξι. Ἡ μόνη ἐξ αὐτῆς ἔργασία περιφέρεται εἰς διαταγάς τινας μεταλλευμάτων ἐξ διαφόρων κέντρων φορτώσεως καὶ εἰς τινὰ φορτία Ρωσικῶν γυανθράκων ἐκ Μαριουπόλεως

οις διὰ Μόντρεαλ εἰς τὰ 11)6, Ιούνιον. Τὰ μεταλλεύματα εἰς τὰς συνήθεις ζαμῆλας τιμὰς τῶν σελ. 9)9 ἀπὸ Σερίφου καὶ 10) — ἀπὸ Κέντρου διὰ Γερμανίαν.

"Οσον ἀρορᾶ τοὺς Ἀγγλικοὺς γιανθρώπους, λόγω τῶν περιφορισμῶν τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς» καὶ τῶν δυσχερειῶν περὶ τὴν ἔξασφάλισην φορτίου ἐπιστροφῆς ἐκ Πλέιτ, ἐπεχερώθησαν οἱ φορτωταὶ νὰ πληρώσουν ναῦλους ὑψηλοτέρους, ἥτοι ἀπὸ Ν. Ονάλλιαν 15) — ἐνώς 15)3 διὰ Μπορένος, "Αὔρες καὶ 16)6 διὰ Ροζάριο. Σημειωτέον, ὅτι τὰ Γερμανικὰ πλοῖα ἐδέχοντο γιανθρώπους τιμάς, διότι εἰχον ἔξασφάλιση ἐργασίαν ἐπιτροφῆς ἐξ Ἀργεντινῆς. Διὰ τὴν Μεσόγειον σποραδικαὶ διαταραχές ἐκπλούσθησαν μὲ τιμάς 6)6 ἐκ Ν. Ονάλλιας δι' Αλεξανδρείαν, 15)9 δι' Αδριατικήν 7)9 διὰ Βηρυττόν, ἀναλόγως δὲ διὰ τοὺς ἄλλους προσφορισμῶν. Ἀπὸ Δάντογικ ἢ Γρενιά δι' Αδριατικήν 9) — καὶ Τσεκά 10) —

## Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ 'Απριλίου

"Ἡ κατὰ Μάρτιον ἐκδηλωθεῖσα τάσις ἀναχωτίσεως τῆς περιπτέρῳ ἐποτιμήσεως τῶν ναῦλων, ἡτις ἐδημιούργησε τὴν ἐλπίδα βελτιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἐνσύχιθε τὸν Ἀπρίλιον ἀλλὰ τὰς ἐνδείξεις τοῦ ὑπὸ τοῦ «Δόδεδλο Λίστα» κατατίθεμένον ναυλοτιμάριθμον, ὃ μέσος ὅρος τοῦ ὄποιος παρουσιάσει τηματικάς τινας μεταβολῆς, ἀν καὶ ζαχαλόνθει νὰ παραμένῃ εἰς τῷ συνόλῳ τοῦ εἰλαττὸν ἐπάπεδον τῶν 92.76 o). "Εναντί τοῦ Μαρτίου τοῦ ἔτους προέκυψε, πάντως, μία ἐπὶ ἐλαττον διαφορὰ ½ o) περίποτον, καθόσον ἡ μετρία δελτίωσης εἰλι τρεῖς ἐκ τῶν κυριωτέρων τομέων, εἰσοδεύεται ἀπὸ μίαν προγενεστέραν σημαντικὴν πτώσην εἰς τὸ τιμῆμα 'Ανατολικῶν Ινδῶν καὶ Ἀφρικῆς, ἐν τινὶ δὲ μέτωποι καὶ ἀπὸ τὴν ζαλαρότητα τῆς Εὐρωπαϊκῆς ἀγορᾶς. Κατὰ τὸν 'Απρίλιον π. ἔ. ὁ ναυλοτιμάριθμος ἥτοι ὑψηλότερος, ἀπὸ τὸ παρὸν ἀντοῦ ἐπίπεδον, κατὰ 19 o) περίποτον. Εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα δείκνυνται ἀναλυτικότερον, ἡ πορεία τῶν ναυλοτιμάριθμῶν κατὰ τομεῖς ἀγορῶν καὶ αἱ παρατηρηθεῖσαι διακριμάσιες ἔναντι τοῦ προηγούμενον μηνὸς Μαρτίου:

Ναυλοτιμάριθμος 'Απρίλιου	Τιμάρ.	Διαφ. o)
Εὐρώπη .....	84.23	-0.77
Βόρ. Αμερική .....	97.36	+1.43
Νότ. Αμερική .....	101.27	+1.25
'Ανατ. Ινδία — Αφρική .....	94.78	-5.70
Ελφινικός — Λεστραλία .....	86.14	+2.17
Σύνολον: .....	92.76	-0.41

"Ἡ εἰσόδος τοῦ 'Απρίλιου ὑπῆρχε διὰ τὴν ναυλαγορᾶν τόσους ἀπογοτευτικής, δύον καὶ οἱ προηγούμενοι μῆνες, οὕτως καὶ τὸ τερόδιο μᾶς — ὀφειλόμενον εἰς τὰς ἀποφάσεις τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως περὶ δημιουργίας ἀποθεμάτων — δὲν κατώρθωσε νὰ ἐπηρεάσῃ τὴν ἀδιαφορίαν τῶν ναυλωτῶν. Κατόπιν τῶν διακοπῶν τοῦ Πλάσα, παρεπομῆται ποιεῖ τις ἀνακονιστικὴ ἔργασία διὰ φορτηγών τομέων εἰς τὴν Σαγγάνον. Ἡ συνολική ζήτησις ἐν τούτοις παρέμεινε κάτω τῆς κανονικῆς, ἡ δὲ κάπως εὐχάριστος θέσις τῆς ἀγορᾶς περὶ τὰ τέλη 'Απρίλιου δέονται ν' ἀποδοθῇ εἰς τὴν αὐξήσιν τοῦ παρωπλισμένου τοντάς καὶ εἰς τὴν ἀναγκαστικήν ἀργίαν ἐν Ἀργεντινῇ σεβαστοῦ ἀριθμοῦ επόμπτη φορτηγῶν. Σημειωτέον, ὅτι αἱ ἐλπίδες μᾶς ταχέις μαθητεύσουσι τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ διεφεύσθησαν, διότι αἱ δυσμενεῖς καιροὶ



## "MIDGARD,, EMDEN

Zweigniederlassung der  
"Midgard,, Deutsche  
Seeverkehrs-Aktiengesellschaft

### SHIP BROKERS & AGENTS

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

## Κυκλοφορεῖ τὸ πρῶτον τεῦχος

# ΤΟΥ ΑΡΧΕΙΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Συνεργασίαι τῶν κ.κ. Φ. Ποταμιάνου, Κ. Σπηλιοπούλου καὶ Θ. Τσάτσου.

Πλήρης Νομολογία ἡμεδαπῶν καὶ ἀλλοδαπῶν δικαστηρίων μετὰ κριτικῶν παρατηρήσεων.

Βιβλιογραφία. Διάφοροι πληροφορίαι ἐπὶ τῆς διεθνοῦς περὶ τὸ  
Ναυτικὸν δίκαιον ἐπιστημονικῆς κινήσεως κλπ. κλπ.

ΔΙ' ΕΓΡΑΦΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΤΩΝ ΑΠΕΥΘΥΝΤΕΟΝ ΕΙΣ ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

και συνθήκων καθυστέρησαν τὴν προετοιμασίαν τοῦ ἀραβοσίτου, οὕτιος — ἄλλως τε — ἡ ἑοδεία είνει, πάντως, πτοχή. Τιδιατέρης ἐνδιαφέροντος είναι τὸ γεγονός, ὅτι αἱ ηὔξεναι σήμερον δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων μόνονταν μίαν ἵστησαν παραπλησμοῦ, λόγῳ τῶν ἀσυμφόρουν ναύλων, μὲ ἀντίτυπον, τὴν διατήρησον τοῦ ναυλοτιμαρίου, εἰς ὃ ἐπίπεδον ἔτελει οὗτος κατὰ τὴν πρὸ διετίας περίοδον.

### Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

— Ἐξ Ἀγγλίας-Κόντινεντ (σιὰ γαιάνθρακας)

«ΕΥΘΛΑΙΑ» ἐξ Χοῦμπερ 5500 τ. διὰ Ρίον Ἰανέζου (τιμῇ ναύλων δὲν ἀνεκούνθη), ἀ. φ.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ» ἐξ Νοτίου Οὐαλλίας 6400 τ. διὰ Μπ. Ἀργείου 15)3, Μάιον 15—31.

«ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ» ἐξ Δάντιγκ ἦ Θερίνιας 5500 — 6000 τ. διὰ Πειραιᾶ 9)—, καντσέλλο 31 Μαΐου.

«ΥΔΡΑΙΟΣ» ἐξ "Εμδεν 6500—7000 τ. διὰ Θεσσαλονίκην 7)1½ ϕόρτωσις 10—30 Μαΐου.

«ΕΙΡΗΝΗ Ν. ΡΑΛΛΙΑ» ἐξ Στέττιν 6000 τ. διὰ Χαλκίδα 9)—, φόρτωσις Μάιον

«ΜΑΙΩΤΙΣ» ἐξ Στέττιν 2500 τ. διὰ Πειραιᾶ 9)6, φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 Ἰουνίου.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Κάρδιφ 3100 τ. δι' ἓνα λιμένα 'Ανατολικῆς Ἑλλάδος 7)6, φόρτωσις Μάιον.

«ΜΑΙΡΗ» ἐξ Τάιν 2000 τ. διὰ Γερακενήν 12)—, φόρτωσις Ἰουνίου.

«ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ — ΞΕΝΟΣ» ἐξ Στέττιν 7300 τ. διὰ Χαλκίδα 9)—, φόρτωσις 16—25 Μαΐου.

— Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΤΩΝΗΣ ΧΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Σοντάκ 4400 τ. βαρέων γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 12)—, ὅψιὸν ὀφισμένους λιμένας 'Αγγλίας (ἐξαρθρεῖται Μάντζεστερ) σελ. 12)6, ἐάν 'Ισλανδίαν 13)—, καντσέλλο 12 Μαΐου.

«ΑΓΙΟΣ ΒΑΛΑΣΙΟΣ» ἐξ Χονέλιας 7000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Νέαν 'Υδρης — Φιλαδέλφειαν (συπεριφιλιμβανομένων Κλάμηντ καὶ Βαλιμώνης) σελ. 11)6, βάσιν ἓνα λιμένα, 1—31 Μαΐου.

