

NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουνίου 1938

Αρ. Φύλλου 179

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Η'. ΑΡΙΘ. 179 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΝΙΟΥ 1938

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΝ "Η ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΝ;

ΤΟῦ κ. Γ. ΧΡ. ΛΑΙΜΟΥ

Κατά κανόνα κυρωθέντα ἀπὸ τὴν πείραν τῆς ζωῆς, ἡ γνώμη τῶν πολλῶν ἔχει ὑπὲρ αὐτῆς τὸ τεκμήριον τῆς ὄρθδητος. Τὸ τεκμήριον τοῦτο δὲν ἀποτελεῖ αὐθαιρεσίαν, διὰ καὶ οἰγουμένην ἐκ τῆς ὑπεροχῆς τοῦ ἀριθμοῦ. "Ἔχει θάσιον λογικήν καὶ διὰ τούτο σεβαστήν. Δεχόμεθα, δηλαδή, ὅτι διὰ νά όμογυνημάσωμεν οἱ πολλοὶ ἐπὶ ἔνος ζητήματος, ἔπειτα ὅτι οἱ μελετήσαντες αὐτὸ καὶ μορφώσαντες γνώμην περὶ τούτου, τὸ εἶδον εἰς τὴν ἀληθῆ καὶ πραγματικήν του μορφήν.

Κάτι άνάλογον συμβαίνει μὲ τὴν ὑφ' ἡμῶν ἐποπτείαν τῶν δρατῶν ἀντικειμένων τοῦ ὑλικού κόσμου. Ἀπὸ μίαν οἰκίαν ἡ Ἔνα δένδρον διοι πάποκομιζομεν, ὡς πρὸς τὴν ὑλικήν αὐτῶν ἐμφάνισην, δομοιδορφον ἐντύπωσιν. Διότι θά ἦτο τετραγωνικὴ μωρία, ἔαν ήθέλαμεν νὰ ἀποδώσωμεν τὰς περιπτώσεις τῆς μεγάλης δομογνωμίας εἰς σατανικήν σύμπτωσιν.

Τό τεκμήριον τῆς ὁρθότητος τῆς γνώμης τῶν πολλῶν, ἔμεινεν ἀπαρασάλευτον διὰ μέσου τῶν αἰώνων. Ἐπ' αὐτοῦ στηρίζεται τὸ κοινωνικὸν καὶ πολιτειακὸν συμβόλαιον. Τούτου ἐκδηλώσεις εἶνε αἱ ἔννοιαι Κοινῆ γνώμη, Λαϊκὸν φρόνημα, Κοινωνικὴ κρίσις, αἱ ὅποιαι τόσον θαθέως ἐπηρεάζουν τὸ Δημόσιον καὶ ιδιωτικὸν βίον τῶν ἀνθρώπων. "Οσον δὲ μεγαλύτερον ποσοστὸν ἀντιπροσωπεύουν ἐπὶ τοῦ συνόλου οἱ ὁμογνωμούντες, τόσον τὸ τεκμήριον τῆς ὁρθότητος τῆς γνώμης αὐτῶν, καθίσταται Ισχυρότερον καὶ ἐπιβλητικότερον.

‘Η θεοίς τοῦ τεκμήριου τῆς ὁρθογωνίας τῶν πολλῶν, δὲν ἀποκλείει, ἀντιθέτως προσεπικυρώνει, τὴν δυνατότητα τῶν ἔξαιρέσεων τοῦ κανόνος. ‘Ενδέχεται οἱ ὀλίγοι νὰ διοπτεύουν ἔξ, ἀλλού σημείου παραπήρησεως, ἢ νὰ ἔχουν ὑψηλότερον διανοητικὸν ἀνάστημα, ἢ πληρεστέρα στοιχεῖα εἰς τὴν διάθεσίν των καὶ ἀρτώτερα μέσα ἐρεύνης καὶ ἐκτιμήσεως. ‘Ενδέχεται, λοιπὸν νὰ ὑπάρχῃ ἐνίστε τὸ δίκαιον πρός τὸ μέρος των. ‘Αλλὰ τοῦτο φαίνεται τόσον ἀπίθανον, δόσον ἀκριβῶς φαίνεται πιθανὸν εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν πολλῶν.

Καὶ προκειμένου μὲν περὶ ζητημάτων συναισθηματικῆς ύψης, εἶναι κάπως εύχερεστέρα ἡ κατὰ τοῦ τεκμήριου ἀνταπόδειξις, δότι εἰς αὐτά παρεμβαίνει ἡ ψυχικὴ ροπή, ήτις τόσον κατὰ τὴν ἀτομικήν, δύον καὶ κατὰ τὴν ὅμαδικήν της διαμόρφωσιν, εἶναι δυνατόν νά̄ ἐπηρεασθῇ ἀπό ἔξωγενεῖς ἐπιδράσεις. "Οταν δύμας τὸ θέμα είναι κατ' έξοχὴν οἰκονομικὸν καὶ στενώτατα συναφές πρὸς τὸ ἄμεσον καὶ κύριον οἰκονομικὸν συμφέρον τοῦ ἀτόμου καὶ μιᾶς ἐπαγγελματικῆς τάξεως, ἐκπρωτοπούσης θεμελιώδη στύλου τοῦ οἰκονομικοῦ οἰκοδομήματος τοῦ "Εθνους, τότε ἡ καταπλήσσουσα διαδικανωμάτικη πλειονότητος, ισουμένη πρὸς τὰ ἑνενήκοντα ἔκαστος τοῦ συνόλου τῶν ἐνδιαφερομένων, δὲν θέτει πλέον τεκμήριον δροθυγωμίας, ἀλλὰ δόγμα πίστεως.

Δόγμα, τὸ δόποιον δικαιουτάι νὰ ζητήσῃ καὶ αὐτοῦ τοῦ Νόμου τὴν παρέμβασιν, διὰ νὰ καταστῇ υποχρεωτική ἡ τῆρησίς του καὶ παρ' αὐτῶν ἔτι τῶν ὀλίγων αἱρετικῶν.

'Άλλ' άρα γε, τοιαύτης ἑκάστεως ὅμοιογνωμία καὶ ἐπὶ ζητήματος τοσαῦτης ζωτικῆς σημασίας, εἶνε δυνατόν νὰ παρουσιασθῇ ποτὲ· Καὶ ἔαν τυχόν παρουσιάζεται, μήπως οἱ πολλοὶ εἶνε ἔνα εἰδός συσκοτισμένου 'Ιουδαϊκοῦ ὄχλου καὶ οἱ δλίγοι μία πάνσοφος ἀποστολική μειονότης; Λοιπὸν' τοιαύτης ἐπιθλικότητος ὅμοιογνωμίαν παρουσίασε προσφάτων ἡ τάξις τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν. Τὴν σύνθεσιν τῆς ὅμοιογνωμίας ταύτης θὰ ἀναλύσωμεν μετ' δλίγον. Πρὸ τούτου, ἀς ἴδωμεν ποιὸν ἦτο τὸ θέμα.

μεν μετ οιλγον. Προ τουτο, ας ιωμεν ποιον ήτο το θέμα.
Οι δασοχόλουμενοι μὲ τὴν Ἑπιπορικήν Ναυτιλίαν, γνωρίζουν, δι τὸν ἔτους 1930 μέχρι σήμερον πλὴν ἑνὸς διαλειμματος εὐημερίας ἐννέα μηνῶν τοῦ ἔτους 1937, ὁ κλάδος οὗτος μαστίζεται ἀπὸ δξεῖνα κρίσιν. Μεγάλη προσφορά χωρητικότητος. Μικράς ζήτησις αὐτῆς. Συνέπεια: «Αγριος ουσαγωνιασμός καὶ καταστρεπτική πτώσις τῶν ναυών. Αἱ πλουσιώτεραι ναυτιλίαι ἐπεκουρήθησαν μὲ κρατικάς ἐπιχορηγήσεις. Αἱ πτωχότεραι ἐκ-

νήθησαν τυχοδιωκτικώς, παραμένουσαι ἀνασφάλιστοι, κατα-
βάλλουσαι πενιχρούς μισθίους καὶ ἀμελούσαι τάς ἀνάγκας ἐπι-
σκευῶν καὶ πρεπούνης συντηρήσεως τῶν πλοιών.

Αλλ' οὐδέν κακόν ἄμοιρον καλοῦ.

Μέσα εἰς αὐτὴν τὴν ἀτμόσφαιραν τῶν κινδύνων ἡ κούσθησαν φωναὶ καλούσαι εἰς συνεργασίαν τοὺς ἀνταγωνιζομένους. Μόλις δὲ κατὰ τὸ 1935 ἐτελεσθήσειν ή εὐγενῆς αὐτῇ προσπάθειαν. Πλοιοκτήται δὲ λόγω τῶν χωρῶν, Ἀγγλοί, Γάλλοι, Ιταλοί, Σκανδιναύοι, Ολλανδοί καὶ Ἑλληνες, τῶν ὁποίων τὰ πλοῖα ἀσχολοῦνται μὲ τὰς μεταφοράς ὁμοιειδῶν φορτίων, ἔθεσαν τάς θάσεις μᾶς συνεργασίας, διὰ τῆς ὅποιας εἰς ὥρισμένους τομεῖς ἐτέθησαν κατωτάτα στρια ναύλων καὶ ἐπειδιόχθη ἡ κατὰ τὸ δυνατόν ρύθμιος τῆς προσφερομένης χωρητικότητος. Ή συνεργασία αὕτη ἀπέδωσεν ἴκανοποιητικά ἀποτελέσματα. Παρημπόδιος τὰς δλεθρίας συνεπείας τοῦ συναγωνισμοῦ. Ἀνεχάίτιος τὴν πτωτικὴν φοράν τῶν ναύλων. Υπεβοήθησε καὶ ἐπέτυχε τὴν ἔδρασίων αὐτῶν ἐπὶ λογικοῦ σχετικῆς ἐπιπέδου καὶ ζήφερε πλήσιον ἀλλήλων τὰς φυχάς καὶ τὰς σκέψεις τῶν ἐνδιαφερομένων διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς κοινῆς ὑποθέσεως. Αὐτό δέ, εἶνε κατ' ἔμε, τὸ μέγα, τὸ ἀνυπόλογιστον κέρδος ὃπερ ἔξησφάλισε διὰ τῆς συνεργασίας, ἡ παγκόσμιος ναυτική θιομηχανία. Συνεκεντρώθησαν δι' αὐτῆς ὑπὸ ἐνιαίαν σκέψιν καὶ διοργανώσιν, τὰ διεσκορπισμένα καὶ ἐστερμένα πάστης μεταξύ τῶν ἐπαφῆς συμφέροντα τοῦ θαλασσίου μεταφορέως καὶ μελετῶνται ἀπό κοινοῦ τὰ προβλήματα καὶ αἱ ἀνάγκαι τοῦ συνόλου. Τὸ μοναχοθάπορο καὶ ἡ ἀτμοπλοϊκὴ ἑταιρία, ὁ μικρὸς καὶ ὁ μεγάλος ἐφοπλιστής, τὸ νεδεύεικτον καὶ τὸ ὑπερήλικον πλοίον, ὁ ὁμογενῆς καὶ ὁ ἔνιος πλαιοκτήτης, παρὰ τὴν ανομοιόγενειαν τῶν αναγκῶν καὶ τῶν συμφερόντων, εὗρον ἔνα τρόπον συντονισμοῦ κατεύθυνσεων, χάρις εἰς τὸ πνεῦμα τῆς αυγενοασίας.

Φυσικὸν λοιπὸν ἡτο νὰ ἀνταποκρίνεται εἰς γενικὸν πόθον ἡ συνέχισις αὐτῆς. Οἱ Ἀγγλοὶ, ἔδωσαν πρῶτοι τὸ σύνθημα. Ἐδεσμευθῆσαν μεταξὺ των διά μιαν διετίαν. Παρομοίων ἀπόφασιν ἔλαθον καὶ οἱ ἄλλοι. Καὶ ἡμεῖς οἱ Ἑλληνες δὲν ὑστερήσαμεν εἰς ἐνθουσιασμόν.

Καὶ ἐπ' αὐτοῦ ἀκριθῶς τοῦ ζητήματος ἐσήμειώθη ἡ ἀσυνθητικὴ τοῦ φυλετικὸν χαρακτῆρα, ὁμογνωμία, πλειονότητος προσεγγιζόύσης τά 90% τοῦ συνόλου. Ποιὰ δὲ εἰνὲ ἡ σύνθεσις τῆς πλειονότητος αὐτῆς; «Οχι συρφετὸς ἀμάθων καὶ ἀγνοούντων τὴν ναυτικὴν ἐπιχείρησιν προσώπων, ἀλλ᾽ ἀνδρες συνετοὶ καὶ ἔμπειροι, συνδεδεμένοι μὲ τὴν ἀκμὴν καὶ ἀνάπτυξιν τῆς ἀτμῆρους 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας. Δὲν ὑπάρχει ὄνομα ἐφοπλιστικὸν, ἔξ εἰκείνων τά ὅποια θά μνημονεύσει ὁ Ἰστορικὸς τῆς γενέσεως καὶ ἀναπτύξεως τοῦ ἀτμῆρους ἐμπορικοῦ ναυτικοῦ τῆς Ἐλλάδος, τὸ ὅποιον νά μήν ἔδωσε μετ' ἐνθουσιασμῷ τὸ κύρος τῆς πολυτείρου ψήφου του ὑπέρ τῆς συνεχίσεως καὶ διευρύνσεως τῆς διεθνούς ναυτιλιακῆς συνεργασίας.

Μὲ τὸν ἀυτὸν ἐνθουσιασμὸν ὑπερεψήφισαν καὶ ἀπέδεχθησαν τὴν συνεργασίαν οἱ ιδιοκτῆται «μοναχοβάπτορων», οἱ ὅποιοι ἔχουν μὲν μικρὰ κεφάλαια, ἀλλ' ὅχι καὶ μικράν κεφαλήν.

·¹ Ή ψῆφος των ήτο ψῆφος σκέψεως καὶ μελέτης. Ἐνδεικτικὸν τοῦ γενικοῦ προσανατολισμοῦ τῶν Ἑλλήνων πλαισιοττῶν πρὸς τὴν ἰδέαν τῆς συνεργασίας εἶνε καὶ τοῦτο: "Οἱ δηλαδὴ ἐκ τῶν εἰκοσιν Ἑλληνικῶν ναυτικῶν γραφείων τοῦ Λονδίνου, εἰς τὰ ὅποια εἶνε ἐμπιστευμένη ἡ διαχείρισις τοῦ ἐμπορικοῦ μας στόλου, τὰ δεκαεννέα, ἐκηρύχθησαν ἀνεπιφυλάκτως ὑπὲρ τῆς συνεργασίας.

Αύτή είνε, ή σύνθεσις της πλειονότητος. Συνειδήσις ναυτική, θαυματική περίπτωση, ικανότης έκπτωσης πραγμάτων, ύπάρχουν ἐν αὐτού, εἰς τούς κόλπους της.

Καὶ ἔρωτάται: "Ολοὶ αὐτοὶ εἶνε τυφλοὶ καὶ δὲν θλέπουν, μωροί καὶ δὲν ἐννοοῦν, σσα θλέπει καὶ ἐννοεῖ ὡς ἐπικινδυνα ἡ ἀ-

πέχουσα της συνεργασίας μειονότης; Τό έρωτημα έχει τὸν σκοπὸν του. Οἱ ἔκτὸς τοῦ ναυτικοῦ κύκλου καὶ τοῦ ζητήματος εὐρίσκομενοι ἐνδέχεται νὰ νομίζουν, ὅτι ἡ μειονότης εἶνε κεκηρυγμένη κατά τοῦ θεσμοῦ τῆς συνεργασίας, διότι δῆθεν οὗτος ἔγκυμνει κινδύνους κατά τῆς Ναυτιλίας μας. Καὶ διὰ ἀφοῦ ἀπεπειράθησαν ματαίως νὰ σώσουν ἐκ τοῦ ἐπαπειλουμένου κατακλυσμοῦ τοὺς συναδέλφους των, ἡ ναυγάκασθησαν μιμούμενοι τὸν Νέων, νὰ ναυπηγήσουν τὴν κιβωτὸν τῆς ἀποχῆς, ἵνα ἐπιπλέοντες κατά τὴν κρίσιμον δραν πατήσωσιν ἐν ἀσφαλείᾳ τὸν πόδα των ἐπὶ τῆς κορυφῆς τοῦ Ἀραράτ.

Δυστυχῶς ἡ πραγματικότης εἶνε τελείως διάφορος. Οἱ ἀπέχοντες γνωρίζουν καλῶς, καὶ πιστεύουν κατὰ συνείδησιν, ὅτι ἔαν σταματήσῃ ἡ συνεργασία καὶ ἀπανέλθῃ τὸ καθεστὼς τοῦ συναγωνισμοῦ, ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία θὰ κλυδωνισθῇ μέσα εἰς θύελλαν τρομακτικῆς ἀγριότητος. Διὰ τοῦτο δὲν κατεψήφισαν τὴν πρότασιν συνεργασίας κατά τὴν γενικὴν συνέλευσιν τῆς «Ἐνσεωσῶν Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν». Διὰ τοῦτο ἔκαμαν καὶ μερικὴν προσχώρησιν εἰς αὐτήν. Διὰ τοῦτο εἰς τὸ θάθος τῆς καρδίας των εὔχονται τὴν διατήρησιν τῆς. Ἡ ἀποχὴ λοιπὸν τῆς μειονότητος ταύτης, πολὺ ἀπέχει ἀπὸ τοῦ νὰ εἶνε ἀντίθεσις πρὸς τὸ σύστημα καὶ ἐκδήλωσις τῶν πρὸς αὐτὸν φόβων τῆς.

Οἴσθεν τῶν προσχώματων, κρύπτεται ὁ ἀκόλουθος ὑπολογισμός. Σ' κέπτονται δηλαδή, ὅτι δὲν διακινδυνεύει ἐκ τῆς ἀποχῆς των ἡ συνεργασία, ἀφοῦ ὑποστήριξει αὐτὴν ἡ μεγίστη πλειονότης τοῦ διεθνοῦς ἐφοπλιστικοῦ κοινοῦ. Ἔαν λοιπὸν παραμείνουν ἔκτὸς αὐτῆς ἔξασφαλίζουν θέσιν ἔξαιρετικῶν προνομίουχον. Διότι, ἐνῷ οἱ ἄλλοι θὰ εἶνε δεσμευμένοι νὰ μὴ δέχωνται ναύλους κάτω τοῦ κατωτάτου δρίου τοῦ σχεδίου, ἔκεινοι θὰ ἔχουν τὴν εὐχέρειαν, νὰ δέχωνται χαμηλότερον ναύλον κατά δύο ή τρία σελλίνια καὶ ἔτοι δύντες ἐλεύθεροι καὶ ὑπαρχούσις τῆς συνεργασίας διττῶς ὠφελοῦνται. Πρῶτον, διότι ἀποφέγγουν τὴν χρονοτριθήν καὶ τὰς δαπάνας τοῦ παροπλισμοῦ, εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς, κατὰ τὴν περίοδον τῆς μειώσεως τῶν μεταφορῶν καὶ δεύτερον, ἐπειδὴ πληρώνωνται ναύλοι κατὰ σάκα σελλίνια ἀνάτερον ἔκεινοι ποὺ θὰ ἀπελάμβανον, ὑπὸ τὸ καθεστὼς τοῦ συναγωνισμοῦ. Σ' οἵμερον τὰ κατώτατα δριαὶ ναύλων διὰ φορτώσεις σιτηρῶν πρὸς Ἀγγλίαν ἀπό λιμένας Ἀργεντινῆς εἶνε κατά τὸ σχέδιον συνεργασίας 25).

Τὰ πλοῖα τῶν συνεργαζομένων μόνον εἰς αὐτὴν τὴν τιμὴν δικαιοῦνται νὰ προσφερθοῦν. Ἀντίθετας τὰ πλοῖα τῶν ἀπεχόντων μὲ μίαν μικρὰν ἐκπτωσιν ἔξασφαλίζουν τὴν προτίμησί των. Ἡ 'Αλλ' ἐρωτήσατε τους νὰ σᾶς εἴπουν, ωφ' ἃς ουσιθήκας παρουσιάζεται σήμερον ἡ ἀγορά τοῦ River Plate, μὲ τὴν συσσώρευσιν τόδων ἀτμοπλοίων ἐκεῖ ἡδύνατο νὰ ἐλπίσῃ κανεὶς εἰς ναύλουν ἀνάτερον τῶν 10 σελλίνων; Ἐκεῖνοι δῆμως πληρώνονται σήμερον εἴκοσι, διατὶ λοιπὸν νὰ μὴν εἶνε ἀπολύτως ἱκανοποιημένοι ἀπὸ τὴν διατήρησιν τῆς συνεργασίας, ἀφοῦ αὐτὴ θὰ λειτουργήῃ κατά τὸ σύστημα τοῦ «ἢ ὅλοι θὰ ἀποθάνετε ἢ ὅλη θὰ σωθοῦμε»;

Εύρισκονται λοιπὸν οἱ απέχοντες εἰς τὴν προνομιούχον θέσιν τοῦ ἐμπόρου ἔκεινον, διότις ἔχει ἐλευθερίαν εὐθυγονέσσεως τῶν σύμπολων του, ἐνῷ οἱ ἄλλοι ουσιάστεροι δημιουργοῦνται τὸ καλόν των, δεσμεύονται ἀπὸ κοινήν συμφωνίαν νὰ πωλῶνται εἰς υψηλοτέρας τιμάς.

Ὕπὸ τοιούτους δρους διὰ τῆς ἀλληλεγγύης τῶν ἀλλων ἀγκιστρώνομεν εὐκόλως τὴν πελατείαν των καὶ τοὺς ὑποσκελίζομεν. Καὶ οὕτως ὁ ἀπίστων πρὸς τὸ ιδεόντες τῆς ἐπαγγελματικῆς ἀλληλεγγύης, ἀπολαμβάνει τὰ ἔξι αὐτῆς ὠφελήματα, χωρὶς ἔκ παραλήπον νὰ θερύνεται ἀπὸ καρμίαν ὑποχρέωσιν. Εάν δὲ δεχθῶμεν, ὅτι τὸ ἐμπόριον εἶνε μόνον μία δώμη καὶ ἀχαλίνωτος κερδοσκοπία, τότε ἔχει καλῶς.

Δικαιούμεθα δῆμως νὰ θεωρήσωμεν τὴν περιοχὴν τοῦ ἐμπορίου ως εἰδοῦς ἐλευθέρας ζώνης, εἰς τὴν ὅποιαν τὰ τέλη καὶ οἱ δασμοὶ τῶν ήθικῶν δεσμεύσεων ἀγνοοῦνται; Ἡ ἀπάντησις περιτεύει.

Ποιᾶ εἶνε δῆμως τὰ ἐπιχειρήματα τῆς μειονότητος μὲ τὰ δοποῖα δικαιολογεῖ αὐτὴ τὴν αἵρεσίν της πρὸς τὴν δρθοδοξίαν τῆς συνεργασίας; Ἐναὶ καὶ μόνον καὶ ἀς τὸ ἀκούσωμεν. Λέγουν: «Οταν ὑπάρχῃ περιωρισμένη ζήτησις πλοίων καὶ κατ' αὐτήσιν πληθωρικὴ προσφορά ἀπότων, τότε, ὑπὸ τὸ καθεστὼς μὲν τοῦ συναγωνισμοῦ δυνάμεθα νὰ ὑποτιμήσωμεν κατ' ἐλευθέρων κρίσιν τῶν ναύλων καὶ νὰ προτιμηθῶμεν. Ὕπὸ τὸ καθεστὼς δὲ τῆς συνεργασίας, ὅπερ ἐπιθάλλει εἰς ὅλα τὰ πλοῖα ὑποχρέωσιν ἀποδοχῆς δῆμοιομόρφου ναύλου, θὰ προτιμηθῇ τὸ καλύτερον. Ἐπειδὴ δὲ τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, εἶνε τὸ χειρότερον, κατά μοιραίαν συνέπειαν, θὰ παραγκωνιωθῇ.»

Πρὸς ἀποφυγὴν λοιπὸν τοῦ κινδύνου τούτου, λέγουν πρὸς ἡμᾶς τοὺς ήδηκτήτας τοῦ χειροτέρου πλοίου, νὰ ἀποδυθῶμεν εἰς συναγωνισμὸν κατὰ τοῦ καλυτέρου. Αὐτὸ εἶνε τὸ δογματικὸν μέρος τῆς αἵρεσεως. «Ἄς τὸ ἀποθέσωμεν ἐπὶ τῆς ἀνατομικῆς τραπέζης τῆς λογικῆς.»

Κατὰ τὰ ἀνωτέρω, διὰ νὰ ἐπιτύχῃ προτίμησιν τὸ μειονεκτικὸν πλοίον, χρειάζεται ἀπαραιτήτως ουσιθήκας συναγωνισμοῦ. Γνωρίζομεν δῆμως ἡ τῆς κοινῆς πείρας, ὅτι συναγωνίζεται ἀποτελεσματικῶς ὁ δυνατότερος τὸν ἀσθενέστερον. Ἐν προκειμένῳ ὁ ἀλλοεθνῆς ἀντίπαλος, ὑπερέχει ἡμῶν ὑπὸ πάσαν ἔποιν. «Ἔχει πλοῖον ἀνώτερον. Ἀσφαλίζεται εὐθηγότερα. Δαπανᾷ δι' ἐπισκευάς διλιγότερα. Εὔνοεῖται εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφορᾶς ἐκ τῆς ομιλίας του. Τὰ ἔξιδα κινήσεως τοῦ πλοίου του ἐν τῷ συνόλῳ των, εἶνε χαμηλότερα τῶν ήδικῶν μας. Διαθέτει κεφάλαια μεγάλα καὶ

δικαιοῦται νὰ προσδοκᾷ, εἰς ὥραν ἀνάγκης, καὶ τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ τὴν γενναίαν ἀρωγὴν. Μὲ ἄλλα λόγια, παρουσιάζει ἔξι διάλογον τῶν πλευρῶν, ἀνωτέρων συναγωνιστικήν δυναμικότητα.

«Ως ἐκ τούτου δύναται οὗτος νὰ προσφέρῃ τὸ πλοιόν του εἰς πολὺ χαμηλότερον ναῦλον καὶ μὲ μικροτέρας ζημιάς. Πόθεν λοιπὸν θγανεῖ τὸ συμπέρασμα, διὰ μᾶς συμφέρει ὁ συναγωνισμός, ἀφοῦ ὁ ἀντίπαλος εἶνε ἰσχυρότερος;»

«Ιωσὶ παρασυρμέθα, ὅπτασιαζόμενοι ως εὔκολον τὸν συναγωνισμὸν, ἐνθυμούμενοι τὴν τακτικὴν τῶν "Ἀγγλῶν κατὰ τὴν ναυτιλιακὴν κρίσιν τῶν τελευτῶν ἐτῶν.

Τότε οὗτοι, ὑπεικονεῖται εἰς τὴν συντηρητικὴν νοοτροπίαν τῆς φυλῆς των καὶ εἰς τὴν δανειστικὴν σπουδὴν τῶν βραχυπρόθεσμῶν δανειζόντων τραπεζιτῶν των, μᾶς ἀφησαν τὸ πεδίον ἐλεύθερον, παροπλίζοντες διαδικτικῶς τὰ πλοῖα των καὶ ἐκποιοῦντες αὐτὰς ἀποτεύτως τιμάς.

«Ἐκ τῶν ύστερων κατεδείχθη ἀκαταμαχήτως πόσον σφαλερά ὑπῆρξεν ἡ πολιτικὴ των καὶ δυνάμεθα νὰ χαρακτηρίσωμεν ως μεγίστην ἀπόδειξιν τῆς κατανόησεως τοῦ σφαλμάτος τούτου, τὴν ληφθεῖσαν κατά τὸ 1935, νομίζομεν, ἀπόφασιν τῆς Ἀγγλικῆς Κυβερνήσεως περὶ ἐπιχορηγήσεως ἐκ 2 ἑκατομμυρίων λιρῶν πρὸς ἐνίσχυσιν τῆς Ἀγγλικῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας.

Οθεν, ἐάν σημερόν πιστεύωμεν εἰς τὸν συναγωνισμὸν, ἀς μὴ ἀπατώμεθα πιστεύοντες, διὰ ἡ ίδια γενεά τῶν "Ἀγγλῶν πλοιοκτητῶν, θά ἐπαναλάβῃ σφάλμα, διὰ τὸ όποιον τόσον πικρῶς μετένθησαν.

«Ἄς μὴ ἀπατώμεθα φανταζόμενοι, διὰ ἡ οἰκονομικὴ ἀρωγὴ τοῦ Ἀγγλικοῦ κράτους πρὸς τὴν Ναυτιλίαν του, θὰ σταματήσῃ εἰς τὸ ποσόν τῶν 2 ἑκατομμυρίων λιρῶν. Δευτέραν γραμμὴν ἀμύνης τῆς Αὐτοκρατορίας των, θεωροῦντας τὸ ἐμπορικόν των ναυτικῶν οἰλαγόρων ὑπέρπεδωνται. Κατὰ τοὺς ἀπέχοντας λοιπόν, συμφέρει διαφοράς αὐτῆς, ἀς παρατάξωμεν τοὺς ἀντίπαλους.

«Ἀγγλικὸν πλοίον. Μεγάλη ταχύτης. Μεγάλη κατανάλωσις καυσίμου υλῆς. Προτίμησις σημαίας. Ασήμαντα ἀσφάλιστρα. Μηδαμινάι ἐπισκευαί. Κρατικὴ ἐπιχορηγήσεις. Οἰκονομικὴ εὐρωστία ἰδιοκτησίας.

«Ἐλληνικόν πλοίον. Μικρὰ ταχύτης. Μεγάλη κατανάλωσις. Δυσμενῆς λόγω σημαίας διάκρισις. Επαχθῆ ἀσφάλιστρα. Βαρέα ἐπασφάλιστρα. Σοθαραὶ δαπάναι ἐπισκευῶν. Βάσιμοι φόβοι ἀποκλεισμοῦ ἀπὸ τὰς εἰς Ἀγγλίαν μεταφοράς. Ιδιοκτησία χρεωμένη ἡ ἀποτέλεσμα τοῦ περιορισμού!»

Τὰ ζητήματα τοῦ θίου, οὐδέποτε ἔμφανίζονται μὲ τὴν ἀκρίθειαν μαθηματικῆς προτάσεως. Πάντοτε παραμένει ἔνα περιθώριον ἀμφιθολίων, ὃς πρὸς τὸ τί εἰνε τὸ καλύτερον. «Ἐν προκειμένῳ δημάτων τὰ πράγματα παρουσιάζονται μετά τόσης σαφηνείας, ὡστε νὰ μὴ χωρῇ οὐδὲ» ἡ ἐλαχιστὴ ἀμφιθολία, διὰ ἡ ἐπικράτησις τοῦ συναγωνισμοῦ θὰ μᾶς θυθίσῃ εἰς τὸ πένθος ἀνυπολογίστων ζημιῶν, λόγω τῆς τεραστίας εἰς θάρος μας ἀνισότητος τοῦ ἀγώνους. «Ἐν καταστάσει διαυνητικῆς διαυγείας κανεὶς δὲν κηρύσσει πόλεμον κατ' ἀντίπαλου ἀσυγκρίτου δυνάμεως καὶ υπεροχῆς. Τὸ μισθολόγιον πείνης! Μὲ αὐτὸν θὰ κατατροπώσωμεν τὸν ἀντίπαλον!!

Τὰ ζητήματα τοῦ θίου, οὐδέποτε ἔμφανίζονται μὲ τὴν ἀκρίθειαν μαθηματικῆς προτάσεως. Πάντοτε παραμένει ἔνα περιθώριον ἀμφιθολίων, ὃς πρὸς τὸ τί εἰνε τὸ καλύτερον. «Ἐν προκειμένῳ δημάτων τὰ πράγματα παρουσιάζονται μετά τόσης σαφηνείας, ὡστε νὰ μὴ χωρῇ οὐδὲ» ἡ ἐλαχιστὴ ἀμφιθολία, διὰ ἡ ἐπικράτησις τοῦ συναγωνισμοῦ θὰ μᾶς θυθίσῃ εἰς τὸ πένθος ἀνυπολογίστων ζημιῶν, λόγω τῆς τεραστίας εἰς θάρος μας ἀνισότητος τοῦ ἀγώνους. «Ἐν καταστάσει διαυνητικῆς διαυγείας κανεὶς δὲν κηρύσσει πόλεμον κατ' ἀντίπαλου ἀσυγκρίτου δυνάμεως καὶ υπεροχῆς.

«Ο τοιοῦτος ἀγών θὰ ἦτο ἐκ τῶν προτέρων καταδικασμένος εἰς ἀποτύχιαν. Θὰ ἦτο ἀγών θεοβασίας ήττης. Θὰ ἦτο ἀγών, εἰς τὸ δοποῖον ὃ δύνατος τότε μόνον ἐμπλέκεται, διὰ τὸν ἔξαναγκασθῆ πρὸς τοῦ δημάτου, διὰ τὸν δὲν ἐπλέξει εἰς οὐδέμιαν ἀλλην ἡπιότερων λύσιν, διὰ τὸν δημάτην, διὰ τὸν οὐκ ἀλλως γενέσθαι. Ἡ 'Αλλ' ἔδω εύτυχῶς, δὲν τούτης της ζημιῶν, διὰ τὸν οὐκ ἀλλως γενέσθαι. Μᾶς θέλει συνεργάτας του. Μᾶς θέλει διμοτραπέζους του εἰς τὸ συστίον τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας. Μὲ ποίαν λοιπόν δικαιολογίαν θὰ ἀποφασίσωμεν κατ' ἐλευθέρων κρίσιν καὶ πρωτωθύλιαν ιδικήν μας τὴν διεξαγωγήν ἐνός ἀγώνους ἀπογνώσεως, ἐνός ἀγώνους ήττης; Διὰ τὸ ἀμφιθόλου ἀληθείας μειονέκτημα, καθ' ὃ δῆθεν η συνεργασία ἐλαττώνει τὴν ικανότητα προτιμήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου; Καὶ λέγομεν ἀμφιθόλου ἀληθείας, διότι τὸ ἐπιχείρημα αὐτὸν ἐν τῇ πραγματικότητι δὲν εύσταθει.

«Η συνεργασία δὲν εἶνε καινοφανής πειραματισμός. Δὲν πρόκειται νὰ ἀρχίσῃ ἀπὸ αὔριον, ὡστε νὰ μὴ γνωρίζωμεν κατά ποιὸν τρόπον τὰ διεθνεῖς πειρατεῖς. Υφίσταται ἀπὸ τοῦ 1935. «Ἔχει δηλαδή τριετή θίου καὶ ὅλοι γνωρίζομεν, διὰ τὰ Ἑλληνικά πλοῖα, διότι της η ιστορίας της προτιμήσεως των. Ο κάθε πλοιοκτητής ἔχει τοὺς δεσμούς του μὲ τοὺς ναυλωτάς. Η κάθε ναύλωσις ἔχει τὴν ιδιορρυθμίαν τῶν συνηθικῶν της, ἀπὸ ἀπόφεως χρόνου, τύπου πλοίου, εἰδούς φορτίου, λιμένος φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως, ὡστε ὅλα αὐτὰ νὰ διαφεύδουν τὰ περὶ προτιμήσεως ἡ μή, ὑποστηριζόμενα. Ἡ 'Αλλ' ἀς δεχθῆμεν, διὰ μειούμενης η ικανότης προτιμήσεως τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, ὑπὸ τὸ καθεστώς τῆς συνεργασίας. Η μειούμενης αὐτὴ εἰς τὴν χειροτέρων περίπτωσιν καὶ ἀν ἔτι φαντασθῶμεν, διὰ ἔξυπάνθη συνωμοσία ἀποσκοπούσα τὸν συστηματικὸν ἔξευτελισμὸν τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου, δὲν δύναται νὰ ὑπερβῇ τὸ 30% τῆς διλικῆς ικανότητος προτιμήσεως τῶν πλοίων μας. Καὶ ιδού ὁ λόγος.

Οι "Ελληνες ασχολούμεθα κυρίως με τάς έξι 'Αργεντινής μεταφοράς σιτοφορτίων εις διαφόρους λιμένας της Εύρωπης. Αἱ μεταφοραὶ αὐταὶ διενεργοῦνται κατὰ τὰ ἐνενήκοντα περίου ἐκατοστά παρ' Ἑλληνικῶν καὶ Ἀγγλικῶν πλοίων, μὲν μίαν ἀναλογίαν ἐλαφρῶς μεγαλύτεραν ὑπέρ τῶν "Ἀγγλῶν.

"Η διαθέσιοι λοιπὸν Ἀγγλικὴ χωρητικότης, δὲν δύναται νὰ καλύψῃ τάς μεταφορικάς ἀνάγκας τῶν ναυλωτῶν καὶ εἴτε τὸ θέλουν, εἴτε δὲν τὸ θέλουν θά προσφύγουν εἰς τὴν Ἐλληνικὴν χωρητικότητα. Διὰ τοῦτο ὑπὸ τάς χειροτέρας τῶν συνθηκῶν, ἡ μείωσις τῆς προτιμήσεως δὲν δύναται νὰ ἀνέλθῃ εἰς ἔνα ποσοστὸν τριάκοντα ἐπὶ τοῖς ἁκάτον τῆς διαθεσίμου Ἐλληνικῆς χωρητικότητος. 'Η υποθετικὴ δύμας αὐτὴ μείωσις ἔξουδετεροῦνται ἐκ τοῦ ὅτι τὰ χρησιμοποιηθόδουμενα ἔβδομηκοντα ἐκατοστά θά ἀπολαύσουν τὸν ὑπὸ τῆς συνεργασίας κανονισμένον ὑψηλότερον ναῦλον. 'Ἐνῷ ἀντιθέτως ὑπὸ καθεστώς ἐλευθέρου συναγωνισμοῦ, μετὰ ὑεθαῖτης θά σημειωθῇ ἡ ἀνωτάτη δυνατὴ μείωσις τῆς προτιμήσεως μας, χωρὶς δύμας νὰ ἔχωμεν τὸ ὑπὸ τῆς συνεργασίας ἔξασφαλιζόμενον εὐεργέτημα τοῦ ὑψηλοτέρου ναῦλου, ὑπὲρ τῶν ἀναγκαστικῶν προτιμηθούμενων Ἐλληνικῶν πλοίων, τὰ ὅποια ὑπὸ συναγωνισμὸν μὲν θά πληρωθοῦν 10) — κατὰ τόννον, ὑπὸ συνεργασίαν δὲ 25) —.