«ΥΑΡΟΥΣΣΑ» ἀπὸ Αϊτών 2850 τ. μεταλλευμάτων διὰ Τόννας Τσαρέντ καὶ Καλαί 9)6, φόρτωσις 25 Μαΐου — 5 Ἰουνίου.

— Ἐκ τῆς Ἀπω Ανατολῆς

«ΣΤΑΜΑΤΙΟΣ Γ. ΕΜΠΙΕΡΙΚΟΣ» (κενὸν ἐξ Πλέιτ) ἀπὸ Νότιον Αντστραλίαν 6800 τ. γεννημάτων διὰ Μεσόγειον — 'Αγγλίας — Κόντινεντ σελ. 32)— (χῆμα) καὶ 34)— (εἰς σάκκους), ὅψιὸν διὰ Βλαδιβοστόκης ἥ Νότιον 'Αφρικήν σελ. 20)6 (χῆμα) καὶ 22)6 (εἰς σάκκους), 25 Μαΐου — 15 Ἰουνίου.

«ΣΠΥΡΟΣ» ἀπὸ Σαϊγκόν 9000 τ. ὁδοῦς διὸ Βορδὼ — Ρόττερνταμ 28)— μὲ φόρτωσις 20—30 Μαΐου καὶ σελ. 27)9 ἐάν μὲ καντσέλλο 7 Ἰουνίου.

«ΑΝΝΑ ΣΤΑΛΑΘΑΤΟΥ» ἐξ Ντάρεν 7800 τ. «εσόγια» διὰ Ρόττερνταμ — Αμβούργον 26)—, ὅψιὸν ἀπὸ Ραϊν 26)6, φόρτωσις 1—15 Ἰουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ἐλληνιστὸν) ἀπὸ Καράτσι — Μοριονγκάο φέντες 7000 τ. φυστίκα καὶ λιναρόσπορον δι' ὀφισμένους λιμένας 'Αγγλίας — Κόντινεντ σελ. 25)6, φόρτωσις 1—10 Ἰουλίου.

«ΑΝΔΡΕΑΣ» ἀπὸ Πόρτ Ρεντόν ἦ Χαϊφάζης 9800 τ. ἀνθρακίτου διὰ δύο λιμένας Γαλλίας 25)— φίο, φόρτωσις Ιουνίου.

— Ἐκ παντοίων ἄλλων ἄγορῶν.

«ΑΔΑΜΑΣ» ἐξ Μόντρεαλ, Γκαϊμπεκ ἦ Σορέλ 30.000 κονδῷτερος βαρέων γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 14 σέντς τὰς 100 λίβρας, ἐάν κριθήν 15 σέντς, 20—30 Μαΐου.

«ΑΡΧΑΙΤΕΛΟΣ» ἐξ τοιῶν λιμένων Κούβας 8400 τ. ζαχάρεως διὰ Λονδίνον, Λίβερπούλ, Γρήνον, 'Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ, 'Αμστερνταμ, Χούλη ἥ 'Ιμμυγκαν 17)—, ἓνα λιμένα βάσιν, 20 Μαΐου — 10 Ἰουνίου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Μόντρεαλ, Γκαϊμπεκ ἦ Σορέλ 37.000 κονδῷτερος γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 14 σέντς τὰς 100 λίβρας, ἐάν 'Αμβούργον 15) 14, ὅψιὸν Βέζερ — 'Εμδεν 15)34, Μαΐου 16—30.

«ΑΔΕΛΦΟΤΗΣ» ἐξ τοιῶν λιμένων Κούβας 8200 τ. ζαχάρεως διὰ Λονδίνον, Λίβερπούλ, Γρήνον, 'Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ ἥ 'Αμστερνταμ σελ. 17)—. Μάιον — Ιουνίου.

«ΜΙΝΑ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ 7500 τ. γεννημάτου δι' Ελλάδα 3)6 τὸ κονδῷτερο, Ιούνιον.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ.—Κούλ.). ἐξ Τάμπας ἥ Πόρτ Τάμπας ἥ Μπόκι Γκράντες 8800 — 9300 τ. μελάσσης διὰ Ρόττερνταμ, 'Αμστερνταμ, Πέρονς ἥ Καπέλλε δολ. 3.75, Σεπτεμβρίου 1—30.

«ΙΛΙΣΣΟΣ» ἐξ Μόντρεαλ, Γκαϊμπεκ ἥ Σορέλ 32.000 κονδῷτερος γεννημάτων δι' ὀφισμένους λιμένας 'Αγγλίας — 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 2)9 τὸ κονδῷτερο, φόρτωσις 16—25 Μαΐου.

«ΕΙΔΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐξ Γκάλβεστον — Νέας Ορλεάνης 37.000 κονδῷτερος γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 2)9, ἐάν δύο λιμένας ἐκφροτώσεως 3)—, φόρτωσις 25 Μαΐου — 7 Ιουνίου.

«ΑΛΙΚΗ» ἐξ Κούβας 7400 τ. ζαχάρεως δι' 'Αγγλίαν, 'Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ, 'Αμστερνταμ 17)3, καντσέλλο 5 Ιουνίου.

«ΝΕΣΤΟΣ» ἐξ Κούβας 8400 τ. ζαχάρεως δι' ὀφισμένους λιμένας 'Αγγλίας, 'Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ, 'Αμστερνταμ 17)—, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ» ἐξ Σάν Ντομάγκο 6500 τ. ζαχάρεως δι' ὀφισμένους λιμένας 'Αγγλίας, 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 16)—, φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 Ιουνίου.

«ΖΕΥΣ» ἐξ Αγίου Αναργεντίου 33.000 κονδῷτερος γεννημάτων δι' ὀφισμένους λιμένας 'Αγγλίας, 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 2)9 τὸ κονδῷτερο, φόρτωσις 28—31 Μαΐου.

«ΔΙΡΦΥΣ» ἐξ Αγίου Αναργεντίου 31.000 κονδῷτερος γεννημάτων δι' ὀφισμένους λιμένας 'Αγγλίας, 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 2)9, ἐάν γενικῶς δι' 'Αγγλίαν 3)— τὸ κονδῷτερο, φόρτωσις 19—31 Μαΐου.

«ΝΙΚΟΛΑΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ Αγίου Αναργεντίου 29.000 κονδῷτερος γεννημάτων δι' ὀφισμένους λιμένας 'Αγγλίας, 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 2)9, ἐάν γενικῶς δι' 'Αγγλίαν 3)— τὸ κονδῷτερο, καντσέλλο 28 Μαΐου.

«ΝΙΚΟΚΛΗΣ» ἀπὸ Εξ λιμένας Βραζίλιας 6000 τ. γενικῶν εἰδῶν δι' Οράν, Αλγέριον — Μασσαλίαν λ. στ. 4250 κατ' ἀποκοτήν, φόρτωσις 10—15 Μαΐου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐξ Αμβέρσαν 3500 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Δουύναδιν 9)9 φίο, φόρτωσις Μάιον.

«ΕΛΛΗΝΗ» ἐξ Γκάλβεστον — Νέας Ορλεάνης 37.000 κονδῷτερος γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 2)10)½, ἐάν ὀφισμένους λιμένας 'Αγγλίας 3)1½, φόρτωσις 1—10 Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΖΩΓΡΑΦΙΔΑ» ἐξ τοιῶν λιμένων Κούβας 11.000 τ. ζαχάρεως διὰ Λονδίνον, Λίβερπούλ, Γρήνον, 'Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ ἥ 'Αμστερνταμ 17)—, φόρτωσις 1—31 Ιουλίου.

— Τάμιο-τσάρτερς

«ΟΡΟΣ ΧΕΛΜΟΣ» 10.300 τ. d. w. «τάμιο - τσάρτερ» διὰ ταξίδιον ἐπιστοφῆς ἐξ τῆς Ἀπω Ανατολῆς εἰς Εδρόποτην 5)6, παραλαβὴ εἰς Πόρτ Κάμπα 15—30 Ιουνίου καὶ παράδοσις 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

## ZETSKA PLOVIDBA A.D.

ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΥ "LOVCEN,,

διαδέτοντος πολυτελείς καμπίνας πρώτης δέσεως μὲ μίαν καὶ δύο κλίνας,  
έπισης πολυτελή τουριστική δέσιν.

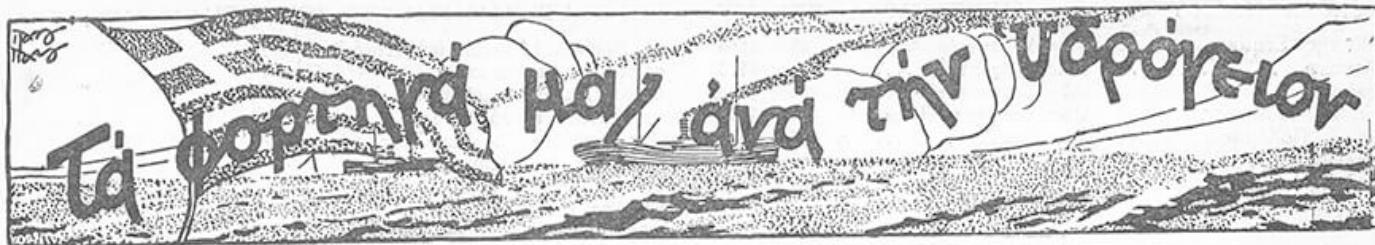
Προσεχεῖς άναχωρήσεις ἐκ Πειραιῶς διὰ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΝ, ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΝ:

τὴν 15ην Μαΐου ὡραν 7ην μ.μ.

τὴν 25ην Μαΐου, ὡραν 11ην πρωΐας

ΑΛΒΑΝΙΑΝ, ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑΝ, ΒΕΝΕΤΙΑΝ, ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ:

Δι' ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ἀπευθυντέον Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ  
Μέγαρον Βάτη, Τηλέφωνον 43.027 καὶ ἀπαντα Γραφεῖα ταξίδιων.



## ΟΝΟΜΑ ΠΙΑΟΙΟΥ

## ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

## Έτος ναυτ.

## Τόν.

## ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

"Αγαλλιανή .....	Θ. Έπιφανειάδη .....	11	1656	Έφθ. Κέρκυραν 12 Μαΐου
"Αγιος Βλάσσιος .....	'Ιω. Δ. Χανδρή .....	14	4297	Έφθ. Πειραιᾶ 12 Μαΐου
"Αγιος Γεώργιος .....	νιοί Δημ. Πανταλέοντος .....	11	4248	άνεξ. Νόρντεγχαρ 24 'Απριλ. διὰ Μόντρεαλ.
"Αγιος Γεώργιος .....	Α. Γ. Βλασποπούλου .....	12	3283	άργει Σάν Νικολάς ἀπὸ 24 Μαρτ.
"Αγιος Γεώργιος IV .....	έτ. Γ. Νικολάου .....	38	4900	ζαθειλικόθη εἰς Σόντερλαντ ἀπὸ 14 'Απριλ.
"Αγια Βαρβάρα .....	Α. Λογοθέτη — Μ. Φασῆ..	13	4572	Έφθ. Ντόριμπαν 9 Μαΐου
"Αγια Βαρβάρα .....	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία .....	04	2425	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Μαρτ.
"Αγια Θαλασσινή .....	Δ. Κεράνη .....	11	3808	Έφθ. Πειραιᾶ 8 Μαΐου (διὰ Πότι)
"Αγια Μαρίνα .....	έτ. «Κάσσος» .....	12	4151	Έφθ. Σύνον 2 Μαΐου
"Αγιος Μάρκος .....	Γ. Τριλίβα .....	19	4514	Έφθ. Λονδίνον 8 Μαΐου
"Αγιος Νικόλαος .....	Εναγ. Νομικοῦ .....	99	1106	άνεξ. Ατάλλειαν 10 Μαΐου δι' Ιταλίαν
"Αγιος Νικόλαος .....	άδ. Χατζηπατέρα .....	15	3687	άνεξ. Στέππαν 28 'Απριλ. διὰ Γένοβαν, έφθ. 13 Μαΐου
"Αγ. Σπυρίδων .....	έτ. Βλάσση .....	12	1864	άνεξ. Βραΐλαν 1 Μαΐου, Κων/πολιν 6 διὰ Γιβραλτάρ
Άδαμαντιος .....	έτ. «Αδάμας» Α. Ε. ....	15	4277	άργει Ροζάριο ἀπὸ 16 Φεβρ.
Άδαμας .....	έτ. «Αδάμας» Α.Ε. ....	18	4144	άνεξ. Γδύνια 1 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ.
Άδαμη. Γεωργαντῆς .....	άδελφ. Γεωργαντῆ .....	16	3445	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 1 'Απριλ.
Άδαμη. I. Πειθής .....	άδελ. I. Πειθή καὶ Σία .....	08	4537	άργει Χίον ἀπὸ 9 Μαρτ.
Άδελφότης .....	Μιχ. Καρδᾶ .....	17	5838	Έφθ. Μπ. "Αἴρεσ οδός 25 'Απριλ..
Άδελφοι Χανδρῆ .....	Ίω. Δ. Χανδρή .....	19	6176	Έφθ. Ρίον Ιανέσιον 11 Μαΐου
Άθηνα Λιθανοῦ .....	Σ. Λιθανοῦ .....	36	4824	Έφθ. Λισσαβώνα 24 'Απριλ..
Άθηναι .....	«Ελληνική» Α. Ε. ....	10	2897	διήλθ. Γιβραλτάρ 14 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Άιας .....	άδ. Πατέρα .....	15	4729	εἰς Κάρδισαν ἀπὸ 9 'Απριλ..
Άιγαι .....	Γ. καὶ Λ. Φώκια καὶ Σία .....	96	1406	Έφθ. Θεσσαλονίκην 1 Μαΐου καὶ Κιν/ πολιν 8
Άιγαλον .....	Έτ. «Άιγαλον» Α.Ε. ....	19	5285	άνεξ. Μπάρον 26 'Απριλ. διὰ Μοντεβίδεο
Άιγευς .....	άδ. Πατέρα .....	20	4538	Έφθ. Βενετίαν 29 'Απριλ..
Άικατερίνη .....	άδ. Γεωργαντῆ .....	13	4929	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Μαρτ.
Άικατερίνη T. .....	Θ. Α. Τεργιάζου .....	17	2560	Έφθ. Βραΐλαν 9 Μαΐου
Άικατ. Κουμαντάρου .....	άδ. Σ. Κουμαντάρου .....	17	7777	άνεξ. Μπλάγιαν 28 'Απριλ. δι' Ελλάδα
Άινος .....	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε. ....	10	3554	Έφθ. Σάν Νικολάς 2 Μαΐου
Άις Γιώργης .....	νιοί Γ. Σιγάλα .....	08	2098	Έφθ. Χούλ. 29 'Απριλ. καὶ Μπάρον 11 Μαΐου
Άικτη .....	έτ. «Κάσσος» Α.Ε. ....	20	4261	άνεξ. Βεραβάλ 4 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Άλεξάνδρα .....	Κ. Καρδᾶ καὶ Υιού .....	13	4355	άνεξ. Κάρδιφ 29 'Απριλ., Μαδέρας 5 Μαΐου διὰ Πλέιτ
Άλεξανδρος .....	Μ. Α. Ταζιμπέζη .....	06	4343	Έφθ. Βραΐλαν 29 'Απριλ..
Άλιάκμων .....	Σ. Λιθανοῦ .....	13	4521	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 5 'Απριλ..
Άλικη .....	Ν. Γ. Λιθανοῦ .....	17	5140	Έφθ. Σονάζ 22 'Απριλ..
Άλφειδς .....	Σ. Λιθανοῦ .....	20	5116	έφθ. Φρήναντλ 21 'Απριλ. δι' Είδονμάσονθ
Άναστασία .....	Π. Πρωτοπαπᾶ .....	05	2883	Έφθ. Ρόττερνταν 2 Μαΐου
Άναστ. Πατέρας .....	Δ. Πατέρα .....	14	3382	άργει Οίνονόσας ἀπὸ 17 Μαρτ.
Άνδρέας .....	Ι. Α. Κοσμᾶ .....	17	4933	άνεξ. Αμβέρσαν 27 'Απριλ., Λάζ Πάλμας 8 Μαΐου διὰ Μοντεβίδεο
Άνδρέας .....	«Ιόνιον» Α. Ε. ....	19	6566	εἰς ιμένας Μαντζουρίαν 10 Μαΐου
Άνδριώτης .....	Νικ. Κυδωνιέως .....	12	4393	άργει Ροζάριο ἀπὸ 5 Μαρτ.
Άνιτα .....	Γ. Κοκκιτοῦ .....	97	2741	άργει Οστάνδην ἀπὸ 8 Φεβρ.
Άννα .....	Ν. Λυκαρδοπούλου .....	19	5173	άνεξ. Μπάρον 29 'Απριλ., Γιβραλτάρ 4 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
Άννα Σ. .....	Στεφανοπούλου-Άνδρονίκου	03	2759	Έφθ. Βραΐλαν 23 'Απριλ..
Άννα Βούλγαρη .....	Χαρ. Θ. Βούλγαρη .....	12	4603	άνεξ. Γρεβίντζενμάνθ 30 'Απριλ. διὰ Χάμπτον φόδς
Άννα Ν. Γουλανδρῆ .....	άδ. Γουλανδρῆ .....	21	4358	Έφθ. Γκάλεστον 2 Μαΐου
Άννα Μαζαράκη .....	άδ. Μαζαράκη .....	13	5411	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ.
Άννα Μαρία .....	Μάντακα καὶ Βιντιάδη .....	85	1272	άργει Σύνον ἀπὸ 31 Μαρτ.
Άννα Σ. Ταθάτου .....	έτ. Σταθάτου .....	18	5685	διήλθ. Παναμάν 20 'Απριλ. δι' Ιαπωνίαν
Άννα Τ. .....	Θ. Α. Τεργιάζου .....	06	2728	Έφθ. Πειραιᾶ 30 'Απριλ. καὶ Λαύριον 11 Μαΐου
Άνθιππη Ν. Μιχάλου .....	Κ. Μιχάλου .....	05	3298	Έφθ. Κον/ πολιν 27 'Απριλ..
Άντωνης .....	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ .....	15	3729	Έφθ. Μπανένος "Αὔρες 22 'Απριλ..
Άντωνιος .....	Α. Γεωργαντῆ .....	83	1187	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
Άντωνης Μίχαλος .....	Κ. Μιχάλου .....	01	3514	Έφθ. Σέπταν 6 Μαΐου. ΕΠΩΛΗΘΗ
Άντωνης Γεωργαντῆς .....	Γ. Γεωργαντῆ .....	15	3557	Έφθ. Νιούπορτ 2 Μαΐου
Άντωνιος Σταθάτου .....	έτ. Δ. Α. Σταθάτου .....	20	3836	Έφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Μαΐου
Άντωνιος Χανδρῆς .....	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς» .....	18	5866	άνεξ. Μπάρον 4 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ.
Άνω Βαθύ .....	Ι. Δ. Τσούνια .....	82	1524	άργει Σαγκάνην ἀπὸ 15 Φεβρ.
Άξιδας .....	Σ. Λιθανοῦ .....	19	5289	εἰς Κονέβαν 1 Μαΐου
Άργολικός .....	Μαρή Έμπειρίζου .....	21	4786	Έφθ. Είδονμάσονθ 27 'Απριλ..
Άρης .....	Μ. Ξελᾶ .....	14	4810	Έφθ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου
Άρισδωνη .....	Ι. Νικηφόρου .....	12	4745	άνεξ. Ρόττερνταν 6 Μαΐου διὰ Χονέλ/βαν
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς .....	Ε. Γουλανδρῆ .....	05	3470	άνεξ. Πειραιᾶ 13 Μαΐου διὰ Στρατῶν
Άρκαδίας .....	«Ατλαντῖς» Α.Ε. ....	66—21	853	Έφθ. Βόλον 3 Μαΐου
Άρμαθια .....	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία .....	19	4683	άργει Φετιγκέ 22 'Απριλ..
Άρτεμις Πήγτα .....	Πήγτα .....	06	1433	άργει Χίον ἀπὸ 18 Ιαν. Εναντιόθη
Άρχαγγελος .....	άδ. Λιθανοῦ .....	17	5692	Έφθ. Λίθερπολ 3 Μαΐου
Άρχων .....	Κωστή Λαμοῦ .....	21	1364	άργει Βόλον ἀπὸ 29 Μαρτ.
Άσημίνα Μπάσικα .....	Π. Μπάσικα .....	95	1344	διήλθ. Κον/ πολιν 10 Μαΐου ἐκ Κονσταντίνης
Άστασια .....	Ι. Γαλάη .....	14	4211	Έφθ. Μπονένος "Αὔρες 10 Μαΐου
Άστεριά .....	Ι. Α. Ταζιμπέζη .....	04	3313	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 'Απριλ..
Άστηρ .....	Θεμ. Σταφυλοπάτη .....	96	1350	Έφθ. Μασσαλίαν 28 'Απριλ..
Άτεα .....	Γ. Κοκκιτοῦ .....	01	4109	άργει Ρουέν ἀπὸ 26 'Οκτ.
Άτλαντικός .....	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε. ....	19	5446	άνεξ. Σιέρρα Λεόνε 28 'Απριλ. διὰ Βροζιγκτών
Άτλας (τάνκερ) .....	«Τρανσπετόδη» Α.Ε. ....	09	4009	άργει Αμβέρσαν ἀπὸ 16 Μαρτ.
Άύρα .....	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652	άνεξ. Γδύνια 25 'Απριλ. διὰ Μ. "Αὔρες
Άφροδεσσα .....	Άδ. Κιρτάτα .....	05	2529	Έφθ. Είδονμάσονθ 8 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γχο.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαθύ της Σάμου	νίδων Δ. Ίγγλεση	12	1556	ἀνεχ. Βραhma 14 Μαΐου διὰ Πρέβεζαν
Βαλεντίνη	'Ιω. Σκαρλατίδη	09	4713	χροτεῖται εἰς Ιαπωνίαν