"Ἄλλ' ἀς κάμωμεν, ἔναντι τῆς ἀληθείας καὶ ἔτεραν παραχωρησιν. "Ἄς δεχθῶμεν δηλαδή, ὅτι ἡ συνεργασία θά μειώσῃ τὴν προτιμήσιν τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου καὶ ὅτι ἡ μείωσις αὐτῇ θὰ φέρῃ ζημιάν θετικὴν καὶ οὐδαμόθεν ἔξουδετερώσιμον. Ἐνίς ἄραγε τοῦτο λόγος διὰ νὰ τορπιλίσωμεν τὴν συνεργασίαν; 'Ο Θεός νὰ μὴ τὸ δῶσῃ εἰς κανένα. 'Ἄλλ' ἔαν μᾶς εἴπουν ὅτι κινδυνεύουμεν νὰ ἀποθανούμεν ἐκ σημαίας καὶ τοῦτο μόνον σωζόμεθα ἐὰν ἀποκόμωμεν τὴν χειρά μας, ἔχω τὴν γνώμην, ὅτι ἀνευ ἀναβολῆς θὰ κατακλύθωμεν ἐπὶ τῆς χειρουργικῆς τραπέζης. Μεταξὺ τῶν θανασιμῶν κακῶν τοῦ συναγωνισμοῦ, ὃς δέον νὰ τὸν προδιέπωμεν καὶ τοῦ κακοῦ τῆς ἐλαφρᾶς μειώσεως τῶν ἰκανοτήτων προτιμήσεως μας, τὸ ἀπέιρως μὴ χείρον καὶ διὰ τοῦτο θέλιστον είνε τὸ δεύτερον.

Βλασφημίαν ἔξεστοισιμεν, ἀποκαλέσαντες τὴν συνεργασίαν ὡς τὸ μὴ χείρον κακόν. Συγχωρούμεθα δέ, διότι ἐκάμαμψαν ἀπλῶς σχῆμα λόγου. Οὔτε τὸ μεῖζον, οὔτε τὸ ἐλάσσον κακὸν εἶνε ἡ συνεργασία. Εἶναι μόνον καλὸν, καὶ μάλιστα καλὸν ὑφερέας ἀξίας. Δὲν ὑποστηρίζομεν, ὅτι ἡ συνεργασία ἐμφανίζεται καὶ λειτουργεῖ ὑπὸ τὴν τελειότεραν μορφήν. Εἶναι δύμας ἔκτος πάσης ἀμφιβολίας τὸ γεγονός τῆς δυσμέραι βελτιώσεως καὶ συμπλήρωσεως τῆς. Σήμερον συζητοῦμεν πρὸς συμπλήρωσίν της, τὸν σχηματισμὸν τοῦ ποοι. Λύριον θας θὰ μελετηθῇ ἡ σειρά τῆς ναυλώσεως κατὰ χρόνον προτεραιότητος. 'Αργότερος κάποια ἀλλή βελτιώσεις της θὰ ἐπακολουθήσῃ. Διότι συσκεπτόμεθα περὶ τῶν κοινῶν ἀναγκῶν καὶ συνεργαζόμεθα διὰ τὴν ἀντιμετώπιον των. Δὲν μαχύμεθα διὰ νὰ ἔχοντως δὲν ἔνας τὸν ἄλλον, ὅπως θὰ συνέβαινεν ἐὰν ἐτελοῦμεν ὑπὸ συναγωνισμὸν.

Οι "Ελληνες πλοιοκτῆται ἔχουν μέγιστον συμφέρον νὰ δοθῆσουν τὴν ἔδραιώσιν καὶ διαπλάτυνσιν τοῦ θεσμοῦ τῆς συνεργασίας. "Ἔχουν προσέτι καθηκον νὰ πειθαρχήσουν εἰς αὐτήν. Τὸ καθηκον τοῦτο ἐπιβάλλουν λόγοι ἔθνικοι. Διότι εἶνε μὲν οὗτοι κύριοι καὶ ἰδιοκτῆται τῶν πλοίων των, ἀλλ' ἡ Ἐλληνικὴ Ναυτιλία ἐν τῷ συνόλῳ της, εἶνε πλούτος ἔθνικός. Τὸν ἔθνικὸν αὐτὸν πλούτον, δὲν δικαιοῦνται νὰ θέσωσιν ἐν κινδύνῳ.

Διότι πρὸς μεγάλους κινδύνους μᾶς φέρουν οἱ τορπιλῆται τῆς συνεργασίας. Καὶ πρὸς ἔξουδετέρων παντὸς φόβου, νομίζομεν, ὅτι ἐνδείκνυται ἡ παρέμβασις τοῦ Κράτους ἐπὶ τῷ σκοπῷ τῆς νομοθετικῆς κατοχυρώσεως τῶν ὑφισταμένων συμφωνῶν συνεργασίας μεταξὺ Ἐλληνῶν ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἔνων συναδέλφων των. 'Η νομοθετικὴ κατοχύρωσις δέον νὰ ἐκδηλωθῇ α') δι' ἐπιθολῆς ὑποχρέωσας εἰς πάντας τοὺς Ἐλληνας πλοιοκτήτας νὰ μετέχωσι τῶν συμφωνῶν τούτων καὶ β') δι' ἀπαγγελίας αὐστηροτάτων κυρώσεων ποινικῆς καὶ οἰκονομικῆς μορφῆς κατὰ τῶν παραθανόντων αὐτάς.

Οι παραθάται τῶν ἀγορανομικῶν διατάξεων, ἐκ λόγων δημοσίου συμφέροντος τιμωροῦνται αὐστηρότατα καίτοι αἱ συνέπειαι τῆς παραθάσεων των, ἐκδηλοῦνται εἰς λίαν πειρωμάτων κύκλον. Θὰ ἄρα γε δρόμον νὰ ἀφεθῶσιν ἀκόλαστοι αἱ παραθάσεις τῶν ἐφοπλιστικῶν συμφωνῶν, δταν δι' αὐτῶν κινδυνεύει ὁ θεσμὸς τῆς συνεργασίας, ἡ κατάρρευσις τοῦ διόποιον θὰ πλήξῃ ἔνα ἐκ τῶν πρωταρχικῶν κλάδων τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, οἷος εἶνε ἡ Ἐμπορικὴ Ναυτιλία;

Εἶναι δυνατόν νὰ ἔννοηθῇ 'Ελλάς χωρὶς Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν;

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY "WAALHAVEN,"

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)
After Hours: 21851

Teleg.: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

Tὸ δεκαενδήμερον

Πρὸς ἀποκατάστασιν τῶν πραγμάτων

Ἐλάσθομεν καὶ κατὰ καθῆκον δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

'Εδίστασα πρὸς στιγμὴν ἀν θά ἔπειτε νὰ ἀπαντήσω εἰς δύσας παρατάσσει ὁ κ. Λ. Γ. δικαιολογίας καὶ ἐπιχειρήματα, διὰ τῆς τελευταίας πρὸς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» ἐπιστολῆς του, ὑπεραπολογίαμενος τῆς τακτικῆς ποὺ ἡκούθησε τὸ Γραφεῖον Γουλανδρῆ ἔναντι τῆς διενθοῦς συνεργασίας. Λόγοι σκοπιμότητος γενικώτερας ἴσως νὰ ὑπηρέτευαν τὴν ἀποφυγὴν διενέξεων θλαπτικῶν τῆς ἐφοπλιστικῆς ἀλληλεγγύης καὶ τῆς ἀπὸ κοινοῦ ἀντιμετωπίσεως τῶν δυσχερειῶν, ποὺ καὶ πάλιν ὅρθοῦνται εἰς τὸν δρόμον τῆς Ναυτιλίας μας. 'Εφόδους δύμας ὁ κ. Λ. Γ. πειράτας νὰ καλύψῃ ταῖς ἐπὶ μέρους ἐπιδιώξεις τῶν κ. κ. 'Άδελφον Γουλανδρῆ μὲ τὸ σῆμαν ὑπὲρ τῶν πλοιοκτηῶν παλαιῶν σκαφῶν ἐνδιαφέρονταν τῶν καὶ διὰ δέον πειρορίζεται νὰ δικαιολογήσῃ καὶ νὰ πρασπίσῃ τὸν δύσκολον θέσιν τοῦ Γραφείου Γουλανδρῆ ἔναντι τῆς ἐφοπλιστικῆς δόλητος, ἀλλὰ τείνει νὰ ἐμφανίσῃ τὰς περὶ συνεργασίας ἀντιληφεῖς του, ὡς ἀπειλαλομένας απὸ τὰ γενικώτερα συμφέροντα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας, καθήκον μου ἔθεωρησα νὰ ἀπασχολήσω καὶ πάλιν τὰς στήλας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἵνα ἀποκαταστήσω τὰ πράγματα.

Δὲν πρέπει κατ' ἔμε νὰ ἐπιτραπῇ εἰς τοὺς κ. κ. Γουλανδρῆ νά τοισι τὰ νερά» ἀποκρύπτοντες οὕτω καὶ τὰς πραγματικάς των προθέσεις. Πρέπει νὰ ἀποκαλυφθοῦν τὰ κίνητρα τῆς ἀποστολίσεως τῶν ἀπὸ τὰς μόνας δρθάς καὶ σαφῶς ὑπαγορευομένας κατευθύνεις τῆς Ναυτιλίας μας, δικαίωμά των δὲ κατόπιν θά είνε νὰ ἀκολουθήσουν τὴν πολιτικὴν ποὺ τὰς ίδιας αὐτῶν καὶ μόνον συμφέροντα θεραπεύει.

Τὸ πρῶτον ζήτημα ποὺ ἔγειρεται ἐκ τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Λ. Γ. ἐνδιαφέρει τὴν «Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν» καὶ ἰδιαίτερως τὴν Ἐπιτροπὴν, ἥτις ἐπεξειργάσθη τὸ σχέδιον περὶ διενθοῦς συνεργασίας. Αἱ πληροφορίαι μου, προερχόμεναι ἀπὸ αὐτὰ τὰ μέλη τῆς Ἐπιτροπῆς, πρόσωπα τόσον ἀξιόπιστα, δοσον τούλαχιστον ὁ κ. Λ., διαψεύδουν τοὺς ισχυρισμοὺς τοῦ περὶ ἀντιρρήσεων κατὰ τὴν ἐπεξειργασίαν τοῦ σχέδιον. Μὲ ζηλευτὴν πράγματι προθυμίαν παρηκολούθησεν ὁ κ. Λ. Γ. τὰς ἐργασίας τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ διὰ τὸ σχέδιον ἐτέθη ὑπὸ τὴν ἔγκρισην τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῆς «Ἐνωσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» παρίστατο καὶ αὐτὸς καὶ ὁ κ. Β. Γ., ἡκουσαν τὰς διατυπωθείσας απὸ μέρους τοῦ Προεδρείου καὶ τῆς Ἐπιτροπῆς μελέτης τοῦ σχέδιον παρατηρήσεις, ἀντελήθησαν τὸ δόμιθυμον τῆς ἔγκρισεως τῆς συνεργασίας, εἰδον τοὺς συναδέλφους τῶν προφόρων νὰ ὑπογράψουν τὸ σχέδιον καὶ νὰ ἀναλαμβάνουν τὰς ἔξι αὐτοῦ ὑποχρεώσεις καὶ οὐδεμίαν προέβαλλαν ἀντιρρησιν. Αἱ μόναι δλίγαι φράσεις ποὺ ἡκούθησαν ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Β. Γ. τοῦ προεδρεύοντος τοῦ Γουλανδρῆ, ἀνεφέροντα εἰς τὴν πρόθλεψιν, ὅπως τὰ κατώτατα ὅρια ναυλών μὴ ἐπεκαθέσουν καὶ εἰς ἄλλας ἀγοράς, ἀνευ τῆς προηγουμένης συγκαταθέσεως δλῶν τῶν μετεχόντων τῆς συνεργασίας ἐφοπλιστῶν. Διατί δὲν ἥθηλησαν οἱ κ. κ. 'Άδελφοι Γουλανδρῆ, κοπτόμενοι ἥδη ὑπὲρ τῶν γενικώτερων συμφερόντων τῆς Ναυτιλίας μας, νὰ ἀναπτύξουν, καθ' ἦν εἰχον ὑποχρέωσιν, τὰς ἀντιρρήσεις των εἰς τὴν συνέλευσιν ἔκεινην, νὰ διαφωτίσουν τοὺς συναδέλφους των καὶ νὰ τοὺς πείσουν, ἀν τὰ ἐπιχειρήματά των ἥσαν δρθά καὶ δάσιμα, περὶ τῶν δλεθρίων διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν μας ἀποτελεσμάτων ἐκ τῆς συνεργασίας; Διατί δὲν ἐπεδίωξαν νὰ ἔκκαθαρίσουν ἔκτοτε τὴν θέσιν των καὶ νὰ πειρισώσουν μίαν κατάστασιν, ἥτις κατ' αὐτοὺς τόσους ἔγκυμονει κινδύνους διὰ τὸν ὑπόστασιν τοῦ 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ πλοίου; 'Ισως νὰ μὴ ἐνέκριναν τότε τὴν συνεργασίαν καὶ ἄλλοι ἐφοπλισταί. Δὲν θὰ ἐπετύχαντο τὸ ποσοστὸν τῶν 90% καὶ δὲν θὰ μετεῖχε τῶν σχεδίων ἡ Ναυτιλία μας διὰ νὰ ὑποστητά τὰς ἐπιζημίους δι' αὐτὴν συνεπείσας, δπως πιστεύουν οἱ κ. κ. 'Άδελφοι Γουλανδρῆ.

"Ἐχει δύμας ἡ «Ἐνωσις τῶν Ἐφοπλιστῶν» ρητὴν τὴν ὑποχρέωσιν ἔναντι τῶν μελῶν της καὶ τῶν νομιμοφρόνων ἀκολουθούντων τὰς ἀποφάσεις περὶ συνεργασίας, νὰ διαφωτίσῃ τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον ἐπὶ τὸν ἔχης δύο σημείων: 'Ἐνέκριναν οἱ κ. κ. 'Άδελφοι Γουλανδρῆ ἔστω καὶ διὰ τῆς σωπῆς των, ἥτις ὡς ἀπειλήθη ἄλλους ὑπέκρυψε σκοπούς, τὸ σχέδιον συνεργασίας; 'Υπέγραψαν διὰ τημῆα τῆς ὑπὸ τὴν διαχείρισιν τῶν χωρητικότητος τὸ πρακτικὸν τῶν ὑποχρεώσεων καὶ ἀπέσυραν μετὰ τίνα χρόνον τὰς ὑπογραφὰς αὐτῶν, χωρὶς καν καὶ τότε νὰ δηλώσουν τὰς περὶ μὴ συμμετοχῆς εἰς τὴν συνεργασίαν προθέσεις των; 'Η ἀπάντησις εἰς τὰ δύο αὐτὰ ἐρωτήματα εἰνε ἀρκετὴ διὰ νὰ ἔκκαθαρίσῃ τὴν θέσιν τῶν κ. κ. 'Άδελφοι Γουλανδρῆ ἔναντι τῶν συναδέλφων των. 'Ολίγον μὲν ἐνδιαφέρει ἄν τῶν σχεδίων, ἀφοῦ, ἀν μὴ τι ἄλλο, ἀπειώπησαν τὰς ἀντιρρήσεις των καὶ ἀπέκρυψαν τοὺς σκοπούς των. Λύτο καὶ κατὰ ποτελού διατηρεῖται τὸν ἐφοπλιστικὸν κόσμον. 'Ολα τὰς ἀλλας ἐπιχειρήματα τοῦ κ. Λ. Γ. ἀποτελοῦν δύσπεπτα καρυκεύματα, ποὺ τίποτε δὲν προσέβετον εἰς τὴν ούσιαν τοῦ ζητήματος, ἐπὶ ματαίω δὲ παρατάσσονται εἰς τὴν ἐπιστολὴν του. 'Η ούσια ἔγκειται εἰς τὴν ἐπιδίωξιν τῶν κ. κ. Γουλανδρῆ, νὰ συμμετάσχωμεν ἡμεῖς οἱ ἀφελεῖς ἐφοπλισταί εἰς τὴν συνεργα-

οίσαν, νά έμπεισωμεν δηλαδή εις τὴν παγίδα, νά άναλαθωμεν τοὺς περιορισμούς καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τῶν σχεδίων, νά παροπλίζωμεν τὰ σκάφη μας καὶ αὐτοὶ ἐλεύθεροι, χάρις εἰς τὰς θυσίας τῶν συναδέλφων των, εψφύστεροι αὐτῶν— ἀξία πράγματι θαυμασμοῦ ή ἔξυπνάδα των αὐτῆν—νά ναυλώνουν τά πλοιά των μὲ σελ. 16 πρός τὸ Πλεῖτ καὶ 22 ἐκεῖθεν.

Τώρα ἔρχομαι εἰς τὸ δεύτερον μέρος τῆς ἐπιστολῆς τοῦ κ. Λ. Γ., εἰς τοὺς κινδύνους ποὺ κατ' αὐτὸν ἀπειλοῦν τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, λόγῳ τῆς συνεργασίας της μὲ τοὺς ξένους ἐφοπλιστές. Τί ὑποστηρίζει δ. κ. Λ. Γ.; "Οτι οἱ μεγάλοι ναῦλοι, ποὺ μόνον χάρις εἰς τὰ σχέδια ἐπιτυγχάνονται, εἰνε καταστρεπτικοὶ διὰ τὰ φορητά μας καὶ διὰ οἱ χαμηλοὶ ναῦλοι τοῦ συναγωνισμοῦ εἰνε ὀφέλιμοι; "Αν οἱ κ. κ. Ἀδελφοὶ Γουλανδρῆ, εύτυχῶς δ' αὐτούς, μακαρίως ἀναπαύονται ἐπὶ τῶν εἰς τὰς ξένας Τραπέζας καταθέσεών των καὶ διλγον τοι κομπορημονοῦ δ' αὐτάς, ποθέν ἀπεκόμισαν τὰ ἐπιτυχῆ ταῦτα ἀποτελέσματα τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων των; "Ἀπὸ τοὺς ναῦλους τῶν 7) 3 Ρόπτερντα — Ρίο καὶ 16) — ἀπὸ τὸ Πλεῖτ ή ἀπὸ τὰ 25) —, τὰ 30) — καὶ τὰ 40) — in ballast; "Ἀπὸ τὸ 1) 3 τοῦ Μόντρεαλ καὶ τὰ 19) — ἀπὸ τὴν Αὐστραλίαν ή ἀπὸ τὰ 2) 9 καὶ τὰ 32) 9 μέχρι καὶ 48) — ἀπὸ τὰς δύο αὐτάς ἀγοράς; Πόθεν καὶ πῶς ἐπέτυχαν τοὺς ξηρολούς καὶ κερδοφόρους ναῦλους; Νά τοὺς ἀποδώσωμεν, θέλουν οἱ κ. κ. Γουλανδρῆ, εἰς τὴν δειξιοτεχνίαν των περὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων των ή μῆπως τὰ κέρδη προϊθον ἀπὸ τὴν «πατροπαράδοτον οἰκονομίαν»; Ἀλλά τί ἔννοει ἐπὶ τέλους δ. κ. Λ. Γ. μὲ τὰς λέξεις «πατροπαράδοτον οἰκονομίαν»; Αὐτή ή «καραμέλλα» τῆς οἰκονομίας δὲν εἶνε πλέον πειστικὸν ἐπιχείρημα. Που η Οἰκονομία; Εἰς τὰ λιμενικά δικαιώματα; Εἰς τὰς ἐπισκευάς; Εἰς τὰς τιμάς τῶν γαυλανθράκων; Εἰς τὰ ἀσφαλιστρα; "Οχι ζέθαια. Τὰ ἔξοδα αὐτά, ἐκτὸς τῶν ἀσφαλιστρων, εἰνε τὰ ίδια εἴτε ἔνα σκάφος εἰνε Ἑλληνικόν, εἴτε οἰασδήποτε ἄλλης ἔθνικότητος, ἀρκεῖ νά εἰνε τῆς αὐτῆς ἡλικίας καὶ χωρικιότητος.

Ἐκεῖ ὅμως ποὺ πράγματι διαφέρουν τὰ ἔξοδα μιᾶς ναυτιλίας ἀπὸ τὴν ἄλλην εἰνε οἱ μισθοί, ή τροφὴ τῶν πληρωμάτων καὶ τὰ προσωπικά ἔξοδα τῶν ἐφοπλιστῶν. Τί λοιπὸν ἐπιθυμεῖ δ. κ. Λ. Γ., ἐμμένων εἰς τὰς περὶ οἰκονομίας γνωστάς ἀντιλήψεις του; Νά μισθοδοτήται δ. Ἐλλην ναυτεργάτης μὲ τρεῖς καὶ τέσσαρας λίρας τὸν μῆνα καὶ νά τρέφεται κακῶς, ἀφοῦ δ συναγωνισμὸς εἰς τοὺς ναῦλους κανένα ἄλλο περιθώριον περικοπῆς τῶν δαπανῶν δὲν θά ἐπιτρέψῃ παρὰ μόνον τὴν μισθοτροφοδοσίαν τῶν πληρωμάτων καὶ τὰ προσωπικά ἔξοδα τῶν ἐφοπλιστῶν, διὰ τὸν περιορισμὸν τῶν διόποιων πολὺ ἀμφιθάλλω; Αὐτή ή ἀπαθλίωσις τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν, ἀνεξαρτήτως τῶν ἄλλων καταστροφῶν ποὺ θά ἐπισύρῃ διὰ διάλυσις τῆς συνεργασίας διὰ τὸ σύνολον τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας, δὲν συγκινεῖ ἀφρά γε τὸν κ. Λ. Γ.;

'Ἄλλ' ἂν η Ἑλληνική ναυτιλία προώρισται νά στηρίξῃ τὴν ύπαρξιν τῆς εἰς τὴν τοιαύτην ἐκμετάλλευσιν τοῦ μόχθου τῶν ναυτιλούμενών της, προτιμότερον εἰνε δι' δλούς ποὺ ἀποζοῦν ἔξι αὐτῆς νά ἐκλείψῃ. Διάφορος κατ' ἐμὲ εἰνε δ ρόλος τοῦ ἐφοπλιστοῦ, καθὼς καὶ παντὸς ἐργοδότου, ἀπὸ τὸν υπὸ τοῦ κ. Λ. Γ. διαγραφόμενον. Ο ἐφοπλιστῆς ἔχει τὴν ὑποχρέωσιν διὰ τῆς προθλεπτικῆς καὶ λελογισμένης διαχειρίσεως τῶν πλοίων του, δι' ἐπιτυχῶν οἰκονομικῶν συνδυασμῶν, νά καταστήσῃ τὴν ἐπιχείρησιν τοῦ βιώσιμον, ἐπικερδῆ, ίνο οὕτως ἐπιτευχθῆ καὶ διάνυσσας τοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου τοῦ ἐμψύχου υλικοῦ. Ἐν προκειμένῳ, ἡ ἀποφυγὴ τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τῶν χαμηλῶν ναῦλων, καὶ οὐχὶ η «πατροπαράδοτον οἰκονομία» θά προσαγάγῃ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Δὲν χρείαζεται δὲ νά προσθέσω, διτι δ συναγωνισμὸς μόνον χάρις εἰς τὴν συνεργασίαν θ' ἀποφευχθῆ.

"Αν οἱ σταθερῶς, κατὰ τὸν κ. Λ. Γ. ἐμμένοντες εἰς τὴν Κυανόλευκον ἐφοπλισταὶ πιστεύουν διτι διὰ τῆς οἰκονομίας εἰς τοὺς μισθοὺς καὶ τὴν τροφὴν τῶν ναυτεργατῶν «θά ἀντεπεξέλθωμεν καὶ πάλιν νικηφόρως τῆς σημερινῆς καὶ μελλοντικῆς κρίσεως» εἰς οἰκτράν πλάνην ὑποπίπτουν. Διότι ἐνῷ ἀπεργάζονται οὐτω τὴν ἀπαθλίωσιν τῶν πληρωμάτων, δὲν θά διαφύγουν καὶ τὴν οἰκονομικήν καταρράκων τῶν ἐπιχειρήσεών των καὶ τοῦ συνόλου τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ασφαλῶς θά ὑποκύψουν καὶ αὐτοὶ καὶ ήμεις εἰς τὸν ἄνισον συναγωνισμὸν πρός τὰ ἀφθόνως ἐπιχορηγούμενα καὶ

παντοιοτρόπως προστατευόμενα ξένα πλοῖα. Οἱ τοιαύτας τρέφοντες ἀντιλήψεις ἐφοπλιστά, εὐκτέον κατὰ τὴν γνώμην μου, θά ήτο, νά μή ἐπεδείκνυον τὴν τόσον σταθεράν ἐμμονήν των εἰς τὴν Κυανόλευκον, διὰ τὴν δόπιαν καὶ τὸσον ἐναθρύνονται. Πρόξενοι κακῶν εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ τὸ ξεμψυχον αὐτῆς υλικὸν ἀποθαίνουν, μυρίους δ' σούσους κινδύνους διαταραχῶν καὶ ζητημάτων προκαλοῦν αἱ περὶ συναγωνισμοῦ καὶ πατροπαράδοτον οἰκονομίας ἀντιλήψεις των διά τὴν καλὴν τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων τῶν κατηγορίαν.

Τὸ παρελθόν ἄλλως τε πολλὰ τὰ διδάγματα καὶ ἐν προκειμένῳ μᾶς προστορίζει. Θά ἐνθυμῇται ίσως δ. κ. Λ. Γ. τὰς δραματικὰς συνεδρίασεις τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» κατὰ τὰ ἔτη 1934 καὶ 1935 διὰ τὸ ζητῆμα τοῦ μισθολογίου τῶν πληρωμάτων. "Αν αἱ πληροφορίαι μου εἰνε ἀκριβεῖς, αὐτός καὶ τινες ἀκόμη ἐλάχιστοι συναδέλφοι του ἡρούντο διαρρήδην νά παράσχουν ημισείας λίρας αὐξήσιν εἰς τὰ κατώτερα πληρωματα, καθ' ἦν στιγμὴν ἡ πηλείτη ή ὑπόστασις τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τὰ ἀπεργιακά κρούσματα καὶ τὰς στάσεις εἰς τοὺς ξένους λιμένας καὶ ἐκινδύνευαν τὰ 'Ελληνικὰ πλοῖα νά κάσσουν τὴν ἐμπιστούσην τῶν πορτωτῶν διὰ τὸ δυνατὸν τῆς διεκπεραώσεως τῶν ταξιδίων των. Μέ ἀνεξήγητον ἐμμονήν, χαρακτηρίζοντες τοὺς ἀντιτιθεμένους εἰς τὰς παραδόσους ἀντιλήψεις των ως «ἀριστερούς», δ. κ. Λ. Γ. καὶ οἱ σὺν αὐτῷ ωλίουν περὶ διαφοράς τῶν πληρωμάτων ἀπὸ μέρους τῶν ὑπεράγων... προσδετικῶν ἐφοπλιστῶν. Αἱ περὶ «πατροπαράδοτον οἰκονομίας» ἀρχαὶ δὲν ἐπέτρεψαν ίσως εἰς αὐτοὺς νά προΐδουν τὴν ἀναρχίαν, ήτις θά ἔξαπελύετο, δπως καὶ ἔξαπλυθε, εἰς τὰ 'Ελληνικὰ φορτηγά.

Μήπως καὶ τώρα διὰ τῆς διασπάσεως τῆς συνεργασίας καὶ τῆς ὑψώσεως τῆς σημαίας τοῦ συναγωνισμοῦ πρόκειται νά ἐπανέλθωμεν εἰς τὴν αὐτὴν ἐτῶν τῆς κρίσεως ἀθλίαν κατάστασιν; Μήπως πιστεύει δ. κ. Λ. Γ., δητι ἡ ιστορία τοῦ «μισθολογίου τῆς πεινῆς» δύναται νά ἐπαναληφθῇ; "Αν τινές τὸ ἐπιδώκουν, δὲν πιστεύω τὸ σημερινὸν 'Ελληνικὸν Κράτος νά τὸ ἐπιτρέψῃ, ἐν τῇ δικαίᾳ αὐτοῦ μεριμνη ὑπέρ τῆς κοινωνικῆς γαλήνης καὶ τῆς καλής ουσιαργασίας ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν, ἀφοῦ μάλιστα ἡ διεθνής συνεργασία μᾶς ἀνοίγει τὸν δρόμον πρός τὴν ὀπωδήποτε ἐπωφελῆ ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων μας καὶ μᾶς παρέχει τὰ μέσα νά μή καταφύγωμεν καὶ πάλιν εἰς τὰ «μισθολόγια τῆς πεινῆς».

Θά ἐνθυμῇται ἀκόμη δ. κ. Λ. Γ., δητι δὲν εἰνε η πρώτη φορά ποὺ τοιαύτην ἐλάσσονα ἀντίστασιν ἐπέδειξε τὸ Γραφεῖον Γουλανδρῆ κατὰ τὰς διυσχερεῖς στιγμάς της διεθνῆς συνεργασίας. Πρότοι οἱ κ. κ. Ἀδελφοὶ Γουλανδρῆ διέσπασαν τὸ σχέδιον κατώτατων δρίων ναῦλων Μαύρης Θαλάσσης — Βορ. Ἀμερικῆς καὶ κατέστησαν ἀνέφικτον τὴν ἐφαρμογήν του. 'Εκέρδισαν θεοβαίως τὴν εὐγνωμοσύνην τῶν Ρώσων ναυλωτῶν, ὥστε καὶ τῆς προτιμήσεως τῶν ἔκτοτε ν' ἀπολαμβάνεται, κατέστη θάμως καὶ κατὰ τὴν ἐποχὴν ἐκείνην η Ναυτιλία μας ὑποποιεῖ ἔναντι τῶν ξένων συνεργαζομένων ἐφοπλιστῶν. Θά ἐνθυμῇται ἐπίσης δ. κ. Λ. Γ., δητι ζήτημα καταστρατηγήσεως τοῦ σχεδίου τοῦ Πλεῖτ ἡγέρθη καὶ πρό διετίας διὰ τινάς ναυλώσεις τοῦ Γραφείου Γουλανδρῆ. Μήπως καὶ τότε δὲν συμμετέχονται οὐτοὶ εἰς τὴν συνεργασίαν; "Η ιστορία ἐποκένων ἐπαναλαμβάνεται. 'Η συνεργασία εἰνε καλή, ὅταν οἱ ἄλλοι ζηλοτύπων ἔχονται αὐτῆς, δητι τὰ πράγματα τῆς ναυλαγορᾶς θάσινον δύσλως. Καὶ η συνεργασία ἀπεργάζεται τὸν διλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας, εἰς στιγμάς χαλαρότητος τῶν ναῦλων καὶ αζήτησίας χωρητικότητης. Πρό τι αἱ δικαιολογίαι καὶ αἱ ἐπικλήσεις ὑπέρ τῶν γενικωτέρων συμφερόντων τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας; Δὲν εἰμεθα τόσον ἀφελεῖς νά τὰς πιστεύσωμεν. Αὐτὸς ἄλλως τε ἐπιδιώκει δ. παρούσα μου ἐπιστολή. 'Ηθέλησα νά καταδείξω εἰς τὸν κ. Λ. Γ., δητι ματαίως πειράται νά ἀποκρύψῃ τοὺς σκοπούς, χάριν τῶν διόποιων δὲν συμμετέχονται εἰς τὴν συνεργασίαν οἱ κ. κ. Ἀδελφοὶ Γουλανδρῆ. Οὐδὲν ἄλλο ἐπεζήτησαν ἀτυχῶς, παρά πως εἰς θάρος τῆς δόλτητος τῆς Ναυτιλίας μας θά ἐπετύχησαν οἰκογενείας καὶ τοῦ καλοῦ δύναμος τῆς Ναυτιλίας μας θά ἐπετύχησαν κατὰ τὴν παρούσαν δύσκολον περίοδον τὴν ίκανοτομητικήν ἐκμετάλλευσιν τῶν πλοίων των. 'Ηδι-

Telegrams:

"GENICOLAOU,
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

"GENICOLAOU,
Piraeus

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

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

Τηλέφ. 42-633

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΔΙ:

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

αφόρησαν και ἀδιαφοροῦν οἱ κ. κ. Γουλανδρῆ διά τὰς δυσμενεῖς ἐντυπώσεις. Ἀγνοοῦν τὰς θυσίας τῶν συναδέλφων των. "Ἄς ἀκολουθήσουν τὰς ἀντιλήψεις των. Κάποτε θά πεισθοῦν, ὅτι δὲν ἀντιπαρέχεται τις ἀτιμωρητὴ δρισμένας θαυμακάς ἀρχάς καὶ υποχρεωσίς. Τά πρόσκαιρα ὑλικά κέρδη δὲν δημιουργοῦν πάντοτε τὴν καλὴν ὑπόστασιν τῶν ἀτόμων καὶ τὴν εὐδόδωσιν τῶν ἐπιχειρήσων. Αὐτά διὰ τελευταίαν φοράν. Δὲν πρόκειται νὰ ἐπανέλθω ἐπὶ τῆς τόσον θλιβερᾶς ὑποθέσεως Γουλανδρῆ.

Εύχαριστῶν διὰ τὴν φιλοξενίαν, διατελῶ μετά τιμῆς
Δονδίνου, 23 Μαΐου 1938 **Β.Μ.**

Τὰ διαμερίσματα τῶν πληρωμάτων

Δέν πρέπει νά παρέλθη ἀπαρατήρητος ή φιλότιμος προσπάθεια τῶν ἐφοπλιστῶν μας, πού ήγινεσσαν νά κατασκευάσουν διάλογαρισμῶν των νέοτευκτά πλοίων, διπος τὰ διαιμερίσματα τῶν πληρωμάτων πληροῦν δλους τούς όρους τῆς ὑγιεινῆς καὶ τῆς ἀνέτου ἐνδιαιτήσεως. Εἰς τάς πλείστας μάλιστα τῶν περιπτώσεων ή τοιαύτη ύπερ τῶν ναυτιλλομένων μέριμνα ύπερέθαλε καὶ αὐτοὺς τούς προσφάτους κανονισμούς τοῦ «Board of Trade». Ἡ περιφημος «πλώρη» κατηργήθη πλέον. Τὰ διαιμερίσματα τοποθετούνται εἰς τὴν πρύμνην, χωριστά διά τὸν θερμαστάς καὶ χωριστά διά τοὺς ναύτας. Κοιτωνισκοὶ εύρυχωροι μὲ δύο καὶ τέσσαρας μόνον κλίνας, μὲ ἔρμαρια δι' ἓνα ἔκαστον ναυτεργάτην, μὲ ἀνάκλιντρα καὶ μικράν τράπεζαν προεβλέφθησαν. Ἰδιαίτερα αἴθουσα ἑστιατορίου ἐπὶ τοῦ ὅνωτάτου καταστρώματος διατίθεται διά τὰ κατώτερα πληρώματα, κεντρικῇ δὲ θέρμανσις καὶ λουτρά τοποθετούνται εἰς τε τὰ διαιμερίσματα τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν ναυτοθερμαστῶν.

Μάς ουγκινεῖ ιδιαιτέρως ή τοιαύτη έμπράγματος άναγνώρισις τῆς ἀνάγκης, όπως ὁ οκληρῶς ἔργαζόμενος ναυτεργάτης ἀνευρίσκῃ καὶ αὐτὸς κάποιαν στοιχειώδη ἔστω ἀνεισιν κατὰ τὰς δόλιας ὥρας τῆς ἀναπαύσεως του. Πρό τινων ἀκόμη ἡμερῶν, κατά τὴν καθέλκυσιν τοῦ φορτηγοῦ μας «*Αγιος Γεώργιος IV*», δ. κ. Ν. Νικολάου, κατέδειξε τὰς ἀγαθὰς διαθέσεις ἀπό τὰς δόπιας ἐμφορούνται οἱ «*Ελληνες* ἐφοπλισταὶ ἔναντι τῶν ἀμέσων συνεργατῶν των, τῶν ναυτεργατῶν. «*Άλλακα τοι διαμερίσματα τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος ἐφειλκυσαν τὴν προσοχήν μας εἰς τόσον θαθύμον — ἐτόνισεν δ. κ. Ν. Νικολάου κατά τὸ παρατεθὲν ἐπὶ τῇ καθελκύσει τοῦ πλοίου του γεῦμα — ὅστε κατεκευασθήσαν κατὰ τρόπον ὑπερβάλλοντα τὰς σχετικὰς διατάξεις τοῦ *Board of Trade*. «*Έγκατεστάθησαν ταῦτα ἐπὶ τοῦ καταστρώματος καὶ πληροῦν κάθε ἀνεισιν, τῆς δόπιας ὅδοι οἱ ναυτιλλόμενοι δικαιοῦνται, λόγω τοῦ οκληροῦ των ἐπαγγέλματος».**

Νά συγχράψουν τὸν κ. Νικολάου, διότι κατά τὴν εὔτυχη στιγμὴν τῆς εἰσόδου εἰς τὴν θάλασσαν τοῦ νεοτεύκτου πλοίου του εὗρε τὴν εὐκαιρίαν νότιοδώρη καὶ πρὸς τὸ ἔπειρον παράγοντα τῆς ναυτιλιακῆς μας ἀναπτύξεως, τὴν δικαίαν τῶν μόχθων του ἀναγνώρισιν; "Ισως νά παρείλκεν." Ο κ. Νικολάου ἔξετέλεσε τὸ καθηκόν του. Δέν παύουν δῆμως νά δικαιουόνται κάθε ἐπαίνου, αὐτὸς καὶ οἱ συνάδελφοι του, διότι δὲν παρέλειψαν νά ἀναγνωρίσουν, διά τῶν καλύτερών διαμερισμάτων ποὺ προέβλεψαν εἰς τὰ πλοϊά των, τὴν ἀλήθειαν, διό ὅτι "Ἐλλην ναυτεργάτης, ὅταν ἀμειβέται καλῶς, ἀνάλογως πάντοτε πρὸς τὰς κρατούσας περιστάσεις καὶ ὅταν ἐνδιαιτᾶται ἀνέτως, πολύτιμον ἀποθαίνει στοιχεῖον προόδου καὶ εὑμερίας τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως. Πόσας ταλαιπωρίας θὰ ἀπέφευγεν ἡ Ναυτιλία μας εἰς τὸ παρελθόν, ἢν εἰς δλους καὶ πάντοτε ἐπρυτάνευεν ἡ τοιαύτη δρθή τῶν πραγμάτων ἐκτίμωσις!

Θά είχαμεν δόμως και ύποδειξεις τινάς πρός τά πληρώματα ν' ἀπευθύνωμεν. Ἐλπίζουμε νά τάς υιοθετήσουν. Τό συμφέρον αὐτῶν υπαγορεύει τούτο. Οι ἐφοπλισταὶ ἔδαπάνησαν ἀρκετά χρήματα διά νά τοις παράσχουν διαμερίσματα ἄνετα, υγιεινά, εύάερα, καλώς θερμαινόμενα. Υποχρέωνται έχουν και τά πληρώματα νά τά διατηρούν καθαρά, νά μη καταστρέψουν τάς ἑσωτερικάς ἐγκαταστάσεις των, νά τά χρωματίζουν τακτικάς, μὲ μόνην τήν σκέψιν, διτί θεραπεύουν τάς ίδιας αὐτῶν ἀνάγκας, τήν ἀτομικήν των καθαιρίσπιτα, τήν υγείαν των.