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊόπουλον	10	1354	ἔφθ. Καύνιντζαν 8 Μαΐου (διὰ Ηάτρας)
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	ἀργεῖ Σάντα Φὲ ἀπὸ 31 Ιαν.
Βασ. Α. Πολέμης	'Ιω. Γρούμα	07	3429	διῆλθε Μοντεβίδεο 24 'Απριλ. δι' Ενέργοπην
Βασίλειος Τ.	'Ελ. Τρικόγλου	20	3673	ἔφθ. "Ιμαγζαν 6 Μαΐου
Βασιλική	Γ. Μαυρολέοντος	05	2089	ἔφθ. Ρόττερνταυ 2 Μαΐου
Βάσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδροή	12	4733	ἀνεχ. Λάς Πάλμας 11 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Μαΐου διὰ Καλάμας
Βικτώρια	Ν. Απόδιακον—Χ. Πατέρα	14	4202	διῆλθε Νίτον 8 Μαΐου διὰ Δάντσιγκ
Βικτώρια	'Αντ. Γ. Παπαδάκη	17	6600	διῆλθε Κων.) πολὺν 6 Μαΐου διὰ Νότ. Γαλλίαν
Βιντούεντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Βιολοντάη Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέριον 1 Μαΐου
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	ἔφθ. Λονδίνον 9 Μαΐου
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	ἔφθ. 'Οδησσόν 1 Μαΐου
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	ἀργεῖ Σάν Νιζολάς ἀπὸ 13 'Απριλ.
Γ. Σ. Λιθανδός	N. Γ. Λιθανοῦ	37	4835	ἀνεχ. 'Άδελαδα 28 'Απριλ. δι' Αγγλίαν
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	διῆλθε Μαδέρας 24 'Απριλ. διὰ Πόρτ Νατάλ.
Γαρδελάκι	E. Θεοφίλατον	88	2282	χροτεῖται Θέουνταν ἀπὸ 29 Μαρτ. 1937
Γαρουφαλιά	Σπω. Λαμοῦ	14	4708	διῆλθε Ντακάν 4 Μαΐου διὰ Ρίγαν
Γεράσιμος Βεργωτῆς	κληρ. P. Βεργωτῆ	20	6343	ἀνεχ. Λός 'Αντζελές 20 'Απριλ. διὰ Γιαβάτα
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	ἀνεχ. Αμβούργον 12 Μαΐου διὰ Πάτρας
Γεώργιος	N. Λαγούτη	10	2216	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάματον	18	4289	διῆλθε Σάιν Τόμας 9 Μαΐου δι' Αζόρας
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 'Απριλ.
Γεώργιος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	13	4345	ἔφθ. Μτάρρου 2 Μαΐου
Γεώργιος Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἔφθ. Λίβερπολ 9 Μαΐου
Γεώργιος Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 'Απριλ.
Γεώργιος Μ. Έμπειρικός	Σ. Γ. Έμπειρικόν	21	5728	ἀνεχ. Πόρτ Λίγκολ 21 'Απριλ. διὰ Βλαδιβοστόκ
Γεώργιος Μ. Λιθανδός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	ἔφθ. Λίβερπολ 7 Μαΐου ΕΠΩΛΗΘΗ
Γιάννης	Γ. 'Ανδρεσού ι.λ.π.	05	4391	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Ιαν.
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἔφθ. Λίμερις 4 Μαΐου καὶ Μπλάσθ 9
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νήλ — Παντελῆ	14	3714	ἀργεῖ Αρντόρδσσαν ἀπὸ 29 Μαρτ.
Γρανικός	«Γρανικός» Α.Ε.	16	3689	διῆλθε Σιγκαπούρην 30 'Απριλ. διὰ Ντουγκούν
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανούποντου	19	2546	ἔφθ. Χάϊφαν 14 Μαΐου
Δαμασκηνή	Παν. Αγγελάτου	03	1196	διῆλθε Κων.) λιν 8 Μαΐου δι' Ελλάδα
Δαναδός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Δάναπτρος	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	ἔφθ. Σουσάκ 8 Μαΐου
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ.
Δάφνη	N. Λυκαρδοπούλου	18	3798	ἀργεῖ Ρόττερνταυ ἀπὸ 4 Φεβρ.
Δελφίν	Λῶ καὶ Ανδρεάδη	06	3816	ἀνεχ. Ρόττερνταυ 6 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Δελφοί	M. Δ. καὶ E. Λαμοῦ	15	4739	ἔφθ. Γκαμπέκ 7 Μαΐου
Δέσπονα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 'Απριλ.
Δημήτρης	S. καὶ Π. Λαμοῦ	05	3338	ἀργεῖ Οίνούσας ἀπὸ 16 Φεβρ.
Δημ. Βερνίκος (τάνκερ)	N. Βερνίκου	11	1203	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ μηνὸν
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. Μ. Τατάκη	06	4271	ἀνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 8 Μαΐου διὰ Γδύνια
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	ἀργεῖ Σάν Νιζολάς ἀπὸ 7 Μαρτ.
Δημ. Ιγγλέσης	νίδων Δ. Ίγγλεση	18	5275	ἔφθ. 'Άλεξάνδρειαν 13 Μαΐου
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	ἀνεχ. Σφάξ 5 Μαΐου δι' Αγκόνα
Δημ. Χανδρῆς	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	ἀνεχ. Φρήμαντλ 3 Μαΐου διὰ Λονδίνον
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	ἔφθ. Χούλλ 8 Μαΐου
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	ἀνεχ. Τζάσονβιλ 7 Μαΐου διὰ Γιοκοζάμαν
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	ἀνεχ. Δουνγκέφρην 6 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	ἀνεχ. Βενετίαν 29 'Απριλ. διὰ Κον.) πολ., ἔφθ. 7 Μαΐου
Διούνασις	Λεων. Α. Έμπειρικόν	15	5604	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 9 Μαΐου δι' Ενέργοπην
Δωσοίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	ἀνεχ. Φρήμαντλ 30 'Απριλ. διὰ Ντακάν
Έθη Λιθανοῦ	N. Λιθανοῦ	37	4839	ἀνεχ. Μαντράς 7 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Έθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 24 'Απριλ.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἀργεῖ Βύλλαν Κονστιτούνιον ἀπὸ 24 Ιαν.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	ἔφθ. Ρόττερνταυ 7 Μαΐου
Ειρήνη Σ. Έμπειρικού	Στ. Έμπειρικόν	27	4164	ἀνεχ. Αντσαλίαν 13 'Απριλ. διὰ Βλαδιβοστόκ
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	ἀνεχ. Κόμοξ 1 Μαΐου διὰ Λονδίνον
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	ἔφθ. Σέριφον 28 'Απριλ.
Έλενα P.	A. Ρούσσου	17	4576	ἀργεῖ Ροζάριο ἀπὸ 24 Φεβρ.
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	ἔφθ. Δουνγκέρκην 11 Μαΐου
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάματον	19	5260	ἔφθ. Πενσακόλαν 24 'Απριλ.
Έλένη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	97	3039	ἔφθ. Ρόσεφεροτ 3 Μαΐου διὰ Λά Ροζέλλ 12
Έλιζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	ἔφθ. Στέτταν 7 Μαΐου
Έλισθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 'Απριλ.
Έλλενικ Πίονερ	άδ. Γιαννουλάτου	24	3549	ἔφθ. Γένοβαν 27 'Απριλ.
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	ἀνεχ. Κων.) πολιν 12 Μαΐου διὰ Σμύρνην
Έλλη	άδ. Γιαννουλάτου	90	1198	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ.
Έλλην	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρικός»	38	4974	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέριον 3 Μαΐου
Έλληνικό	Θ. Παπαδημητού	04.	3059	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
Έλληνικό Βουνό	Θ. Παπαδημητού	04	3667	ἔφθ. 'Οδησσόν 4 Μαΐου
Έλληνικό "Υπαιθρο	I. N. Γουλανδρῆ	89	1499	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν.
Έλπις	A. Πρίντεζη	12	3651	ἀργεῖ Σάν Νιζολάς ἀπὸ 28 Ιαν.
Έλπις	G. Βεργωτῆ	14	2895	ἔφθ. Ρούνε 3 Μαΐου καὶ Ρόττερνταυ 9
Έμμυ	νίδων Έπ. Έμπειρικού	27	4385	ἀργεῖ Σάντα Φὲ ἀπὸ 12 'Απριλ.
Έπαι. K. Έμπειρικος	I. Σκαρλατίδη	18	5904	ἔφθ. Ρούνε 27 'Απριλ.
Έρατω	Μπλο. Αθανασιάδη	07	950	ἀνεχ. Πόρτ Αλμπέρι 22 'Απριλ. διὰ Γιοκοζάμαν
Έρμης	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	ἔφθ. Σέτταν 23 'Απρ.
Εύανθια	Μαρῇ Έμπειρικού	22	4792	ἀνεχ. 'Εμδεν 27 'Απριλ.
Εύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Έμπειρικού	98	3470	ἀνεχ. 'Εμδεν 27 'Απριλ.
Εύγ. Σ. Έμπειρικού	Στ. Έμπειρικού	20	4882	διῆλθε Σούες 5 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Εύγενία Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4839	διῆλθε Σούες 5 Μαΐου διὰ Μάντζεστερ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. υγρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύγενία Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	5317	Έφθ. Μπίρκεντιν 13 Μαΐου
Εύδοξία	'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	Έφθ. Αγκώνα 25 Απριλ.
Εύηνος	'Ιω. Λιβανού	19	5627	διηγήθε Σούεξ 26 Απριλ. διά Καμπούτζαν