Κάθε αύστηρότης θά δικαιολογήται διά τούς ἐπιλήμονας τοῦ καθήκοντος τούτου. Οι Πλοιάρχοι δέ φείλουν νά προβαίνουν εἰς τακτικάς ἐπιθεωρήσεις και νά ἐπιβάλλουν ἐν ἀνάγκη κανονισμὸν ιδιαίτερον καθαριότητος. "Ἄς λάβουν ύπ' ὅψιν τῶν τὰ

πληρώματα, διά την άνετον ένδιαιτήσιν των. Θά διαπογητευθούν οι έφοπλισταί, δια τόν άντιληφθούν, διά εἰς μάτην ύπετησαν δαπάνας καὶ θά εἰνε ἐπὶ λέους καὶ δικαιολογημένου. Ἰωσαὶς ὁ ἑσωτερικὸς κανονισμὸς τῆς ύπηρεσίας τῶν πλοίων νά ἔπερπε νά προθλέψῃ τὴν περίπτωσιν αὐτῆν. Δέν εἰνε ὅρθον νά θεωροῦμεν πάντοτε τοὺς ἔφοπλιστάς ύπευθύνους, ἐκεὶ μάλιστα ὅπου η πρωτοθουλία ἀνήκει εἰς τοὺς ἀμέσως ἐνδιαφερομένους, τοὺς ναυτεργάτας.

Αἱ βιβλιοθῆκαι τῶν πλοίων

Τὴν ἀνάγκην δημιουργίας καὶ παρ' ἡμῖν ὅργανισμοῦ τίνος ἀποκοπούντος τὸν ἔφοδιαυμὸν τῶν πλοίων μας μὲν θιβλίᾳ ἐπαγγεγά, δυνάμενα ν' ἀναπτύξουν τὴν ἔγκυκλοπαιδικὴν καὶ εἰδικὴν μόρφωσιν τῶν νεαρῶν, ίδια, ναυτιλούμενών, ψυχαγωγίαν δέ τινα νὰ παράσχουν εἰς τὰ πληρῶματα κατά τὰς ὥρας τῆς σχολῆς των, ὑπεδείξαμεν καὶ ἄλλοτε. Ἀνεφέραμεν τότε τὰ παραδείγματα τῶν ξένων ναυτιλῶν καὶ τάς προσπαθείας ποὺ παρ' αὐτάς ἀνελήγθησαν, συγκεκριμένων δὲ ἐπεοτήσαμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἀρμοδίων καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων — ἐνδιαφερόμενοι ἐν προκειμένῳ εἶνε καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ — ἐπὶ τῆς ἀνάγκης, δύοπες ἔγγυτερον παρακολουθῶντα ή ίδεολογικὴ ἀνάπτυξις, ή μόρφωσις καὶ ή τεχνικὴ κατάρτιος τοῦ "Ἐλλήνος ναυτιλούμενου, δεδομένου μάλιστα, ὅτι τά πολύμηνα ταξίδια τῶν φορτηγῶν μας ἐπιτέρουν τὴν διάθεσιν τοῦ ἀναγκαίου χρόνου διά τὴν ἀπό πάσης πλευρᾶς πληρεστέρων διαπαιδαγωγοῖς του.

Αι όποδειξεις μας απόχως έκειναι δέν έτυχον τότε της δεούσης προσοχής. Όρθι και οκόπιους έκριθη ή σύστασις μικρᾶς τινος φελλοιδήκης είς τά Έλληνικά πλοῖα, καμμία δύναμις δέν κατεβλάσθη προσπαθεία, οὔτε καὶ ιδιωτικὴ τις ἐσημειώθη πρωτο-θουλία, δύτας καὶ ήμεις ἀκολουθήσωμεν καὶ ἐν προκειμένῳ τά ἐκ τῆς ξένης παραδείγματα.

"Αφορμήν διά νά έπανελθωμεν εις τό άνωτέρω ζήτημα μάς παρέχει έπιστολή διακεκριμένου "Ελληνος πλοιάρχου, άποκα λύπτοντος τήν άσυστολον προπαγάνδαν, πού διεξάγουν εις τούς λιμένας τής άλλοδαπής μεταξύ τῶν πληρωμάτων μας αἱ διάφοροι κομμουνιστικαὶ ὅργανώσεις, διὰ τῆς προμηθείας εἰς αὐτὰ θιβλίων, περιοδικῶν καὶ λαθροφίων ἐντύπων, ἐλάχιστα συντρητικοῦ καὶ νομιμόφρονος περιεχομένου. "Εγκαταλείπεται δηλαδὴ ἔκθετος ὁ "Ελλην ναυτεργάτης εἰς τά προσηλυτιστικά κηρύγματα τοῦ διεθνισμοῦ, συνάμα δὲ κατατρίβεται εἰς τήν ἀνάγνωσιν θιβλίων μὴ δυναμένων οὔτε τήν μόρφωσιν, οὔτε καὶ τό ήθος αὐτοῦ νά προσαγάγουν. "Αν τούνατον ὅργανοισιδός τις ἐντεύθεν ἀνέλάμβανε τήν δημιουργίαν τῆς θιβλιοθήκης τῶν πλοίων καὶ τόν ἐμπλουτισμόν αὐτῆς μὲ κατάλληλα τεχνικά καὶ γενικωτέρας μορφώσεως ἔργα, ἐν ταύτῳ δὲ ἐφρόντιζε διά τήν τακτικήν ἀνανέωσιν τῶν θιβλίων, διτὸν θὰ προήρχετο τό δόφελος ὑπέρ τῶν πληρωμάτων καὶ αὐτῆς τής Ναυτιλίας μας. Τό θέμικόν φρόνημα τῶν ναυτιλούμενών ἀκμαῖον πάντοτε θὰ διετηρείτο, ή κατάτρισις των, ή ἐπαγγελματική, θὰ ἀνεπτύσσετο καὶ τά πλοιά μας, θὰ ἐπωφελοῦντο ἀπό τήν σύν τῷ χρόνῳ ἔξυψωσιν τοῦ ήθους καὶ τῆς μορφώσεως τῶν πληρωμάτων των.

καὶ τῆς μορφώσεως των πηγωμάτων τῶν.
Οὐ ναυτικός, λόγῳ καὶ τῶν συνθήκων τούτου ἐπαγγέλματός του, είνε φιλαναγνώστης καὶ φιλομαθής. Ἀναζητεῖ πάντοτε τὸ θιβλίον, ὡς μοναδικὸν σύντροφον τῶν μακρυνῶν ταξιδίων του. Διατί τὸν πόθον αὐτῆς τῆς μαθήσεως νὰ μή τὸν ὑποστηρίξωμεν; Ἐχομένος κάθε πρός τοῦτο συμφέρον. Ἀπτὰ ἄλλως τε είνε τὰ παραδείγματα καταδεικνύοντα, ὅτι τὸ πλεῖστον τῶν ναυτιλομένων μας είνε αὐτοδιδακτοί. Δὲν διεθέσαμεν ποτὲ τάς σχολάς καὶ τὰ ἄλλα γνωστά εἴ της ξένης μορφωτικά μέσα διὰ νάνα καταρτισθοῦν ἐπαγγελματικῶς. Τὰ χασικά στοιχεῖα τῆς μορφώσεώς των — καὶ αὐτὰ πολλάκις ἐλλείπηται — ἀπέτησαν εἰς τάς τάξεις τῶν σχολείων μας. Μὲ τὴν κατ' ιδίαν μελέτην διεπαδαγωγήθησαν. Εἰς τὸ κατάστρωμα, τὴν πρώτων καὶ τὸ μηχανοστάσιον, κατά τάς δλίγας τῆς σχολῆς των ὥρας — ἰσως ἀκόμη καὶ τῆς φυλακῆς — ἐπέτυχαν οἱ θαλασσινοί μας νὰ ἐμπιστούσιον τάς γνώσεις των. Ἐργούν ὑπέτερον, ἀποδοτικώτατον διὰ τὴν προσαγωγὴν τῆς Ναυτιλίας μας είνε ή ἔξυψωσις τοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου τῶν Ἐλλήνων ναυτικῶν. Καθῆκον δὲν ἐκείνων πού ἐνδιαφέρονται διά τὴν ἐμποροναυτικήν μας πρόδοσην είνε ή ηθική καὶ ὑλική ὑποστήριξις μιᾶς τοιαύτης προσπαθείας. Εἰς τὴν Ἀγγλίαν, ὅπου καμιμῆις δὲν παραλείπεται φροντὶς διὰ τὴν ἐν πλήρῃ ἐγγρηγόρευση διατήσουσιν τῆς ναυτικῆς ἐπιδόσεως — στοιχείου ζωτικοῦ τῆς

Established 1892

D. J. PAPADIMITRIOU

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Steamship Agents

Brokers for Chartering

Forwarding Agents

Teleg. PAPADIMITRI

Telephone: 2174

σχύος της Θαλασσοκρατείρας — ιδρύθη πρό διάλογου χρόνου και θαυμάσια απόδιδει αποτελέσματα ειδικός δργανισμός μορφώσεων των ναυτιλιούμενών, ύπο την έπωνυμίαν «Seafarer's Education Service». Πρόδερος της δργανώσεως είναι ο διακεκριμένος έφοπλιστής Sir Richard Holt, μέλη δέ έκλεκτά πρόσωπα της 'Αγγλικής κοινωνίας. Διά της έκδόσεως περιοδικών, διά της προμηθείας θιβλίων προσαρμοζούμενών είς τό ναυτικόν έπαγγελμα και διά της τακτικής με τους ναυτικούς άλληλογραφίας, έπιδιωκεται ή διαπισταγής των νέων έκεινων, ιδία, που πρώτωστα νά καταλάθουν τάς άνωτέρας θαλμίδας της έπι τών πλοίων ιεραρχίας.

'Από τόν άπολογισμόν της δράσεως τού δργανισμού τούτου κατά τό παρελθόν έτος πληροφορούμεθα, δτι έπετεύχθη ή σύστασις θιβλιοθήκων είς 582 Βρετανικά πλοία. 'Εκ τούτων 29 είνε έπισταγή γραμμής, 224 φορτηγά «λάινερς», 130 δεξαμενόπλοια και 198 «τράμπις». Είς 86 χιλιάδας ανέρχονται οι διατιθέμενοι διά τάς θιβλιοθήκας αύτάς τόμοι, καθημερινῶς δὲ αύξανεται ο άριθμός των διά της προσκήσεως νέων θιβλίων. 'Ο κάθε ναυτικός ήμπορει νά ζητηση δι' έπιστολής του την άποστολήν των θιβλίων πού έπιθυμει νά μελετήσῃ. Καθηγηταί διακεκριμένοι, κυρία, και μαθηταί άκομη άλληλογραφούν τακτικώς πρός τους ναυτιλούμενους, παρέχουν είς αύτούς πάσσαν πληροφορίαν, τους δευκούλουν είς τό έργον της μορφώσεως των. 'Η Seafarer's Education Service» άποθέλει προσκήσεως είς την ένθαρρυνσιν αφ' ένδος των νέων, σπως εισέλθουν είς τό ναυτικόν έπαγγελμα και είς την κατάρτισιν ίκανων, μορφωμένων και μέ άνωτερον ήθος στελεχών διά τό Βρετανικόν έμπορικόν ναυτικόν.

'Επιθυμία μας ήτο νά δημοσιεύσωμεν — άν δ χώρος των σηλῶν αύτῶν τό έπέτρεπεν — όλοκληρον την έκθεσιν των περαγμάνων της 'Αγγλικής δργανώσεως. Πολλά θά ήδυνάμεθα νά άντλησμεν έκειθεν έπιχειρήματα διά νά καταδείξωμεν πόσον έπιβεβλημένη είναι η άνάγκη της πληρεστέρας μορφώσεως και τών 'Ελλήνων ναυτιλούμενών. Είς τόν άγωνα της έπικρατήσεως, πού δλαι αί ναυτιλίαι απόδιδονται με δόλονεν έντεινομένην την προσπάθειαν, δέν πρόκειται μόνον διά τού πλωτού ύλικού νά διεκδίκησωμεν και ήμεις τήν οίσαν δικαιούμεθα θέσιν. "Έμψυχον ύλικον, έξειδικευμένον, μέ άνωτερότητα πίστεως πρός τά θαλασσινά πεπρωμένα τής Φυλής μας, προαπαιτεῖται. Θά θελήσωμεν νά τό άποκτησωμεν;

Πώς διαγράφεται τό β'. έξάμηνον

Αί τελευταίαι πληροφορία περί τής κινήσεως τών διεθνῶν έμπορικών συναλλαγών, άμεσον τών όποιων έξάρτημα είναι και ή Ναυτιλία, καμμίαν ένθαρρυντικήν παρέχουν πρόσθλεψιν περί τής άναζωγονήσεως των κατά τους προσεχεις τούλαχιστον μῆνας τού έτους. Αί σχετικαί στατιστικαί διαπιστώσεις έμφανίζουν τήν παγκόσμιον οικονομίαν τελούσσαν άκομη έν ύφεσι.

Αί τιμάι τών πρώτων ύλων, αί μεταφοραι τών όποιων ειδικώς διά τάς «τράμπις» άποτελούν τήν θάσιν τής έργασίας των, έχουν ύποστη τήν έπιδρασιν τού περιορισμού τής 'Αμερικανικής καταναλώσεως, ήτις και έπεφερε σοθαράν άνωμαλίαν είς τάς διεθνεῖς έμπορικάς συναλλαγάς, και άξιοσημείωτον εύαισθθίσιαν είς τόν ψυχολογικόν παράγοντα. 'Η κερδοσκοπία, αύτή πού κατά τό παρελθόν έτος προώθησε τάς τιμάς είς τά γνωστά ύψηλά έπιπεδα και προσέδωκε τήν έκτακτον ζωηρότητα είς τό παγκόσμιον έμπόριον, είνε τώρα διστακτική. Μεταβάλλει τήν θέσιν της άπο στημής είς στιγμήν, μέ τήν πρώτην εύοιων ή απάντισδοκον ένδειξιν.

«Κάθε πρόβλεψις — γράφει τό Δελτίον τής 'Εταιρίας τών Οικονομικών μελετών και πληροφοριών τών Παρισίων — δόσσαν άφορά τήν μελλοντικήν έξελιξιν τών τιμών και τήν κίνησιν τού έμπορίου θά ήτο ματαία. 'Η λύσις τής παρόύσης καταστάσεως έξαρται έξ ολοκλήρου άπο τήν πορείαν τής 'Αμερικανικής κρίσεως. 'Εάν αύτή άνακοπή και άρχιση και πάλι νά διαγράφεται ή πρός τήν ά-

νιούσσαν πορεία, άλσι αί άγοραί θά άναλάθουν ταχέως και θ' άποτελάντων τήν σημερινήν των καχεξίαν. 'Εάν έξ άντιθέτου, σπως ύπάρχη φόδος, ή κρίσις έπιμενή, δέν θλέπει τής πώς θά θελτιωθή ή κίνησις τών άγορών τών πρώτων ύλων και μαζί μέ αύτάς και τής διεθνούς οικονομίας.

"Οσον άφορά τά γεννήματα, χωρίς τάς μεταφοράς τών δοπούν άνεφικτος είνη ή άπασχόλησης τής φορτηγού ναυτιλίας, ή προοπτική τών έσοδειων διά τό τρέχον έτος δέν είνε συντελεστική ούτε θελτιώσεως τίνος είς τούς ναύλους, ούτε και διευρύνσεως τής κινήσεως τών άπο θαλάσσης μεταφορών. Περισσότερα πλοία φαίνεται, δτι θά χρησιμοποιήθουν έκ τού Κόλπου Μεξικού και τού Βορείου 'Ατλαντικού, λόγω τής καλής έσοδείας σίτου τών 'Ηνωμένων Πολιτειών, άλιγντερα δέ άπο τά μακρινά κέντρα φορτώσεων γεννημάτων. 'Η έπισημος έκτιμησης τής χειμερινής έσοδείας τού σίτου διά τήν 'Αμερικανικήν Συμπολιτείαν ύπολογίζεται είς 754.150.000 μπούσελς, έναντι 685.102.000 διά τό παρελθόν έτος, τό δέ σύνολον τού μπούσελς, τήν έφαρινού σίτου θά άνέλθη είς 1 δισεκατομμύριον μπούσελς, τήν μεγαλυτέραν άπο μιᾶς είκοσαετίας παραγωγήν.

Αί 'Ηνωμέναι Πολιτείαι και δι Καναδᾶς προβλέπεται νά καλύψουν έφετος τό μεγαλύτερον μέρος τών Εύρωπακών άναγκών. Αί κατά χώρας έξ άλλους έσοδεία τής Εύρώπης μάλλον μέτριαι έμφανίζονται. 'Η Γερμανία, ή 'Ιταλία, ή Γαλλία και ή 'Αγγλία ή άπατηθή νά είσαγαγουν μεγάλας ποσότητας γεννημάτων. Αί έσοδεία των, λόγω τής ζηρασίας, σοθαράς ύπεστησαν καταστροφάς.

Εύρυτατής έπομένως κλίμακος μεταφοράι θά διεξαχθούν άπο τόν Κόλπον, τό Νόρδερν — Ρέιντζ και τόν "Άγιον Λαυρεντίον." Άπο πλησιέστερα δηλαδή κέντρα, έν συγκρίσιε πρός τό Πλέιτ και τήν Αύστραλιαν. Ειδικῶς δόσον άφορά τήν 'Αργεντινήν, τόν πρό διληγων έτών οιτοβούλων τής Εύρώπης και έν μέρει αύτής τής Β. 'Αμερικής, δέν πρόκειται κατά τό τρέχον έτος σοθαράν χωρητικότητα νά άπασχολήση διά τάς μεταφοράς τής. Περιωρισμένη ύπηρξεν ή πρός έξαγωγήν ποσότης τών οιτοράν, μικρά δέ και τού άραβοσίτου είνε ήσυγκομδή, τήν δποίων άλλως τε άναμένουν ήδη πρός φόρτωσιν οικάφη ένός περίπου έκατομμυρίου τόνων.

Μέ τάς τιμάς τών διαφόρων πρώτων ύλων έν ύφεσι, μέ τήν παγκόσμιον κατανάλωσιν έν περιορισμῷ και μέ τάς μεταφοράς γεννημάτων, παρά τάς πιθανώς ήδημένας άνάγκας Εύρωπακών τίνων χωρών, άπο πλησιέστερα κέντρα φορτώσεων — δέν πρέπει νά παροράται, δτι μεταφοράι θά διεξαχθούν και άπο τάς παραδουναβίους χώρας και ήσων άπο τήν Ρωσίαν — δέν θλέπουμεν πού νά στηρίζωμεν τάς αίσιοδόξους προβλέψεις μας διά τήν άπασχόλησιν τής ναυτιλίας κατά τό ή 'έξαμπτον τού 1938. Πολλά θεβαίως τά έκτακτα και άπρόβλεπτα πιθανόν νά συμβούν. Δέν δύναται τίς δύμας και νά τά προεικάση, πολλῷ δέ μάλλον νά στηρίζεται έπ' αύτών.

"Άπο τήν ούτω διαγραφομένην κατάστασιν, έξαιρετικώς δύσκολον θά διαρρεύση τό μέχρι τού τέλους τού έτους χρονικόν διάστημα διά τά φορτηγά οικαφή. Οι ναύλοι είς τά ήδη κρατούντα χαμηλά έπιπεδα θά διατηρηθούν, ένωψ τά ξεσόδα κινήσεως τών πλοίων, μέ τήν κεκτημένην ταχύτητα έκ τών ίκανοτοιηκών άποτελεσμάτων τού 1937, δέν πρόκειται νά περιορισθούν. Κατ' άνάγκην δ παροπλισμός θά ουγκισθή και ή άργουσα χωρητικότητα θά έπαυε ηδη έπι περισσότερον. 'Ισως άλιειτουργήση έν τών μεταξύ τό Ταμείον άποζημιώσεως και τά κατώτατα άριστα ναύλων έφαρμοσθούν είς τάς έκ τού Κόλπου φορτώσεις, σπως ήδη μελετάται, νά έργασθη άπωδηποτε θά διαποτικώς ή φορτηγός ναυτιλία. 'Ισως άκομη κατά Νοέμβριον, όν ύπάρχουν ένθαρρυντικά πληροφορίαι περί τής νέας έσοδείας τής 'Αργεντινής, ή άρχιση άναλαμβάνουσα ή ναυλαγορά. Πρός τό παρόν δύμας δέν διαφαίνονται είς τόν πρώτην εύοιων ή απάντισδοκον ένδειξιν. Ταχύτητα έπι περισσότερον τήν οικονομίαν κατάστασιν τής θά έργασθη μεταβαλλούμενην τήν σημερινήν κρίσιμον κατάστασιν τής.

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

Τακτική δεκαπενθήμερος Γραμμή φορτηγών άτμοπλοιών έξ Ελλάδος δι' AMBOURGON - POTTERDAM - AMBERSON και τάναπταλιν.

Εμπορεύματα έπισης δεκτά, δι' Αγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικής και Βορ. Θαλάσσης, ως και τό έσωτερον Γερμανίας και Βελγίου Άμερικην, Κναδάνκλπ. διά μεταφορώσεως είς τούς ώς άνω λιμένας και έκδόσεως κατ' εύθεταν φορητών.

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ ΠΕΙΔΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

και τοὺς είς απαντας τοὺς Έλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τής Εταιρείας

Η Διαθαλακανική γραμμή

"Η έγκαινιασθείσα ύπό της Νοτιοσλαβικής έταιρίας «Ζέτσκα» διαθαλακανική γραμμή, είμεθα θέσαιοι, διτί θά έπιτελέσῃ τὸν σκοπὸν τῆς συστάσεως τῆς. Δὲν ἀπολαμβάνει μόνον τῆς ψιλικῆς ἀρωγῆς τῆς Κυθερνήσεως τοῦ Βελιγραδίου, ἀλλά καὶ τῆς ἀμερίστου ὑποστηρίζεως ὅλων τῶν Βαλκανικῶν χωρῶν, ζωτικά τῶν ὅποιών συγκοινωνιακά συμφέροντα προώρισται νὰ ξένυπηρητήσῃ.

Μέχρι σήμερον οὐδέτερος ἀπό τὸ θαλάσσης σύνδεσμος, ἐνώπιον τῶν δόλους τοὺς λαούς τῆς Βαλκανικῆς. "Η ἀποκατάστασὶς τῆς τακτικῆς θαλασσίας ἐπαφῆς ἥτο μία ἀνάγκη, ἀναγνωρισθείσα ἀπό τὰς κατά καιρούς Διαθαλακανικάς Διασκέψεις. Τὰς ζωηρὰς αἰσθήματα τῆς φιλίας καὶ τῆς στενῆς συνεργασίας ἀπό τὰς ὅποιας ἐμφοροῦνται τὰ Κράτη τοῦ Αἴμου καὶ ἡ ἐπιθυμία διὰ τὴν ἀνάπτυξην τῶν οἰκονομικῶν τῶν σχέσεων ὑπῆρχεν οἱ κύριοι τῆς συστάσεως τῆς γραμμῆς συντελεσταῖ. Προώρισμένη εἶναι αὕτη νὰ παράσῃ θετικήν συμβολὴν εἰς τὴν προώθησιν καὶ τὴν ισχυροποίησιν τῆς οἰκονομικῆς ἀλληλεγγύης τῶν Βαλκανικῶν λαῶν. Τὴν ύπερτέραν δὲ ταύτην ἀποστολὴν τῆς γραμμῆς ἔχοντας ὅπων μας, εὐχόμεθα ὅπως γόνιμος ἀποθῆ καὶ ἡ ἐκμετάλλευσίς τῆς. Τὸ «Ἄδσεν» ἄλλως τε, τὸ σκάφος ποὺ διετέθη διὰ τὴν ἔξυπηρέτησιν τοῦ δρομολογίου — μέχρι τῆς ναυτηγήσεως δύο εἰδίκων διὰ τὴν γραμμήν πλοίων — διαθέτει ἐν ἀφθονίᾳ ὅλα τὰ μέσα καὶ παρέχει πᾶσαν ἀνεσιν, ὥστε νὰ δικαιοῦνται τῆς ἐμπιστούντης καὶ τῆς προτιμήσεως τοῦ ἐπιθατικοῦ καὶ ἐμπορικοῦ κόσμου.

Διὰ τὸν λιμένα τῆς Σύρου

Γράφει περὶ τοῦ λιμένος τῆς Σύρου τὸ Ἀγγλικὸν περιοδικὸν «Shipping World», διτὶ εἶναι «τὸ δεύτερον εἰς σπουδαιότητα ἐμποροναυτικὸν κέντρον τῆς Ἑλλάδος». «Ἡ Σύρος — λέγει — εύρισκεται λόγῳ τῆς γεωγραφικῆς τῆς θέσεως ἀμέσως ἐπὶ τῆς ὁδοῦ τῆς ναυτιλιακῆς κινήσεως. Μὲ τὰ μέσα ποὺ ἡδούνται, πρὸς ταχείαν καὶ καλήν ἐπισκευὴν τῶν πλοίων, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν κατασκευασθησμένην δεξαμενήν, θά φέρῃ, χωρὶς ἀψιθολίαν, σοθαρόν ἀντίκτυπον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν θιοπηγανίαν τῶν ἐπισκευῶν, παρὰ τῇ ὅποιᾳ διενεργοῦνται αἱ ἐπισκευαὶ καὶ αἱ ἐπιθεωρήσεις τοῦ μεγαλύτερου μέρους τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ.

Δικαίας ἡ ἀναγνώρισις τοῦ Ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ πρὸς τὸν λιμένα τῆς Σύρου. Διατηρεῖ, φαίνεται ἀκόμη ὅποιος, κατὶ ἀπὸ τὴν παλαιάν του φήμην, τὴν διεθνῆ πρὸς δίλεγον δεκάδων ἑτῶν. Ὁμολογοῦμεν, διμος, διτὶ δὲν μᾶς συνεκίνησαν καὶ τόσον οἱ κολακευτικοὶ διὰ τὸν λιμένα τῆς πρωτεύουσης τῶν Κυκλαδῶν λόγοι. Κατὰ κόρων ἐγράφοσαν καὶ ἐλέχθησαν πολλὰ μέχρι τοῦδε διὰ τὴν ἐπικαιρότηταν τῆς θέσεώς του, διὰ τὴν ἐμποροναυτικήν του ἱστορίαν, διὰ τὴν σιδηροδιομηχανίαν του κλπ. Τώρα πλέον, καρός εἶναι νὰ ἰδωμεν ἐκτελούμενα καὶ ἔργα. Ποῦ εύρισκεται λ. χ. τὸ ζῆτημα τῆς δεξαμενῆς; Αὐτὸ μᾶς ἐνδιαφέρει. "Ἐξευρέθησαν τὰ κεφαλαῖα; Θά γίνη ἐπὶ τέλους πραγματικότης τὸ θύειρον τῶν Συριανῶν; Ἡ δεξαμενὴ εἶναι τὸ μόνον μέσον διὰ νὰ ἐπανακτήσῃ ἡ Σύρος μέρος τῆς παλαιᾶς τῆς αἴγλης καὶ κινήσεως. Αὐτὴν, ἀλλως τε, τὴν πρὸ ἑτῶν κίνησιν, ἔχει ὅπων μας τὸ Ἀγγλικὸν περιοδικὸν εἰς τὰ περὶ τοῦ λιμένος τῆς Σύρου εὐμενή σχόλια.

"Ἐν τῷ μεταξὺ καὶ μίαν ἀκόμη παράλεψιν παρετηρήσαμεν κατ' αὐτὰς, οὐσιώδη διὰ τὸν λιμένα τῆς Σύρου. "Ἐπληροφορήθημεν καὶ μᾶς ἀλέπυθησεν ιδιαιτέρως, διτὶ παρετηρήθη ἐλλειψις γαιανθράκων διὰ τὰς ἀνθρακεύσεις τῶν πλοίων. Διατί οἱ γαιανθρακέμποροι τῆς Σύρου δὲν εἶχον ἐγκαίρως προβλέψει νὰ εἶχον ἐπαρκεῖς ποσότητας «μπῶνκερς» εἰς τὰς φορτηγίδας καὶ τὰς ἀποθήκας των; "Ἐνας ἀνθρακευτικὸς σταθμὸς τῆς ἐπικαίρου θέσεως τῆς Σύρου ἐπιτρέπεται νὰ παρουσιάζῃ τοιαύτας ἀνωμαλίας, διτὸν μάλιστα μέχρι τῆς ἐγκαταστάσεως τῆς δεξαμενῆς— ἀν πράγματι ἐγκαταστάθη — αἱ ἀνθρακεύσεις καὶ αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων εἶναι τὸ μόνον μέσον θιοπορισμοῦ τόσων καὶ τόσων ἔργων, θιοτεχνῶν καὶ ἐπαγγελματιῶν ἐν πραγματικῇ δυστυχίᾳ τελούντων;

Οἱ πρὸς τὴν Σύρον δεσμοὶ τῆς στήλης αὐτῆς μᾶς ἐπιτρέπουν, νομίζουμεν, τὰς ἀνωτέρω παρατηρήσεις. "Ἄς τὰς προσέδουν οἱ ἀρμόδιοι διὰ τὸν λιμένα τῆς καὶ οἱ ἀμέσως ἐνδιαφερόμενοι.

Τὰ πληρώματά μας εἰς τοὺς Ρωσικοὺς λιμένας

Ἡ οχολήθημεν καὶ ἄλλοτε, κατόπιν σχετικῶν καταγγελιῶν, περὶ τῆς συστηματικῆς προπαγάνδας, τῆς διεξαγομένης εἰς τοὺς Σοβιετικοὺς λιμένας μεταξὺ τῶν πληρωμάτων μας ἀπὸ τοὺς πράκτορας καὶ τὰς ποικιλωνύμους ὄργανώσεις τῆς τρίτης Διεθνοῦς. Εἰς δόλα τὰ λιμενικὰ κέντρα τῆς Νοτίου Ρωσίας, διποὺ τὰ Ἑλληνικὰ φορτηγά τακτικῶν προσεγγίζουν, λέσχαι εἰδικαὶ λειτουργοῦν, εἰς τὰς ὅποιας καλοῦνται καὶ συχνάζουν οἱ ζένοι ναυτεργάται διὰ νὰ ἀκούσουν εἰς τὴν μητρικήν των γλώσσαν ἔξαιρομενα τὰ ἀγαθά τοῦ κομμουνιστικοῦ παραδείσου καὶ ἀναπτυσσόμενα τὰ γνωστά κατὰ τοῦ «καπιταλισμοῦ» ἐπαναστατικά κηρύγματα.

Δὲν πρόκειται θεοβαίως ἡ νομιμοφροσύνη καὶ τὸ συντρητικὸν τῶν ἀντιλήψεων τοῦ "Ἐλληνος ναυτεργάτου τὴν ἐλαχιστηνὴν νὰ ὑποστοῦν κακὴν ἐπίδρασιν ἀπὸ τὰς προσπαθείας τῶν ὑπόπτων «συντρόφων». Δὲν θλέπομεν δύμας καὶ τὴν ἀνάγκην τῆς ἐλευθερίας ἐνασκησας, τῆς κομμουνιστικῆς προπαγάνδας μεταξὺ τῶν ναυτιλλομένων μας. Πρὸς τί νὰ ἐπιτρέπεται ἡ ἀνδρὸς ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων τῶν πράκτορων τοῦ κομμουνισμοῦ καὶ διατί οἱ πλοιάρχοι νὰ μὴ ἀπαγορεύουν εἰς τὰ ὑπὸ αὐτούς πληρώματα νὰ ἐπισκέπτωνται τὰς Ρωσικάς ἐργατικάς λέσχας, ἀπὸ τὰς ὅποιας τίποτε τὸ ἀγαθόν, τὸ ἐποικοδομητικὸν δὲν πρόκειται ν' ἀποκομίσουν; Ἡ Ἰταλία απὸ ἑτῶν ἡδονὴ ἀπηγόρευσε ρητῶς εἰς τὰ πληρώματα τῶν ἐμπορικῶν πλοίων κάθε ἐπαφὴν μὲ τὴν κομμουνιστικὴν προπαγάνδαν. Οἱ Ἰταλοί ναυτεργάται δὲν συχνάζουν εἰς τὰς συγκεντρώσεις τῶν Σοβιετικῶν λεσχῶν, οὕτε καὶ οἱ «ἀπόστολοι» τῆς τρίτης Διεθνοῦς ἡμιποροῦν ν' ἀνέρχωνται ἐπὶ τῶν Ἰταλικῶν πλοίων. Δὲν θὰ ἡδούνται νὰ ληφθῇ παρόμοιον μέτρον καὶ διὰ τὰς ἴδιας μας σκάφη. Ἀφοῦ τὸ Κράτος τῆς 4ης Αὐγούστου τοιαύτην ἐπέδειξε στοργήν πρὸς τὸν ἐργατικὸν παράγοντα καὶ τόσην ἀξιέπαινον, σωστικὴν κατέβαλε φροντίδα, ἵνα ἀπαλλαγῇ ἡ χώρα μας ἀπὸ τὸ κομμουνιστικὸν μίασμα, πρὸς τί νὰ συνεχίζεται, προκειμένου περὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, η τόσον ἐπικίνδυνος ἀσχημία;

Τὸ "Αρχεῖον Ναυτικοῦ Δικαίου,,

Τὸ πρῶτον τεῦχος τοῦ "Αρχείου Ναυτικοῦ Δικαίου" ἐκυκλοφόρησε πρὸ δεκατημέρου. Δὲν ἐντάποκειται θεοβαίως εἰς ημᾶς ἡ διατύπωσις κρίσεων, γεγονός πάντων εἰνε πανθομολογούμενον, διτὶ ἡ ἔκδοσις του ἐπλήρωσε μίαν ἀνάγκην. "Ισως δῶς ἀπάρχῃ τὸ πρῶτον τεῦχος νὰ μὴ ἐμφανίζῃ τὴν ἐκδοτικὴν ἀρτιότητα παρομοίων ζένων περιοδικῶν, εἰμεθα δύμας θέσαιοι, διτὶ ἡ πρωτοθουλία τοῦ κ. Φ. Γ. Ποταμιάνου θά ξελιχθῇ σύν τῷ χρόνῳ. Τὸ «Αρχεῖον Ναυτικοῦ Δικαίου» πιστεύομεν πράγματι νὰ καταστῇ «ὅ πυρὶ διὰ τὴν πρώτην περὶ αὐτὸ συγκέντρωσιν τῶν στοιχείων, ἀπὸ τὰς ὅποιας θά ἐκπηγάσῃ ἡ καθολικότερά περὶ τὸ ναυτικὸν δίκαιον κίνησις» ὅπων δρῶς παρατηρεῖ δ. κ. Ποταμιάνος εἰς τὸ ἐπὶ τῇ ἐκδόσει ἀρθρον.

Εἰδικότερον, εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας κατὶ καὶ τὸ περιοδικὸν αὐτὸ θά προσφέρῃ. "Ἡ ἐνημέρωσις τῶν ἀσχολουμένων περὶ τὴν ναυτικὴν ἐμπορείαν ἐπὶ τῶν νομικῶν ζητημάτων, ποὺ ἀποτελοῦν καὶ θέματα τῆς ἐπαγγελματικῆς των ζωῆς, ἀναμφισθήτητον εἰνε, διτὶ ὧδείμων εἰς αὐτούς ἔργον θά παράσῃ.

"Ἐλπίζομεν, διτὶ ἡ ἐπιστημονικὴ προσπάθεια τοῦ κ. Ποταμιάνου καὶ τῶν ἀλεκτῶν συνεργετών του θά ἐκτιμηθῇ κατ' αξίαν καὶ διτὶ τοῦ «Αρχείου Ναυτικοῦ Δικαίου» θά εὑρῇ πανταχόθεν πρόθυμον τὴν ὑποστηρίξιν. Οὐδεμίδις θὰ φεισθῶνται καὶ ήμεις φροντίδος, ἵνα δικαιωθῇ ἐκ τῶν πραγμάτων η ὑποστήριξις αὐτῆς.

Διὰ τὰς φορτώσεις εἰς τοὺς Ἰνδικοὺς λιμένας

"Απὸ τὸ Καράτοι τῶν Ἰνδιῶν ἔφθασε μέχρις ημῶν μακροσκελῆς δαμαρτυρίας κατὰ τῶν ἡκιοτα καύπετρων μεθόδων, ποὺ μεταχειρίζεται ὠρισμένος Οἰκος φορτοεκφορτώσεων διὰ τὴν ἔξεύρεσιν ἐργασίας. "Ἡ διαμαρτυρία ἀπευθύνεται πρὸς τοὺς τοῦ "Ἐλληνας ἐφοπλιστάς, τῶν ποιων κατὰ τὰ τελευταῖα ἔπι συχνά προσεγγίζουν τὰ σκάφη εἰς τοὺς λιμένας Καράτοι καὶ Βεραθάλ, ἀναφέρει δὲ συγκριμένον παράδειγμα "Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ, οὗτον δὲ πλοιάρχος, δελεασθεὶς ἀπὸ τὸ προσφερθὲν ύπὸ τῶν ἐν λόγῳ φορτοεκφορτωτῶν πλούσιον χρηματικὸν δῶρον, ἡγνόθε τὸ συμβόλαιον, τὸ ὅποιον εἶχον πογράψει οἱ διαχειρισταὶ τοῦ σκάφους εἰς Λονδίνον, ἀντιπαρῆλθε καὶ τὰς συστάσεις τῶν φορτωτῶν, πιθανὸν δὲ καὶ τὰ συμφέροντα τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ἀνέθεσε τὴν φόρτωσιν εἰς τοὺς παρασχόντας ἔκτακτον εἰς αὐτὸν προμηθείαν φορτοεκφορτωτάς.

Να διακριθώσωμεν τὴν ἀλήθειαν τῶν καταγγελλομένων θά ητο εἰς ημᾶς ἀνέφικτον. "Ισως ἔκ λόγων συναγωνισμοῦ κάποιας δοσίας ὑπερβολῆς νὰ ἐντυπωθῇ. Τὸ γεγονός δύμας, διτὶ τὸ δονομα τοῦ περὶ οὐδὲ λόγος οἰκου φορτοεκφορτώσεων ἀπετελεσεν ἀντικείμενον συζητήσεων καὶ δυσμενῶν σχολίων εἰς τε τὸν ἐγχώριον καὶ τὸν Ἀγγλικὸν τύπον, καθὼς καὶ εἰς αὐτὴν τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων καὶ τὸν Ἰνδικὸν Νομοθετικὸν Σῶμα, μᾶς πειθει, διτὶ συμφέροντα τοῦ πλοιοκτήτου καὶ ἀνέθεσε τὴν φόρτωσιν εἰς τοὺς παρασχόντας ἔκτακτον εἰς αὐτὸν προμηθείαν φορτοεκφορτωτάς, ἀπολαμβάνοντας καλῆς φίλης καὶ γενικῆς ἐκτίμησες, τόσον ἀπὸ μέρους τῶν τοπικῶν ἀρχῶν, δοσον καὶ τοῦ ἐκεῖ ἐργατικοῦ παράγοντος. "Υπάρχει δὲ πράγματι εἰς τοὺς ἀνωτέρω Ἰνδικούς λιμένας ὁ Οἰκος φορτοεκφορτώσεων τῶν κ. κ. Pestonjee — Bhisejee, ποὺ κατὰ κοινὴν ὄμοιογιαν, παρέχει πάσιν ἐγγύησιν διὰ τὴν πρόσποιν τῶν συμφερόντων τῶν πλοίων, τὴν ἐπακριβή των στοιχείων καὶ τὸ εὐθηνόν αὐτῆς κόστος.