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	διηγήθε Μαδέρας 4 Μαΐου διά Λονδίνου
Εύθαλια Μαρή	Ν. Μαρή	19	4196	άργει Σηρόν από 13 Απριλ.
Εύπλοια	Γιώργη Λαμπού	11	3862	Έφθ. Άλεξανδρεια 4 Μαΐου
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3557	άργει Πειραιᾶ από 25 Ιαν.
"Εψιλον	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	Έφθ. Πειραιᾶ 2 Μαΐου
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	διηγήθε Παναμάν 2 Μαΐου διά Γιαβάτα
Ζαννής Λ. Καμπάνης	Ά. Καμπάνη	20	5317	Έφθ. Μίδδλεσμπριτο 24 Απριλ.
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	άνεχ. Πάρτιγκτων 10 Μαΐου διά Μόντρεαλ.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	άργει Σάν Νικολάς από 11 Μαΐου
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	άργει Κέαν από 18 Φεβρ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλίνος»	06	2947	άνεχ. Ρόττερνταμ 13 Μαΐου διά Ρίον Ιανέριου
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κονιουρούντη	38	5580	εις Χόνγκ — Κόνγκ ήποτε έποκεντην 10 Μαΐου
Ηρά	Γ. Μ. Σταματέλατου	05	3208	Έφθ. Σαίν Πιέρ (Μιζελόν) 27 Απριλ.
"Ηρών	Δημ. Ν. Κουφού αλλ.	06	1516	Έφθ. Σηφόν 19 Απριλ.
Θάλεια	'Ηλία Σενλά	17	5875	άργει Πειραιᾶ από 6 Απριλ.
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	άνεχ. Καβάλλαν 11 Μαΐου διά Κωνστάντζαν
Θεόδολ 2	Θωμᾶς Ν. Έπιφανειάδη	10	657	Έφθ. Κωνστάντζαν 7 Μαΐου
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054	άνεχ. "Εμδεν 30 Απριλ., Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Χαλκίδα
Θεοδώρος Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	άνεχ. "Εμδεν 29 Απριλ. διά Σάντος
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	άνεχ. Κάρδιφ 5 Μαΐου διά Βίλλαν Κονστιτούσιον
Θεοσκέπαστη	Β. Μανόρου—Σ. Μενδούνου	11	3726	διηγήθε Παναμάν 10 Απριλ. διά Καμάσι
Θεοφανώ Λιθανού	Σ. Γ. Λιβανού	37	4815	Έφθ. Βραΐλαν 29 Απριλ.
Θερμαϊκός	Μαρή Εμπειρίκου	23	4518	διηγήθε Κων(λ)ην 6 Μαΐου διά Ρωσοίαν
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	διηγήθε Κων(λ)ην 8 Μαΐου διά Φάλλουθ
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	Έφθ. Σαβόνναν 2 Μαΐου καὶ Τένιδα 13
Θηρασία Νομικού	Εναγγ. Νομικοῦ	88	1356	άργει Πειραιᾶ από 11 Μαΐου
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	άνεχ. Αργντόσσαν 30 Απριλ. διά Μόντρεαλ
Θρασύθουλος	Λ. Βογιατζίδη	12	3693	Έφθ. Γκάλβεστον 5 Μαΐου
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	Έφθ. Ντακάρ 11 Μαΐου
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	Έφθ. Σέτουπταλ 20 Απριλ. καὶ Ροφέν 13 Μαΐου
Ιγόρ	Α. Αναστασίου	07	2693	άργει Σηφόν από 5 Απριλ.
Ιθάκη	Σ. Βλασποτούλου	11	4083	άργει Πειραιᾶ από 30 Ιαν.
"Ιθακος	Γ. Δρακωύλη	06	3916	άργει Ροζάριο από 28 Μαΐου
Ικάριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	άνεχ. Ρόττερνταμ 6 Μαΐου διά Μόντρεαλ
Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιβανού	15	4724	άνεχ. Μπούμπουρρων 26 Απριλ. διά Πόρτο Νατάλ.
Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	άργει Λισσαβόνα από 4 Δεκ. Ζημία
Ισμήνη	Ν. Δ. Κοτζιά καὶ Σία	90	2399	Έφθ. Πειραιᾶ 7 Μαΐου
Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	άργει Σάν Νικολάς από 9 Φεβρ.
Ιωάννης	Δ. Λάμπιαση	09	3667	άργει Σάν Νικολάς από 30 Ιαν.
Ιω. Καρρόρας	Παν. Καρρά	17	3527	διηγήθε Κων(λ)ην 10 Μαΐου διά Ρωσοίαν
Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	άργει Βίλλαν Κονστιτούσιον από 24 Ιαν.
Ιω. Νομικούς	Λ. Νομικοῦ	99	640	εις πλόας Πειραιῶς — Κωνστάντζης
Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	διηγήθε Μαδέρας 10 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Ιω. Φαφαλιώδης	Λ. Φαφαλιοῦ	19	5670	άνεχ. Μανζανίλο 5 Μαΐου διά Κονίνστανσ
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	άνεχ. Αλεξάνδρειαν 28 Απριλ. διά Χίον
Ιω. Χανδρής	'Ιω. Δ. Χανδρή	20	6094	άνεχ. Γδύνια 30 Απριλ.. Φάλμουθ 6 Μαΐου διά Μόντρεαλ
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άργει Πειραιᾶ από 12 Απριλ.
Καδίω	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	άνεχ. Σουσάς 26 Απριλ.. Γιβραλτάρ 8 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Καίτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	διηγήθε Κων(λ)ην 5 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	Έφθ. Βέστερδιν 30 Απριλ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	Έφθ. Χάμπτον φόδες 1 Μαΐου
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άργει Σάν Νικολάς από 1 Απριλ.
Καλλιόπη Σ.	Ίω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	Έφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου
Καλυψώ Βεργωτή	«Επτάνησος» Α. Ε.	18	5686	Έφθ. Οδησσόν 30 Απριλ.
Καπετάν Στρατῆς	Εσενίδ—Κουμπής καὶ Σία	06	3574	άργει Πειραιᾶ από 25 Μαΐου
Καρράς	Κ. Καρράς καὶ Υλοῦ	18	5234	άνεχ. Γδύνια 5 Μαΐου διά Κόλπον Μεξικοῦ
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρή	19	5106	άνεχ. Γλασούρην 7 Μαΐου διά Νέαν Όρλεάνην
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	Έφθ. Σέδρον 21 Απριλ.
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	διηγήθε Μαρίζιον 4 Μαΐου διά Χόγκ Κόργ
Κάτε	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	5197	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Μαΐου δι' Οζακα
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσποτέρολ» Α. Ε.	87	2495	Έφθ. Κονγκντζαν 3 Μαΐου καὶ Κων(λ)ην 8
Κατηγκώ Χατζηπατέρα	νιών Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεχ. Ιτέαν 6 Μαΐου διά Στέττιν
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	άνεχ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 21 Απριλ. δι' Ενδώπην
Κέπι Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & Κ. Ξένου	05	3890	άργει Πειραιᾶ από 19 Απριλ.
Κεραμίες	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	Έφθ. Βραΐλαν 4 Μαΐου
Κεχρεά	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	άργει Πειραιᾶ από 3 Μαΐου
Κλεάνθης	Λ. Βογιατζίδη	11	4153	άνεχ. Νιούπροτ 28 Απριλ. διά Ροζάριο
Κολχής	άδ. Συνδονιού	09	2219	άνεχ. Βραΐλαν 13 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	άργει Αμβέρσαν από 14 Απριλ.
Κονίστρα	Θωμᾶς Επιφανιάδη	07	3530	διηγήθε Οιζάν 10 Μαΐου διά Μπούβικεν
Κορινθιακός	Μαρή Εμπειρίκου	10	3562	άνεχ. Λήθ 10 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Κόρθιον	άδελ. Σύμπονα	09	2116	άργει Πειραιᾶ από 8 Μαΐου
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κνο. Ξένου	15	4914	Έφθ. Πάρτιγκτων 6 Μαΐου καὶ άνεχ. 9 διὰ Στέττιν
Κουμουνδούρος	Υιοί Επ. Εμπειρίκου	25	3598	Έφθ. Σίδνευ (Αντσραλ.) 4 Μαΐου
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	άργει Πειραιᾶ από 28 Φεβρ.
Κύμα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	3994	άνεχ. Αδελαΐδα 4 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Κύρδα — Παναγιά II	Απ. Πεζά	11	3959	Έφθ. Λονδίνον 5 Μαΐου
Κυριακούλα	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	διηγήθε Κων(λ)ην 6 Μαΐου διά Ρομανίαν
Κωνσταντίνος Η.	A. καὶ Δ. Λαμπού	18	4340	άργει Οίνοντας από 2 Απριλ.
Κωνσταντ. Λουλούδης	'Ηλ. & 'Αθ. Ήλιοπούλου	05	2527	εις Βηρυττὸν 8 Μαΐου
Κωνστ. Χατζηπατέρας	άδ. Γουλανδρή	22	4697	Έφθ. Ρίον Ιανέριον 29 Απριλ.
Κωστής	Υιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	5962	άνεχ. Γιουνάρο 12 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Κωστή	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	άνεχ. Νιούκαστλ (N. S. W.) 29 Απριλ. διὰ Ντακάρ
	I. Δ. Χανδρή	05	3933	Έφθ. Στέττιν 6 Μαΐου

## ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

## ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

		Έτος ναυ.	Τόν. γχο.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λακωνικός . . . . .	Μαρή Έμπειρίου . . . . .	14	3803	διηλθε Σάνταρτάρ 4 Μαΐου διά Λονδίνου, ἔφθ. 12
Λάνα . . . . .	Στεφ. Γ. Φαρούν . . . . .	98	3462	ἔφθ. Γένοβαν 4 Μαΐου
Λειθαθώ . . . . .	Γ. Μ. Σταματελάτου . . . . .	03	1765	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Λεόντιος Τεργιάζος . . . . .	Θ. Α. Τεργιάζος . . . . .	11	4953	διηλθε Πόρτ Σαιδ 12 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Λέρος . . . . .	Ίω. Φασόλη . . . . .	99	846	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 30 'Απριλ., καὶ Κέαν 5 Μαΐου
Λέσβος . . . . .	'Αδ. Σιφνάιου . . . . .	10	1005	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 16 'Ιαν.
Λεωνίδας . . . . .	Θρ. Βογιατζίδη . . . . .	28	4573	διηλθε Ντακάρ 6 Μαΐου διά' Εὐρώπην
Λεωνίδας Μ. . . . .	Χατζηπατέρα — Μιχάλου . . . . .	29	4573	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 13 'Απριλ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης . . . . .	Ζληρον. Λ. Καμπάνη . . . . .	17	4274	ἀνεχ. Σίδνευ ἀπὸ 7 'Απριλ., διά Βλαδιβοστόκ
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς . . . . .	Μιχ. Βαλμᾶ . . . . .	14	2080	ἀνεχ. Σονόνα 1 Μαΐου διά' Αγγλίαν
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης . . . . .	νιῶν Λ. Κονδύλη . . . . .	12	3923	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 23 'Απριλ.
Λιλή . . . . .	Χαρ. Πατέρα . . . . .	20	5719	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 31 Δεκ.
Λύρας . . . . .	Π. καὶ Μ. Λύρα . . . . .	18	5685	διηλθε Κέπι Τάουν 8 Μαΐου διά' Αντιρρίου
Μαίανδρος . . . . .	Σ. Λιβανοῦ . . . . .	19	4581	ἔφθ. Χονέλβαν 5 Μαΐου
Μαίηντ δφ Σάμος . . . . .	νιῶν Π. Δ. Γουλανδρῆ . . . . .	01	1190	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Απριλ.
Μαίρη . . . . .	Ν. Λιβανοῦ . . . . .	09	1459	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 'Απριλ.
Μαίρη Ν. . . . .	Δημ. Πατέρα . . . . .	09	4330	ἀργεῖ Τιμπούν ἀπὸ 22 Φεβρ.
Μαίρη Δευτεραίου . . . . .	Βασ. Λευτεραίου . . . . .	03	1383	ἀνεχ. Καζακτλάγαν 29 'Απριλ., διά Φιούνη
Μαϊώτις . . . . .	Α. Συνδινοῦ . . . . .	88	1709	διηλθεν Όραλ 12 Μαΐου διά Λανίαν
Μάκης . . . . .	Ε. Κ. Βλασπούλου . . . . .	06	3546	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Μαρτ.
Μαλιακός . . . . .	Μαρή Έμπειρίου . . . . .	12	3903	ἔφθ. Αμβέρσαν 3 Μαΐου
Μαλέας . . . . .	Ίω. Παπαδέα . . . . .	17	5709	διηλθε Παντάγκ 23 'Απριλ., διά Ηδρτ Σαιδ
Μανιούλα . . . . .	νιῶν Γεωργ. Καραβία . . . . .	20	1965	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Μαΐου
Μάξ. Βόλφ . . . . .	Γ. Πορτόλου . . . . .	17	6694	ἀνεχ. Πενσακόλαν 3 Μαΐου διά' Αμβέρσαν
Μαραθών . . . . .	Α. Λουζην. κλπ. . . . .	19	6352	ἔφθ. Πειραιᾶ 17 'Απριλ., Παραμένει
Μαργαρίτα . . . . .	Γεωργανάδη & Σοφιανοῦ . . . . .	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
Μαργαρίτα Χανδρῆ . . . . .	Ίω. Χανδρῆ . . . . .	20	5401	εἰς Γρεζεντζεμάνουθ ἀπὸ 14 'Απριλ..
Μαργαρίτης . . . . .	άδ. Περιβολάρη . . . . .	13	4584	ἀργεῖ Μπουνέος 'Αρρες ἀπὸ 9 'Απριλ.
Μαρή Χανδρῆ . . . . .	Βιομ. — Εφ. «Χανδρῆς» . . . . .	18	5840	διηλθε Ντακάρ 9 Μαΐου διά Δάντογ
Μαρία . . . . .	Σ. Περή — Δ. Τσαταράρωνη . . . . .	00	1216	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου
Μαρία Λ. . . . .	Κ. Η. Λαμποῦ . . . . .	12	4707	ἀργεῖ Βύλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 29 Μαρτ.
Μαρία Νομικοῦ . . . . .	Λουζην. Νομικοῦ . . . . .	99	1165	εἰς Ατάλλειαν 1 Μαΐου
Μαρία Σταθάτου . . . . .	έτ. Δ. Α. Σταθάτου . . . . .	19	5269	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 6 Μαΐου (διά Γένοβαν)
Μαριέτ Νομικοῦ . . . . .	Π. Νομικοῦ . . . . .	19	5241	ἀνεχ. Μπάρρον 5 Μαΐου διά Καναδᾶν
Μαριέττα . . . . .	Ν. Εύσταθίου . . . . .	13	6042	διηλθε Παραναπούδον 1 Μαΐου διά Κόλπου Μεξικοῦ
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ . . . . .	Π. Πρωτοπαπᾶ . . . . .	15	4447	ἔφθ. Πόρτ Κάμφα 8 Μαΐου
Μαριόγκα . . . . .	I. Νικηφόρου . . . . .	12	4236	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη . . . . .	άδελφον Κιτράτα . . . . .	04	4784	ἔφθ. Μαριουπόλιν 11 Μαΐου
Μαρουκώ Πατέρα . . . . .	Δ. Πατέρα . . . . .	17	4269	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 5 'Απριλ.
Μαρουλιώ . . . . .	Μιχ. Κυδωνιέως . . . . .	18	4215	ἀνεχ. Πενσακόλαν 2 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
Μαρουσιώ Λογοθέτη . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	13	4669	ἀνεχ. Πόρτ Τάλμποτ 26 'Απριλ., διά Κέν Ονέστ
Μάρπησσα . . . . .	Ν. Εύσταθίου . . . . .	19	5476	διηλθε Πόρτ Νατάλ 3 Μαΐου διά Ντακάρ
Ματρόννα . . . . .	Ν. Βογιατζίδη . . . . .	02	2846	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 19 'Ιαν.
Μεμέα . . . . .	«Αίγαιον» Α.Ε. . . . .	00	4359	ἀνεχ. Γδόνια 7 Μαΐου διά Τσέκα
Μεμέας . . . . .	Μαρ. Κουρούκην . . . . .	12	1735	ἔφθ. Βραζαλ 2 Μαΐου
Μέντωρ . . . . .	Γ. Δρακούλη . . . . .	02	3050	ἀνεχ. Μπάρρον 27 'Απριλ., Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Ρουμανίαν
Μερόπη . . . . .	Άνδρ. Παπᾶ . . . . .	11	4181	ἀνεχ. Εμδεν 23 'Απριλ., Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά' Αλεξάνδρειαν
Μεσσαριά Νομικοῦ . . . . .	Έτ. «Π. Νομικός» Α.Ε. . . . .	95	985	ἀνεχ. Κρήτην 10 Μαΐου διά Μερσίναν
Μίλης Χανδρῆς . . . . .	Ίω. Δ. Χανδρῆ . . . . .	12	3989	ἔφθ. Ταμπίζο 25 'Απριλ.
Μιμόδια . . . . .	έτ. «Βλάσσος» . . . . .	05	3071	ἀνεχ. Θεσσαλονίκην 30 'Απριλ., διά Δανίαν
Μίνα Λ. Καμπάνη . . . . .	κληρον. Α. Καμπάνη . . . . .	20	5227	ἔφθ. Κόρζ 5 Μαΐου
Μιχαήλ Λιθανός . . . . .	Σ. Λιβανοῦ . . . . .	38	4840	ἀνεχ. Νέαν Όρλεάνην 2 Μαΐου
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικός . . . . .	Στ. Έμπειρίου . . . . .	18	5202	διηλθε Πόρτ Νατάλ 25 'Απριλ., διά Ντακάρ
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς . . . . .	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ . . . . .	21	6669	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 'Απριλ.
Μιχαλάκης . . . . .	Ν. Εύσταθίου . . . . .	19	5234	διηλθε Ντακάρ 7 Μαΐου διά Μπάρρον
Μιχαλίδης . . . . .	άδ. Εντᾶ . . . . .	08	3742	ἔφθ. Σονάσ 23 'Απριλ.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως . . . . .	Δημ. Α. Κυδωνιέως . . . . .	15	3874	ἔφθ. Είβοναράσθ 5 Μαΐου καὶ ἀνεχ. 10 διά Δονγκέόνην
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆς . . . . .	άδ. Γουλανδρῆ . . . . .	18	5199	διηλθε Πεναναπούδον 5 Μαΐου διά' Αλιστερνταμ
Μοτορίνα (τάνκερ) . . . . .	έτ. «Τρανσπετρόδολ» . . . . .	89	2239	ἔφθ. Αμβέρσαν 1 Μαΐου
Μύκονος . . . . .	Ν. Ανδρούνιου . . . . .	01	1098	εἰς Μερσίναν 1 Μαΐου
Ναντίν . . . . .	έτ. Βλάσσο . . . . .	04	3582	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Μαΐου
Νάρκισσος . . . . .	Γ. Ν. Σταθάτου . . . . .	06	4313	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 7 Φεβρ.
Ναυαρίνον . . . . .	Π. Κωταφοπούλου . . . . .	14	1735	ἔφθ. Σέτταν 1 Μαΐου. Ζημιάι
Ναυτίλος . . . . .	Δ. Ι. Γουλανδρῆ . . . . .	04	3531	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Φεβρ.
Νέα Τόχη . . . . .	Στ. καὶ Δημ. Φαραύλου . . . . .	12	3451	ἀνεχ. Μπάρρον 3 Μαΐου, Γιβραλτάρ 8 διά' Αλεξάνδρειαν
Νέδων . . . . .	Α. Καλλινίου . . . . .	19	5263	ἔφθ. Βύλιγκτον 9 Μαΐου
Νέλλυ . . . . .	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε. . . . .	13	4826	ἀργεῖ Ρουέν ἀπὸ 26 Φεβρ.
Νεμέα . . . . .	Γ. Ν. Σταθάτου . . . . .	19	5101	διηλθε Πιβραλτάρ 12 'Απριλ., διά Βοστώνην
Νέστος . . . . .	Ίω. Γ. Λιβανοῦ . . . . .	19	5764	ἔφθ. Αμβέρσαν 11 Μαΐου
Νέστωρ . . . . .	νιῶν Γ. Γράτσου . . . . .	18	1954	ἔφθ. Μπάρρον 7 Μαΐου
Νήσιον . . . . .	Α. Καλλινίου . . . . .	18	5154	ἀνεχ. Νιούκαστλ (N. S.W.) 6 Μαΐου διά Γλασκώβην
Νηρεύς . . . . .	Ήλ. Χατζηλία . . . . .	37	5205	διηλθε Σούές 25 'Απριλ., διά Μαντζάς
Νηρίτος . . . . .	Γ. Δρακούλη . . . . .	07	3854	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 20 'Απριλ.
Νικολάκης . . . . .	Ν. Γ. Μαραΐτη . . . . .	21	3576	ἀνεχ. Σάντα Φέ 9 Μαΐου διά Βραζιλίαν
Νίκος Τ. . . . .	Έλευθ. Τρικόγλου . . . . .	19	5175	διηλθε Πόρτ Νατάλ 22 'Απριλ., διά Αγγλίαν
Νικ. Γ. Κουλουκουντής . . . . .	έτ. 'Ατλαντικός . . . . .	17	3201	ἔφθ. Μπλάνθ 7 Μαΐου
Νικόλαος Μίχαλος . . . . .	Κ. Μιχάλου . . . . .	13	4342	ἀνεχ. Δάνταγκ 6 Μαΐου διά Πειραιᾶ
Νικόλαος Μ. Έμπειρικός . . . . .	Κουλουόθρου — Έμπειρίου . . . . .	19	5295	διηλθε Τέμπλ Μπάτη 19 'Απριλ., διά Αντιρρίου
Νικόλαος Νομικός . . . . .	Α. Νομικοῦ . . . . .	99	625	ἀνεχ. Μπόνα 6 Μαΐου διά Σονάρα
Νικ. Πιάγκος . . . . .	Μιχ. Πιάγκου . . . . .	12	4499	ἔφθ. Αμβέρσαν 5 Μαΐου καὶ ἀνεχ. 12 διά Κόλπου Μεξικοῦ
Νικόλαος Φιλίνης . . . . .	Μιχ. Φιλίνη . . . . .	04	3111	ἀργεῖ Μπλάνθ ἀπὸ 16 'Απριλ.
Νικόλαος . . . . .	Β. Σ. Ρωσολύμου . . . . .	10	4540	ἀργεῖ Κάρδιφ ἀπὸ 17 Φεβρ.
Νικόλαος "Αγγελος" . . . . .	Ίω. Αγγελού . . . . .	12	4351	ἀνεχ. Σάν Νικολάς 5 Μαΐου διά Σάντα Λοντοία
Νικόλαος Πατέρας . . . . .	άδελφοι Πατέρα . . . . .	10	4362	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου διά Νέαν Ύδρανη
Νικόλαου Βιργινία . . . . .	Γ. Νικολάου . . . . .	20	6868	ἔφθ. Χοντσον 26 'Απριλ.
Νικόλαου Γεώργιος . . . . .	Γ. Νικολάου . . . . .	30	4108	ἔφθ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου
Νικόλαου 'Ελένη . . . . .	Γ. Νικολάου . . . . .	20	4528	διηλθε Πιβραλτάρ 9 Μαΐου διά Ρόττερνταμ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυτ. γνω.	Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικολάου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13	7156	εργεί. Σάντα Κρούζ 6 Μαΐου
Νικολάου Μαρία	Γ. Νικολάου	27	5525	άργει "Αμστερδαμ" ἀπό 14 'Απριλ.
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	έργο. Σημασπορού 30 'Απριλ.
Νίτσα	ἀδ. Γιανναγά	15	4732	έργο. Πάτρας 3 Μαΐου
Νύμφη	Ν. Λευκαρδοπούλου	21	4504	άργει Πειραιᾶ ἀπό 26 'Απριλ.
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 Φεβρ. 'Εναντιόνη
"Ολγα" Έπ. Εμπειρίκου	νίδων 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	ἀνεχ. Νέαν 'Ορθεάνη 7 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
'Ολλανδία	«Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759	έργο. Πειραιᾶ 24 'Απριλ.
"Ολυμπίας	Κουλουόνθου — Εμπειρίκου	18	5249	διηλθε Παναμᾶν 29 'Απριλ. δι' Οζάκαν
"Ομδόνια	Ξενιού· Αδ. Χριστοφορίδου	08	3699	έργο. Τούταβέζιαν 28 'Απριλ.
"Ορος" Αθώας	Ρεθύμνη — Κουλουόνθη	13	3578	άργει Καλαί ἀπό 9 Μαΐου
"Ορος" Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε. κλπ.	29	4233	ἀνεχ. Τάϊν 28 'Απριλ. διά Καναδᾶν
"Ορος" Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουόνθη	16	5647	έργο. Γλασκώνη 5 Μαΐου
"Ορος" Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλουόνθη	24	6651	ἀνεχ. Βαλτιμόρην 27 'Απριλ. διά Ρίον Ιανέφον
"Ορος" Ελικών	«Τρόμπ., Co»	18	5525	έργο. Ρόττερνταμ 16 'Απριλ.
"Ορος" Ιθή	«Ατλαντικός» Α. Ε. κλπ.	38	4202	έργο. Ροζάριο φόδες 27 'Απριλ.
"Ορος" Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουόνθη	14	4191	έργο. Μπάρου 8 Μαΐου
"Ορος" Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουόνθη	18	7914	άργει Κάρελοτς ἀπό 7 'Απριλ.
"Ορος" Κιθαιρών	«Τρόμπ., Co»	12	3876	άργει "Αμστερδαμ" ἀπό 27 'Ιαν.
"Ορος" Κύνθος	«Τρόμπ., Co»	18	5188	έργο. Πειραιᾶ 1 Μαΐου
"Ορος" Λυκασθήτος	«Ατλαντικός» Α. Ε. ....	17	4292	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διά Καναδᾶν
"Ορος" Μυκάλη	Κ. Γεωργιλῆ καὶ Σία	07	3556	έργο. Τάϊν 26 'Απριλ.
"Ορος" Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουόνθη	19	5403	διηλθε Πόρτ Νατάλ 30 'Απριλ. διά Νταζάρ
"Ορος" Ολυμπίας	Ρεθύμνη — Κουλουόνθη	20	5166	έργο. Σαβάνναν 7 Μαΐου
"Ορος" Οθρυς	Μ. Μάροκου	19	4817	ἀνεχ. Νόρντεγκαν 3 Μαΐου διά Καναδᾶν
"Ορος" Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλουόνθη	19	5252	ἀνεχ. Σίδνεϊ (Αντστραλ.) 7 Μαΐου διά Νταζάρ
"Ορος" Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλουόνθη	21	5334	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 21 Μαΐου
"Ορος" Πάρνης	«Θησεύς» Α. Ε. ....	17	4371	ἀνεχ. Σαμάνης 9 Μαΐου διά Σιγκαπούρην
"Ορος" Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουόνθη	18	5208	ἀνεχ. Σαβάνναν 28 'Απριλ. Παναμᾶν 6 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
"Ορος" Πεντελικὸν	Κουλουόνθη - Κωστομένη	17	5896	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 24 Μαΐου
"Ορος" Πήλιον	ἴτ. «Θησεύς» Α.Ε. ....	17	5655	άργει Αμβέρσαν ἀπό 20 Δεκ.
"Ορος" Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουόνθη	20	5729	άργει Αμβέρσαν ἀπό 3 Μαΐου
"Ορος" Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουόνθη	10	3986	έργο. Μοδιμανός 30 'Απριλ.
"Ορος" Ροδόπη	«Ωκεανός» Α.Ε. ....	19	5182	διηλθε Τέιμπλ Μπαίη 25 'Απριλ. διά Φρετάουν
"Ορος" Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε. ....	20	6696	ἀνεχ. Νέαν 'Υόρκην 4 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
"Ορος" Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουόνθη	21	6388	ἀνεχ. Μπλάσθ 26 'Απριλ. διά Κέϋ Ούνετ
"Ορος" Χελμός	«Ατλαντικός» Α. Ε. ....	23	6481	διηλθε Λός "Αντζελες 2 Μαΐου διά Κόμπε
Ούρανία	Παν. Αντύπα .....	02	1953	διηλθε Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Καλαί, έργο. 11
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη .....	13	4979	ἀνεχ. Βίλμαρτων 7 Μαΐου διά Νέαν 'Υόρκην
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφος κλπ. ....	20	2171	άργει Πειραιᾶ ἀπό 24 Φεβρο.
Παναγῆς	Ν. Λυκαρδοπούλου .....	20	5187	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 4 Μαΐου διά Μόντρεαλ.
Παναγιώτης	Εναγγ. Νομικοῦ .....	01	3575	διηλθε Φλόρινγκ 13 Μαΐου διά Δάντοιγκ
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος.	άδ. Σ. Κουμαντάρου .....	12	5839	διηλθε Σουέζ 25 'Απριλ. δι' Αντστραλίαν
Πανάχραντος	Β. καὶ Ι. Κουτσούκου .....	15	4661	διηλθε Περοναμπόνου 1 Μαΐου διά Μπ. "Αύρες
Παντελής	Κ. Λαζαρούς καὶ Ι. Ποντικού .....	11	3845	άργει Βύλλαν Κονστιτούσιουν ἀπό 7 Μαΐου.
Παντιάς	ἴτ. «Ωκεανός» Α.Ε. ....	12	4981	άργει Πονέν ἀπό 9 Μαΐου.
Παπαδεμέδς	Γ. Α. Γεωργιλῆ .....	10	3748	άργει Σάντα Φέ ἀπό 28 Δεκ.
Πάραρλος	Κ. Α. Πετρούστη .....	06	3435	άργει Πειραιᾶ ἀπό 1 'Απριλ.
Παρθενών	άδ. Πειθῆ .....	08	3189	άργει "Αμστερνταμ" ἀπό 6 'Απριλ.
Πεντέλη	άδ. Κουλούρδου .....	19	5287	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Μόντρεαλ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη .....	10	3584	άργει Λά Πλάτων ἀπό 30 'Ιαν.
Περσένς	Α. 'Ανδρεάτον .....	18	5172	άργει "Αμστερνταμ" ἀπό 16 Μαΐου.
Πεταλιοί	Μαρη̄ Εμπειρίκου .....	17	6565	άργει Μοντεβίδεο ἀπό 20 'Απριλ.
Πετροίλ (τάνκερ).	ἴτ. «Τρανσποτέροβίλ» .....	03	4634	έργο. Κάρδιφ 8 Μαΐου καὶ Πρέστον 11
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ .....	14	7020	ἀνεχ. Κιουρασό 5 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Πέτρος Ι. Γούλανδρης	άδ. Γούλανδρη .....	23	4693	έργο. Ρίον Γκράντε 7 Μαΐου
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ .....	13	4044	έργο. Ρίον 'Ιανέφον 28 'Απριλ.
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη .....	15	1795	έργο. "Ιγνώτης 27 'Απριλ. καὶ Νιούπορ 7 Μαΐου
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία .....	28	4695	διηλθε Σαΐδ 23 'Απριλ. δι' Αντστραλίαν
Πηγελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη .....	19	6559	ἀνεχ. Ιζούν 26 'Απριλ.., Παναμᾶν 7 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
Πίνδος	ἴτ. «Πίνδος» Α.Ε. ....	08	4360	έργο. Βλαδιβούτος 1 Μαΐου
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου .....	04	2709	εἰς πλάσι ἐν Κίνα
Πλειάδες	άδελφ. Προύσιν .....	18	4620	άργει Πειραιᾶ ἀπό 4 Μαΐου.
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ .....	09	1457	άργει Πειραιᾶ ἀπό 28 Φεβρ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούη .....	14	4077	διηλθε Πειραιᾶ 4 Μαΐου δι' Αμβέρσαν
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου .....	96	1594	άργει Πειραιᾶ ἀπό 8 'Ιαν.
Πόπη Σ.	Υἱοί Γ. Σιγάλα .....	03	2083	έργο. Θεσσαλονίκην 2 Μαΐου
Ποσειδών	άδ. Πήττα .....	09	3840	έργο. Αμβέρσαν 27 'Απριλ. καὶ Στέττιν 10 Μαΐου
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καὶ Ρ.Κ.	09	3681	άργει Αλγέριον ἀπό 10 Φεβρ.
Ρήνος	Λεων. Εμπειρίκου .....	19	4649	διηλθε Γιβραλτάρ 4 Μαΐου διά Λίβερπολην.
Ρίτα	Γ. Πανᾶ .....	01	2495	άργει Αργοστόλι ἀπό 15 Φεβρ.
Ρίτα Χανδρή	Τσ. Δ. Χανδρή .....	14	4648	άργει Πειραιᾶ ἀπό 29 Μαΐου.
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε. ....	18	6429	ἀνεχ. Νεοστάτα 2 Μαΐου, Πούντα Αρένας 7 διά Καλλάδο
Ρόκος Βεργωτῆς	«Επτάνησος» Α. Ε. ....	19	5637	ἀνεχ. Χάμπτον φόδες 27 'Απριλ. διά Παναμᾶν, έργο. 6 Μαΐου
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη .....	99	1044	έργο. Κωνίλιον 6 Μαΐου
Σαρωνικός	Μαρη̄ Εμπειρίκου .....	12	3548	έργο. Βραζιλίαν 2 Μαΐου
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη .....	17	2290	ἀνεχ. Γένοβαν 27 'Απριλ. δι' Αλεξάνδρειαν, έργο. 6 Μαΐου
Σουλιώτης	Μαλάμου .....	17	4300	ἀνεχ. Μπλάσθ 28 'Απριλ. διά Κέϋ Ούνετ
Σπάρτη	«Ελλήνες ἄγορασται .....	22	1202	χρατεῖται εἰς Φορμόζαν ἀπό 8 Φεβρο.
Σπύρος	έτ. Βεργωτῆς .....	18	6629	εἰς Μανίλλαν 1 Μαΐου
Σταμ. Γ. Εμπειρίκος	ἴτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκου» .....	36	3941	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 27 'Απριλ. δι' Αντστραλίαν
Στάμος	Δ. Φαραφλού .....	14	3801	έργο. Βύλλαν Κονστιτούσιουν 17 'Απριλ.
Σταυρός	«Κάσος» Α.Ε. ....	25	4853	έργο. Χούλι 30 'Απριλ.
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου .....	12	5528	έργο. Αγ. Μαρίναν 5 Μαΐου
Στρυμών	Στ. Λιβανού .....	19	5250	ἀνεχ. Αδελαΐδα 27 'Απριλ. δι' Αγγλίαν
Στυλιανή	άδ. Πήττα-Κ. Σκριβάνου	96	3256	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 'Απριλ.
Στυλιανός Χανδρής	Ίω. Δ. Χανδρή .....	19	6059	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου διά Μόντρεαλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάκης	Π. Αντύπα	04	1698	Έφ. Ιανουάριος 3 Μαΐου
Τάμεσις	Λεων. Α. Έμπειροίου	14	3942	άνεχ. Συνάντηση 28 Απριλίου Γιβραλτάρ 2 Μαΐου διά Βηρυττού
Τάναϊς	Άδελφ. Συνοδινέων	07	1545	άνεχ. Έφεγγιλι 11 Μαΐου διά Καβάλλαν, έφθ. 13
Ταξιάρχης	Άδελφ. Λαμπού	13	4221	άργει Πειραιᾶ από 18 Μαΐου
Τάσις	«Μυρτήφον» Α.Ε.	13	4706	εις Καλλάρι 10 Μαΐου
Τάσος	Έμμι. Καραβία	01	3634	άργει Πειραιᾶ από 3 Απριλίου
Ταύγετος	Κουλούνθρον	18	5687	έφθ. Αμβούργον 1 Μαΐου
Τέτη	εισι Γ. Σιγάλα	03	2747	έφθ. Γαλάτα 28 Απριλίου
Τέτη Νομικού	Λουκᾶ Νομικοῦ	02	1882	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 Απριλίου Γιβραλτάρ 8 Μαΐου διά Πειραιᾶ
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3658	έφθ. Αιθόνο 7 Μαΐου
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	άνεχ. Αμβέρσαν 13 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Τουρλιανή	Γ. Ασπιμούτη	19	2486	έφθ. Μάρτιο 28 Απριλίου
Τρεγκόδναν	Βασ. Ι. Σαπούδανου	03	3075	άργει Άλεξάνδρειαν από 31 Ιανουαρίου
Τρίτων	εισι Γ. Γράτσου	14	4211	άνεχ. Γκελέζης 30 Απριλίου διά Αγγλίαν
Τωνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	3163	έφθ. Σπαλάτο 11 Μαΐου
Υδραίος	Α. Κουλούφα και Κ. Ξένου	02	4476	έφθ. Αμβέρσαν 6 Μαΐου
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου
Φαίαξ	Σ. Παραμυθιώτη	15	7188	άργει Χούλι 25 Μαΐου
Φανερωμένη	Α. Βλαζάρη	08	3404	έφθ. Πειραιᾶ από 6 Μαΐου
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	άργει Πειραιᾶ από 22 Απριλίου
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	21	2012	έφθ. Λίβερπουλ 6 Μαΐου
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	6701	έφθ. Γλασκώδην 22 Απριλίου
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	διήλθε Φερν. Νορδίνα 1 Μαΐου διά Πλέιτ
Φωτεινή Καρρρᾶ	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	άνεχ. Στέτιν 22 Απριλίου Γιβραλτάρ 3 Μαΐου διά Τούμπαταβέζιαν
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	έφθ. Φρήματά 9 Μαΐου
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	διήλθε Κολόμπο 5 Μαΐου διά Εργάτην
Χλόδη	Ν. Αυγεαρδοπούλου	28	4641	έφθ. Πρόδιντες 23 Απριλίου
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργοτή	19	5209	άργει Πειραιᾶ από 20 Φεβρουαρίου
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	άνεχ. Μπλάχια Μπλάχιαν 28 Απριλίου διά Μαδέρας
Ωκεανία	Μ. Καρδιβάλη	07	4843	άργει Κέαν από 17 Μαΐου
Ωνάση Πηγελόπη	'Αριστ. Ωνάση	19	5404	Ίδε: «ΩΝΑΣΗ ΠΗΓΕΛΟΠΗ», σημαία Παναμᾶ
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. Ωνάση	19	5439	άνεχ. Πρότερον 27 Απριλίου Σιγκαπούρην 5 Μαΐου διά Μασσαλίαν
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	άργει Σάν Νικολάς από 17 Φεβρουαρίου
Ωρωπός	Μαρκή Έμπειροίου	13	3475	έφθ. Θεσσαλονίκη 25 Απριλίου και Κονιών 9 Μαΐου