VERITASC^o(FAR-EAST) LTD

SHIPBROKERS & AGENTS
CHARTERERS & BUNKERING
CONTRACTORS

TELEGRAMS: 68, Yamagata Dori, P.O.Box 107.
"TRIAINA,, DAIREN, S. Manchuria.
DAIREN Telephone:21-558

Από της ξένης σκοπιάς

Η Ελληνική φορτηγός Ναυτιλία

Διαπιστώσεις και συμπεράσματα

Τὸ κατωτέρω δημοσιευόμενον ἄρθρον τοῦ γνωστοῦ 'Αγγλικοῦ περιοδικοῦ «Shipping World» ἀπεικονίζει μὲν ἔξαιρετικὴν ἀκρίβειαν τὴν θέσιν τῆς Ἑλληνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Παρὰ τὰς διαπιστώσεις, εἰς ἄξιον προσθίνει ὁ ἀρθρογράφος περὶ τῆς ραγδαίας ἀναπτύξεως τῆς ναυτιλιακῆς ἡμῶν δραστηριότητος, οἱ σχετικοὶ μὲ τὸ παρηλικὸν τῆς χωρητικότητὸς μας ἀριθμοὶ καὶ τὰ ἔξι αὐτῶν συναγόμενα δρθότατα συμπεράσματα οὐδεμίαν καταλείπουν ἀμφιθίλαν, διτὶ δύσκολον καὶ ἀσταχές διαγράφεται τὸ μέλλον τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ. Ἐνδεικτικαὶ ἀκόμη τῶν ἀντιλήψεων ποὺ ἐπικρατοῦν εἰς τοὺς Βρετανικούς ἑφοπλιστικούς κύκλους εἰναι αἱ διαπιστώσεις περὶ τοῦ ἐνασκουμένου εἰς βάρος τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας συναγωνισμοῦ καὶ τὰ προτεινόμενα διὰ τὸν περιορισμὸν τοῦ μέτρα.

"Οοσι, ἐλάχιστοι εὐτύχως μεταδύν τῶν ἐφοπλιστῶν μας, πιστεύουν, διτὶ ἡ διεθνὴς συνεργασία δλέθρια θά ἐπιφέρῃ ἀποτελέσματα διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἡμῶν ἀνάπτυξιν, σαφῆ δύνανται νὰ μορφώσουν γνώμην ἀπὸ τὴν ἀνάγνωσιν τοῦ κατωτέρω ἄρθρου, περὶ τῶν ἀνυπερθέλήτων δυσχερειῶν ποὺ θ' ἀντιμετωπίσῃ ἡ Ναυτιλία μας, ἃν ποτε ἥθελεν ἀναλάθη πρωτοβουλίαν τινὰ διὰ τὴν διάσπασιν τῆς συνεργασίας. Χάρις εἰς αὐτὴν καὶ μόνον ἀποφέύγεται δὸ προστατευτισμὸς τοῦ Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ καὶ μᾶς παρέχεται ἡ μοναδικὴ εὔκαιρια τῆς ὀπωδόηποτε ἐπικερδοῦς ἑκμεταλλεύσεως τῶν ὑπερηλίκων πλοίων μας καὶ τῆς βαθμιαίας ποιοτικῆς ἀνασυγκροτήσεώς των.

"Η Ἑλληνικὴ ναυτιλία δημόνειν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη τὴν δραστηριότητα της. Προπολεμικῶς δλίγα μόνον σκάφη τῆς συνηγόνητον εἰς τοὺς λιμένας τῶν Ἰνδῶν, τῆς Ἀπολ. Ἀνατολῆς καὶ τῆς Λευκαδίας, ως ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὴν κίνησιν τῆς διώρυγος τοῦ Σονεζ. Τὸ 1914 λ. γ. διῆλθον ἔκειθεν 49 μόνον Ἑλληνικὰ πλοῖα 138.000 τόννων νέτ καὶ τὸ 1934 διῆλθον 164 πλοῖα 584.000 τ. νέτ. Λί κατὰ τὰ τέλη ἐλόμενα ἔτη διελένεις ἡκολούθησαν τὸν κατωτέρῳ προοδευτικὴν πλίμακα:

Τὸ 1935 διῆλθον	150	πλοῖα	444.000	τόννων νέτ
» 1936 »	168	»	594.000	»
» 1937 »	230	»	881.000	»

"Ποὺ δῆμος ἀφέγε νὰ διερεύεται ἡ τοιαύτη διένδρυσις — διερωτᾶται τὸ «Shipping World». "Οοσι κατὰ τὴν θεωρίαν Gresham ἡ σαθρὴ νομίσματα ζεῦν τὴν κυριαρχίαν τῶν καλῶν», οὗτο καὶ τὰ πεπλανιμένα πλοῖα ἐξοπλίζουν, ἐπὸ τὰς συγγρόνους συνθήκας τῆς ὑπερόπτου ναυσιπλοίας, τὰ νεώτερα σκάφη. Η αὐξήσις τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος κατὰ τὴν μεταπολεμικὴν περίοδον ὑπῆρξεν ἀξιοσημείωτος. Τὸν Ιούνιον τοῦ 1914 η Ἑλλάς κατεύχε 67 μόνον πλοῖα τῷ 3000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔναστον, συνολικῆς χωρητικότητος 241.000 τ. γκρός, ἐνῷ κατὰ Μάρτιον τὸ. ἔ. διέθετε 356 φορτηγά τοῦ ἀνωτέρῳ μεγέθους, 1.619.000 τόννων γκρός. Εσημειώθη δηλαδὴ μία αὐξήσις 289 σκαφῶν, ἦτοι 432. 8 οἱ καὶ 1.378.000 τόννων, ἦτοι 571.7 οἱο. "Ετὶ μᾶλλον ἀξιοσημείωτον είνε τὸ γεγονός, διτὶ καθ' ὅλα τὰ ἔτη τῆς κρίσεως ὁ Ἑλληνικὸς στόλος

Η ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΤΙΚΗ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

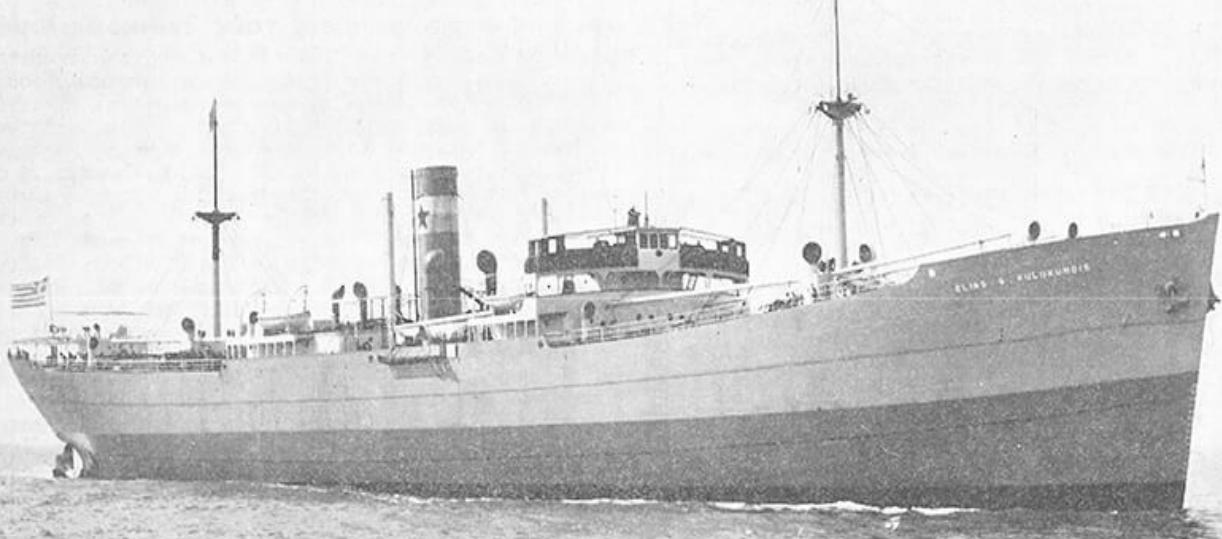
τῶν «τράμπες» ηγενεῖσε συνεχῶς καὶ κατὰ μίαν καταπληκτικὴν ἀντίθεσιν πρὸς τὴν κίνησιν τοῦ Ἀγγλικοῦ στόλου τῶν «τράμπες». Τὸ Σεπτέμβριον τοῦ 1932 ἐπήρχονταν 274 ὄπεανοπόρα Ελληνικά φορτηγά 1.113.000 τόννων γκρός, ἔχοντες δὲ καὶ ἐπὸς 4 ½ ἐπὸν ὁ στόλος οὗτος ηγενήθη κατὰ ποσοστὸν 45.5 οἱο διὰ τῆς προσθήκης 82 πλοίων ὀλικῆς χωρητικότητος 506.000 τόννων γκρός.

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΚΑΙ ΜΕΓΕΘΩΝ: Η Ἑλληνικὴ ναυτιλία συνεχεῖται τὸ «Shipping World» — ἀποτελεῖται κατὰ τὸ πλείστον ἐξ πάλιων πλοίων ἀγροτασθέντων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ κυρίως ἐξ Ἀγγλίας, ἀν καὶ κατὰ τὴν τελευταῖαν διετίαν διεβιβάσθησαν εἰς διάφορα Ἀγγλικὰ ναυπηγεῖα λαργαγγελίᾳ ἐξ μέρους ἀρκετῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν. Γενικῶς, ἐν τούτοις, δὲ Ἑλληνικὸς ἑμποριοῦ στόλος παραμένει εἰσέτι ὡς ἔνα σύνολον μεταχειρισμένον σκαφῶν, μὲ μέσην ἡλικίαν ἵπερθενον τὸ 20 ἔτη. Κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς κρίσεως μέγας ἀριθμὸς πλοίων πολεμικῆς κατασκευῆς ἡγοράσθη παρ' Ἐλλήνων ἀπὸ Ἀγγλικοὺς πολιητὰς — πολλὰ μάλιστα εἰς τιμὰς ἐκτάκτου εὐκαιρίας, τῷ ἐπισπεύσει τῶν Ἀγγλικῶν Τραπεζῶν — ἀρκετὰ δὲ ἄλλα πλοῖα ἡγοράσθησαν τελευταῖοις καὶ ἀπὸ τὰς Ἰννομένιες Πολιτίες κατὰ τὴν ἐπὸ τῆς «Ἀνωτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» ἐπιποίησην τῶν πλαρωπλισμένων κενεροντικοῦ στόλου. Ο κατωτέρῳ ἀνάλυτικὸς πίναξ δεινύει τὴν καθ' ἡλικίαν καὶ μεγέθη κατανομὴν τοῦ ομηρευτοῦ Ἑλληνικοῦ στόλου τῶν «τράμπες», ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχην δύναμιν τὴν ἓπλοχοντανήν τοῦ τέλος Σεπτεμβρίου 1932:

	Ανω τῶν 5000 τ. γκρ.	4000—5000 τ. γκρ.	3000—4000 τ. γκρ.
Ναυπήγησις 'Α)π.	T. γκρός 'Α)π.	T. γκρός 'Α)π.	T. γκρός 'Α)π.
Πρὸ τοῦ 1908	—	18	78.450 40
1909—1913	8	47.149 47	210.770 33
1914—1918	37	211.505 43	192.171 21
20 ἐπὸν καὶ ἄνω : 45	258.654 108	481.391 94	336.555
1919—1923	53	294.273 21	96.381 7
1924—1928	1	6.651 6	27.311 4
1929—1933	—	5	21.420 1
1934—1938	2	10.785 8	38.121 1
Μάρτιος 1938:	101	570.363 148	664.624 107
Σεπτέμβριος 1932:	28	150.758 109	478.766 137

» Προσώπει τὴν τῆς ἀνωτέρῳ κατανομὴν — συνεχεῖται τὸ Ἀγγλικὸν περιοδόκον — διτὶ ὁ ἀριθμὸς τῶν πλοίων 5000 τ. γκρός καὶ ἄνω ἡγενήθη κατὰ 73 καὶ ἡ ψωφιτικότητα τῶν κατὰ 419.605 τ. γκρός, ἢ δὲ προσθῆκη ἀπὸ τὴν κατανομὴν τῶν πλοίων αὐτῶν, 25 τόννων γκρός εἰς τὴν τελευτικὴν τῶν σκαφῶν, δύον καὶ τῆς συνολικῆς χωρητικότητος τῆς ομηρευτῆς κατηγορίας μεγέθους. Έξ τῶν πλοίων αὐτῶν, 25 τόννων γκρός 139.931 κατεσκευάσθησαν τὸ 1918, ἔτερα 33 σκάφη 179.723 τ. κατεσκευάσθησαν τὸ 1919 καὶ 13 ψωφιτικότητος 73.902 τ. γκρός κατεσκευάσθησαν τὸ 1920. Τὰ 71 ταῦτα πλοῖα 393.556 τ. γκρός, ναυπηγήθησαν περὶ τὸ τέλος τοῦ πολέμου καὶ κατὰ τὰ δύο πρώτα μετ' αὐτῶν ἔτη, ἀνήκουν εἰς τόπους, οἱ δύοι πεντικῶν σήμερον θεωροῦντα πεπλανιμένοι. Έξ τῆς ἀποτιθεσίου δημοσίου φορτηγῶν μεγέθους ἐνεθαρρύνθησαν, πάντως, οἱ "Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ νὰ εἰσέλθουν εἰς τομεῖς μακρινῶν ἀποτάσσεων, ως λ. γ. εἰς τὴν Ἕργασίαν ὁρίζησαν ἀπὸ Σαΐγκον καὶ γεννημάτων ἀπὸ τὴν Αντστραλίαν, ἐπτοπίσαντες εἰς εὐφείαν πλίμαζα τοὺς "Ἀγγλιοὺς ἐφοπλιστάς.

» Τὰ ἄνω τῶν 4000 καὶ κατὰ τῶν 5000 τ. γκρός Ἑλληνικά σκάφη



Τὸ νεότευκτον φορτηγόν «Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς» ἔνα ἀπὸ τὰ ὡραιότερα ἀποκτήματα τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ, κατὰ τὰς δοκιμάς του.

μηδένισαν από τον 1932 και έντεῦθεν κατά 39, ή δὲ χωρητικότης των κατά 185.858 τ. γρός, ένω τα μεταξύ 3000 έως 4000 τόννων γρός έμειώθησαν κατά 30 πλοία και 99.568 τόννων. Μία περαιτέρω μείωσης τον «τρίμιτο» του τελευταίου τούτου μεγέθους δένοντας ν' αναμένεται εἰς το άμεσως προσεχες μέλλον, έφοδον όλη γα τινά μόνον νέα κατασκευάζοντα, ένω δέ ο άμβυνος τῶν ιπαρχόντων μειώνται.

ΜΕΓΑΣ Ο ΓΚΟΣ Η ΑΡΗΙΚΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ: Από της πλευρᾶς τῆς ήλικιας, 58 'Ελληνικά φορτηγά 217.233 τόννων γρός, ήτον τα 13.5 οι της όλης φορτηγού χωρητικότητος, είναι ήλικιας 30 έτων και ἄνω. Έτεροι 88 φορτηγά 379.524 τόννων γρός (23.4 οι) είναι ήλικιας 25 έως 30 έτων και 101 σχάρη 179.843 τόννων (29.6 οι) είναι ήλικιας 20 έως 25 έτῶν, εἰς τρόπον διστάσεις 247 φορτηγά 1.076.600 τ. γρός, ήτον τα 66.5 οι της φορτηγού 'Ελληνικής χωρητικότητος είναι σήμερον ήλικιας ἀνω τῶν 20 έτῶν. Έπει τέλον έπάρχουν και 42 πλοία 219.922 τ. γρός (13.5 οι) ναυτηγήσαντα τὸ 1919, ήτινα ἔντος χρονικοῦ διαστήματος έπτα μόλις μηδόν θὰ ἔχουν και αὐτά ήλικιαν 20 έτῶν. Σημιανεῖ τότε — έξακολούθει τὸ «Shipping World» — δια τὰ 45 της σημερινῆς 'Ελληνικῆς χωρητικότητος τῶν «τρίμιτο» είναι πεπλανωμένα.

Οι 'Ελληνες κατέχουν σήμερον τὸν δεύτερον κατά σειράν ἐν τῶν μεγαλύτερον στόλων «τρίμιτο» μεταξύ όλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν τοῦ Κόσμου, εἰσελθόντες δὲ εἰς τὰς ἔργασίας μακρινῶν ἀποστάσεων εἰναι οι κυριότεροι σηναγονισταὶ τῶν 'Αγγλικῶν εἰς τὸν στίβον τῆς ἑλευθέρας ναυλαγορᾶς. Εἰς δὲς ἐν τούτοις τὰς πορφύρας τῆς ναυτιλίας συνεργασίας οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ ὑπεστήθησαν μετ' εὐθύτητος τοὺς 'Αγγλικούς συναδέλφους τουν. Ή τακτικὴ αὕτη τῶν 'Ελλήνων ήτο καταγανῶν πρὸς ὅγειλός τουν. 'Ηδη δῆμος μετα τὴν ἡμέραν τοῦ σχεδίου περὶ ίδιωσεως «Ταμείου Ἀποζημιώσεως» τῶν παροπλίζομένων φορτηγῶν, προσκύνησεν ἔνα νέον ζητήμα: Θεοῦ δόμηση, ἀρά γε, η πρόταση αὕτη τοὺς 'Αγγλικούς ἐφοπλισταὶς «τρίμιτο» εἰς τὴν χειρουργίαν νὰ παροπλίσουν σύγχρονα φορτηγά, καθ' ὃν χρόνον θὰ εὑρίσκονται ἐν κινήσει πεπλανωμένα 'Ελληνικοὶ σκάφη; Προφανῶς τὰ 80 οι τῶν 'Ελληνικῶν φορτηγῶν δὲν θὰ είνει δεσπότης πρὸς ἀποζημιώσεως, ἐφόδου τὸ σχέδιον δὲν θὰ ἐγράψειται ἐπ' οὐεδήποτε πλοίῳ «τὸ δόλων δὲν θὰ δύναται λογικῆς νὰ συναγονισθῇ, συνεπείη τῆς μεγάλης αὕτου ήλικίας η ἐτέρων μειονεκτημάτων του».

ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΑΓΓΛΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ: Τὰ 'Ελληνικά φορτηγά — συνεζησει τὸ «Shipping World» — διεισδύουν εἰς πολλὰς ἔργασίας «τρίμιτο» και μάλιστα εἰς τομεῖς, ἔνθα τὰ 'Αγγλικά φορτηγά ἔχουν ἀπαρχόμενα διακινήσαται. Αἱ συνολικαὶ εἰσαγωγαὶ σιτηρῶν, ζαχαρίων, ἐλαιοπόδιων, στηντροφικῶν εἰδῶν, μεταλλεύματος σιδήρου και παλαιοσιδήρου, ἐν 'Αγγλίᾳ, κατά τὸ 1936, τὸ τελευταίον δηλαδή ἐτος διὰ τὸ διόπιον έπάρχουν λεπτομερεῖς στατιστικαὶ, συνεποδύντο εἰς 225.40.000 τ., τὰ δὲ 'Ελληνικά φορτηγά μετέφερον 1.668.000 τόννων, ήτο τὰ 7.5 οι. Εἰδικῶς δέ πρὸς τὰ σιτηρὰ μετεφέρουσαν διὰ τῶν 'Ελληνικῶν πλοίων 1.184.000 τόννων, μὲ ποσοστὸν συμμετοχῆς 11.8 οι ἐπὶ τὸν πρὸς τὴν 'Αγγλίαν μεταφορῶν τοῦ εἰδους τούτου. Διατί, λοιπὸν, τὰ πεπλανωμένα 'Ελληνικά φορτηγά — διερωτάται τὸ 'Αγγλικὸν περιοδίδον — νὰ εμπαίζουν τόσον μέγα ποσοστὸν συμμετοχῆς ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν τοῦ Ήπειρού Βασιλείου; Τὸ μερίδιον τοῦ ἐπὶ τῆς ομοίως ἔργασίας θὰ παρέχεται ἀπαρχόλημον πλήρους φορτηγίον εἰς 187 'Αγγλικά «τρίμιτο», τὸ τελευταίον τέλον και τῶν 9000 τόννων d. w. ξαστον.

Ούδετες Βρεταννὸς ἐφοπλιστής εὐνοεῖ τὴν διάκρισιν σημαίας, πρέπει ώμος διωδήποτε νὰ ἔξερην μὲν περισσότερον ἔργασία διὰ τὰ 'Αγγλικά πλοία εἰς τὰς μεταφορὰς τῶν ἔθνων εἰσαγωγῶν και ἔξαγωγῶν. Δὲν θὰ ἡτο ἀρά γε δυνατόν, ἐν προκειμένῳ, νὰ ἐπιδύσουμεν διοικέμενον τινά τύπον ἀποδόσεως πλοίουν και πληρώματος, καθιερωμένουν πρὸς τὸν σορόπον αὐτὸν ἐνος διοικού ήλικίας και νὰ ἐπιμείνωμεν, διοικού ουφοράς μας;

«Η ἐπερφορστοφόρος χωρητικότητος «τρίμιτο»—ἐπιλέγει τὸ «Shipping World» — η όποια πέζει τὰς ἀγοράς τῶν ναυλῶν, διερεύεται σχεδὸν ἐξ ὅ-

λοκήσουν εἰς τὴν παρόδην ζένων πλοίων, ἥτινα είναι πράγματα πεπαλατωμένα και ἀποτελούν εἰς πολλὰς περιπτώσεις κίνδυνον δι' ἄντα και διὰ τὰ ἄλλα πλοία εἰς τὸ ἀνοικτὸν πέλαγος και πηγὴν συνεχοῦς ἀνησυχίας διὰ τοὺς ασφαλιστάς. Θὰ ιδύνατο νὰ προσληψῃ μία ἀλήη πρᾶξης τοῦ Κοινοβούλου, ἀπαγορεύοντα εἰς σινδηπότε πλοίον ἄνω τῶν 20 έτῶν, ἵνα οιανδήποτε και ἀν τελῆ σημιάων, νὰ μεταφέρῃ εἰς τὴν 'Αγγλίαν πλήρες φορτηγίον πρότων ὑλῶν, ίδια δὲ σίτου. Διὰ τοιαύτης τινὸς νομοθεσίας θὰ ἀπελεύθερον ἐπ τοῦ ἐπεργοντίου ἔχειται ουρανού μπορίον τῆς 'Αγγλίας 88 'Αγγλικά «τρίμιτο» 404.000 τ. γρός, ἔναντι 558 ζένων «τρίμιτο», 2.556.000 τόννων γρός, ἀποτελούντων τὸ 1/3, δις ἔγγιστα, τῆς ἀπωχούσης σήμερον φορτηγού χωρητικότητος.

Αἱ μεταφοραὶ τῆς Κεντρικῆς Εύρωπης και η Θεσσαλονίκη

Η Κεντρικὴ Εύρωπη τοῖς κυρίως ἔχει διεξόδους τῆς ἐμπορίκης της κινήσεως. Πρῶτον, τοὺς λιμένας τῆς Βορείου Θαλάσσης — ίδια δὲ τοῦ 'Αμβρούσου — χρησιμοποιούμενον ἐν Τσεχοσλοβακίᾳ και τῶν ποταμῶν Εἴματα και Οὐτερ. Δεύτερον, τοὺς λιμένας τῆς Αδριατικῆς (Τεργέστη και Φιόρδ). Καὶ τρίτον, τοὺς Ρουμανίκους λιμένας και μάλιστα τοὺς παραδοναβίους τοιούτους τῆς Βραζίλας και τοῦ Γαλάζιου. Διὰ τὴν ἐπιπαινονίαν, ἐν τούτοις, τῆς Κεντρικῆς Εύρωπης μὲ τὴν 'Ανατολίκην Μεσόγειον και τὴν Λίγυρον η συντομοτέρα ὁδὸς είναι η διὰ τοῦ λιμένος τῆς Θεσσαλονίκης, ήτος ὅμως δὲν είναι, δυστυχῶς, και η εὐθύνητέρα, λόγω τῶν δαπανῶν, πον ἀπαιτεῖ η μακρὰ σιδηροδρομικὴ διαδρομή. Τὸ μεγαλύτερον μῆκος τῆς διαδρομῆς ταῦτης διέρχεται μέσω τῆς Γιουγκοσλαβίας, η δὲ φύλη αὕτη χώρα δείκνυται διατεθεμένη νὰ ἴπονταισθεῖ τὰ σιδηροδρομικὰ κόμιστα εἰς τόσους βαθμούς, ώστε νὰ μὴ ὑφίσταται πλέον ομαντικὴ μεταφορά μεταφορούσης κόμιστους πρὸς τὴν Θεσσαλονίκη, ἔναντι τῶν τριῶν πραωναρεθεῖσῶν ὁδῶν, ἐνῷ συγχρόνως η προτίμησης τῆς Μακεδονίκης πρωτευούσης θὰ συνδέσῃ τὸ πλεονέκτημα τῆς ταχυτέρας μεταφορᾶς. Εἴνοτον ἀποβάνει, οτι διὰ νὰ εὐδωθῇ η προσπάθεια, θὰ ἔρει νὰ χρησιμεύῃ και ἐντεῦθεν παρομοία σιδηροδρομική πολιτική εἰς τὸ τιμολόγιον τῶν κομιστῶν, δεδομένου μάλιστα, οτι δη τόνωσις τῆς Βιέννης, η διαρρύθμιση τῶν διὰ Λουνάβεως μεταφορῶν, η μέση διωργῶν διενέργεια αὐτῶν διὰ τῶν ποταμῶν Μάιν και Ρήνου και διάφορα ἀλλα μέτρα, δύνανται νὰ καταστήσουν τὴν πρώτην Ανθοτιακὴν πρωτεύουσαν ἀξιόλογον κέντρον διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου μεταξὺ Ανθοτολίξ και Δύσεως.

Καὶ διοτάται: Ποίαν, κατόπιν τούτου, θέλει λάβει κατεύθυνοις η ἐν τῆς Κεντρικῆς Εύρωπης πρὸς τὴν 'Αγγλίαν 'Ανατολὴν κίνησις; Η πρωτικότερα και η μάλισταν συμφέδοναν ὁδὸς είναι ἀναμφισβήτητος, η διὰ τοῦ Λουνάβεως και τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Η Γερμανίας μῶις δὲν δύναται νὰ βασισθῇ ἀπολύτως και μόνον εἰπεῖ τῆς διοδού ταῦτης καθεστότος. Η οὐγάνωσης τοῦ ποταμού λιμένος τῆς Βιέννης, η διαρρύθμιση τῶν διὰ Λουνάβεως μεταφορῶν, η μέση διωργῶν διενέργεια αὐτῶν διὰ τῶν ποταμῶν Μάιν και Ρήνου και διάφορα ἀλλα μέτρα, δύνανται νὰ καταστήσουν τὴν πρώτην Ανθοτιακὴν πρωτεύουσαν ἀξιόλογον κέντρον διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου μεταξὺ Ανθοτολίξ και Δύσεως.

Απομένουν αἱ δέοντα πόλεις τῆς Εύρωπης πρὸς τὴν 'Αγγλίαν 'Ανατολὴν κίνησις; Η πρωτικότερα και η μάλισταν συμφέδοναν ὁδὸς είναι ἀναμφισβήτητος, η διὰ τοῦ Λουνάβεως και τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Η Γερμανίας μῶις δὲν δύναται νὰ βασισθῇ ἀπολύτως και μόνον εἰπεῖ τῆς διοδού ταῦτης καθεστότος. Η οὐγάνωσης τοῦ ποταμού λιμένος τῆς Βιέννης, η διαρρύθμιση τῶν διὰ Λουνάβεως μεταφορῶν, η μέση διωργῶν διενέργεια αὐτῶν διὰ τῶν ποταμῶν Μάιν και Ρήνου και διάφορα ἀλλα μέτρα, δύνανται νὰ καταστήσουν τὴν πρώτην Ανθοτιακὴν πρωτεύουσαν κακοκαρίας.

Απομένουν αἱ δέοντα πόλεις τῆς Εύρωπης πρὸς τὴν 'Αγγλίαν 'Ανατολὴν κίνησις; Η πρωτικότερα και η μάλισταν συμφέδοναν ὁδὸς είναι ἀναμφισβήτητος, η διὰ τοῦ Λουνάβεως και τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Η Γερμανίας μῶις δὲν δύναται νὰ βασισθῇ ἀπολύτως και μόνον εἰπεῖ τῆς διοδού ταῦτης καθεστότος. Η οὐγάνωσης τοῦ ποταμού λιμένος τῆς Βιέννης, η διαρρύθμιση τῶν διὰ Λουνάβεως μεταφορῶν, η μέση διωργῶν διενέργεια αὐτῶν διὰ τῶν ποταμῶν Μάιν και Ρήνου και διάφορα ἀλλα μέτρα, δύνανται νὰ καταστήσουν τὴν πρώτην Ανθοτιακὴν πρωτεύουσαν κακοκαρίας.

Απομένουν αἱ δέοντα πόλεις τῆς Εύρωπης πρὸς τὴν 'Αγγλίαν 'Ανατολὴν κίνησις; Η πρωτικότερα και η μάλισταν συμφέδοναν ὁδὸς είναι ἀναμφισβήτητος, η διὰ τοῦ Λουνάβεως και τῆς Μαύρης Θαλάσσης. Η Γερμανίας μῶις δὲν δύναται νὰ βασισθῇ ἀπολύτως και μόνον εἰπεῖ τῆς διοδού ταῦτης καθεστότος. Η οὐγάνωσης τοῦ ποταμού λιμένος τῆς Βιέννης, η διαρρύθμιση τῶν διὰ Λουνάβεως μεταφορῶν, η μέση διωργῶν διενέργεια αὐτῶν διὰ τῶν ποταμῶν Μάιν και Ρήνου και διάφορα ἀλλα μέτρα, δύνανται νὰ καταστήσουν τὴν πρώτην Ανθοτιακὴν πρωτεύουσαν κακοκαρίας.

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑΙ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o. L^{TD}

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

φαν ἀπὸ τῆς Βιέννης, ἐν σχέσει μὲ τὸν γειτονικὸν πόδις αὐτὴν λιμένα τῆς Τεργέστης. Θαλασσίως ὅμως η ἀνωτέρῳ διαφορᾷ καλύπτεται σχέδιον, δύσον ἀφοῦ τὸ κύριον τῆς μεταφορᾶς, λόγῳ τῆς ἐπικαρπίου θέσεως τῶν Ἐλληνικῶν λιμένων εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον. Δέν πόσκεται θεωρίας νῦν διερκιζόμενη προνομούσῃ τὴν θέσιν εἰς τὰς οηθείσας μεταφοράς, οὐτε καὶ νῦν ἐπιδιώξουμεν στροφήν τῆς ὅλης κινήσεως πρὸς τοὺς λιμένας μας. Ἀπλῶς καὶ μόνον θὰ ἔπειται νῦν προσελκύσουμεν ἔνα τιμῆτα τῆς κινήσεως ταύτης, ή όποια – σημειωτέον – είνει μὲν σήμερον σχεδὸν ἀνύπαρκτος, ἀναμένεται ὅμως, διτὸν ἀναπτυχθῆ ταχέος, καρός εἰς τὴν Γερμανικὴν δοσιτηρίοτητα καὶ τὴν μελετωμένην δργάνωσιν της-

Ἐξαρτούμενοι δεῖναίς ἀπὸ τοὺς Γιονγκοσλαβίκους σιδηροδρόμους μέχρις ὅπου τοιλάζιστον συνδεθῶνται σιδηροδρομικῶς καὶ μὲ τὴν Βούλγαριαν — ἐφόσον ὅμως ἴψιάτατα ἐν Γιονγκοσλαβίᾳ ἡ κατὰ διάσεις καὶ ἐν ταύτῃ συμπίπτει καὶ ἡ κοινότης τῶν συμφερόντων, ενύκλος θὺ τοῦ ἣ ἐν προφεμένῳ συνεννώμῃ, ἀφεὶς ἡ ἐπιφράση τῆς ἀμφοτέρων οὐ-
φέτερον λνείνα καὶ συντονισμένη προσπάθεια τῶν ἐνδιαφερομένων πα-
γαγόντων, ἡτοι τῶν σιδηροδρόμων, ἀπομποίοικῶν ἑταριῶν, λιμενικῶν δι-
οικήσεων κλπ.

Δυνάμεθα ἐπίσης νὰ ἐπιδιώξουμεν ὥμεσον σύνδεσιν τῆς Θεσσαλονίκης μὲ τὸν Δούναβην διὰ τὸν Γιονγκοσλαβίκον Σμεντερέβο. Ή μεταξὺ τῶν δύο τούτων πόλεων ἀπόστασις δὲν ἔτερθείαι, ὡς γνωστόν, τὰ 500 περίπου χιλιόμετρα. Μὲ ίδιωτέραν ἑπτεροίσιν καὶ μὲ μειούμενα κόμιστα δυνάμεθα, φρονό, νὰ δημιουργήσουμεν μιὰν ἵσανήν σίνησιν, μὲ μικράν μὲν διαφοράν ἔχόδων, ἔναντι τῆς ὁδοῦ τῶν Ρουμανικῶν λιμένων, μὲ μεγάλην δικαὶον συντόμευσιν τῆς χρονικῆς διαφορειας τῆς μεταφορᾶς. Ἀλλὰ διὰ νὰ φθάσουμεν εἰς τὸ εὐχάριστον αὐτὸν ἀποτέλεσμα, πρέπει νὰ ἀντιμετωπισθοῦμεν τὸ διὸν ἤτημα τῶν συγκονιωνῶν τῆς Μακεδονίκης πρωτεύοντος τόσον πρὸς τὴν Κεντρικὴν Εὐρώπην, δοσον καὶ πρὸς τὰ λιμενικὰ κέντρα τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου καὶ πέραν ἀκόμη τοῦ Σούετ. Ἡ προνομούσχος θέσις τῆς Θεσσαλονίκης πολλὰ καὶ μεγάλα δίναται ν' ἀποφέρῃ εἰς τὴν οἰσονομίαν τῆς Ἑλλάδος. Άρκει νὰ δημιουργηθοῦν ἀποινούσθεντες ἑπεινά, ποὺ μὲν ἐπιτρέψουν εἰς τὸ διαιρετιστικὸν ἐπόποιον τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης νὰ χρησιμοποιήσῃ τὸν λιμένα τοῦ Θεοφανεῖον διὰ τὰς ἀνάγκας του.

I. ΖΑΦΕΙΡΙΟΥ

•Η Διάσκεψις διά τὴν διεθνῆ συνεργασίαν

Τὴν 11ην Μαΐου συνῆλθεν ἐν Αονδίνῳ ἡ συνέλευσις τῆς «International Shipping Conference» ὧν τὴν προεδρίαν τοῦ κ. M. K. Turnbull, προέδρου τῆς «Διαιωνιτικῆς Ἐπιτροπῆς» τῆς φορτηγοῦ Ἀγγλικῆς ναυτιλίας. Εἰς τὴν συνέλευσιν ἀντεπορωστένθησαν δὲ καὶ ἐφοπλιστική «Ενοποίησις» τῶν ναυτιλῶν χωρῶν, ἔξαρτεσι τῶν Ἰαπωνικῶν καὶ Ἰταλικῶν. Οἱ Ἰταλοὶ ἐφοπλισταὶ περιφρόσιθησαν εἰς τὴν ἔγγραφον διατέλεσιν τῶν ἀντιληφεών των ἐπὶ τῶν θεμάτων τῆς συνέλευσεως. Εἰς τὴν ἡμερήσιαν διάταξιν περιελαμβάνοντο ἀρχεῖται θέματα, κυριώτερα τῶν ὅποιων ήσαν ἡ ἀνασκόπησις τῶν περιαγμένων ἐπὶ τῆς μέχρι τοῦδε διεθνοῦς ἐν τῇ θαλασσᾷ συνεργασίας, ἡ σύζητησις διὰ τὴν ἐπέταξιν τῶν «οχεδίουν» κατοτέτων ὄριων τῶν τιμῶν τῶν ναυλών καὶ εἰς ἄλλους τομεῖς, ἡ ἀνταλλαγὴ γνωμῶν ἐπὶ τοῦ καταρτισθέντος «οχεδίου» διὰ τὴν ἰδρυσιν «Ταμείου Αποζημιώσεως» τῶν παραπληζομένων φορτηγῶν καὶ τινὰ ἄλλα δευτερογενῆς φύσεως ζητήματα, ἀναγόμενα εἰς τὴν διεθνή συνεργασίαν. Τὴν «Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν ἀντεπορωστένθησαν δὲ κ. κ. Στ. Λιβανὸς καὶ Σ. Σοφότος.

Ἐν ἀρχῇ ὁ πρόδεδος κ. Turnbull λαζέσχε μίαν συνοπτικήν εἰκόνα

τῆς ομηρευνῆς καταστάσεως τῆς ναυλαγοῦς καὶ κυρίως τῶν τελόντων ἐπὸ ξελέγον τῆς ουνεργασίας τομέων. Εξέφερε τὴν πεποίθησιν του, ὅτι οἱ ναύαὶ ἐπὸ Πλέιτη, Αὐστραλίας καὶ Ἀγίου Λαυρεντίου διὰ ουνεργατικήν κατάρρεσιν, ἔναν δὲν ἐπειταρούν τὰ σχέδια μεταποτάνων ὄφιν», προσέβη δὲ εἰς θερμήν πρὸς τοὺς ἐρωπίστας ἔκκλησιν, ὅπως ουνεργίσονται τὴν μοτὴν τῆλθσιν τῶν «σχεδίων», διὰ να ἀποεργυθῶν ἡ ἐν αντιθέτῳ τινὶ περιπτώσει ἐπαπειλούμενα θλιβερά διὰ τὴν ναυτιλίαν ἔργασιαν συνέπεια. Ταῦτα γνώμας ἐπεστηρίζεν ἐν συνεχείᾳ καὶ ὁ Ἀγγλὸς ἐρωπίστης κ. I. Harris,

Ἐξ μένος τῆς Γερμανικῆς ἀντιφιλοσοφείας ἐπεβλήθη πρότασις, δῆλος διεγουρθῆ ἡ συνεργασία δι' ἐπεκτάσεως τῶν «σχεδίων» καὶ εἰς ἄλλας ἀγοράς. Τὴν πρότασιν ἀντέχουσαν οἱ Δανοὶ ἐφοπλίσται, ἵνα δειξαντες, διτὶ ἡ σωτηρία τῆς ναυτιλίας ἐνέκειτο ἀπολελειπτώς εἰς τὴν ὅθιλογιστικὴν κατανομὴν τῆς ἴνταρσοντος χωριτζότητος. Μὲ τὴν ἀπονομὴν συνεφόνησαν οἱ Σουηδοὶ καὶ οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλίσται, ἀν καὶ εἰς ταῦτην ὑπότιμον ἔτοναν, διτὶ ενύοντες τὴν ἐπεκτάσεως τῶν «σχεδίων» εἰς τὸν τομέα τοῦ Κόλπου Μεζικοῦ. Ἐναντίον τῆς ἐπεκτάσεως τῶν σχεδίων ἐκηρύχθησαν καὶ οἱ Φινλανδοὶ ἐφοπλίσται.

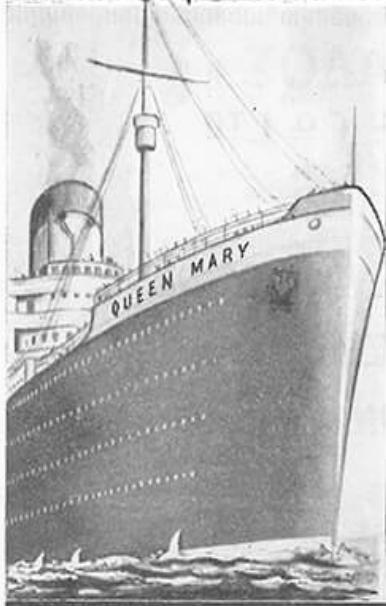
Η Έλληνική αντιποσοφεία — συμφωνούσης και τῆς Γιονυγκοσλαβίης — έπετημήσε τὴν γνώμην, ότι πιθανόν να ἀντεδείνυτο ἡ ἐπέξας τῶν συχεδίων καὶ εἰς ἄλλους τομεῖς, ἐπὸ τὴν παρόνταν θέσιν τῆς διεθνοῦς συνεργασίας. Ἡτο γένεσις τοῦ παρόντος μέσον τῆς τοιωτῆτος ἐπεκτάσις, λόγῳ τῶν ἀνομάλων συνιθηκῶν ἔργασίας εἰς ώριμένας ἀγοράς, αἵτινες καθιστοῦν δύσκολον τὴν ἐπιβολὴν εἰς αὐτοὺς ἐλέγχου. Εἴτε ἐπόφευτο βεβαίως, σὺν τῇ ἐπεκτάσει τῶν «συχεδίων» κατοιτάτων δόσιν, νὰ ἔργασισθῇ καὶ σχέδιον ὅφθιλογιστικῆς κατανομῆς τοῦ τοννᾶ, τότε οἱ «Ελληνες ἐπολιτισταὶ θὰ ησαν πρόδημοι νὰ ἐπαναστητίσουν τὸ ζῆτημα.

Σχετικώς μὲ τὴν ἰδούσιν «Ταιείον Ἀποζημιώσειο» ὁ πρόθεδρος τῆς συνελεύσεως κ. Turnīkis ἀνέφερε τὴν μέχρι τοῦδε συντελεσθεῖσαν προ-
γασίαν, ἐπειδὴ δὲ δὲν παρεσχέθη ἐπαρκής χρόνος εἰς τὰς Ἀγγλικᾶς καὶ ξένας ἐφοπλιτικᾶς ὀργανώσεις νάυλησην τὸ ζητήσιμον καὶ ἀπο-
ρρυσταλλώσουν τὰς ἀπόγεις των. Ξένησεν μετάδος, όπως ή συζήτησε πε-
ριορισθῇ εἰς τὴν ἀνταλλαγὴν γνωμῶν, ὅστε, βάσει ωρισμένων συμπε-
ραμάτων καὶ αντιλήψεων, νά διευρύνηται ἡ εἰδικὴ ἐποπτευτικὴ εἰς τὴν
ἐπεξεργασίαν λεπτομερῶν προτάσεων, ἐποβλήθησομένων ἐν καιρῷ, δύον
τὸ δυνατὸν ταχύτερον, ὑπὸ τὴν κρίσιν τῶν κατά χώρας ἔθνικῶν ἐφοπλι-
στικῶν ὀργανώσεων.

Οι Νοσθρηγοί ἐφοπλίσται ὑπεστήθησαν, διότι θὰ ἔπειρε τὸ «σχέδιον συνεργασίας», ἐφόσον πρόκειται νῦν ἐφαρμοσθῆ ἐπὶ διεθνῶν βάσεων, νῦν διευθύνεται καὶ παρ' Ἐπιτροπῆς διεμνοῦς γραφατῆρος. Ἐξήτησαν ἐπίσης, ὅπως περιληφθοῦν εἰς τὸ «σχέδιον» καὶ τὰ κάτω τῶν 2500 τόννων χρυκούς φροτηγά, ἐξ τῶν ὅποιων ἀπάρχουν πλείστα εἰς τὴν Σκανδιναϊκήν ναυτιλίαν καὶ τῶν ὅποιων οἱ πλιονιστήται ἐπιθυμοῦν τὴν προσχώρησιν τῶν εἰς τὴν συνεργασίαν. Ἐν συνεχείᾳ ἡ Νοσθρηγὴ ἀντιπροσωπείᾳ ἐτόνισεν, διότι ἐπιθυμεῖ νῦν πληροφορθῆ τὰς ἐπὶ τοῦ «σχέδιον» ἀντιλήψεις τῶν ἐφοπλιστῶν φροτηγῶν γραμμῆς, καθὼς καὶ ἐάν τὸ ζῆτημα τῶν νέων ναυπλιήσοντων καὶ τῶν διαλέσεων πλαών τοννᾶς, ἐλήμθῃ ὑπὲρ οὕτων κατὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ σχέδιον. Τέλος, ἐπεθύμουν νῦν ἐγνώσαν τὰς ἀρχιβεῖς ἀντιλήψεις τοῦ Βρεταννικοῦ ἐφοπλισμοῦ ἐπὶ τοῦ ὅλου ξητίματος.

Είς ταῦτα ἀπήγνησεν ὁ κ. Turnbill, ὅτι δὲν ἔλλήριθι εἰσέτι ἀπόφασις ὡς πρὸς τὴν Διοίκησιν τοῦ «σχεδίου», συνεφώνησεν ὅμως, ὅτι πρέπει αὗτῇ νά̄ ἐμφανίσῃ διεύθυνη γαρακτήρα, ἐπὸ τὴν φημήν πάντοτε προϋπόθεσιν,

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



MARINE PAINTS ANTI-FOULING COMPOSITIONS

NO COMPLAINTS WITH BERGER PAINTS

οι οι μετέχοντες της «Διοικητικής Έπιτροπής» ξένοι έφοπλισταί θά πρέπει νά παραμένουν συνεχώς εἰς το Λονδίνον.

Οι έπαρθσωποι τού Συνηδρίου έφοπλισμού έτονταν, ότι μετά συμπαθείας άποβλεψαν εἰς τό «σχέδιον» και συνεφόντησαν με τήν Νορμανγίαν πρότωσιν, όπως συμπεριλήφθην και τά κατό τῶν 2500 τ. γραφός φροτηγά. «Οσον ἀφορᾶ τούς Δανούς έφοπλιστάς, ἐδέχθησαν κατ' ἄρχιν τό «σχέδιον», διέγραψαν διώς τάς δινοσφερείας αέτοι, ἔως διον γνωσθῆ ἡ ὑποχρήσις τού ἀπό τό φροτηγά γραμμῆς, ἀνεύ τῶν ὅποιων — ἐπον— δὲν θὰ δυνηθῇ τό σχέδιον νά ἐπιζησῃ. Συνεφόντησαν διά τήν σημετογήν τῶν φροτηγῶν κάτω τῶν 2500 τόννων γραφός και ὑπέδειξαν, ότι θὰ ἐπρεπε νά ζητηθῇ και ἀπό τό φροτηγά γραμμῆς νά καταβάλλουν συνεισφοράν διά τό ποσόν τού παρ' οὐτῶν ἐκάστοτε μεταφερομένον τού «τράπτε φροτηγόν». Ως πρὸς τάς διαλύσεις και ναυτηγήσεις ήσαν τής γνώμης, ότι τό δέμα τούτο δὲν ἐπρεπε ν' ἀπασχόληση τό «σχέδιον», καθόδον ἥρξει απλῶς ὁ παροπλισμός τμάματος τής φροτηγά γραμμῆς. Ως πρὸς τήν «Διοικούσαν Έπιτροπήν» συνεφόντησε και οὕτως, ότι πρέπει νά προσάλλῃ διεθνή καρακτήρα.

Η ἀντιπροσωπεία τῶν έφοπλιστῶν τού Λίβερπολ. (Λάνερες) ἐδήλωσεν, ότι μετά συμπαθείας ἀποβλέψει εἰς τό «σχέδιον», ἀλλ' ότι τούτο δὲν προσέλαβεν ἀκόμη μίαν συγκεκριμένην μορφὴν, ἐπὶ τής ὅποιας νά βασισθοῦν περιστέρω συζήτησις. Πάντως — ἐτόντος οἱ ἐπλρόσποι τῶν έφοπλιστῶν τού Λίβερπολού — πιθανῶν οὕτων νά συνεισφέρουν εἰς τό Ταμείον, είναι διώς ἀδύνατον εἰς τάς ἑταρίας φροτηγῶν γραμμῆς νά δεσμευθῶν με τήν περίπτωσιν τού παροπλισμού, διότι τούτο θὰ προκαλέσῃ ἐπιζήμιαν διαταραχὴν τῶν ταυτικῶν δρομολογίων.

Άντιπροσωπος τέλος τῶν Σκώτων έφοπλιστῶν — ἐπλρόσπωπον τούς πλοιοστήτας μιᾶς χωρικότητος 400.000 τ. γραφός — ἐδήλωσεν ότι ἀντιθέτως εἰς τό «σχέδιον», διότι δὲν ἐξυπηρετεῖ τούτο τά συμφέροντα τής Αγγλικῆς ναυτιλίας, ἀλλά τῶν ξένων, δεδομένου, ότι ἐνθαρρύνει τά προγράμματα νέουν ναυτηγήσεων και προστατευτισμού εἰς δάρος τής Αγγλικῆς σημαίας. Εἰς πίστωσιν τούτο ἐπιχειρήματός τού οἱ Σκώτοι έφοπλισταί ἀνεψεύθησαν εἰς τάς προσφάτους ἀποφάσεις τῶν νέων Ιταλίδων ναυτηγήσεων.

Εἰς ἀπάντησην ὁ πρόεδρος κ. Τυρινιού ἐδήλωσεν, ότι οἱ Βρετανική ναυτιλία ἀπαρτεῖται ἀπό φροτηγά σκάφη 3.000.000 τόννων γραφός, ἄτινα ἀπολογεῖται νά μετάσων τής συνεργασίας, εἰς τρόπον ὥστε οἱ ἀπόφασις τῶν Σκώτων έφοπλιστῶν δὲν ἀποτελεῖ σοβαρόν πρόσθομα.

Η Ελληνική ἀντιπροσωπεία ἀνένοιγμενε, ότι θὰ ὑποβάλλῃ ἐν καιφό τάς ἐπί τού «σχέδιον» παρατηρήσεις τής, διότι — λόγῳ τῶν ἐφοτῶν τού Πάσσα — δὲν κατέστη δυνατή η μετέτη τού ζητήματος ἐπό τής έν Αθήνας «Ἐνόσσως Εφοπλιστῶν». Διά τήν μελέτην συνεστήθη ἥρη μία

ἐποειτροπή. Η ἀντιπροσωπεία μας συνεχάρη τήν Αγγλικήν «Διοικητικήν Έπιτροπήν», καθώς καὶ τήν ἐποειτροπήν ἐπεξεργασίας τού σχεδίου, παρέσχε δὲ τήν διαβεβαιώσιν, ότι οἱ «Ελληνες έφοπλισταί κηρύσσονται κατ' ἄρχιν ὑπέρ τού «σχέδιου», ἐπό τίνας ώριμένας προϋποθέσεις. Συνεφόντησεν ἐπίσης διά τήν σημετογήν τῶν πλοίων κάτω τῶν 2500 τόννων γραφός και διά τόν διεθνή καρακτήρα τής «Διοικητικής Έπιτροπής», ὃς πρὸς δὲ τήν συνεννόησην με τούς πλοιοστήτας τῶν «ελάνερος», ἐδέχθη τάς ἐπειθείσας ἐπό τού κ. Ρυπείμαν ἀντιλήψεις. «Ἐπί τής γνώμης καθ' ἣν ή παροχήν ἀμοιβῆς παροπλισμού θὰ ἐνθαρρύνει μερικας ναυτιλίας εἰς τήν ἐφαρμογήν ναυτηγαμίαν προγραμμάτων, ἐτονίσθη ἵπο τής ἀντιπροσωπείας μας, ότι σα κράτη ἐπιδιώκουν ἐνίσχυσην τής χωριτζότητός των διά λόγους ἐθνικῆς ἀμόνης η πρὸς κάλυψιν οἰκονομικῶν ἀνάγκων των, δὲν προκειται ν' ἀναχατισθούν ἀπό τήν ἰδρυσαι ή μη τού «Ταμείου Αποζημιώσεως». Οταν μία ὑγίης κατάστασης ἐπανέλθῃ εἰς τήν ναυτιλίαν ἐργασίαν, τότε θὰ ἐκλείψουν αἴτημάτως και αἱ ἐπιχορήγησεις.

Διά τό ποσόν τής ἀποζημιώσεως τῶν παροπλισμένων φροτηγῶν, ἐτονίσθη ἵπο τής ἀντιπροσωπείας μας, ότι πρέπει τούτο νά είνε ἐλκυστικόν, ὥστε νά εύνοη τόν παροπλισμόν και συνεπώς τήν ἀνάποδονην τής ἐργασίας τῶν ἐπιθεσίας πασαφόν. Υπεδίζθη ἀσύρμηνη ἵπο συσχετίσης τής Ελληνικής ναυτιλίας, ἐποειδημένης νά παροπλίσῃ τά φροτηγά τής εἰς τούς ζένους λιμένας. Ως πρὸς τήν διάρρειαν τού «σχέδιου» προντάθη νά είνε ἐπησία η διετής. Τέλος ἐπεβλήθη καὶ η πρότασης παραχωρήσης μιᾶς ἐκπτώσεως ναύλου εἰς δύσους φροτωτάς θὰ προτιμούν τά συνεργάδεμα πλοία, ὥστε νά ἐποχεφωθούν σύν τῷ χρόνῳ οἱ ἔπιτός τής συνεργασίας ἐφοπλισταί νά προσχωρήσουν εἰς τό «σχέδιον».

Ἐξ τήν ἀνωτέρω συζητήσεων ἀπεδείγθη η πραγματοποιηθείσα αἰσθητή πρόσθος εἰς τά τής συνεργασίας και διεπιστόθη τό ἐφαρμόσουν τού «σχέδιου» ἀποζημιώσεως. Ἐθεωρήθη ἐπίσης ως ίκανονοποιητική η ἀναγονίσιας διά τήν σημετογήν τῶν φροτηγῶν γραμμῆς, ἐξεφράσθη δὲ η γνώμη, διά και οἱ διαφωνούντες Βρετανοί έφοπλισταί θέλουν τελικῶς μεταπτώσθη νά προσχωρήσουν εἰς τήν συνεργασίαν. Κατά τούς ἐπολογισμούς τής «Διοικητικής Έπιτροπής» τό σύνολον τῶν ἄνω τῶν 2500 τ. γραφός σκαφῶν, δημορ προβλέπεται νά μετάσῃ τού σχεδίου, περιλαμβάνει μίαν ὄλιγην χωρικότητα 9.739.000 τόννων γραφός.

Ἐν τέλει ἐνεργούθη ἵπο τής συνελεύσεως η δημοσίευσης τού ἀκόλουθου ὥστε ἀναπονούντενος: «1) Η ἴδεα τής συντάσεως «Ταμείου Αποζημιώσεως» ἐγένετο δεκτή με γενικήν συμπάθειαν. 2) Εξεργάσθη ἡ γενική ἐπιθυμία, όπως η ἐπεξεργασία τού «σχέδιου» συνεχίσθη. 3) Η συζήτηση διά τής ἐπιτρέψης εἰς τήν εἰδικήν ὑποειτροπήν νά πράξῃ τούτο ἵπο τάς καρακτήρες κατενθυντήσιον γραμμάς, ὥστε ἔνα νέον και λεπτομερέστερον «σχέδιον» νά παραπονθήσῃ, δυνάμενον νά τύχῃ τής γενικῆς ἐπιδοκιμασίας. Σημεια τινά λεπτομερειακά θὰ γίνουν ἀντικείμενον ἐνδελεχούς μελέτης, ώς τό τού διεθνούς καρακτήρος τής «Διοικητικής Έπιτροπής». 4) Εάν η ἐποειτροπή ηδελεγεν ἐργασή ηπι τῶν γραμμῶν τούτων και τό νέον «σχέδιον» κειλοφορήσῃ ἐντός τριών ἑβδομάδων, μία νέα συνέλευσης τής Διασκέψεως θέλει λάβει κώφαν τήν 20ή Ιουλίου. Καὶ 5) Κατά τήν συνέλευσην τάπτην θὰ ἐπρεπεν αἱ ἐφοπλιστικά δραγμούσιας, μετά τήμανταξεγένετον νέον σχέδιον, νά μελετήσουν ἐξουνιστικά τερού τάς ἀρχάς και τάς λεπτομερειας τούτων και παράσχουν εἰς τάς ἀντιπροσωπείας τού ἐξουσιοδότησην, ίνα προέλθουν τελικαὶ ἀποφάσεις».

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

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

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

Ναυτικά Τεχνικά Ζητήματα

Συντήρησις μεταλλικών έπιφανειών τοῦ σκάφους

Εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐδόσαμεν ἀρχεῖα στοιχεία ὡς πρὸς τὴν χρησιμότητα καὶ τὸν σκοπὸν τῆς χρήσεως ἑψαλοχρωμάτων, ὥστε τὸ πρόσμα τῆς ἀποφυγῆς τῆς ἐπαυξήσεως τῆς ἀντιστάσεως τοῦ πλοίου λόγῳ τῆς ἐπὶ τῆς γάστρας προσοκολλήσεως τῶν διαφόρων μικρήσην τῆς θαλάσσης.

Τὰ ὑψαλοχρωμάτα, ιδίως τὸ πρότον στρῶμα, τὸ ἥπτο τὸ σκοπὸν τῶν ὑψαλοχρωμάτων φερόμενον, συμβάλλει δικαίως εἰς τὴν προστασίαν τῶν ὑψαλοχρωμάτων ἀπό τὴν δέσιδωσεων. 'Η δέσιδωσις ὡς γνωστὸν ἀποτελεῖσθαι σύνθετον ἔνοισι τῶν μετάλλων καὶ τοῦ σιδήρου ἐνταῦθα ἰδιαίτερως, μετά τοῦ ἑντὸς τοῦ ἀτμοσφαιρικοῦ ἀέρος περιεχομένου δέσιγνον, ὑπονοθεῖται κατὰ σοβαρὰν ἀνάλογαν ἀπό τὴν συντελεσθεῖσαν ὑγρασίαν. 'Ἐντὸς ἀπολύτως ἔχοντος δὲν ὑφίσταται ὁ κίνδυνος τῆς δέσιδωσεως, δικαίως δὲν ὑφίσταται καὶ ἑντὸς ὑδατοῦ ἀπολύτως ἀπλάγαμενον ὑγρασίας. 'Ἐκεῖ ἔνθα τὰ δύο ταῦτα στοιχεῖα παρουσιάζονται ἐν ἴσῃ ἀναλογίᾳ ὅπως εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Ισλαμοῦ, τῆς χρονομένης ἥπτο τοῦ κύματος καὶ κατόπιν ἐκπιθεμένης εἰς τὸν ἄρδα, ἡ δέσιδωσις πρέπει καὶ παρουσιάζει τὴν μεγαλύτεραν αὐτῆς ἔκτασιν. Εἰς ἐπίφρωσιν τῶν ἀνιστέρων ισχύει καὶ τὸ γεγονός, δικαίως δὲν προχωρήσωμεν πρὸς τὴν τρόπιδα τὰ ἑλάσματα παρουσιάζοντα μικρότεραν δέσιδωσιν.

Ἡ χρῆσις ὅμως τῶν ὑψαλοχρωμάτων δὲν ἀρχεῖ κατ' ἀρχὴν διὰ τὴν προστασίαν ἑλασμάτων τῆς γάστρας, διὰ νὰ ἀρχοληθῶμεν μὲν ἀρτῆν κατὰ πρότον. Εἰνε περισσότερον χρώμα συντηρήσεως, ἐφόσον τὰ ἑλάσματα ἔχουν χρωματισθῆναι προηγούμενον καὶ ίδια ἀρχικῶς μὲν ἐν πραγματικῷ ἀποτελεσματικῷ ἀντοψειδωτικῷ χρόνῳ. 'Ως τούτο δὲ ἀρχεῖται εἰς τὴν πρώτην χρησιμήν τὸ μάνιον τοῦ μολύβδου, τὸ ἀγγιλίαν ὡς red lead εἰς τὴν ἀγοράν προσφερόμενον. Λέγομεν δὲ εἰς τὴν πρώτην χρησιμήν διὰ νὰ μὴ εἰπομεν, δικαίως εἰς τὴν παραπομπὴν προστατευτικὸν χρόνον.

Διὰ τοῦ χρόνου τούτου πρέπει νὰ χρωματίζεται κατ' ἀρχὴν γάζες ἑλασμάτων πρὸς συντήρησιν, καὶ δὴ διὰ δύο στρῶμάτων. Δὲν ἀρχεῖ ὅμως ἡ χρῆσις τοῦ χρόνουτος καὶ μόνον. Περισσότεραν ἵστος ἀξίαν ἔχουν αἱ συνθήκαι τοῦ χρωματισμοῦ καὶ ἡ κατάστασις τοῦ χρωματισμούν ἑλάσματος. Σχετικῶς πρὸς τὴν τελευταίαν ἐννέα πρόσκεπται περὶ καινονοργῆς ἑλάσματος, δικαίως εἰς τὴν περιπτώσιν νέων κατασκευῶν, ἡ ἀντικαταστάσεως ἑλασμάτων, δηλαδὴ περιπτώσιν, ἡ οποίας ἴδιατέρων ἐνδιαφέρει τὰ ἑδύτα μᾶς πλοία, ἔχει καταδειχθῆ καὶ εἰνε ἀλλήτες ὅτι τὸ μάνιον οὐδεμίαν ἀποτελεσματικότητα ἔχει ἐφ' ὅσον χρωματίζεται ἐπὶ τῆς καλυπτούντος τὰ νέα ἑλάσματα μεταλλικῆς ἐπιχρισίου, ἡτοι εἰνε σύνθεσις δέσιδιον τοῦ σιδήρου, ὑφειλομένη εἰς τὴν ἐπὶ τῷ μεταλλουργείῳ ἐπεξεργασίαιν ἀρτοῦ, καὶ ἡτοι προσδίδει εἰς τὰ νέα ἑλάσματα την γνωστὴν σπλαγχνήτη. 'Αντιθέτως μᾶλιστα ἐφ' ὅσον χρωματίζεται ἐπὶ τούτου τοῦ ἑλάσματος, ἀποστᾶται μὲ τὴν ἀπόσπασιν τοῦ λεπτοῦ τούτου φλοιοῦ τῶν ἑλασμάτων, ὅπως ἔλθῃ εἰς ἐπαφήν μὲ τὸ θαλάσσιον ὑδωρ καὶ ἀρχεῖται ἡ δημιουργία τοῦ μάνιου τοῦ παραπομποῦ περὶ πολεμικῶν πλοίων, ἔνθα τὸ περιμόριον φθορᾶς εἴνει ἀπολύτως περιωρισμένον, ἡ πλάνη τοῦ ἑλάσματος διὰ διαλύσεως ὑδροχλωρικοῦ δέσιος.

'Ἐφ' ὅσον προκειμένον ἴδια περὶ ἀντικαταστάσεως ἑλασμάτων, τὸ

ὕλασμα δὲν ἔχει ἀποβάλλει τὸν ἐν λόγῳ μεταλλικὸν φλοιόν, τὸ μίνιον ὃν ἀποστάται ἐπὶ τῆς αἵτιας ταύτης, ἀνεξαρτήτος τῆς ποιότητος τοῦ μίνιον καὶ τὸν ὑπότιτην διεξαγενή, διὰ παματηρήσουσεν, ὅτι τὸ νέον ἑλάσμα παρουσιάζει πολλάκις περισσότεραν δέσιδωσιν ἀπό τὰ παλαιά, εἶνε δὲ ἐν πολλοῖς ἀκάλυπτον χρόνιμος. Τοῦτο, ἀποδίδεται συχνάκις εἰς τὴν ποιότητα τοῦ μετάλλου καὶ λέγεται κοινῶς, ὅτι δὲν πάνε τὸ χρόνιμα εἰς τὸ μετάλλον. 'Η ποιότητα τοῦ μετάλλου ἔχει βεβαίως μεγάλην ἐπίδρασιν εἰς τὴν ἀνθεκτικότητά του εἰς τὴν δέσιδωσιν. 'Η ἀνθεκτικότης ὅμως αὐτῆς ἀρχεῖται παρουσιάζομένη ὅπατα καὶ πάρον ἀρχίζει ἡ δέσιδωσις. Τὸ νῦν παρουσιάζεται ὅμως τὸ καινούργητες ἑλάσμα φέρον ἀπό τὸν πρότον πηγαδὸν τῆς ποιότητης τους συνήθησαν ὑφειλεταίται ἀποκλειστικῶς εἰς τὴν μὴ τηρηθούσαν τῆς ἀνοτέτησης συνήθησαν κατὰ τὸν χρωματισμὸν ὃς καὶ εἰς τὴν κακήν ποιότητα τοῦ μίνιον καὶ τὸν καλόν τοῦ προτότιτου τοῦ χρωματισμοῦ.

'Ως πρὸς τὴν ποιότητα δέοντα νῦν τοιούθη, ὅτι γνήσιον μίνιον μολύβδου σπανίως χρησιμοποιεῖται ἐπὸ τὸν ἐργοστασίων, ἀλλὰ καὶ ἐπὸ τὸν πλοίων. Τὸ ἑντὸς δοχείον ἐπὸ τὸ σκοπὸν τοῦ πολούχουμενον ἔχει βάσιν τὸ δέσιδιον τοῦ μολύβδου, εἶνε ὅμως συνήθησις σύνθεσις μὴ διαφέροντα καὶ πολὺ τὸ δέσιδιον τοῦ σιδήρου, τοῦ ἥπτο τὸ σκοπὸν τοῦ σιδήρου, ὃς προστέθηται τοῦ μίνιον τοῦ μολύβδου, ἀλλ' ἀποστᾶται εὐκάλωτος τόσον στερεός ἐπὶ τὴν ἀτμόσφαιραν ὃσον καὶ τριβόμενον διὰ μεταλλικῆς φήκτρας. 'Ἐπὶ πλέον δὲν είνε οὔτε ὑδατοσταγές, ὡς τὸ μίνιον μολύβδου, ἀφῆνει δηλαδὴ πόρους εἰς τὸ καλυπτόμενον ἑλάσμα.

'Η μὴ χρησιμοποιήσις τοῦ χημικῶν καθαροῦ μίνιον τοῦ μολύβδου διφεύλεται ἀφ' ἐνὸς εἰς τὴν πολὺ μεγαλυτέραν κατὰ μονάδα βάρους τημήν του καὶ εἰς τὴν μικρότεραν ἀφ' ἐτέρους καλυπτικήν τοῦ ικανότητα. 'Υπολογίζεται συνήθως, ὅτι μὲν ἡ χιλιόργαμον μίνιον μολύβδου καλύπτονται ἐπὶ καθαροῦ ἑλασμάτος 4,5—5 τετραγωνικά μέτρα ἐπιφανείς ἢ μὲν μίαν ἀγγίλικήν λίτραν 20 ἔως 25 τετραγωνικοὶ πόδες. 'Η καλυπτική ἀφ' ἐτέρου τοῦ μίνιον τοῦ σιδήρου είνε διὸ ἔνως καὶ ἡμιοφράδης μεγαλυτέρα, ὥστε ἀνεξαρτήτως τημής νὰ χρειάζεται καὶ διπλασία εἰναὶ μὴ μεγαλυτέρα ποσότης μίνιον τοῦ μολύβδου. Τόσον δὲ είνε ἀληθές, ὅτι είνε δὲν ἔχει σπανίως παρόντας τὴν μερισμόν τοῦ μολύβδου, ὥστε πολλά ἐργοστάσια παραγωγῆς αὐτοῦ, εἰς τὸ ἐπόπιον καθαροῦ μίνιον μολύβδου, ὥστε πολλά ἐργοστάσια παραγωγῆς αὐτοῦ, εἰς τὸ ἔσωτρον, ὅπατα προμηθεύοντας παρεσταθείσεων ἑντὸς μεταλλικῶν δοχείων, συνοδεύοντας ἔκστοτον δοχείον ἐπὸ τὸν μολύβδον ποτοποιητικοῦ χημικῆς ἀναλογίας.

'Ὕπὸ τὰς συνήθης ταύτας βεβαίως δὲν είνε εὔκολον καὶ ίδιως σημέρον νὰ χρωματίζεται ὀλόκληρον τὸ σκάφος διὰ τοιούτου μίνιον, καὶ δὴ διὸ στρῶμάτων, ἐξ οὗ καὶ πολλοὶ ἐφοπλιστικοὶ οἰκεῖ κατὰ τὴν παραγγελίαν νέων σκαφῶν συμφωνοῦν ἔξτρο τημήν διὰ τὸν χρωματισμὸν τούτου, ἐφ' ὅσον τὸ ναυπηγεῖον, ὅπατα πλάστατα ἡ τημὴ είνε συνηγονισμένην προτιμά τὴν χρησιμοποιήσιν εὐδημοτέρου χρωματον.

'Τὰ ίδια βέβαια ισχύοντας καὶ προειδοποιητικά πολὺ ἐποιητικά, ὅτι είναι εὔκολον τὸ σημέρον τὸ σημέρον μίνιον τοῦ μολύβδου. Τόσον δὲ είνε ἀληθές, ὅτι είνε δὲν ἔχει σπανίως παρόντας τὴν μερισμόν τοῦ μολύβδου, τὸ πλείστον σύνθετης εὐτέλεστάτης πολλάκις τημή.

'Ἀλλὰ καὶ αἱ συνήθη χρωματισμοῦ πλῆσον σοβαρούς φόδους εἰς τὴν ἀπετελεσματικότητα τοῦ μίνιον, οἰασδήποτε ἔστω τοῦ ποιότητος, ἐντὸς τῆς δέσιδωσεως. 'Απαραιτητὸν ἀπὸ τῆς αἴρεσης των πολλοῖς προστιθέμενον συνήθησαν σύνθεσις μὴ διστυγχίαν νέων σκαφῶν συμφωνοῦν ἔξτρο τημήν διὰ τὸν χρωματισμὸν τούτου, ἐφ' ὅσον τὸ ναυπηγεῖον, ὅπατα πλάστατα ἡ τημὴ είνε συνηγονισμένην προτιμά τὴν χρησιμοποιήσιν εὐδημοτέρου χρωματον.

'Οταν τὸ μίνιον χρωματίζεται ἐπὶ ὑγροῦ ἑλασμάτου, ἡ οὕτω καλυπτομένη ύγρασια ἀποβούει τὴν δέσιδωσιν, ἀλλὰ καὶ προσαλεῖ τὴν ἀπόσπασιν τοῦ χρόνου. Εἴνε ὡς ἐπὶ τούτου ἐνδεχομένως προτιμότερον εἰς περιπτώσιν, οὐχὶ τοποθετήσεως νέων ἑλασμάτων, ἀλλ' ἀποξέσεως πλαιών τοιούτων τῶν ὑψαλῶν, νῦν ἐπεξιώνται ταῦτα διὰ δύο στρῶμάτων

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

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

ΒΕΡΝΙΚΙΑ & ENAMELS

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΒUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

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

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

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

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ Α.Ε.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΑΠΟ 1^η ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ ΜΕΧΡΙ 31^η ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 1937 (ΕΤΟΣ 9^{ον})

ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΝ	ΠΑΘΗΤΙΚΟΝ
ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΕΤΑΙΡΙΑΣ	
· Άξια 26 έπιβατηρών και 68.450 ο	
ά) π «ΦΩΚΙΣ» και «ΕΥΒΟΙΑ» Δρ. 131.269.799.65	
· Άξια άγορασθέντων απόπλοιων	
· «ΑΝΔΡΟΣ» και «ΛΑΚΜΗΝΗ» > 11.488.789.50 Δρ. 142.758.589.15	
ΜΕΙΟΝ: Ελεσπραζθέντα ἐξ πωλήσεως τῶν ἀ) π Χρυσαλλίς, Αλιμήνη, Σπέτσαι, Θάσος, Κέα, Κύρτος, και 68.450 ο) π Εύβοια	> 11.541.310.90 Δρ. 131.217.278.25
Λιαροφόρ μεταξύ τῆς ἔγγραμμαί γης ζείας τῶν ἀνω πωληθέντων ἐξ ἀ) π και 68.45 ο) π Εύβοια και τοῦ εἰσπραζθέντος τιμήματος Δρ. 4.284.002.95	
· Αποσβέσις παρούσης χρήσεως > 4.433.275.30 > 8.717.278.25	
· Άξια 22 ἀπλοίων και 68.45 ο) π «Φωκίς».	Δρ. 122.500.000.—
ΦΟΡΤΗΓΙΔΕΣ και ΡΥΜΟΥΛΚΑ	
· Άξια 13 φορτηγίδων 1 σλεπτών και 2 ρυμουλκών . . Δρ. 845.774.65	
ΜΕΙΟΝ: Αποσβέσις παρούσης χρήσεως > 45.774.65 Δρ. 800.000.—	
ΕΠΙΠΛΑ και ΣΚΕΥΗ. . . 1.—	
ΣΥΝΕΡΓΕΙΑ και ΕΓΚΑΤΑΣΤΑ-	
ΕΡΓΑΛΕΙΑ και ΕΓΚΑΤΑΣΤΑ- ΣΕΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ . . > 1.— Δρ. 800.003.—	
ΧΡΕΩΓΡΑΦΑ	
276 όμολ. ἀναλλαξ. πρὸς Δρ. 700 Δρ. 193.200.—	
ΤΑΜΕΙΟΝ και ΤΡΑΠΕΖΑΙ	
Μερηγήτα ἐν τῷ Ταμείῳ και δι- αθέσμα ἐν ταῖς Τραπέζαις . . > 772.221.45	
ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΔΗΜΟΣΙΟΝ	
· Υπόλοιπον εἰς νέον . . > 8.773.063.45	
ΓΑΙΑΝΘΡ. και ΗΠΕΡΡΕΛΑΙΟΝ	
· Άξια Τ. 2649 γαιανθράκων και Τ. 74 πετρελαιού . . > 2.267.879.80	
ΥΑΙΚΑ, ΕΦΟΔΙΑ, ΕΝΤΥΠΗ	
· Ως αἱ ἀποθῆκαι . . > 2.174.727.—	
ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ	
· Μή δεδουλευμένα . . > 1.008.085.80	
ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ και ΧΡΕΩΣΤΑΙ	
· Υπόλοιπον εἰς νέον > 10.025.511.55 > 25.214.689.05	
ΑΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ	Δρ. 148.514.692.05 Δρ. 22.413.700.—
	Δρ. 170.928.392.05

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΥ "ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ,,

ΧΡΕΩΣΙΣ	ΠΙΣΤΩΣΙΣ
Γαιανθράκες και Πετρέλαιον . . Δρ. 76.685.069.95	
Μιούθοροφροδοσίαι και Ελαφροί > 38.955.828.70	
Φόρος Δημοσίου και Τ.Ε.Ε.Στόλου > 26.015.999.95	
· Έξοδα Εξεμεταλλεύσεως . . > 58.777.366.25	
· Έξοδα Κινήσης Επισκ. και Συντηρ. > 31.382.702.15	
Νοσήλεια και Αποζημ. Πληρωτῶν > 5.052.478.30	
· Έξοδα Λιαζειρίσεως . . > 10.972.114.65	
· Ασφάλιστρα ἀτόμων Δρ. 1.631.694.60	
Τόκοι . . > 2.604.314.95	
· Αποζημ. Διάφοροι > 249.143.30	
Συναλλαγή διαφοραί > 89.587.—	
· Επισφ. ἀπαιτήσεις > 118.795.10 > 4.693.564.95 Δρ. 252.535.124.90	
Ζημιαὶ ἐκ πωλήσεως 6 ἀπόπλοι- ον και 68.45 ο) π «Εύβοια» > 4.284.002.95	
· Αποσβέσις ἀπόπλοιων . . Δρ. 4.433.275.30	
· Αποσβέσις Φλγίδων και Ρυμουλκ. > 45.774.65 > 4.479.049.95	
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	> 5.145.460.75
	Δρ. 266.443.638.55

Διάθεσις Καθαρῶν Κερδῶν ἐκ Δρχ. 5.145.460.75

ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	Δρχ. 5.145.460.75
Εἰς Αποθεματικὸν Κεφαλαίον 10 ο) ο) ἐπὶ τοῦ ἐκ Δρχ. 5.145.460.75 κέρδους Δρχ. 514.546.—	
Εἰς Μέρισμα Μετόχων 3 ο) ο) ἐπὶ τοῦ ἐκ Δραχμῶν 110.000.000.— Κεφαλαίον » 3.300.000.—	» 3.814.546.—
Εἰς Ποσοστὰ Διοικ. Συμβουλίου 10 ο) ο) ἐπὶ τοῦ ἐκ Δρ. 1.330.914.75 ύπολοίπου Δρχ. 133.091.—	» 1.330.914.75
Εἰς Ποσοστὰ Διευθυντῶν 10 ο) ο) ἐπὶ τοῦ ἐκ Δραχμῶν 1.330.914.75 ύπολοίπου » 133.091.—	» 266.182.—

· Υπόλοιπον εἰς νέον Δρχ. 1.064.732.75

Tὸ ἐκ Δραχμῶν τριάκοντα (30) μέρισμα κατὰ μετοχὴν ἐλεύθερον παντὸς φόρου εἶναι πληρωτέον μετὰ τὴν ἔγκρισιν τοῦ παρόντος Ισολογισμοῦ ὑπὸ τῆς ἑτησίας τακτικῆς Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν μετόχων εἰς ημέραν καθορισθησομένην ὑπὸ τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου.

· Η τιμὴ τῆς Λίρας Ἀγγλίας εἰς ὅλους τοὺς λογαριασμοὺς Ἐ. εργητικοῦ καὶ Παθητικοῦ ὑπελογίσθη πρὸς Δρχ. 550.—

· Εν Πειραιεῖ τῇ 17η Μαΐου 1938
ΕΝΤΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΟΙ ΔΙΕΥΘΥΝΟΝΤΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ
Π. Α. ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΣ-Α. Σ. ΜΑΝΟΥΗΛΙΔΗΣ

Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΤΟΥ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟΥ
Ν. Κ. ΜΟΙΡΑΣ



Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Παρηγέλθησαν όκτω άκροι φορτηγά γραμμῆς

Η «Ανοτάτη Ναυτική Έπιτροπή» τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν διεβίβα τῷ μέρον εἰς τὰ έθνικά ναυτηγεία μίαν ἀκόμη παραγγελίαν ἀφορώντα διπλό φορτηγό πλοίο, προοριζόμενα διὰ τὸ ἔξωτερον Ἀμερικανικὸν ἥματον. Τέσσαρα εἰς τὸν πλόιον αὐτῶν θὰ κατασκευασθοῦν εἰς τὰ ναυτηγεία «Federal», τῆς Νέας Υρεσίου καὶ τὰ ὑπόλοιπα εἰς τὰ ναυτηγεία «Sun», τοῦ Τούστερ. Κατὰ τὴν «Journal of Commerce» τῆς Νέας Υόρκης, ἡ προσφορά τῶν ναυτηγείων «Federal», ἦτο ἡτοῦ ἡ χαμηλότερά εἶναι δὲλων τῶν προσφορῶν, ποὺ ἐπέβαλον τὰ μετασχόντα τῆς μειοδοτίας κυριότερα Ἀμερικανικά ναυτηγεία, ἀναφέρεται εἰς τιμὴν 1.995.000 δολλαρίων δι' ἔκαστον σκάφος, ἦτο ἐν συνόλῳ 7.980.000 δολλαρίων διὰ τὰ τέσσαρα. Τὰ ναυτηγεία «Sun» προσέφεραν 2.075.000 δολλαρίων δι' ἔκαστον, ἦτο 8.300.000 δολλαρίων διὰ τέσσαρα, μὲ βάσιν ὀρισμένης τιμῆς καὶ μὲ πρόσων τῶν σκάφων διὰ μηχανῶν Ντζέζ.

Τὰ νέα τάστα πλοία θὰ είναι τοῦ γνωστοῦ τέπον C.2, θὰ ἔχουν, δηλαδή, μῆρος 435 ποδῶν, ἐπτάπομπα 13.900 τόννων καὶ ταξέντην 15 ½ μίλιων, θὰ παραδοθοῦν δέ, ἐπομένη προσφορά πρόηγχοτεροῦ ἀπό τὰ ναυτηγεία τῆς Πενσακόλας καὶ ἀναφέρετο εἰς τιμὴν 1.990.000 δολλαρίων, μὲ βάσιν δὲ «ώρισμένης τιμῆς» 1.890.000 δολλαρίων κατὰ πλόιον, προσθισμένον δι' ἀτμομηχανῶν, δὲν ἔγενετο ὅμως δεκτή, διότι, ὡς ἔδηλωσεν ὁ πρόεδρος τῆς Έπιτροπῆς ναύαρχος ο. Land, ἐτὰ ναυτηγεία τάστα τῷρα μόλις ὄργανοντα καὶ συντετὼς ἀπὸ τῆς τεχνικῆς ἀπόδοσης τῶν δι' ἔνα ἀρκετά ποβαρὸν οικισθῶν ναυτικῶν κατασκευῶν, θὰ ἔπειτε προηγμένων νὰ διαποτιθοῦν.

Η ἐναλλασσομένη βάσις τιμῆς, ἐπὶ τῆς ὁποίας ἐλήμηθσαν αἱ προσφοραὶ, προβλέπει διακανονισμὸν τῆς τελικῆς τιμῆς τῶν νέων ναυτηγείων, ἀναλόγως τῆς πορείας τῶν ἐργατικῶν ἡμερομηνίων καὶ τῆς διακυμάνσεως τῶν κόστων τῶν ἴλακῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς ἐργασίας. «Ἐκαστος μειοδότης ἴποβάλλων προσφοράν μὲ βάσιν «διακανονισμὸν τιμῆς», ἐδικασθεὶται νὰ συντοποιῇ καὶ προσφοράν μὲ βάσιν «ώρισμένης τιμῆς». Τὰ ναυτηγεία «Federal» προσέφεραν τιμὴν 2.295.000 δολλαρίων κατὰ πλόιον, μὲ βάσιν τὴν «ώρισμένην τιμὴν» καὶ 300.000 δολλαρίων μηχανῶν τιμὴν δι' ἔκαστον σκάφος, ἐνώ μὲ βάσιν τῶν «διακανονισμὸν τιμῆς». Τὰ ναυτηγεία «Sun» προσέφεραν βάσει μόνον τῆς «ώρισμένης τιμῆς».

Νέα μέτρα διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἀνασυγκρότησιν

Εἶναι γνωστόν, ὅτι ἡ προστάθεια τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν πρὸς ἀπόκτησην ἐνὸς συγχρονισμένου ἡμιοφοροῦ στόλου προσέποιχεν εἰς τὰς ἐπεριβολικὰς προσφοράδας τῶν ἔθνικῶν ναυτηγείων, αἵτινες ἀνεφέροντο εἰς δαπάνην τετραπλάσιαν περίπου, ἔναντι τῆς ἀπλωτομένης διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν ιδίων πλοίων εἰς τὸ ἔξωτερον. Κατόπιν τούτου ἡ κυβερνήσις τῆς Οδοιπορικῆς ἐπιχειρίσθη νὰ παραγάψῃ τὴν διστάξειν τῶν κατήστων νομοσχέδιον, φημισθὲν ἡδη ἀπὸ τὴν Βούλην καὶ τὸ Κογχρέσσον καὶ τελοῦν ὑπὸ τῆς κύρωσιν τῆς προεργασῆς, διὰ τοῦ ὅποιον παρέχεται ἡ εὐέρχεσθαι τῆς παραγγελίας σκάφων εἰς τὰ ναυτηγεία τῆς ἀλλοδαπῆς, ἐπόσον ἀ' Ἀμερικανικά προσφοράν θὰ κρίνονται ὡς ἀσέμφροι.

Τὸ οητὸν νομοσχέδιον — γνωστὸν ὡς νομοσχέδιον Bland — εἶναι ἀπόρροια τῶν συμπεριφασμάτων τῆς Ανοτάτης Ναυτικῆς Έπιτροπῆς καὶ τῶν γνωστῶν ἐκθέσεων τοῦ προηγούμενον αὐτῆς ο. Kennedy ἐπὶ τοῦ πρόσιματος τῶν ἔθνων διὰ τὴν θέσην τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας καὶ τῆς ναυτηγικῆς διοικησίας. Αἱ ἐργασίαι ἀνοικατία, τὸ ἀπέιθαρχον τῶν Ἀμερικανικῶν πληρωμάτων, τὸ ὑπρόλιθον ναυτηγικὸν κόστος, ἡ διαφορὰ τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως μεταξὺ Ἀμερικανικῶν καὶ ξένων πλοίων, καὶ γενικῶς ἡ ἀπονοματία κάθε συνεννοήσεως μεταξὺ κεφαλίων καὶ

ἔργασίας, ἔθετον τὴν ναυτιλίαν τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐπὶ ἀντικονιστικῶν δάσκαλον, καθίστων προβληματικὴν τὴν περιπτώσην ἀνάπτυξην τῆς ναυτιλίας.

Ἡ προσπάθεια τῆς «Ανοτάτης Ναυτικῆς Έπιτροπῆς» ἔτεινεν, ἀλλὰ ἐνὸς μὲν εἰς τὸ νᾶ πεισθεῖν τὴν κοινὴν γνέμιην περὶ τῆς ἀνάγκης τῆς ἀποτήσεως ἐπαρκούς ἐμπορικοῦ στόλου, ἀλλὰ ἐτέρον δὲ νᾶ πλευριμοῦ εἰς τὸν ἔργατον παραγόντα τὰς ἐποχεδοσίες καὶ τὰς εὐθύνας τοῦ καὶ νᾶ συντελεσθήση, ἐνὶ λόγῳ, εἰς τὸν ἐπάνοδον τῆς ἐμπιστοσύνης τῶν ἰδιοτικῶν σεφαλίων, ὃς πρὸς τὸ ἀσφαλές τοῦν εἰς ἔθνικά πλοία. Τὸ ἡδη ἐγκριθὲν νομοσχέδιον Bland ἔδηλωσεν τὴν κυβερνήσην ἀποφασιστικήτητα πρὸς ἐφαρμογὴν τοῦ γνωστοῦ ναυτηγικοῦ προγράμματος καὶ τὴν προσπάθειαν τῆς, ἀλλὰ ἐνὸς μὲν νᾶ ἐπιτύχη μείωσιν τοῦ προτοτύπου ἐμπορικοῦ κόστους καὶ ἀλλ' ἐτέρου νᾶ εἰσήσηση τὴν στενοτέραν ἐπαργυρίαν τῶν εἰς ἔθνικά πλοίων. Τὸ ἡδη κριθὲν νομοσχέδιον εἰς τὸν ἐπάνοδον τῶν ναυτηγῶν τοῦν μὲ τὸ προσποτίον τον.

Αἱ κυριότεραι διατάξεις τοῦ νομοσχέδιου προβλέπουν τὴν ἰδρυσιν ἐνὸς ταμείου διὰ τὴν παροχὴν ἐγγῆγησεως τῶν ναυτικῶν ἐπανηράδων, ὅπερι τῆς Ανοτάτης Ναυτικῆς Έπιτροπῆς διατάξεις τοῦ νομοσχέδιου, ὅπερι τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ τὴν διαβιβάσῃ παραγγελίας εἰς τὸ ἔξωτερον, ὅπερι τῆς ἀποφέρεται τοῦν καὶ οὐχὶ ἐπὶ τῆς προσφορᾶς τῶν Ἀμερικανικῶν ναυτηγῶν. Προβλέπουν ἐπίσης δεκτή, ἀντὶ πενταετοῦς, τὴν περίοδον, καὶ ἡ ἔνδειξη τοῦ ἡμερανόματος, πέραν ἐνὸς ὥρας κερδῶν 10 οὐρῶν ἐπησιωτικοῦ, ὃν περιέχεται απὸ τοὺς ἐπιχορηγούμενους πλοιοκτήτας εἰς τὸν Ἀμερικανικὸν Δημόσιον. Η δεκτή, περιόδος ἐξητήθη ἐπὸ τὸν ἐφοπλιστικὸν κύκλον, οὗτες ισχυσίσθησαν, ὅπερι τὴν πενταετία δὲν εἴνοισι τὰ συμφέροντά τοῦ, δεδομένον, ὅπερι ἐνέδειξεται νὰ ἀπάρσουν καὶ ἔτη ἐπεξιμία. Δι' ἐτέφας τέλος διατάξεις προβλέπεται ἡ σύστασις ἐνὸς διατητικοῦ ναυτικοῦ συμβούλου, μὲ εὑρεῖαν ἐξουσιοδότησιν, προσθισμένον νὰ ἐπλαμάρηται τῆς διευθέτησεως τῶν ἐκάστοτε προκατατονῶν διαφορῶν μεταξὺ τῶν ἐπιχειρήσεων καὶ τοῦ ἀσφαλιστικοῦ παραγόντος, κατὰ τὸ ἐν Ἀγγλίᾳ πρατοῦν οὐστήτη.

Αἱ ἐτέρον, κατὰ μίαν πρόσφατον διήλωσιν τοῦ νέον προέδρου τῆς «Ανοτάτης Ναυτικῆς Έπιτροπῆς», τὸ πρόγραμμα ἀνανεώσεως τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, ποὺ πρόσεγεται νὰ ἐκτελεσθῇ εἰς τὸ ἀμέσως προσέζες μετάλλων, θὰ περιλαμβάνῃ πέντε προετοίης «λάινερς» διὰ τὴν γραμμὰς Νοτίου ο. Αμερικῆς, πέντε διὰ τὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Εδοφάλην, τέσσαρα διὰ τὰς πρὸς τὴν Απολογεσίαν, ἐπάλληλη διαφοράς τοῦν προεργασίας, διὰ τὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Εἰρηνικοῦ. Τὸ σύνολον τῆς ἀπατηθησούμενης δαπάνης διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τοῦ ἀνωτέρου προγράμματος ἐπολογίζεται εἰς 100 ἐκαπιούμφια δολλαρίων.

Αἱ δυσχέρειαι τῆς ἀνασυγκροτήσεως

Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ κύριοι οἱ προσκείμενοι εἰς τὴν «Ανοτάτην Ναυτικήν Έπιτροπήν» ἐκφράζονται μετὰ σκεπτικισμοῦ, παρέχοντος τὴν ἐντύπωσιν ὅτι τὰ σχέδια περὶ κατασκευῆς ἐνὸς κωνονηγοῦν ἐμπορικοῦ στόλου δὲν σημειώνονται ἐν τῇ πραγματικότητι μεγάλης προσδόσεως. Ο ναύαρχος Εμεργ. S. Land, Πρόεδρος τῆς Ανοτάτης Ναυτικῆς Έπιτροπῆς ὥμιλον εἰς μίαν τελευταίαν συνδεόμαστον τῆς διλογερίας τοῦ Εμποριοῦ Επιμελη-

"MIDGARD," EMDEN

Zweigniederlassung der
"Midgard," Deutsche
Seeverkehrs-Aktiengesellschaft

SHIP BROKERS & AGENTS

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



VINKE & CO.
AGENTS FOR REGULAR LINES
SHIP OWNERS-SHIPBROKERS

ROTTERDAM
Telegr. Address : VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

τηρίου της Ν. Υόρκης, δὲν άπεξανέψαν, σὺ νά πλοκατάστασις της ναυτιλίας τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ὁ ἀπατήση μαρχὸν εἰσέστη χρονίζον διάστημα. Πλέον τῶν 90 ο) — εἶπε — τῶν ἀπασχολούμενών εἰς τὸ ἔξωτερον ἡμέραιον καὶ εἰς τὸν ἀκτοπλοΐον τούτῳ σαραπῶν, θὰ καταληφθῶν μετά μίαν τετραετίαν ἀπὸ τὸ δόιον τῆς ἡλικίας, ή δὲ ἀντικατάστασίς τουν προ-βλέπεται τὴν ναυπήγησιν, ἐπὶ λέντε συνεχῆ ἔτη, 261 πλοίον ἑτησίως, ὅλης χωρητικότητος 1.500.000 τόννων, ἀντὶ μᾶς δαπάνης γύρω τῶν 2.500 ἑκατομμύριών δολλαρίων.

Ἄπο τῆς πλευρᾶς τῆς ἔθνους ἡμίνης, ή όποια καὶ κανεῖ — κατὰ τὸν ναυάρχον Εμεργ — τὸ ζωηρὸν ὑπέρ τῆς ναυτιλίας κυβερνητικὸν ἔνδιαμέρον, ἀπὸ καὶ ἐλάχιστον δόιον ἀνάγκην τῆς χώρας ἀποτελεῖ τὴν ἐντὸς μιᾶς δεκαετίας κατασκευὴν 500 πλοίον ἀντὶ σινολικῆς δαπάνης 1250 ἑκατομμυρίων δολλαρίων. Υπεγράμμισεν ἐν συνεχείᾳ ὁ ὄμιλητής, ὃν διὰ τὴν κατασκευὴν τοῦ σίκυονος καὶ στρατιωτικοῦ τούτου ἀμυντικοῦ φράγματος, οἱ Ἀμερικανοὶ ναυτιγοὶ καὶ πλοιούχοι δὲν λαμβάνουν, ἐν τῇ οἰστί, οὐδεμίαν ἐλύτην βούθειαν ἀπὸ τὴν κυβερνητικὴν τῆς Οὐασιγκτόνος. Ἀπλῶς καὶ μόνον καταβάλλεται παρ' ἀντῆς μία ἀμοιβή, καλύπτουσα μέχρι τῶν 50 ο) τῆς δῆλης διαφορᾶς κόστους ναυπηγήσεως ἐνὸς πλοίου, ποὺ ἴμφισταται μεταξὺ Ἀμερικανῶν καὶ ξένων ναυτηργείων. Τοῦτο δόμος εἰνοῖς μόνον τοὺς ἐξεταλλευμένους τὰ πλοῖα, οὐχὶ δὲ καὶ τὸν ναυπηγόν, καθόδου τὸ μέγιστον μέρος τῶν ἐπιχορηγήσεων διαφορικοῦ κόστους κατασκευῆς καὶ διαφορᾶς δαπανῶν ἐξεταλλεύσεως περιφέρεται ἀμέσως ἡ ἱμάτιος εἰς τὸν Ἀμερικανὸς ἔργατα, τῶν δόμουν τὸ βιωτικὸν ἐπίπεδον είνει ἴμφιλὸν καὶ ἀπατεῖ πολλὰς θεοίς.

Ιαπωνία

Αἱ δυσχέρειαι τῶν τακτικῶν γραμμῶν τῆς

Εἰς τὴν τελευταίαν γενικήν στρέλευσιν τῶν μετόχων τῆς γνωστῆς Ιαπωνικῆς ἑταφίας «Osaka Shosen Kaiishi», ὁ πρόδρος ἀντῆς κ. Murata σοβαρὰς διεπίστωσε δυσχερείας εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς Ιαπωνικῆς ναυτιλίας. Τὸ τόσον ἐπιρεάζον τὸν ἀπασχόλησιν τοῦ Ιαπωνικοῦ ἑμπορικοῦ στόλου ἔθνικον ἔξαγωγων ἡμέραιον — εἶπε — διέρχεται ἀπὸ τίνος μίαν περίοδον μεταβατικήν, λόγῳ τοῦ ἐπιβληθέντος κρατικοῦ ἐλέγχου, δοτὶς δημονοργεῖ εἰς αὐτὸν σοβαρὰς ζημιάς. Αἱ εἰσαγωγαὶ δημηράρια περιορίζονται, ἐνῷ καὶ αἱ ἔξαγωγαὶ ἀποβάνουν δυσχερεῖς. Εἰς τὴν Ἀφρικὴν καὶ τὴν Νότιον Ἀμερικὴν ἡ Ιαπωνία δὲν δύναται πλέον νὰ πολλήσῃ, εἰηδὲ τόσο μόνον προϊόντα τῆς, σοσα καλύπτει ἡ ἀντίστοιχος ἀξία τῶν παρ' ἀντῆς ἀγορᾶς. Ή νέα ἐξ ἄλλης καρίσις ποὺ ἔχεδηλωθῆ ἀπὸ τίνος εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας καὶ εἰς τὴν Παγκόσμιον Οίκονομίαν, δημονοργεῖ μίαν δύσκολον διὰ τοὺς Ιαπωνας κατάστασιν, δοπος τοποθετήσονταν τὰ προϊόντα τῶν. Τὴν δυσχερείαν ταύτην μάλιστα ἐπιτείνει καὶ τὸ γεγονός, ὃν τὰ Ιαπωνικά ἑμπορεύματα ἐνεψάνισαν ἀπὸ τίνος τάσεις αὐξήσεως τῶν τιμῶν των, περιορίζονταν οὕτω τοὺς σιναγωνιστικοῦ περιθώριον τῶν εἰς τὴν παγκόσμιαν κατανάλωσιν. Ή συρροή τῶν ἀνωτέρω παραγόντων περιέπειλε σημαντικῶς, ὡς ἡτο ἐπόμενον, τὰς ἐργασίας τῶν Ιαπωνικῶν τακτικῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Ἀμερικὴν, τὴν Ανταρκτικὴν, τὴν Ἀφρικὴν καὶ τὴν Εδώπωπην.

Ἡ ἀτμόσφαιρα, διὰ τὸς ιδίωντας τὰ τῆς Ιαπωνικῆς οίκονομίας — προσ-έθηκεν ὁ κ. Murata — εἶναι πλήρης ἀντιστρῶμαν καὶ ἀπασιοδοξίας πρὸς τὸ παρόν· Ἐν συνεχείᾳ ὁ ὄμιλητης ἐπεινενεὶ ἐπὶ τὸν δυσχερεῖων, ποὺ ἀντικεπτοῦσιν αἱ Ιαπωνικαὶ γραμμαὶ, εἰς τὴν Ἀγγλίαν, τὴν Γαλλίαν καὶ τὴν Ανταρκτικὴν, ἔνθα ἐργατικαὶ τίνες ὅργανοδεις ἀρνοῦνται νὰ διενεγγύησουν τὰς φορτοεκφορτώσεις τῶν Ιαπωνικῶν πλοίων. Παρομοία κίνησις ἔχεδηλωθῆ ἀπὸ τίνος καὶ εἰς τὰς Ἰνδίας, τὴν Μαλασίαν καὶ τὰς Φιλιππίνας νήσους, προστιθεῖσα ἀπὸ τὴν μόσονέντων ἐκεὶ ἔντονον κινεζήν προπαγάνδαν. Οἱ ἐχθροὶ τῆς Ιαπωνίας τείνουν νὰ τὴν ἐμφανίσουν εἰς τὰ δύματα τῶν ιδιαγενῶν τῆς Ἀνατολῆς, ὡς ἐπικίνδυνον δι' ἀντῆς, εἴναι τελικῶς ἀποβῆ νικηφόρος διὰ τὸ Τόσιο ὁ πρὸς τὴν Κίναν ἀγών. Πρό-

τινος ἀκόμη χρόνου οἱ λαοὶ οὗτοι ἴμεωρον τὴν Ιαπωνίαν ὡς ὄδηγὸν τῶν πρὸς τὸν πολιτισμὸν καὶ τὴν ἀνάπτυξιν. Σήμερον, τὴν ἀποφεύγονται καὶ ἀποστέρεονται κάθε τὸ τὸ Ιαπωνικόν. Παρὰ ταῦτα ὁ κ. Murata ἐλλίζει, ὡς ἐτόνοσεν, διὰ αἱ δυσχέρειαι αἴτια θὰ παρακαμψθοῦν καὶ διὰ τὴν Ιαπωνικὴ Ναυτιλία, ηπει τὸ 2.300.000 τ. γραῦς (τὸν 1916) τείνει ἡδη νὰ τριπλασιασθῇ, θὰ φένει σὺν τῷ χρόνῳ καὶ τὶς τὰ 10 ἑκατομμύρια τῶν γυρός, διευρύνοντα τὴν δράσιν τῆς πρὸς ὅλας τὰς ἐμπορικὰς ὁδοὺς τῆς Υδρογείου.

Μεγ. Βρεταννία

Καὶ νέα ύποχωρησις τοῦ ναυλοτιμαρίθμου

Ἀπὸ τοῦ Σεπτεμβρίου π. ἔ. καὶ ἐντεῦθεν οἱ ναῦλοι τῶν «τρόμπες», ὡς οὗτοι μετρήσονται ἐπὸ τοῦ τιμαρίθμου τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» (μὲ βάσιν 100 διὰ τὸ 1935), ἐμφανίζονται μίαν συνεχῆ ἐποιητικήν. Οὗτοι καὶ διανοτιμάθμοι τοῦ Απριλίου, σημειώμενος εἰς τὰ 126.92 ο), ὑπερεῖ καὶ τὸ 0.5 ο) ἔναντι τοῦ προηγούμενον μηνὸς Μαρτίου καὶ κατὰ 28.2 ο) ἔναντι τοῦ Απριλίου π. ἔ. ἐνῷ οἱ συνολικὴ αἴτιον μείσωσις, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Σεπτεμβρίου τοῦ 1937 ἐφίλασεν εἰς 37.1 ο). Άλι καὶ εἰδη προτίμων παρατημηθεῖσα αἱδημειόστεις τὸν Απριλίου, ἔναντι τοῦ Μαρτίου το. ἔτους καὶ τοῦ Απριλίου π. ἔ. ἐμφανίζονται ἀναλυτικότερον εἰς τὸν καπιτέρο πίνακα:

ΕΙΔΗ ΦΟΡΤΙΩΝ	ΑΠΡΙΛΙΟΣ ΤΟΙΣ ο) ΕΝΑΝΤΙ
Γιανάνθρ. ἐπὶ ἀ) π κάτω 3000 τ. γρα.	92.4 +1.4 -32.7
Γιανάνθρ. ἐπὶ ἀ) π ἄνω 3000 τ. γρα.	119.4 +0.3 -13.9
Γ'γνήματα	140.6 — -27.4
Ξέλεια	114.9 — -18.6
Μεταλλεύματα	116.8 -8.2 -42.1
Λιπάσματα	94.9 +2.8 -33.9
Ζάχαρας	121.5 +1.5 -40.2
Σίδηρος, Χάλκη, παλαιοσίδηρα	141.9 +2.5 -45.3
'Ολικὸς τημάθιμος	126.9 -0.5 -28.2

Εἰς τὸν ἀπόλονθον πίνακα ἐμφανίζεται ἡ πορεία τοῦ ναυλοτιμαρίθμου ἀπὸ τὸν 1936 καὶ ἐντεῦθεν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς βάσεις 100 τοῦ ἔτους 1935 καὶ 100 τοῦ ἔτους 1929:

ETH	1929 (100)	1935 (100)
1929	100.—	133.5
1935	74.9	100.—
1936	84.3	112.6
1937	131.5	175.6
Ιανουάριος 1938	103.5	138.2
Φεβρουαρίος 1938	97.0	129.5
Μάρτιος 1938	96.5	127.5
Απρίλιος 1938	95.0	126.9

Καὶ πάλιν ὁ χρυσός τῆς «Lufine»

Πρόσφατος ἀπόφασις τῆς Ἐπιτροπῆς τῶν «Λόιδ'ξ» ὑπεδαύλισε καὶ πάλιν τὸ ἔνδιαμέρον διὰ τὴν παλαιὰν ὑπόθεσιν τῆς ἀνελκύσεως τῆς ιστορικῆς Ἀγγλικῆς φρεγάτας «Lufine» καὶ τῆς περιστώσεως τοῦ ὑπόλοιπον χρονοσφροτού της. Διὰ τῆς ἐν λόγῳ ἀποφάσεως παρεσφέζεται εἰς ἔταιραί της Χάγης, ἡ ἀδεια νὰ προσθῇ εἰς ναυαγιασείαν, χρησιμοποιοῦσα πρὸς τὸν σορόν αἴτιον νέου τίπου ἐκσαμένα, διὰ τοῦ δόποιο καθίσταται δυνατή ἡ πλήρης ἀνέλκυσης τοῦ ὑπόλοιπον ναναγίον. Ή ιστορία τῆς φρεγάτας «Lufine», περὶ τῆς δόποιας καὶ ἀλλοτε ἡσχολήθησαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά», ἀπασχόλει τὸ Ἀγγλικὸν «Λόιδ» ἀπὸ ἐνός καὶ ἡμίσεος περίπου αἰώνος. Τὸ 1779 καὶ κατὰ τὴν διάρκειαν μᾶς σφροδοτάτης τρικυμίας ἡ φρεγάτα «Lufine» προσήσησεν εἰς ὑφαλον παρὰ τὰ

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



Όλλανδικά παράλια και έβυθισμη, αποτελέσθησαν και τού πολυτίμου φορτίου της ένα ράβδων χρονού. Οι ασφαλισταί κατέβαλον τήν ασφάλειαν διά την οὔτω προελθόνταν άλικην αποτελέσθησαν και έπειτα λάχησαν να περισσούν από τό φορτίον, διατηνάστησαν έτη περιεσώμην χρονούς και αργησαν είς τό δύο πρώτα από τον ναναγιόν στην περιεσώμην χρονούς και αργησαν είς τό δύο πρώτα από τον ναναγιόν στην περιεσώμην χρονούς.

Μετά την αποβίλενσαν μιάς είναιστεντασίας απέσυρε τήν περι αστρονομίαν απότομον της ή "Όλλανδική κυβέρνησης, παρατητείσαν έπει τόν «Αλόνδ'ζ». Μετά τήν άσησαν τον κωλύματον τούτου, δηλω τήξε περιπλέξει τήν ιπτόθεσιν τής ναναγιαφεσίας, έπιλθε τό 1838 ή ένα πυρκαϊάς καταστροφή τον Αγγλικού Χορματηστηρίου, καθώς ήν απολέσθησαν τόν ένδιαφερούμενον διά την διάσωσιν άντασσαλιστών. Επικολούθησε κατόπιν τούτου πράξις τον Αγγλικού Κοινωνιού, διά τής άσησαν ή ναναγιαφεσία απέδικάσθησαν είς τήν έτωφιαν τόν «Αλόνδ'ζ». Έπειτα πολλά απόπειρα κατεβλήθησαν και μιά ποσότης χρονούς και άργησαν 100.000 λιρών περίπου, άνεσύφη, απέμεινεν θματός είς τό νανάγιον ίκανή εισέπειραν ήξια δικαιολογούμενα τήν νέαν προσπάθειαν, δι' ήν παρεσερήθη η άδεια. Μετάξην τήν περισσόθεντον κατά τό παρελθόν άντικειμένων καταλέγεται, ως γνωστόν, και ή κώδιον τής φρεγάτας «Ελεύθερος», δύστης άνεσύφη τό 1859 και φυλάσσεται έκτοτε είς τό μέγαρον τόν «Αλόνδ'ζ». Ο ιστορικός αύτού κώδιον σημαίνει, διάσκις λαμβάνοντα είς τάν «Αλόνδ'ζ» ειδήσεις διασφύσεως πλοίων, απάντησης είχαν κηρυγμή είς άγνωμα.

Αι Σοβιετικάι ναυλώσεις κατά τό 1937

Κατά τήν συγχροτηθείσαν πρό τίνον ήμερων ένα Λονδίνων έτησίαν γενικήν συνέλευσιν τον Αγγλικού Σοβιετικού Εμποριού Επιμελητηρίου, διά πολυορθού πρόεδρος αύτον προέβη είς ένδιαφέρουσαν άνασσόπλουν τούτου μεταξύν τών δύο χωρών έμποριον κατά τό παρελθόν έτος, ήν αργερθείσεις κυρίων είς τήν άπασοληθείσαν Αγγλικήν χωριτικότηταν είς Σοβιετικάς μεταφοράς και είς τήν σοβούσαν διασφέσειαν τόν "Αγγλων έπολιστων και εισαγωγέων διά τούς βαρείς δρους, τούς άσησαν έπιδιώσουν να έπιβάλουν οι έπι τών ναυλώσεων και τών έξαγωγών Σοβιετικού δραγματισμού.

Άναφορικώς μέ τούς καταβλήθεντας ναύλους είς "Αγγλων έπολιστών, άνηλθον οδοι τό 1937, σημερίνων πρό τίνον προκαταρκτικάς Σοβιετικάς στατοπισίας, είς ποσόν ούζι κατόπιν τού 1.500.000 λιρών, θσον δηλαδή ποσόν έπιληψη ουτά τά έτη 1934 και 1935, ένηφ έναντι τών έτων 1933 και 1936 προένυψε μία άσησις 500.000 λιρών, διευλομένη κυρίων είς τάς μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων σιτηρών και μεταλλευμάτων έκ τής Μάσης Θαλάσσης. Ή κατά τό παρελθόν έτον σημετοχή τής Αγγλικής σημαίας είς τήν έργασιαν τών μεταφορών ένεισε από τήν Βαλτικήν παρέμεινε και πάλι στάσιμος, συνεπεί, ως έλεζη, τής άκαταλληλότητος, έν τιν μέτρῳ, τών Βρετανικών σημαντών διά πορτία ένεισε.

Σχετικώς μέ τάς ναυλώσεις παρετηρήθη διά ούδολως δημιουργόν θσον αύτα έπι τής μεταφοράς, άπο τούν ήδη έτον, τήν διευθύνσεως θλον τών μετά τό έξωτερην σημαλλαγήν τών Σοβιετού, είς τήν Μόσχαν. Οι Σοβιετικού Όργανοι ναυλώσεων και έξαγωγών ζητούν να έπιβάλουν βαρείς τινας δρους, τούτο δέ προκαλεί μεγάλην διασφέσειαν μεταξύ τών Αγγλων πλοιοκτητηρών και τών εισαγωγέων, ένηφ και αί διαπραγματεύσεις διά τήν σύνανταν μιάς σημαντικής χρονιζουν και απότομον έζοδα άλληλογραφίας και τηλεγραφημάτων σημαντικά.

THE KOPPERS COAL C°

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Έτησία παραγωγή 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις :

"ELPINCOAL.."

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

KOPPERS POCAHONTAS
KOPPERS NEW RIVER
KOPPERS INDIAN CREEK
KOPPERS SLOPE

Πρόστορες:
H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.
112 1/2, Fenchurch St. LONDON E.C. 3
Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON
Τηλ. έφ. No. ROYAL 4140

Τά «πούλ» τών δεξαμενοπλοίων

Τη διοίκησης τού «φρούριο» τών δεξαμενοπλοίων άπειράσισε κατά τήν τελευταίαν συνεδριάσιν τής νέας ιδιοκτησίας τό ποσού τών συνεισφορών τών «τάνκερζ» είς 10 ούρος έπι τών κατά ταξίδιον ναυλώσεων ανάτον και είς 12 ούρος έπι τών «τάμη - τσάρτερζ». Είς τήν άποφασίν τής ταύτης ημέρης ή διοίκησης τού «φρούριο», λόγω τής προσφάτων φαγδιάς πτώσεων τών τιμών τών ναυλών είς τόπεδα «μη ίκανοποιητικά» και τού έπαπελουμένου ως έπι τούτου εύρυτέρων παροπλισμού σεβαστής χωρητικότητος δεξαμενοπλοίων. Σημειωτέον, ότι ή μέχρι τούδε ισχύουσαν συνεισφορά 1 ούρος έπι τής εισπράξεων έπι «τάμη - τσάρτερζ» και 0.75 ούρος έπι τών ναυλών διά πεμπονιμένα ταξίδια, έπαμυσθείσα από τό τον Ιονίν π. ξ., δόπτε οι ναυλών είχον αισθητώς αναπιημήθη, ήτο καθαρώς όνομαστική. Λί ανεπαίσθητοι αύτα συνεισφοραί δέν ήδηναντο να καλύψουν άποξημάσιες τής εύρειαν πλήματα, δι' ή και κατέστη αναγκαία ή αερησίς τού ηδη, δόπτε αναμένεται να καροπλισθούν πλείστα δεξαμενόπλοια.

Νορβηγία

Παρελκύεται ή έφαρμογή τού 8ώρου

Λί άποφεις τών Νορβηγών και γενικώτερον τών Σκανδινανών έπολιστών κατά πόλης έφαρμογής τού έπιτασθον είς τά έθνικά πλοία, πούν ή παρομοία νομοθεσία καθιερώθη από ήλις τάς Σκανδινανών ναυτιλίας και από τάς κρητικές ναυτικάς χώρας τού Κόσμου, φαίνεται, ότι έπιπρατον. Είς τό «Οσλό» έδιμοποιεύητη πρόγματι πρό ήμερον προσχέδιον νόμον, διά τού άσησαν προτείνεται ή έφαρμογή τού έπιτασθον είς τούς ηδηλάσσης έπιπλοτας ήπακης χρόνους, υπό της προσαρμοσθείσαν είς τάς νέας διατάξεις. Κατά τόν Νορβηγών ναυτικόν Τέπον θματός, ή άφοδια σονοβούντετηκή έπιπρατο, ήπο τόν κρίσιν τής άσησαν έπειθη τόν ανώτερον νομοσχέδιον πρός έπειξεργασίαν, είνε βεβαημένη μία τόσον έγγονης έργασίας, ώστε να θεωρήται από τούδε άπιθανος ή δυνατότητης τής έφαρμογής τού 8ώρων από τό προσεχείς Ιανουαρίου. Πρό πάσης άλλως τε ισχύου τού νόμου άπατείται να έπλονηθούν και νέοι κανονισμοί συνέσεως τών πληρωμάτων έπι τή βάσει τών τριών φιλακών, ούτως ώστε

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

Καὶ χρησιμοποιήσατε τα
KATA TO ΣΥΣΤΗΜΑ HEMPEL

Θέλετε έξασφαλίση οίκονομικωτάτην
συντήρησιν τών πλοίων σας και
ώραιοτάτην έμφανισιν αύτῶν.

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

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

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

Wood Hempel Ltd, London, England.

Malmö Skeppsärfabrik, Malmö, Sweden.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

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

2) "Intercontinental", Peiraiou, Ammoudi, Thessaloniki.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

ΑΠΟΘΗΚΑΙ χρωμάτων Hempel είς 57
διαφόρους λιμένας, συμπεριλαμβα-
νομένου καὶ τοῦ Πειραιῶς.

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον και χρήμα
χρησιμοποιούντες

HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

TRADE



MARK

η δόλοκληφωτική προεργασία δὲν θὰ καταστῇ δυνατὸν νὰ τεθῇ ἐπὸ τὴν κρίσιν τοῦ Νορβηγικοῦ κοινοβουλίου πρὸ τοῦ 'Ιανουαρίου ἡ Φεβρουαρίου.

Ἐν τῷ μεταξὺ καὶ τὸ Νορβηγικὸν ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου ἀναγνωρίζει, ὅτι ἡ περὶ ὀκταώρου σύμβασις τῆς Γενεύης τότε μόνον θὰ ἐφαρμοσθῇ, ὅταν ἔποντιθῶν οἱ κανονισμοὶ οἱ σχετικοὶ μὲ τὰς ἐργασίους ὡραῖς καὶ τὴν ἐπάνδρωσιν. 'Η σύμβασις τίθεται, ὡς γνωστὸν, ἐν ισχύν ἔξι μῆνας μετὰ τὴν κύρωσίν της ἵππο πέντε ναυτικῶν χρονῶν, αἵτινες ἀντεπροσωπεύθησαν εἰς τὴν διάσειραν καὶ ἐκάστη τῶν ὅποιων διαθέτει ἐμπορικὸν στόλον 1.000.000 τόννων γροῦς τοιλάχιστον. Κατὰ τὸν ἐπισήμους Νορβηγικοὺς κύρωλος ἡ διάταξις αὕτη δὲν παρέχει ἀρκετὴν ἀσφάλειαν, ὅτι οἱ σπουδαίοτεροι ἀνταγωνισταὶ τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας δὲν συμμορφωθοῦν πρὸς τὴν σύμβασιν. Κρίνεται θῶν σκόπιον, ὅτι δὲν θὰ ἐργετεῖ νὰ δεσμευθῇ ἡ Νορβηγία, μέχρις ὅπου καὶ οἱ ἀνταγωνισταὶ τῆς ἐν τῇ διεθνὲ ναυταγορᾶ προέλθουν εἰς παρόμοιον μέτρον. 'Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς τὸ ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου συνιστᾶ, δῆλος ἡ ἐπικύρωσις τῆς συμβάσεως ἐξαρτηθῇ ἐκ τῆς ἀναλόγου στάσεως τῆς Δανίας, Φινλανδίας, Σουηδίας, Ολλανδίας, Σοβιέτ καὶ Μεγάλης Βρετανίας. Παρομοίαν, ὡς ἁγνόσθη, ἐπιφύλαξιν, διατηρεῖ καὶ τὸ Σουηδικὸν ὑπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου.

Νοτιοσλαβία

'Ιταλοσερβική συνεργασία

Αἱ μεταβιβάζομεναι ἐκ Βελιγραδίου πληροφορίαι ἀναφέρουν τὸ ἐνδεχόμενον μᾶς προεργούς ἐνδιαφερούσης ἐξελίξεως τῆς 'Ιταλο-Νοτιοσλαβίκης συνεργασίας ἐν τῇ Ἀδριατικῇ. 'Ιταλικὴ ναυτικὴ ἀποστολὴ ἐπεσφέψθη πρὸ τοῦ τοῦ Νοτιοσλαβίου λιμένας καὶ προέβη εἰς τὴν συγκέντρωσιν τῶν ἀπατούμενῶν στοιχείων, προσειμένουν νὰ καταρτίσῃ καὶ ἀποβάλλῃ εἰς τὴν κυρεόνησον τοῦ Βελιγραδίου προτάσεις, ἀποσκοπώντας εἰς τὴν ἀνάλημμαν ἀπὸ μέρους τῆς 'Ιταλικῆς βιομηχανίας διαφόρων ἔργων βελτιώσεως καὶ περιτέρῳ ἀναπτύξεως τῶν Δαλματικῶν λιμένων. 'Η συνεργασία αὕτη ἀποβλέπει κρίσιμας εἰς τὴν προσέλκυσιν ἐργασίας ἐκ τῶν Βαλκανίων πρὸ τῆς Ἀδριατικῆς, μέσῳ νέων τινῶν ὄδικῶν καὶ σιδηροδρομικῶν ὄρτηρων, αἱ ὥραια θὰ ἔνοσουν τῆς Δαλματικῆς ἀστὴν μὲ τὴν περιφέρειαν τοῦ Βελιγραδίου καὶ ἐπέκεινα μὲ τὰ σύνορα τῆς Ρουμανίας καὶ τῆς Βουλγαρίας. Παραλήπτως πρὸ τὴν προσπάθειαν ταῦτην, ἁγνόσθη, ὅτι θὰ πυκνωθῇ καὶ τὸ δίκτυον τῶν Νοτιοσλαβίκων θαλασσίων ταχικῶν γραμμῶν. 'Ανηγγέλθη μάλιστα ἡδη, ὅτι τὸ «Γιουγκοσλαβικὸν Λόδδο» καὶ ἡ ἑταῖρα «Ζέτοκα» πρόσκειται νὰ ἐγκανίσουν κατ' αὐτὰς νέας τινὰς γραμμὰς ἐκ τοῦ Ἀδριατικοῦ λιμένουν.

Ολλανδία

Τὸ λάϊνερ "Νιού Αμστερνταμ,,

Τὸ πρῶτον ταξίδιον τοῦ νεοτεύκτου Ολλανδικοῦ ὑπεροικεανίου «Nieuw Amsterdam» ἐστέφθη ὑπὸ πλήρους ἐπιτεχνίας. Τὸ σαφάρος ἀναζωρῆσαν τὴν 10ην πρωινὴν τῆς 10ης Μαΐου ἐν Ρόττερνταμ καὶ προσεγγίσαν εἰς Βούλγαρην καὶ Σαουθάμπτον, ἔφθασε τὸ ἀπόγειαν τῆς 16ης Μαΐου εἰς τὴν Νέαν Υόρκην μὲ 530 ἑπτάταρα. 'Η πραγματοποίησις τοῦ ταξιδίου ἀπὸ ἀρετηρίας εἰς τέρμα ἐντὸς χρονικοῦ διαποτίματος μικροτέρουν ποὺς τῶν ἔξι ἡμερῶν, θεωρεῖται ὡς ἀποτέλεσμα ἀρχαὶ ἴανονοποιητικὸν καὶ κατατάσσει τὸ ἐπίλεκτον τοῦτο Ολλανδικὸν ὑπεροικεάνιον μεταξὺ τῶν δέρα ταχυτέρων «ελάνερ» τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Σημειούτεον, ὅτι τὸ «Nieuw Amsterdam»

ἡ κολούθησε, λόγῳ τῆς ἐποχῆς, νοιωτέρων γραμμὴν, πρὸς ἀποφυγὴν τῶν πάγων, σιννήτησε δὲ κατὰ τὸν πλοῦν τὸν ισχροῦς ἀνέμος καὶ θαλασσοταραχήν, οὔτενες παρέσχον τὴν ἐκπαίδειαν νὰ διαπιστωθοῦν τὰ πλεονεκτήματα τοῦ σκάφους ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς εὐσταθείας καὶ τῆς ἀντοχῆς του εἰς τὴν τριζιμίαν.

Ρουμανία

'Η ἐμπορογαυτική τῆς δραστηριότης

Εἰς προηγόνευν τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶχομεν δημοσιεύσει ἐνδιαφέρονταν ἀνασόληπτον περὶ τῆς ἀναπτύξεως, τῆς κατανομῆς καὶ τῶν ἐργασιῶν τῆς Γιουγκοσλαβικῆς χωρητικότητος. Συνεχίζοντες ἡδη τὴν ἀπεικόνισην τῆς σημερινῆς θέσεως τῶν ἐτέρων Βαλκανίων ναυτιλιῶν παραδέτουμεν κατωτέρω μίαν συμαρτυρίαν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Ρουμανίας. 'Ἐν ἀντιπαραβολὴ πρὸς τὴν Ἑλλάδα καὶ τὴν Γιουγκοσλαβίαν η Ρουμανικὴ χωρητικότης είνε πολὺ λιγότερη τῆς Ρουμανίας, εἰς τὸν σπουδαστήτην τὸν Δοναβέριος ἐπιστροφήν δόδον πρὸς τὴν Κερτσικήν Εὐρώπην, ἐνθα ἀπασχολοῦνταν εἰδικὰ ποταμόπολισι καὶ τέλος εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὰ Ρουμανικὰ πλοῖα ἐργάζονται ἀποκλειστικῶς σχεδὸν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς καὶ ἐξαγωγὰς διαφόρων ἔθνων δογματισμῶν καὶ οἰκους, χωρὶς ν' ἀπασχολοῦνται εἰς μεταφορὰς ἀνὰ τὸν ἐλεύθερον διεθνῆ στίβον μεταξὺ ζένων λιμένων.

'Ο μελέτῶν τὰς στατιστικὰς τῶν Ρουμανικῶν ἐξαγωγῶν ἀντιλαμβάνεται εἰδῆς ἀμέσως, δητι κατὰ μέρος τὸ ἐξωτερικὸν τῆς κώρας ταύτης ἵτεροιασίου ἐμπόριον διεξάγεται μέσῳ τοῦ λιμένος τῆς Κωνσταντζῆς. Συνεπὸς η ὅλη ἐμπορικὴ τοῦ λιμένος τούτου κίνησις ἀντικατοπτρίζει τὰς ὑπιστομένας συνθήκας καὶ αἰτούτει τὸ κρήτην περὶ τῆς δυνατότητος περιστέρων ἀναπτύξεως τοῦ Ρουμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Αἱ διὰ Κωνσταντζῆς εἰσαγωγαὶ είναι ἀσύμματον. 'Αγήλην αἴτω τὸ 1935 εἰς 115.570 τόννων, τὸ 1936 εἰς 139.000 τ., καὶ τὸ 1937 εἰς 141.373 τόννων, ἐνῷ αἱ κατὰ τὴν ίδιαν τριετίαν ἐξαγωγαὶ ἔφθασαν τὸ 1935 εἰς 5.839.346 τόννουν, τὸ 1936 εἰς 6.199.891 τ., καὶ τὸ 1937 εἰς 5.212.844 τόννουν. 'Η συμμετοχὴ τῶν κυριωτέρων ζένων σημαντῶν καὶ τῆς Ρουμανικῆς τοιωτῆς εἰς τὴν μέσῳ Κωνσταντζῆς ἐμπορικὴν κίνησιν, ἐμφανίζεται εἰς τὸν ἀπόλουθον συγχριτικὸν πίνακα διὰ τὰ τρία τελευταῖα ἔτη:

ΣΗΜΑΙΑΙ	1935	1936	1937
Ιταλικὴ	τόννοι 1.320.000	978.000	1.027.000
Αγγλικὴ	» 866.000	875.000	864.000
Νορβηγικὴ	» 664.000	901.000	439.000
Γερμανικὴ	» 212.000	284.000	329.000
Ολλανδικὴ	» 374.000	350.000	270.000
Ἑλληνικὴ	» 284.000	426.000	257.000
Γαλλικὴ	» 61.000	253.000	210.000
Ην. Πολτετίου	» 127.000	107.000	153.000
Ρουμανικὴ	» 508.000	495.000	452.000
Αιτούσι ομιλία	» 488.000	595.000	371.000
Σύνολον:	» 4.904.000	5.224.000	4.372.000

Πλὴν τῶν πετρελαίων καὶ τῶν παραγωγῶν τοῦ, ἐξάγονται μέσῳ Κωνσταντζῆς δημητριακά καὶ δή ἀριθμότος, εἰς τὴν παραγωγὴν τοῦ δότοιον η Ρουμανία τριετεῖται τρίτη ἐν τῷ Κόσμῳ, ζηλεῖα καὶ σφράγια. Διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν ἀνωτέρων εἰδῶν καὶ προϊόντων — ἐξαρσεῖ τῶν πε-



THE BELDAM PACKING & RUBBER C° LTD

ΜΟΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΙ

ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ BELDAM

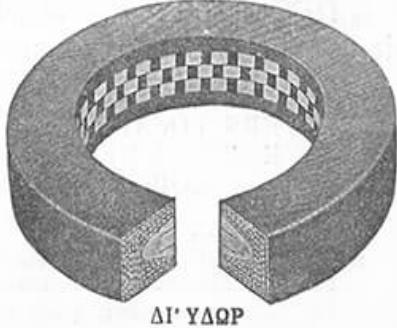
ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΒΑΛΒΙΔΩΝ
ΠΕΡΜΑΝΙΤΟΥ Κ. Λ. Π.

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

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

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

"V"
di ATMON
PILOT



τοξείων — χρησιμοποιούνται κατά σεβαστὸν ποσοστὸν Ρουμανικὰ πλοῖα καὶ δεδομένον, διτὶ αἱ ἔχαγωγαὶ δημητριακῶν καὶ οἰκοδομησιμῶν ἔντειαις παρουσιάζουν τάσιν ἀνέψησεως, εὐνοεῖται ή εὐνότερα τῆς Ρουμανικῆς ναυτιλίας ἔργασια καὶ τὸ ἐνδεχόμενον περιπτέρῳ ἀναπτύξεως τῆς Ρουμανικῆς χωρητικότητος. 'Υποχώρησην ἀντιθέτως παρουσιάζει η διὰ τῆς Κονσταντίνης μεταφορά ἐπιβατῶν. 'Ο ἀριθμὸς τῶν ἀναχωρήσεων κατά τὴν ίδιαν χρονικὴν περιόδον ἐνεργάνει μείον 50 ο). 'Η ἐποχώρησης αὗτη διφεύλεται ἐν μέρει καὶ εἰς τὴν περιστολὴν τῆς ταξιδιωτικῆς ἔθνασης κανέσεως πρὸς τὴν Μιράζ 'Ασίαν καὶ τὴν Παλαιστίνην.

Αἱ προτεύεσσαν Ρουμανικὰ ἐπιβαταὶ γραμμαὶ ἀρχονταὶ ἐν Κονσταντίνης καὶ ἑνὶτο ἐν Γαλάζιον, περιλαμβάνον δὲ εἰς τὸ δίκτυον τῶν προσεγγίσεις εἰς Κονσταντινούπολιν, Πειραιᾶ, Ἀλεξανδρειαν, Χάϊφαν καὶ Βηρυττὸν. Ή «Ρουμανικὴ Ἀτμοπλοΐα» (S. M. R.) διατηρεῖ τακτικὰς γραμμὰς πρὸς τὴν Μιράζ 'Ασίαν καὶ τὴν Λίγαντον, διὰ δὲ τὸν ἀτμοπλοίον τῆς «Peles», «Ardeal» καὶ «Alba Julia» φέρει εἰς ἐπικοινωνίαν τοὺς ἔθνους λιμένας μὲ τὴν Νεάπολιν, Γένοβαν, Μασσαλίαν, Ἀλγέριον καὶ Μάλταν. Πλὴν τῆς χωρητικότητος 55.575 τ. γρόδος, εἰς ἣν ἀναβιβάζονται τὰ σκάφη τῆς μεγαλυτέρας ταύτης Ρουμανικῆς ναυτικῆς ἑταφίας, δέον νῦν συνιτολογισθεῖν καὶ τοῖα φροτηγά τῆς ἑταφίας «Romana» 10.546 τ. γρόδος, τοῖα τάνκερς τῆς ἑταφίας πετρελαίου «Steana Romana» 10.437 τ. γρόδος καὶ ταῦτα ἄλλα σκάφη 9385 τ. γρόδος ἀνήκοντα εἰς διαφόρους μικροῦς ἐφοπλιστῶν. Οὕτω, τὸ σύνολον τῆς Ρουμανικῆς χωρητικότητος ἀνέρχεται εἰς 90.183 τ. γρόδος.

Πλὴν τῶν σκαφῶν ἀντὸν ὅμως εὑρίσκονται ὑπὸ κατασκευὴν καὶ συμπληρωθῆνται ἑνὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν ἀπὸ τὰ Δανικὰ ναυτηργεία «B. & W.» τῆς Κοπεγχάγης, δύο διζελονίνητα ἐπιβατηγά πλοῖα («Βεσσαραβία» καὶ «Γρανσύνιανα»), ἔχοντα διαστάσεις μῆκονς 128.55 μέτρων, πλάτους 13.61 μέτρων, μὲ δύλικην χωρητικότητα 8000 τόνων γρόδος ἔκαστον καὶ προβλεπόμενην ταχύτητα 22 μιλίων. Δύο ἄλλα μικτὰ σκάφη κατασκευάζονται εἰς τὰ ναυτηργεία «Cantieri Navali Riuniti» τῆς Γένοβας, ἔχοντα διαστάσεις μῆκονς 116 μέτρων, πλάτους 15.50 καὶ μῆκον (βάθος) 6.40 μέτρων, μὲ δύλικην χωρητικότητα 5.000 τ. γρόδος ἔκαστον καὶ προβλεπόμενην ταχύτητα 13 μιλίων. Σημφόνος πρὸς τὰ συμβόλαια τὰ δύο αὐτὰ πλοῖα μὲν παρεδίδοντο τὸ 1939 καὶ 1940, η ναυτηργήσις τῶν ὅμως ἐπισπεύδεται, οὕτως ώστε νῦν συμπληρωθεῖν ἑνὸς τοῦ το. ἔτους καὶ νῦν εἰσέλθουν εἰς τὴν ἀπεργίαν ἀπὸ τοῦ προσεχοῦς ἔαρος. Μὲ τὰς ἀνωτέρους ναυτηργήσις οἵ δύναμις τοῦ Ρουμανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου μὲντορθή ποιεῖ τὰς 115.000 τ. γρόδος.

Πέραν τῆς ἐνισχύεσσας ταύτης τῆς Ρουμανικῆς χωρητικότητος οὐδεμίᾳ ἄλλῃ ἀναπτύξεις ἀναμένεται πρὸς τὸ παρόν, δεδομένον, διτὶ η σημαντικότερα Ρουμανικὴ βιομηχανία, η τῶν πετρελαίων, διέρχεται ἀπὸ καιροῦ περιόδου κρίσεως. Τὸ μέλλον τῆς πετρελαιωπαραγωγῆς προσωνίζεται τόσον δισμετρίη, ὅπως ἡ ναυαγκάδα δι πόρων Ρουμάνων ἐπουργὸς τῆς Βιομηχανίας καὶ νῦν σήμονός τοῦ Στέμματος κ. 'Αρχετογάνον νῦν ἔχαγγειλη τὸν καταρτισμὸν καὶ τὴν ἐργασιογήν πεντετεοῦς σχεδίου πρὸς ἴστοστήξιν τῆς πετρελαιοβιομηχανίας. Λέν πρέπει ἔξι ἄλλον ν' ἀναμένεται καὶ σοβαρά αὔξησης τῆς τορματικῆς πρὸς ἀνατολὰς κανήσεως, διότι ἐπὶ τοῦ πεδίου τούτου ἵσταται εἰς τὴν Ἀνατολικὴν Μεσόγειον ἵπολογίσμος σηναγωνισμὸς ἐκ μέρους τῶν Ἰταλικῶν, Γαλλικῶν καὶ Ἀγγλικῶν ναυτικῶν ἑταιριῶν.

Τουρκία

Ἡ ναυτιλιακὴ ἀνασυγκρότησις

Ἐν σχέσει μὲ τὴν σταθεράν ἀνάπτυξην τῆς Τουρκικῆς χωρητικότητος καὶ τὴν προσπάθειαν ἀποκτήσεως ἐπαφορῶν καὶ ἐπόλογισμῶν διὰ τὴν Οἰζουνιάν τῆς χρόνων ἐμπορικῶν στόλων, ἀναφέρονται εἰς μίαν τελευταίαν ἔκθεσιν τῆς «Deniz Bank» καὶ τὰ ἀπόλονθα: «Ἐναὶ σύνολον σκαφῶν 400.000 τόνων, προβλεπόμενον ν' ἀποκτηθῇ μέχρι τοῦ 1939 — ὁμοῦ μετὰ τῶν ἐπαφορῶν πλοίων — ἀποτελεῖ τὸ κατώτατον διον τῶν Τουρκικῶν ἀναγκῶν πρὸς ἐξυπηρέτησιν τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου καὶ ἐκδήλωσιν τῆς ἐπιθυμίας πρὸς συνεργασίαν διὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν μετὰ τῶν λοιπῶν Βαλκανικῶν χωρῶν τακτικῶν τινῶν γραμμῶν μεταξὺ τῶν λιμένων Μαύρης Θαλάσσης, Ἀδριατικῆς καὶ Μεσογείου».

W. KUNSTMANN, -STETTIN

BERLIN - SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ Τῷ 1870

**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ—*Swinemunde*

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

ΚΩΔΙΚΕΣ:

«Kustmania, Stettin»

Scott's 1906, 1885

«Leschaco, Berlin»

Watkins and Appendix,

«Kunstmann, Swinemunde»

Seedienst, Boe, The New Boe

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

Stettin 25601 (5 lines)

Berlin 113131

Swinemunde 2063

IN EMDEN: LEXZAU, SCHARBAU & Co.

Ἡ «Deniz Bank» ἰδρύθη, ὡς γνωστόν, ὑπὸ τῆς Τουρκικῆς κυβερνήσεως πρὸς τὸν σκοπὸν νῦν διεργόν τὴν ἐντατικὴν ναυτιλίαν ἐργασίαν καὶ νῦν διετούσῃ τοὺς Τουρκοῖς λιμένας. Ηρός τὴν ἀποστολὴν τῆς ταύτης χρονιδα ἡ «Deniz Bank» λέγεται, διτὶ θα προβῇ λιαν προσεχῶς εἰς τὴν ἀγοράν ἀρχετοῦ ἀριθμοῦ καταλήγον πλοίον, προσφορέομενον νῦν ἐργασίον εἰς τακτικὰς γραμμάς, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς μίαν τακτικὴν ἀπεργίαν μεταξὺ Σμύρνης — Πειραιῶς — Νέας Υόρους, ἡπειροστοιχίαν ἐν συνεργασίᾳ μεταξὺ τῆς Ελληνικῆς «λάνερζ».

Ἐγνώσθη ἔξι ἄλλον, χωρὶς ὅμοιος καὶ νῦν ἐπιβεβαιωθῆ μέχρι τῆς στιγμῆς, διτὶ πρόκειται νῦν παραγγελθεῖν προσεχῶς εἰς 'Αγγλικά ναυτηργεία, διὰ λογαριασμὸν τῆς Τουρκικῆς κυβερνήσεως, δέκα φορτηγὰ πλοῖα 2000 ἔως 3000 τόνων ἔκαστον, ἀντὶ μιᾶς συνολικῆς δαπάνης 330.000 στερλίνων.

Άγγλικαι πιστώσεις διὰ δημόσια ἔργα

Εἰς τὸν 'Αγγλικὸν βιομηχανικὸν κόπλους σημαντικὰ ὑπόλογοι ζονται τὰ διεσπειραταῖς εἰς τὴν Τουρκίαν, ὑπὸ τῆς Βρεταννικῆς χρηματαγορᾶς, πιστωσεως 16 ἔκαπομφίων λιόν. Βάσει τῆς ἑποργαφείσης συμφονίας, 'Αγγλικοὶ βιομηχανοὶ Οἰκοὶ πρόκειται ν' ἀναλάβονταν μεγάλας παραγγελίας διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ἐν Τουρκίᾳ δημοσίων ἔργων εὐνοτάτης ἐκτάσεως, ἡτοι λιμενικῶν διαφυγμάσιων, ἐξημετάλλευσις τοῦ ὑπέδαφου, συγκονιωνιακῶν βελτιώσιων, προμηθείας στρατιωτικῶν εἰδῶν κατὰ. Σχετικῶς μὲ τὰς λιμενικὰς ἐργασίας, προβλέπεται ἡ διεύρυνσις καὶ διαρρύματις τῶν λιμένων Σμύρνης καὶ Κωνσταντινούπολεως, καθὼς καὶ ἡ κατασκευὴ νέων λιμένων εἰς Τσατάλ, Ἀζζι καὶ Τραπεζοῦντα πρὸς διενορύνσειν τῆς ἐγένει ἐμπορικῆς καὶ διμεταχομιστικῆς κινήσεως τῶν ἐσωτερικῶν περιφερειῶν τῆς Μιραρίας. Νέων σιδηροδρομικῶν γραμμῶν μὲ τὰ λιμενικὰ ἐπὶ τῆς Μαύρης θαλάσσης κέντρα, ἐνῶ καὶ τὰ 'Αγγλικὰ συμφέροντα ἡ ἐξυπηρέτησιν, δεδομένον, διτὶ αἱ ἀπατημησόμενα προμήθεια παντοῖον ὑλικοῦ καὶ ἀπομηχανῶν μὲν καλυφθεῖν ἀπὸ τὴν Βρεταννικὴν βιομηχανίαν. Λιμενικὰ ἐπίσης ἔργα μὲν κατασκευασθῶν καὶ εἰς τὴν Μεσόναν, προκειμένου νῦν διευκολύνθη καὶ τὸ ἔχαγγειλον ἐμπόριον τῆς Νοτίου Τουρκίας καὶ συγχρόνων ν' ἀνάπτυχθη καὶ η κίνησις τῆς ἡδη κατασκευαζομένης εἰς τὴν ἀνωτέρω περιφέρειαν νέας σιδηροδρομικῆς γραμμῆς.

Ἐπ' εἰκασίᾳ τῆς ἐπέλθουσας συμφονίας διὰ τὴν χορήγησιν τῶν σημαντικῶν ἀντῶν πιστώσεων, ὡς Τουρκικὸς τύπος ἀνεξίησης καὶ πάλιν τὸ ἀπὸ ἐτῶν μέλετονεν σχέδιον ἰδρυσεως ἐλευθερίας ζώνης εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεως. Παλαιτέροιν είχε συσταθῆ, ὡς γνωστὸν μᾶς ἐπιτοφοτοῦ, ἡ ὀποία κατόπιν ἐμπειστατομένης ἐρεύνης εἰς πρόθιθετον εἰς τὸ συμπλέσασμα, διτὶ ἡ ἰδρυσις ἐλευθέρας ζώνης, ζημίᾳ μᾶλλον, παρὰ ὀψέλειαν μὲν προοξύει εἰς τὴν Κωνσταντινούπολιν. 'Εκτοτε ὅμως ἡ κατάστασις μετεβλήθη ωλεῖσθαι. Μετά τὴν κατασκευὴν τῆς σιδηροδρομίας γραμμῶν πρὸς τὸ 'Ιράκ καὶ μετὰ τὴν ἔναρξην ἐξημετάλλευσιος δι' αὐτοκινήτων τῆς ὁδικῆς ἀπετηρίας Τραπεζοῦντος — Περσίας, ἀνέκτησεν ἡ ἀνάγκη τῆς ἰδρυσεως ἐλευθέρας ζώνης εἰς Κωνσταντινούπολιν, πρὸς διευκόλυνσιν καὶ ἀναπτύξιν τοῦ μεσωποῦ Τουρκίας διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τῆς Μεσοποταμίας καὶ τῆς Περσίας. Τὴν φοράν ἀπὸ τὸ σχέδιον τῆς ἐλευθέρας ζώνης πρόσκειται νῦν μελετηθῆ ἐπὶ ἐγτελῶς πάνεται διτὶ συγκεντρώνει πολλὰς ἐλπίδας πραγματοποίησεως.

ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ ΕΥΑΓ. ΤΟΓΙΑ



ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ "APNTENA,"
ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΣ ΑΝΕΣΙΣ ΤΑΧΥΤΗΣ
Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις
ΧΙΟΝ-ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΝΗΣΟΥΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ
Τηλέφωνα Δισεως 40.324 Κεντρ. Πρωτ. 43210
ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ εἰς ἄπαντα τὰ Πρωτορεῖα

Ναυτικαὶ Δίκαι

-Άσφαλεια ναύλου και όλικη άπωλεια σκάφους

Τὸ Ἐρετεῖον τοῦ Λονδίνου ἀπέσχολιθή πρὸ ιημερῶν εἰς σειρῶν οὐνεδριάσεών του μὲ τὴν ἔφεσον τῆς ἑταῖρίας «Πέτρος Νομικός, Α.Ε.» τοῦ Πειραιῶς κατὰ τοῦ «Ἀγγλοῦ ἀσφαλιστοῦ καὶ μέλονος τῶν «Δόιδι» κ. x. Robert Spenser Robertson, ἐπὶ προτοδίκου ἀποφάσεως ἐκδοθεῖσης ἐπὸ τοῦ δικαστοῦ κ. Goddard. Η ἑταῖρα Νομικοῦ εἶχεν ἔγειρει ἀγωγὴν κατὰ τοῦ οὐβέντος ἀσφαλιστοῦ ἀπαιτοῦσα τὴν παρ' αὐτοῦ καταβολὴν λ. στ. 18.5.4½, δι' ἀναλογίαν τοῦ ἐναγόμενου εἰς ζημιάς καλυπτομένας ὑπὸ συμβολαίον ἀσφαλίσεως τοῦ ναύλου τοῦ δεξαμενοπλοίου «Πετράκης Νομικός». Συνεπεὶς ἐκτεταμένον ζημιῶν ἐκ πυρκαϊᾶς εἶχε καταστῆ ἀδύνατος ἡ ἐπέτειος μᾶς ωμαλώσεως τοῦ ἀντοτέρου δεξιεψενόπλοιον, οἱ δὲ ἐνάγοντες είχον ἀποστηρίξει τὴν ἕπαρχην «ὅληκη ἀπώλειαν», δυναμεὶ τοῦ ἀσφαλιστρίου τοῦ ναύλου. 'Ο ἐναγόμενος ἀσφαλιστής ἀντέταξεν, ὅτι οἱ πλοιοκτῆται, ἐφόσον δὲν προέβαλον ἀπαιτήσιν διὰ τὴν κατὰ τεκμήριον ὀλικὴν ἀπώλειαν, δυνάμει τῶν ἀσφαλιστρίων τοῦ σκάφους, δὲν ἦδύνατο νὰ λογισθοῦν, ὅτι ἀπέρχονται ὀλικὴ ἀπώλεια τοῦ πλοίου καὶ ὅτι συνεπεῖς δὲν ἥδύνατο νὰ ἐσταθῇον ἀπαιτήσις ἐπὶ τῆς ἀσφαλίσεις τοῦ ναύλου, βάσει ὀλικῆς ἡ κατὰ τεκμήριον ὀλικῆς ἀπώλειας, δυνάμει τοῦ 500 ὄρου τοῦ «Institute Time Clauses» (Freight).

Ο πρωτοδίκης - δικαστής κ. Goddard είχεν απόφασην, ότι δεν είναι πηγούς απόδειξης απώλειας τού ναύλου, απόφρεσης ήτοι γεγονότος, όπι είχε καταστή τό σκάφος μία «εκατά τεκμήριον όληςη απώλεια», διότι τουώντη απώλεια ουδέποτε ήπηρξε, έφθασε τό σκάφος δεν έγκειτείνη ποτέ είς τό ασφαλιστάς. Ή το πρωτόδικος θύβεν αφάσιας έξεδόνη έπειτα τῶν ασφαλιστῶν. Είς τό Έφετείον ο πληρεζόντος τῶν πλοιοκτητῶν έτονίσεν, ότι τό έπιμαχον ομηρίον τῆς ίπνοθέσεος τάντης άνεφερετε είς ένα περίπλοκον στερεότυπον θρόνον ή θρόνου τῶν «Institute Time Clauses» (Freight). Τά δύο ασφαλιστήρια συμβόλαια τού σκάφους καὶ τού ναύλου συνήψθησαν τὸν Λύγουστον τοῦ 1936, τό δὲ ασφαλιστήριον τού σκάφους ήτο τού καινοφανούς καὶ περιέργων τύπου τῆς διπλῆς έκτιμήσεως διά ποσόν 28.000 λιρῶν, ἐπὶ τού ποσοῦ δὲ τούτου είχον λανονισθή τά ασφαλιστήρια. Τό πλοίον — εἰπε — κατέστη κατά τεκμήριον όληςη απώλεια, συνετείη έκρηξεως είς τό Schiedam, ο δὲ πλοιοκτήτης έδικιασθούντο οὐκ εἰς τούτον τό απόχρυμασθούν. Συνήθος θύμος τά άποτελέσματα τῆς διπλῆς έκτιμήσεως καὶ οὐ καθορισμός ἐν αντῃ ηγήτηροι ούσιον αξίας τού σκάφους, διεγέραντον τὴν απόδειξην ιπάρχεσον μᾶς κατά τεκμήριον όληςη απώλειας, διότι ή έκτιμησης είνε κατά πολὺ ἀνοτέρα τῆς πραγματικῆς αξίας τού πλοίου. Υπάρχουν ἐν τούτοις καὶ περιπτώσεις, ως λ. χ. ή παροῦσα κατά τάς δύοις ή θεωρούμενην ως ηγήτηρη αξία τῆς έκτιμησεως κατά τὸν χρόνον τού απύγιματος, νά καλύπτεται ἔκτοτε ἐν τῶν πραγμάτων, συνεπέ ούσιωσις ἐν τῇ ηγορῷ ηγήτηρεως τῶν αξιῶν τῶν πλοίου. Έφεσσον θύβεν ή πραγματική αξία τού πλοίου οὐπερέθη τό θρόνον τῆς έκτιμησεως, δὲν απητείτο — κατά τούς έφεσιβάλλοντας πλοιοκτήτας — νά έγκατα-ειφῆται τό σκάφος εἰς τούς ασφαλιστάς, διά νά αποδειχθῇ καὶ νά δικαιολογηθῇ τά πλατιτήσις τῶν περὶ μᾶς εκατά τεκμήριον όληςη απώλειας». Ο 5ος θρόνος τῶν «Institute Time Clauses» (Freight) καθώριζεν, ότι σκάφους, απόλιτον ή κατά τεκμήριον». Έαντ αποδεικνύετο, ύπο τάς συνήθειας τῆς προκειμένης ίπνοθέσεως, ότι έντησε κατά «ετεκμήριον όληςη απώλεια», τότε οὐπούτατο τό γεγονός, έφ' ού οι συμβαλλόμενοι είχον συμφωνήσει, ήτοι θά κατεβάλλετο απόχρυμμισις διά τόν απόλεσθεντα ναύλον, μάνεξαρτήτως τού ἔαν είχε τό γεγονός τούτο προκαλέσει καὶ τήν απώλειαν ή μή τού ναύλον. Προύτιθετο, δηλαδή, ο πληρεζόντος τῶν πλοιοκτητῶν ν' αποδειξῇ κατά τήν Αγγλικήν ασφαλιστικήν νομολογίαν, ότι ή κατά τεκμήριον όληςη απώλεια προϋπέσθετε μίαν κατάστασιν τού σκάφους έντελης άνεξάρτητον τού τί ήταν συνέβαινε μεταγενεστήρεως εἰς τό πλοίον. Υπάρχουν ασφαλῶς — προσέθετε — πολλαὶ περιπτώσεις σκάφων «εκατά τεκμήριον απόλεσθεντων», ἐνῷ απολύθιος τά πλοία αωτά επισκευασθεντά έπανηλθον εἰς τήν ένεργον ίπηρεσίαν. Ό ισφαλισμένος συνεπός, ήδύνατο ν' απόχρυμμιση, βάσει τού ασφαλιστηρίου τού ναύλου, διαπιστωμένη κατά τρόπον ἄνδυλον, ως καθωρίζετο ἐπό τού θρόνου τῶν «Institute Time Clauses» (Freight).

"Απαντῶν εἰς τὴν ἀνωτέρω ἐπιχειρηματολογίαν ὁ πληρεξόντος τοῦ ἐναγομένου "Ἄγγελον ἀσφαλιστοῦ συνηγόρησεν ὑπὲρ τῆς προτοδίκου ἀποφάσεως. Εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν — εἰπεν — οἱ πλιούστηται ἀπεφάσισαν νὰ μὴ ἔγκαταλείψουν τὸ σκάφος εἰς τὸν ἀσφαλιστάς, ἀλλὰ ν' ἀπατήσουν μερικὴν ἀπόζημων διὰ τὰς ἡμίας ποὺ ὑπέστη τοῦτο, ἐνῷ οὐδεμίᾳ ὑπῆρχε ἀνθετική ἐρμηνεία καθορίζουσα, νὰ μὴ ἀντιληφτὶς περὶ τεκμαρτῆς ἀπολείας δὲν προϊστέθεται ἀπόφασιν ἔγκαταλείψεως τοῦ πλοίου, ἀλλ᾽ ἐνέργειαν μερικῆς ἀπολείας. Η σημασία τῆς τεκμαρτῆς ὀλακῆς ἀπολείας — ἔξηρολούθησεν — ἐνεφανίσθη ἑκάστοτε ὑπὸ διαφόρους μορφῶν εἰς τὰς ναυτασφαλιστικὰς ἑποθέσεις, ὥθεπετο διοικοῦ ἐγένετο παραδεκτὸν, διὰ τῆρος «τεκμαρτὴ ἀπολεία», χωρὶς ὃ πλιούστητης νὰ ἔχῃ προθεῖ εἰς ἔγκαταλείψιν τοῦ σκάφους εἰς τὸν ἀσφαλιστάς. Η ἀπόφασις τοῦ ἐφορίαστον ἐπὶ τοῦ ἀτυχήματος παρέχει τὰ στοιχεῖα διὰ τὸν καρακτηρισμὸν τοῦ γεγονότος τῆς «τεκμαρτῆς» ή τῆς «μερικῆς ἀπολείας». Λέν είνει δυνατόν, ἀλλ᾽ οὐτε καὶ νομικῶς ὅρθων νὰ θεορῇ ὁ ἐφοριατῆς ἐναὶ καὶ τὸ αὐτὸν γεγονός ώς «εὐλιξὴν κατὰ τεκμήριον ἀπολείαν» διὰ τὸν ἔνα σκοπὸν καὶ ὡς «μερικὴν ἀπολείαν» διὰ τὸν ἔτερον. Εφόσον δὲν ὑπῆρχεν ἔγκαταλείψις τοῦ πλοίου — κατέλιξεν δὲν πληρεξόντος τοῦ ἀσφαλιστοῦ — δὲν ὑπάρχει καὶ ἀταξία καὶ ἀστερισμὸς ἀλλὰ ἀπλούστητης.

σφαλιστούν — σεν ηγουνάτο να επαρξῇ και «τεχμαρτή ολική άπωλεια». Συνεγέζων είς έπομένην συνεδρίασαν τὴν ἐπιχειρηματολογίαν του ὁ πληρεζόντος τοῦ ἀσφαλιστοῦ, ἔτοντεν, ὅτι ή «κατὰ τεχμηρίουν ολικῆ ἀπώλεια» συνεπήγετο φυσικὴν ζημιάν εἰς τὸ πλόον ἐπὶ πλέον τῆς ἐγκαταλείψεως τοῦ σκάφους. Κορυφαίοι νομομάθεις — είτε — ἐποπτηρίζοντες ὅτι ή ἀρχὴ αὕτη είνε τελείως σαμαρίς, δι᾽ ὃ καὶ ἀπορρίφθησαν κατηγορο-

ματικῶς, δῆτα ἡ ἐγκατάλειψις είνει στοιχεῖον ἀπαραίτητον διὰ τὴν «εκατά τεκμήριον ὀλικὴν ἀπόλειαν». Τὸν διάδικα μέρον συνήγαγαν τὴν ἀσφάλειαν ναῦλον ἔχοντα ἐπὶ σφραγίδην τὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλια τοῦ σκάφους καὶ συνεπός δὲν ἦδηντο νὰ ἴπαρξῃ «εκατά τεκμήριον ὀλικὴ ἀπόλεια» τοῦ ναῦλου, ἐάν δὲν ἴπηρχε «εκατά τεκμήριον ὀλικὴ ἀπόλεια» τοῦ σκάφους.

Ο έφετης λόρδος Greer ήρωτήσεν ένταῦθα, ἐὰν εἰς ἀγωγήν, δυνάμει τοῦ ἀσφαλιστηρίου, θὰ ἴδηντα νὰ ληφθῇ ἢ π' ὄψιν τὸ ζῆτημα τῆς ἀπολέλειας χρόνον διὰ τὴν ἐπέτειον τῶν ἐποιεντού τοῦ πλοίου.

IR ROBERT ASKE (πληρεξ. ἀσφαλιστοῦ) : "Οὐδὲν
ΟΒΑΟΝ ΣΡΕΕΡ : Λαζαρίς πάτερ ἐστιν τοῦ

ΔΟΡΔΩΣ GREEK: Διατί τότε είς προϊππωσις συγχρόνων να μή περιλαμβάνουν πάντοτε είς τὰς ἀποζημιώσεις καὶ τὴν ἀπόλειαν ζεόντων διὰ σταλίας;

SIR ASKE: 'Αφ' ένος μὲν διότι δὲν πρόσεγεται περὶ ησαφαλισμένου κινδύνου καὶ άφ' έτερον διότι κατὰ κανόνα τὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια καθορίζουν, δι τὸ ἀποζειται κάθε ἀπαίτησις συνεπείς καθιντεργήσεων.

Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ: Ό δικαιοίς λόρδος Greer ἐκδίδων τὴν ἀπόφασίν του, ἔτοιμεν, διτὸν τὸ δεξαμενόπλοιον «Πετράκης Νομικός» ἀφοῦ ἔξεινθ-
τωσις φρεγίου πετρελαίου εἰς τὴν Χάρδην, κατηγορύθη εἰς Ρόττερνταμ
ιενόν δι' ἐπισκευήν. Καθ' ὃν χρόνον ἔξειλονταν αἱ ἐποκεναὶ ἐσημειώ-
θη ἔχοντες ἐπὶ τοῦ σκάφους καὶ πυρκαϊά, ἐξ ἣς προέκινεν ἀπατητὸς κατὰ
τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ ναύλου, ἀφόσον κατέστη ἀδύνατον εἰς τὸ πλοῖον νῦν
κατευθυνθῆ ἐγκαίρως εἰς τὸν λιμένα τῆς φρεγώσεως πρὸς ἔκτελες τοῦ
ἀνειλημένου διὰ τοῦ ναυλοσυναφών του ταξίδιου. Κατὰ τὸ ἀσφαλιστή-
ριον τοῦ σκάφους, ἡ ἀξία τοῦ «Πετράκη Νομικοῦ», δι' ἐνδεχομένην «επα-
τεκμήριον ὅλικην ἀπόλειαν» εἶχεν ὄρισθη εἰς 28.000 λιρῶν, μετὰ τὴν ἐπι-
σκευὴν ὥμος τῶν ζημιῶν του, ἔξεπιμπάτο τοῦτο, λόγῳ καὶ τῆς ὑψώσεως
τῶν ἀξιῶν τῶν πλοίων, εἰς 45.000 λιρῶν καὶ συνεπῶς συμφέρον τῶν πλοι-
οκτητῶν ἵτο νῦν ἐπισκειασθῆ τὸ σκάφος, παρὰ νῦν ἐγκαταλειψθῆ εἰς τοὺς
ἀσφαλιστάς.

Κατά την γνώμην τοῦ λόρδου δικαστοῦ, σκοπὸς τῶν ἀρθρῶν 5, 6, 7 καὶ 8 τῶν «Institute Time Clauses» εἰς τὸ ἀσφαλιστήριον τοῦ ναῦλον, ἡτού νὰ καθισθῇ μεταξὺ τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ τοῦ ἡσαφαλισμένου πότε θὰ ὑπῆρχε μία «εκατά τεκμήρων ὅλης ἀπόλεια». Ἐάν σκοπὸς τῶν ἀρθρῶν ὅταν ἡτού νὰ δοθῇ εἰς τοὺς πλοιοκτήτας μία ἀπόζημωσις διὰ ναῦλον, τὸν ὅποιον δὲν είχον πράγματι ἀπόλεσει, θὰ ἥτο διεντάν, μέχρις ὁρίστινός, νὰ γίνῃ δεστόν, ὅτι ἐποζέτει περὶ «συμβολῶν ἡμικῆς ὑποχερεώσεως» προδίελπον τῆς ἀπόζημωσιν, βάσει ὥρισμένων προϋποθέσεων. Οι συμβαλλόμενοι ὄμως είχον ἐπλέξει ἐναὶ οὐδεμίαιν πρόστασιν, ὅτι τῆς «εκατά τεκμήρων ὅλης ἀπόλειας» εἰς τὴν οὐδεμίαιν πρόστασιν η ἐπειγόμενα ἀνέπτυξαν πρωτοδίκιος η ἐνώπιον τοῦ Ἐφετείου, ὅτι τὸ ἀσφαλιστήριον ἱτούνει ἐξ ὀλοκλήρου η ἐν μέρει, ὡς «ἀσφαλιστήριον τιμῆς».

Φρονῶν ὁ Ἀγγεῖος ἐφέτης, χωρὶς καὶ νῦ ἐκφράζει τὴν γνώμην του ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου, ὅτι, ἐκεὶ όπου ἀπάρχει μία πραγματική τεκμαρτῆ ἀπόλεια ἐπὶ σχάψους, ἀπειτεῖται ἐγκαταλείψεις αὐτῶν εἰς τοὺς ἀσφαλιστας, καθὼς καὶ δῆλωσις ἐγκαταλείψεως, δὲν νομίζει, ὅτι θὰ ἤδυναντο νῦ ἐφαρμοσθῶν τὰ προηνησθέντα ἄρθρα ἐπὶ μᾶς συμβατικής οὕτως εἴπειν εκατὸν τεκμήριον δίλικῆς ἀπόλειας, ἡτις, βάσει τῶν γεγονότων τῆς προκειμένης περιπτώσεως, ἥτο κατ' ἀνάγκην δίλιγότερον μᾶς πραγματικῆς εκατὸν τεκμήριον δίλικῆς ἀπόλειας. Οἱ λόρδος Greer ἐπεθύμει ἐπὶ τοῦ σημείου αὐτῷ νῦ προσθέσθε — χωρὶς καὶ νῦ ἀποφαίνεται δριστικῶς — ὅτι ἔκλινε ὑπὲρ τῆς γνώμης νῦ ἀποδεχθῆ, ἵνα η ἐγκαταλείψεις καὶ η δῆλωσις τερπι ἐγκαταλείψεως δέν ἀπετέλειον μέρος τοῦ διοισμον τῆς εκατὸν τεκμήριον δίλικῆς ἀπόλειας, ἀλλ᾽ ὅτι ήσαν ἐπακόλουθοι δροι, οἵτινες ἔπειτε νῦ τηρηθοῦν, πριν ἡ ἀπάτησίς τις ἐγενθῇ κατὰ τῶν ἀσφαλιστῶν. Κατὰ τὴν ἀντίληψιν δύος τοῦ λόρδου δικαιοστοῦ τὸ ζῆτημα τοῦτο δὲν ὑγείρετο ὅδη, δι' ὃ καὶ ἐπεθύμει νῦ ἐπιφυλαχθῆ, ώς πρὸς τὸ σημεῖον αὐτό, ἐν τῇ ἀποδίσει του.

Διά τούς ἀνώτεροφ λόγους, κρίνων τὴν μεταξὺ τῶν δύο ἀσφαλιστηρίων συμβολάιων (οὐάφους καὶ ναιῶν) σχέσιν καὶ τὰς ἀπόψεις τῶν διαδίκων ἐπὶ τῆς «κατὰ τεκμήριον» ὀλίγης ἀπολέσιας, ἥκθη εἰς τὸ συμπέρασμα ὡς ὁ λόρδος Greer, διὰ ὃ πρωτοδίκης - δικαστικῆς ἐσφαλεῖν ἀπορρίψει τὴν ἀγοργήν τῶν πλοιοστητῶν καὶ ὅτι συνεπός, η ἔφεσις αὐτῶν ἐδικασθεῖτο νά ενσταθῆσῃ, διότι εἰς τὴν εἰδίζην ἀντήν περίπτωσιν οἱ συμβαλλόμενοι είχον συμφωνήσει ἐπὶ τοῦ ἰδίου ἀπτῶν ὄφισμον, ὡς πρὸς τὸ τι θὰ ἀντεστοίχει εἰς μίαν «κατὰ τεκμήριον» ὀλίγην ἀπόλειαν. Ἡ ἔφεσις ὅθεν ἐγένετο δεκτή, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι — βάσει τῶν πραγματικῶν γεγονότων — οὐδέποτε τὸ πλοίον ὑπῆρχεν ἐδλική ἀπόλειας καὶ ὅτι ἡ ἀπάτησης κατὰ τὸν ἀσφαλιστῶν τὸν οὐάφους ἔνειχε τὸν χαρακτῆρα μερικῆς ἀδραΐας. Ὁ λόρδος Greer ἀκέδιθων ἀπόφασιν ὑπὲρ τῶν πλοιοστητῶν διὰ λ. στ. 18.5.4 καὶ παρέχων εἰς τοὺς ἔναγομένους τὴν ἀδείαν προσφηγῆς εἰς τὸ Ἀνότατον Δικαστήριον, συνεχάρω τοὺς διαιδίκους διὰ τὴν λεπτολόγην παρατηρητικότητά των καὶ διὰ τὸν πραττικὸν καὶ δεξιότερον τῷπον, διὸ ἔθεσαν τὸ ἐπίμαχον ζητημά των ὑπὲρ τὴν κρίσιν τῶν δικαστηρίων. Οἱ αὐτοὶ δύο ἔφεσαν συνεφώνησαν ἐπὶ τῆς ἀνώτεροφ ἀποφάσεως, ἣντις καὶ ἔξεδόθη πανιστικαὶ.

Φαίνεται, δύνως, λόγω τῆς οσοβαρότητος τῶν ζητημάτων, ποὺ θίγει ή-
ποντέροι ἀπόφασις, ότι θὰ ἐπιζητηθῇ διὰ τῆς Βουλῆς τῶν Λόρδων ἡ ὁ-
μοτική ἐντυμηγορία.

GREEK SHIRRING AGENCY

(Grieksche Scheepvaart-Agentuur)

SHIRBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON

Telephones: ERCON
Telephone: 48722-46226

4, Raadhuisstraat

AMSTERDAM C.

Τὸ πρῶτον ταξίδιον τοῦ ἄπος πορτηγὸν «Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς»

Τὸ νεότευκτον πορτηγὸν «ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» ἀπέδωκε κατὰ τὸ πρῶτον ἀπὸ τὸ ταξίδιον ἀπὸ Ρόττερνταμ εἰς Ρίον Ἰανεῖον ἀποτελέσματα λίαν ικανοποιητικά. Μὲ πλῆρες πορτηγὸν καὶ ἐπὸ συνήθεις καιρικὰς συνθήκας διετήρησε μέσην ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 10.6 μιλίων μὲ κατανάλωσιν 16 τόννων πετρελαίου τὸ 24ωρον δι' ὅλας ἀπὸ τὰς ἀνάγκας.

Δύο νέαι καθελκύσεις

Ἐξ τῶν ναυπηγείων «SHORT BROTHERS», τὸ Σόντερλαντ, καθελκύσθη τὴν 27ην Μαΐου τὸ δεύτερον τῶν ἑκατὸν παραγγελθέντων τριῶν πορτηγῶν διὰ λογαριασμῶν τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Κουλουκουντῆς. Τὸ καθελκύσθεν πορτηγὸν ὄνομασθη «ΕΛΕΝΗ Η. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» καὶ εἶνε καθ' ὅλα ἀδελφὸν πλοίον πρὸς τὸ εἰσελθόν ἥδη εἰς τὴν ὑπηρεσίαν «ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ».

— Ἐπίσης ἐξ τῶν ὄμοιώνων ναυπηγείων τοῦ Μπορντάλαντ καθελκύσθη τὴν 31ην Μαΐου, τὸ κατασκευασθὲν διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταῖρας «Πέτρος Νομιζός, Α.Ε.» πορτηγὸν «ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ», ζητητικότητος 9400 τόννων πορτηγὸν.

Ἐξετάσεις διὰ πλοιαρχικὰ διπλώματα

Ὑπεγράφῃ ἀπόφασις τοῦ κ. Υφυπουργοῦ τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, δι' ἣς προκηρύσσονται ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησην διπλώματος πλοιάρχου α' τάξεως, τὴν 26ην Σεπτεμβρίου. Αἱ αἰτήσεις τὸν ὑποψήφιον, μετὰ τῶν ἀπαιτούμενων πιστοποιητῶν, θὰ γίνονται δεκταὶ μέχρι τῆς 9ης Σεπτεμβρίου, ἡ δὲ ὑγειονικὴ ἔξετασις ἀντὸν θὰ διενεργηθῇ τὴν 19ην Σεπτεμβρίου εἰς τὸ Ναυτικὸν Νοσοκομεῖον Πειραιᾶς.

Σύντομοι ναυτικοί εἰδήσεις

— Τὸ πολὺηθὲν εἰς Γερμανίην ἑταῖρον πορτηγὸν «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» 3831 τ. γκρός (τοῦ 1928) παραδοθὲν εἰς Λίβερπούλ. Ὅφειστον τὴν Γερμανικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «SIVAS».

— Τὰ νεότευκτα πορτηγὰ «ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙV» καὶ «ΗΛΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» κατατερηθέντα μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν εὑρέθησαν τὸ μὲν πρῶτον 4920 τ. γκρός καὶ 2870 τ. νέτ. τὸ δὲ δεύτερον 5548 τ. γκρός καὶ 3234 τ. νέτ.

— Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 21 (9ης Μαΐου) συμπλήρωματικὸν τεῦχος τοῦ «Λόνδη Ρέτζιστερ» ἀναφέρεται, ὅτι δῆλον σερβέν τὰ πορτηγὰ «Ἀγαλλιανὴ» εἰς Πειραιᾶ, «Ἄναστ. Πατέρας» εἰς Πειραιᾶ, «Ἄννα Σταθάτος» εἰς Ρόττερνταμ, «Ἄξιος» εἰς Ἀμέριδαν, «Ἀθήνα» εἰς Ἀμβούργον, «Ἐρατόνταρχος Δρακονίτης» εἰς Ρόττερνταμ, «Ἐλένη Δ.» εἰς Ἀμοτερνταμ, «Κλαύδη» (τάνκερ) εἰς Ρόττερνταμ, «Καλαμάτης» εἰς Λίβερπούλ, «Νικ. Μ. Ἑμπειρίκος» εἰς Ρόττερνταμ καὶ «Σαρωνιάς» εἰς Ἀμοτερνταμ.

— Τὸ ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν πορτηγὸν «ΒΙΡΓΙΝΙΑ» 1385 τ. γκρός (τοῦ 1919) μετωνομάσθη «ΠΑΤΡΙΑ».

— Τὸ μικρὸν πορτηγὸν «ΜΕΝΗΣ» 724 τ. γκρός (τοῦ 1876) ἡγούμενη παρὰ τὸν κ. κ. Σινιόσογλου ἀντὶ 800.000 δρ. πρὸς διάλυσιν εἰς Πειραιᾶ.

— Τὸ πολὺηθὲν εἰς Ιταλίας διαλυτός πορτηγὸν «ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΟΣ» 3514 τ. γκρός (τοῦ 1901) παρεδόθη εἰς τὴν Γένοβαν τὴν 21ην Μαΐου.

— Τὸ πολὺηθὲν εἰς Ιταλίας ἀγόραστάς πρὸς περιτερῷ ἐξμετατλεύσιν πορτηγὸν «EIDER» 1236 τ. γκρός (τοῦ 1900) τοῦ κ. I. Σταύρου, παραδοθὲν ἐτέθη ὑπὸ Ιταλικὴν σημαίαν καὶ μετωνομάσθη «DOCLITAS».

— Παρ' ἔξιπλοιμένων Ισπανικῶν βοηθητικῶν ὀδηγήθησαν εἰς Θεούταν, ἀλλ' ἀφέθησαν μετὰ τίνας ὅδας ἐλεύθεροι νὰ συνεχίσουν τὸν πλοῦν των, τὸ τάνκερ «ΚΛΑΙΡΗ» καὶ τὸ πορτηγὸν «ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ» καὶ «ΕΥΒΟΙ ΚΟΣ».

— Τὰ 75 οἱο τοῦ πορτηγοῦ «ΜΑΙΡΗ» 1459 τ. γκρός (τοῦ 1909) ἐπολήθησαν παρὰ τὸν κ. N. Λιβανοῦ εἰς τοὺς κ. κ. ἀδ. Συνοδινοῦ. Η ἀξία τοῦ ὅλου σκάφους ἐπελογίσθη εἰς 7.750 λιρῶν.

— Μετεγράφῃ ἐξ θάλασσης εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς τὸ πορτηγὸν «ΕΥΔΟΞΙΑ» (ex «Διονίσιος») 2018 τ. γκρός.

— Τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον «ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ» 309 τ. γκρός, ἐπολήθη ἀπὸ τὴν «Τράπεζαν τῆς Ἐλλάδος» εἰς τὴν κ. Μαρίαν σύζυγον Γ. Καλογεράκου ἀντὶ τιμῆς 1.000.000 δραχμῶν.

— Ἐπίσης τὸ μικρὸν ἀτμόπλοιον «ΧΡΥΣΩ» 95 τ. γκρός, ἐπολήθη ἀπὸ τὸν κ. Εμμ. Δ. Στεφανίδην εἰς τὴν κ. Νίτσαν σύζυγον Παν. Μπατούνη ἀντὶ 300.000 δραχμῶν.

— Τὸ κόπτερον «ΣΟΥΖΑΝΝΑ» 69 τόννων, ἐπολήθη ἀπὸ τὸν κ. I. Δροσόπουλον εἰς τοὺς κ. κ. Σταύρου Κομμάνταρον καὶ Σταύρου Νιάρχον ἀντὶ 1.100.000 δραχμῶν.

— Ἐδημοσιεύθη Β. Δ., δι' οὐ ἐπιτέλειται ἡ ἀτελῆς εἰσαγωγὴ για ανθράκων εἰς Κατάκολον, χάριν τὸν ἑτεῖν ἀνθρακεύσεων τῶν πλοίον.

— Τὸ πορτηγὸν «ΑΝΔΡΕΑΣ» 4933 τ. γκρός (τοῦ 1917) τοῦ ἐποπλιστοῦ κ. Κοσμᾶ ἐτέθη ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν.

— Τὰ 20 οἱο τοῦ πορτηγοῦ «ΕΜΥΚΟΝΟΣ» 1098 τ. γκρός (τοῦ 1901) ἐπολήθησαν παρὰ τὸν κ. Νικ. Ἀνδρονίκου εἰς τὴν κ. Μαρίω Σεναρίου ἀντὶ τιμῆς 1300 λιρῶν.

Τὸ «ναυτικὸν ζυγόσταθμον»

Εἰς τὸν πλοίαρχον τοῦ E. N. κ. Διον. E. Καψιμαλόπουλον ἔχοντα γιγνήθη διπλῶμα εὐρεσιτεχνίας διὰ τὸ παρ' ἀπὸ τὸ κατασκευασθὲν «εναυτικὸν ζυγόσταθμον». Τὸ οὗτος ἀποκληθὲν ὄργανον δεινόνει, διὰ τῆς μετανιώσεως ὑδραγόνου ἐντὸν ὑάλινον σωλήνων, πότε ἔνα πλοίον εἶνε πραγματικῶς ζυγόσταθμασμένον ἢ ποία εἶνε ἡ διαφορὰ τῶν βυθισμάτων τῆς πρώτας καὶ τῆς πρόμνης ἀπὸ τοῦ. Τῇ δονηθείᾳ τοῦ ὄργανον τούτον δύναται εὐνόλως νὰ ζυγόσταθμασθῇ ἐνα σκάφος κατὰ τὴν ὁρα τῆς πορτησίως ἡ ἐκφραστική τῶν πετρελαιοφόρων πλοίων). Ταῦτοχρόνων ἀπεικονίζεται ἐφ' ἐνὸς πίνακος ἡ ποσότητα τοῦ παραλαμβανομένου ἢ παραδιδόμενον φορτίου, εἰς τρόπον ὃστε δύναται τις ἀπὸ τοῦ δωματίου, ἔνθα εἶνε τοποθετημένον τὸ ὄργανον, νὰ παρακολουθῇ ἐκ τῶν διακυμάσεων τῶν στηλῶν τοῦ ὑδραγγέρου ἐπὶ τῷ βαθμολογημένῳ πινάκων, τὴν πραγματικὴν θέσην τῆς ζυγόσταθμίσεως τοῦ πλοίου ἢ τὴν διαφορὰν τοῦ βυθισμάτου πρώτας καὶ πρόμνης. «Ἀποφένγεται οὕτως ἡ ἡράς η θαλασσοπολεμίας παραπλεύσης τῶν σημειούμενών εἰς την πρώτας καὶ τῆς πρόμνης ὑδραγγέρους, ἡ ὄποια, ὡς γνωστόν, ἀπατεῖ κόπον καὶ ἐμπανίζει δυσκολίας πολλάς, διάκις ιδίᾳ τὸ πλοίον εὐρίσκεται ηγιαστοβολημένον εἰς λιμένας ἢ δρόμους προσβαλλόμενονς ἐπὸ ἀνέμων καὶ θαλασσοπαχῆς. Εἰς τὰς τελευταῖς αὐτὰς περιπτώσεις συμβαίνει συγχά αἱ οὔτω δυσκολώς γινόμενα παραπληρόσεις νὰ εἶνε κατὰ τὸ πλείστον καὶ ἐσφαλμένα.

Διὰ τὸν ἴδιον ὄργανον δύναται νὰ ξαριφωθῇ καὶ ἐν πλῷ τὸ βύθισμα τοῦ πλοίου, διὰ τὸν διάλασσον σηματίσμον. Ἐνέχει τοῦτο ἰδιαίτεραν σημασίαν, διότι συμβαίνει πολλάκις νὰ μεταποιηθῇ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ταξιδίου τὸ πορτηγόν, λόγῳ θαλασσοπαχῆς η κακῆς στοιχίας, ἡ ἀπρόσπουτην διαφορῆς ἐνὸς κύτους ἢ καὶ λόγῳ πτεροβολικῆς καταναλώσεως κανδίους ὑλῆς, δόπτε ό πλοιαρχὸς ξεχει ὅλην τὴν εὐχέρειαν νὰ ἀποκαταστήσῃ τὴν ζυγόσταθμισην τοῦ σκάφους τοῦ.

Σημειούτεον, διὰ ἡ δηλητικότης καὶ ὁ χειρισμὸς τοῦ ὄργανον εἶνε εὐνόλως καὶ πρακτικός, δὲ ἐνδεῖται ἀπὸτελού τοῦ πλοίου πάντοτε τὸ ἀληθές ἀποτέλεσμα. Ἡ ζητησιμοποίησης τοῦ «ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΟΥ» εἶνε δύναται ἀπὸ σίονδητο ποτέ σκάφος, κατόπιν βαθμολογησών τοῦ κυλίνδρου τῶν ἐνδείξεων τῆς ὑδραγγηνούχης στήλης εἰς περισσότερας κλίμακας, ἀναλόγως τοῦ μήκους τοῦ πλοίου. Ή τοιαῦτη βαθμολόγησης γίνεται κατὰ τὴν τοποθεσίαν τοῦ ὄργανον, διὰ τῆς περιστροφῆς τοῦ ὑπάρχοντος στροφάλου, ἔτι δὲ καὶ κατὰ τὴν πρώτην φροτοσιν, ἀλλ' ἐλέγχεται καὶ ουθιζεται ἡ τυχοῦσα ἐλαχίστη διαφορὰ ἀπὸ τοῦ πραγματικοῦ βυθισμάτου τοῦ πλοίου. Τὰ ἀνωτέρω ἀποτελέσματα τῶν θεωρητικῶν ὑπολογισμῶν, ἐφαρμοσθέντα καὶ πρακτικῶς ἐπὶ τῶν πλοίων, ἀπεδείχθησαν ἀπολύτως ἀξιοῦ.

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ
Εβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

“NORDENFJELDSKE,,
διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ εὐ-
θεῖαν καὶ διὰ μεταφροτώσεων δι' ὅλην τὴν
Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρομ. Τηλέφ. 44-032. Πειραιά.

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, t. Mary Axe.

Cables: "Yannoulatos,,—LONDON

Νέα άγορά φορτηγού παρ' Έλλήνων

«TEMPLE PIER» Άγγλικόν, ήγοράσθη παρά τών κ. κ. άδελφών Βλασπούνον διά πελάτας τουν. Τό έν λόγῳ σκάφος είνε 4312 τ. γκρ., 2580 τ. νέτ και 8400 τ. φορτίου, με ξμφορτον βύθισμα 24.6 ποδῶν, έχει παρά τῷ Λόιδ ζλάσιν 100 Α 1, κατεσκευάσθη τὸ 1928 (Ιούνιον) εἰς τὰ ναυπηγεία «W. HAMILTON & CO», τοῦ Πόρτ Γράλσοφ και διηλθε σερβέν Νο 2 τὸ 1937. Χόρον διά φορτίου γεννημάτων εἰς χέμα διαθέτει 474.000 κ. π. και διά δέρματα 433.000 κυβ. ποδῶν.

Φέρει ἐν κατάστασι και «σέλτερ - ντέξ», έχει δὲ διαστάσεις μήκους 390 ποδῶν, πλάτους 53 και κοιλού (βάθος) 24.7 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ δινάπεις 436 ίππων, είνε τριζινάνδροι, με διαστάσεις κυλίνδρων 25'', 42'', 70'' και διαδρομὴ έμβολον 48'', ίντσῶν, φέρει δὲ τρεῖς λέβητας, πιέσεις 200 λιβρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ίντσαν

Τὰ άγορασθέντα Κινεζικά άτμοπλοια

Εἰς τὰ ίδατα τῆς "Απο Ανατολῆς ταξιδεύοντας ἀπό τινος χρόνου φορτηγά τινα ἐπό Έλληνικήν ομηρίαν (πρώτη Κινεζικά) ήγοράσθέντα παρ' Έλλήνων τῆς Σαγκάκης και νησιώνησθεντας ἡδη εἰς Πειραιά και Αγοραστόλη. Τὰ σκάφη ταῦτα είνε ἐννέα ἐν συνόλῳ. Εξ αὐτῶν δύο ἀνίψιον εἰς τὸν κ. Ι. Δ. Τσούνιαν, δύο εἰς τὸν κ. Ιωάν. Σκαραβατίδην και πέντε εἰς τὸν κ. Γ. Μ. Σταματέλατον. Παραθέτομεν κατοικέον τὰ κυριότερα ζαρωτησιτά τῶν ἐλόγῳ πλοίον:

Εἰς τὸν κ. Ι. Δ. Τσούνιαν ἀνίψιον τὰ ἄπα:

— «ΑΝΩ ΒΑΘΥ» (ex «TAI CHOW») ἐπιβατηγόν, με δύο θέλικας, 1524 τ. γκρός, 929 τ. νέτ και ναυπηγήσεως 1888. Τὸ σκάφος τοῦτο έχει κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Γράλσοφ, έχει διαστάσεις μήκους 251.6 ποδῶν, πλάτους 32.5 και κοιλού (βάθος) 18.9 ποδῶν, προσθείται δὲ ἀπό μηχανάς τετρακούλινδρον, δυνάμειος 228 όνομ. ίππων.

— «ΠΛΑΝΑΓΗΣ» (ex «CHANG TEH»), φορτηγόν με δύο καταστρόματα, 2744 τ. γκρός, 1600 τ. νέτ και ναυπηγήσεως 1894. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ Αγγλικά ναυπηγεία τοῦ Barron, έχει διαστάσεις μήκους 251.6 ποδῶν, πλάτους 32.5 και κοιλού (βάθος) 18.9 ποδῶν, προσθείται δὲ ἀπό μηχανάς τριζινάνδρον, δυνάμειος 237 όνομαστικῶν ίππων.

Εἰς τὸν κ. Ιω. Σκαραβατίδην ἀνίψιον τὰ φορτηγά:

— «ΒΑΛΕΝΤΙΝΗ» (ex «CHINA EXPORTER»), με δύο καταστρόματα και «σέλτερ - ντέξ», 4713 τ. γκρός, 2977 τ. νέτ και ναυπηγήσεως 1909. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Πόρτ Γράλσοφ, έχει διαστάσεις 405 ποδῶν μήκους, 52 πλάτους και 25.7 κοιλού (βάθος), προσθείται δὲ ἀπό μηχανάς τριζινάνδρον, δυνάμειος 479 όνομ. ίππων.

— «ΕΡΑΤΩ» (ex «CHINA IMPORTER»), με δύο καταστρόματα, 5904 τ. γκρός, 3636 τ. νέτ και ναυπηγήσεως 1918. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεία τῆς Γλαυσόβης, έχει διαστάσεις μήκους 419.6 ποδῶν, πλάτους 54.5 και κοιλού (βάθος) 24.7 ποδῶν, προσθείται δὲ ἀπό τριζινάνδρον, δυνάμειος 317 όνομαστικῶν ίππων.

Εἰς τὸν κ. Γ. Μ. Σταματέλατον ἀνίψιον τὰ ἄπα:

— «ΛΙΒΑΘΩΣ» (ex «TSANG WOO»), φορτηγόν με δύο καταστρόματα, 1765 τ. γκρός, 1049 τ. νέτ και ναυπηγήσεως 1903. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ Γερμανικά ναυπηγεία τοῦ Λέμπερ, έχει διαστάσεις μήκους 255.8 ποδῶν, πλάτους 32.6 και κοιλού (βάθος) 18.1 ποδῶν, προσθείται δὲ ἀπό μηχανάς τριζινάνδρον, δυνάμειος 130 όνομ. ίππων.

— «ΗΡΑ» (ex «BAH SHING WOO»), φορτηγόν με ἐν καταστρόματα και «σελτερ - ντέξ», 3208 τ. γκρός, 1986 τ. νέτ και ναυπηγήσεως 1905. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Νιούκαστλ, έχει διαστάσεις μήκους 331.3 ποδῶν, πλάτους 44.2 και κοιλού (βάθος) 16.2 ποδῶν, προσθείται δὲ ἀπό μηχανάς τριζινάνδρον, δυνάμειος 370 όνομ. ίππων.

— «ΚΑΡΑΒΑΔΟΣ» (ex «DAH LOH») φορτηγόν με ἐν καταστρόματα και «well - deck», 2325 τ. γκρός, 1389 τ. νέτ και ναυπηγήσεως 1913. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Σόντερλαντ, έχει διαστάσεις μήκους 290 ποδῶν, πλάτους 40.8 και κοιλού (βάθος) 17.8 ποδῶν, προσθείται δὲ ἀπό μηχανάς τριζινάνδρον, δυνάμειος 222 όνομ. ίππων.

— «ΠΙΠΙΝΑ» (ex «DAH SUN») φορτηγόν με δύο καταστρόματα, 2709 τ. γκρός, 1668 τ. νέτ και ναυπηγήσεως 1904. Κατεσκευάσθη εἰς τὰ ναυπηγεία τοῦ Νιούκαστλ, έχει διαστάσεις μήκους 318 ποδῶν, πλάτους 43.7 και κοιλού (βάθος) 23.3 ποδῶν, προσθείται δὲ ἀπό μηχανάς τριζινάνδρον, δυνάμειος 360 όνομ. ίππων.

— «ΣΠΑΡΤΗ» (ex «YUN MOW») ἐπιβατηγόν, με ἐν καταστρόματα, 1202 τ. γκρός, 654 τ. νέτ, κατεσκευάσθη τὸ 1922 εἰς τὰ ναυπηγεία Χαϊφάγκ. Εχει διαστάσεις μήκους 226.5 π. πλάτους 32.8 και κοιλού (βάθος) 16.5 ποδῶν, προσθείται δὲ ἀπό μηχανάς τριζινάνδρον 104 όνομ. ίππων.

Άγορασθέντα πλοίων

Ἡ κατάστασις τῆς καχεζίας, ἐπό τὴν ὅποιαν τελεῖ ἡ ναυλαγορά, ἀντικαποτρίζεται εἰς τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Σποραδικαὶ τινες μόνον ἀγοραπολησίαι πραγματοποιούνται ποὺς κάλυψην ἀμέσων ἀναγκῶν και εἰς τιμᾶς, αἵτινες σημειώνουν σταθεράν ἐποχώρησην. Ο-σον ἀφορᾷ τὰ νεώτερα πλοία, αἱ ἀξίαι τῶν διατηρούνται ὀπωδήποτε εἰς τὰ τιμάς των ἐμφανίζονται και τὰ μικράς χωρητικότητος πλοία, τὰ παλαιότερα διοικούνται τὰ ἀνώ τῶν 20 ἐπό τῶν πλειεκῆς κατασκευῆς τοιαύτα), ἐλλείφει ἐνδιαφέροντος τῶν ἀγοραστῶν, παρονταίζονται αἰσθητήν ἴποχήσιον τῶν ἀξιῶν των, ἔναντι τῶν ὑψηλῶν πρὸ ἔτους ἐπιπέδων, θεωρεῖται δὲ μάλιστα ἀμφιβολόν, ἦν προσφορά 30.000 λιρῶν, δι' ἓν φορτηγῶν «στάνταρ» ἥπειλε γίνεται σήμερον ἀποδεκτή. Ἀπό τὰς ἀναγγελθείσας ἀγοραπολησίας τοῦ 6' 15θημέρου τοῦ Μαΐου παραθέτομεν κατωτέρω τὰς κυριότερας:

— «CHINDWIN» Άγγλικόν μικτὸν ἀτμόπλοιον με δύο καταστρόματα, 6369 τ. γκρός, 8465 τ. φορτίου, με ξμφορτον βύθισμα 25.1 1/4 ποδῶν, διαθέτον διαμερίσματα δι' 85 ἐπιβάτας α' θέσεως, καταναλίσον πετρέλαιον και ἀναπτίσσον ταχύτητα 11 1/4 μιλών, ναυπηγήσεν τὸ 1910 και διελθόν σερβέν Νο 3 τὸ 1934, ἡγοράσθη ἀντὶ 29.000 λιρῶν ἐπό τὴν Αιγαίηνας ἐταφίαν «Misra» και μετονομάσθη «ROD EI. FARAG».

— «POELDIEP» Όλλανδικόν, με ἐν κατάστρωμα, 752 τ. γκρός, 1064 τ. φορτίου, με ξμφορτον βύθισμα 14 ποδῶν και ναυπηγήσεως 1920, με σερβέν τοῦ 1936, ἐπωλήθη ἀντὶ 6500 λιρῶν.

— «INGE MAERSK» Δανικόν, με ἐν κατάστρωμα, 1494 τ. γκρός, 2430 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1922, με σερβέν τοῦ 1935, ἐπωλήθη εἰς Σουηδίας ἐφοπλιστάς ἀντὶ 18.500 λιρῶν.

— «SILTONHALL» Άγγλικόν με ἐν κατάστρωμα και «σέλτερ-ντέξ» 4831 τ. γκρός, 8700 τ. φορτίου, με ξμφορτον βύθισμα 24.9 1/4 ποδῶν και ναυπηγήσεως 1932, με σερβέν Νο 1 τὸ 1936, ἐπωλήθη εἰς Γερμανίας ἐφοπλιστάς ἀντὶ 75.000 λιρῶν. Τὸ ἀδελφόν αὐτοῦ φορτηγὸν «KEPWICKHALL» είχε ποληθῆ τὸν παρελθόντα Ιανουαρίου ἀντὶ 79.500 λιρῶν.

— «PATRICIAN» Άγγλικόν με δύο καταστρόματα, 5742 τ. γκρός, 9350 τ. φορτίου, με ξμφορτον βύθισμα 25.6 ποδῶν και ναυπηγήσεως 1917, με σερβέν Νο 1 τὸ 1935, ὅπερ ἐπωλήθη πρὸ τῶν ἐδομάδων εἰς Αγγλίας ἀντὶ 18.000 λιρῶν, με παρθένους, ως ἐστὶ και εὐρίσκεται, ἀμα τὸ ἐπανάτλῳ ἐπ τοῦ ταξιδίου τοῦ, ἐπανεπωλήθη εἰς Ιταλίας ἐφοπλιστάς ἀντὶ 30.000 λιρῶν, μετά γενικῶν ἐπιθεώρησιν τοῦ.

— «MAISTAS» Λιθουανικόν, με χρόνον ψυγείου, 850 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1915, με σερβέν τοῦ 1936, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Νοτίου Αρειαίης ἀντὶ 10.000 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν σκάφος είχε ποληθῆ τὸν Ιανουαρίου τὸ 1936 ἀντὶ 6.500 λιρῶν.

— «ATHELCHIEF» Άγγλικόν διπλέλαιον «μότορ - τάνκερ», με δύο καταστρόματα, 2707 τ. γκρός, 11.730 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1925, με σερβέν Νο 2 τὸ 1934, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγίας ἐφοπλιστάς ἀντὶ 135.000 λιρῶν, συμπεριλαμβανομένης τῆς μεταβιβάσεως δεκαετοῦ «τάμ - τσάρτερ» εἰς τὰ 6). — Τὸ αὐτὸν τάνκερ είχε ποληθῆ τὸν παρελθόντα Φεβρουαρίου ἀντὶ 130.000 λιρῶν.

CAPTAIN NICOLAS A. KATRAMADOS

SHIPPING AGENT

ROSARIO

CALLE SAN LORENZO 1338

TELEGRAMS: KATRAMADOS

20 PISO No. 19

ROSARIO

Tὸ πρώτον ιδρυθὲν εἰς POZARIO και τὸ μόνον ναυτικὸν Γραφείον Αντιπροσωπείας Έλληνικῶν άτμοπλοίων (Protecting Agency). Εύκολία μοναδικὴ διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ συμπληρώντα τὸ φορτίου τῶν εἰς οἰονδήποτε λιμένα τοῦ ποταμοῦ Parana. Εἰς Σάν-Λορέντζο, Βίλλα Κονστιτούσιον, Σάν Νικολάς.

**ΣΥΣΤΗΣΑΤΕ ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ**

ΤΖΩΝ ΓΑΛΑΝΗ ΛΤΔ

ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΣ ΚΛΠ.

Διεύθυνσις: JOHN GALANI LTD

Galata, Frank Han
Post office Box 1101
ISTANBUL

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

Τηλεγρ. JOGALANI - ISTANBUL

Κώδικες: BOE, NEW BOE & LOMBARD

Τηλέφωνα: 44708 & 42884,

«ELLERDALE» Αγγλικόν, μὲ ἔν κατάστρωμα, 3754 τ. γκρός, 6250 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 21.9 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1913, μὲ σερβέν No 2 τοῦ 1935, ἐπολήθη εἰς "Ολλανδὸς ἐφοπλιστὰς ἀντί 21.750 λιρῶν, μετά τὴν συμπλήσιον τοῦ «σερβέν» τοῦ.

«MOLTON» Αγγλικόν, στάνταρ «C», μὲ ἔν κατάστρωμα, 3091 τ. γκρός, 5150 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 21.9 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν No 3 τοῦ 1935, ἐπολήθη εἰς "Αγγλικὸς ἐφοπλιστὰς ἀντί τιμῆς 20.000 λιρῶν.

«AUGUSTA L.» Νορβηγικόν, μὲ ἔν κατάστρωμα, 1266 τ. γκρός, 1800 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 14.7 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1908, μὲ σερβέν τοῦ 1935, ἐπολήθη εἰς Λιθουανὸς ἀντί 7.750 λιρῶν.

«MUSICIAN» Αγγλικόν, μὲ δύο καταστρώματα, 4663 τ. γκρός, 7730 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον βύθισμα 24 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σερβέν No 1 τοῦ 1937, ἡγοράσθη παρ' "Αγγλικὸν ἀντί τιμῆς γέρο τῶν 23.500 λιρῶν. Τὸ αὐτὸν οὐαύρος ἐλέγεται πολλῆθη τὸν 1924 ἀντί τιμῆς 58.000 λιρῶν.

«BRUSH» Νορβηγικόν φορτηγόν, μὲ δύο καταστρώματα, 1320 τ. γκρός, 7142 τ. νέτ., 2500 τ. φορτίου, Νορβηγικῆς ναυπηγήσεως τοῦ 1938, μὲ μηχανὰς τετρακυλίνδρους, ἐπολήθη εἰς Γάλλους ἐφοπλιστὰς ἀντί τιμῆς γέρο τῶν 50.000 λιρῶν.

NEOTEYKTON Νορβηγικὸν φορτηγόν, 3400 τ. φορτίου, τελούν ὑπὸ συμπλήσιον εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ TRONDHEIM, ἐπολήθη εἰς Γερμανὸν ἐφοπλιστὰς ἀντί 65.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν τὸν προσεχῆ Ιούλιον = Αὔγουστον.

«HAVDROT» Νορβηγικόν μὲ ἔν κατάστρωμα, 1168 τ. γκρός, 2100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἐπολήθη εἰς ἐφοπλιστὰς τῆς "Απο" Ανατολῆς ἀντί 12.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς ἓνα λιμένα τῆς "Απο" Ανατολῆς.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ἡ ἀγορὰ τοῦ πλαισιοδίδην δὲν ἐπέδειξε καὶ κατὰ τὸ παρελθόν 15θήμερον ἐνδιαφέρουσαν σίνησιν. Σποραδικά τινες μόνον ἐσμειώθησαν πωλήσεις σκαφῶν, εἰς τιμὰς μὴ ἀνακοινωθείσας, αἱ δὲ σπουδαιότεραι ἐξ αὐτῶν ἦσαν αἱ ἀκόλουθαι: ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ «Αμερικανικά» ἢ «Middleton» 1483 τ. γκρός (τοῦ 1896), «Μολέγαν» 2783 (τοῦ 1896) καὶ «Corran» 1704 τ. γκρός (τοῦ 1881), ΟΛΑΝΔΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ «Ολλανδίον» μικτὸν ἀπόπλιον «Venezuela» 6355 τ. γκρός (τοῦ 1906), ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ μικρὸν «Τατιλίον ἐπιβατηγὸν» ἢ «Mergellina» 354 τ. γκρός (τοῦ 1912), ΙΣΠΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ «Ισπανικὸν» «Planter Mendio» 2098 τ. γκρός (τοῦ 1894) μὲ παράδοσιν ὡς ἔστι καὶ εὐρίσκεται εἰς τὸ Μπιλκάτο καὶ ΒΕΛΓΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