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

"Αριστον" (Άργεντ.)	Αρ. Ωνάση	38	10000	καθειλίκου εις Γκόττεμποργκ 23 Φεβρουαρίου
Γιολάντα (Παναμ.) T.	έτ. «Φίντσλεύ	13	4680	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Απριλίου
'Ελένη (Άγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	1138	έφθ. Τονύδων 4 Μαΐου
Κάρμεν Σόλθα (Ρουμ.)	Καπάτου — Μαρκή	03	1601	έφθ. Πειραιᾶ 6 Μαΐου
Κέιπερ (Άγγλ.)	Ρ. Βεργοτή	05	687	άργει Πόττερνταμ από 24 Δεκεμβρίου
Κλαίρη (Παναμ.) T.	έτ. «Φίντσλεύ	16	5845	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαΐου διά Τεργέστην
Μαρτῆς (Άγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	άργει Μασσαλίαν από 1 Μαΐου
Μίρουτάνου (Άγγλικόν)	Μινακούλη και Σία	05	2539	άνεχ. Αιθόνγον 4 Μαΐου
Μύριάμ, (Άγγλ.—τάνκερ)	Κ. Βενιζέλου	21	7012	διήλθε Βαλένθιαν 20 Απριλίου διά Λάζ Πιέντος
Ναυσικά (Παν.) T.	Κ. Βενιζέλου	22	5005	έφθ. Αλεξάνδρειαν 4 Μαΐου
Νέλσων, (Άγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	άργει Μασσαλίαν από 22 Απριλίου
Νέομη—Τζούλια (Άγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρούσσου	95	2499	άργει Πειραιᾶ από 22 Απριλίου
Νόρα (Παν.)	Α. Π. Αναστασάτου	06	1781	έφθ. Γιουκοζίμαν 7 Μαΐου
Πάναμ (Παν. - τάνκ.)	Κ. Βενιζέλου	25	7277	άργει Πειραιᾶ από 22 Απριλίου
Ρίθερ Ντάρτη (Άγγλ.)	έτ. «Τζέννυ	12	1859	άργει Αιθόνγον από 1 Απριλίου
Ρίθερ Τάιν (Άγγλ.)	έτ. «Τζέννυ Λτδ»	20	1517	άργει Βρινδήσιον. Ζημία
Σάν Νικόλα, (Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	άργει Μασσαλίαν από 27 Ιανουαρίου
Τουσσίκα (Άγγλικόν)	Κ. Λασαριδή — Α. Δάλλα	03	1828	άργει Ρόττερνταμ από 20 Μαΐου
Ωνάση (Πηγελόπη) (Παναμ.)	Αρ. Ωνάση	19	5404	

BISTIS SHIPPING CORP.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΠΛΟΙΩΝ

24 STONE ST.  
NEW - YORK

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:  
ARIBISTIS, NEW-YORK

ADMIRALTY LIST COALS-ANTHRACITE  
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES  
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
EN KΕΡΚΥΡΑ

LUNDSTROM & NILSSONAB

ESTABLISHED 1894

SWORN

Shipowners, Steamship & Forwarding agents  
Insurance - Average

Telegrams: LUNDSTROMS CARLSHAMN (SWEDEN)

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ - WOODLEY & CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ  
ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ - ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ - ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ  
LLOYD'S AGENTS

ΒΟΥΔΛΕΥ - ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1908 (10TH)  
WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ: 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI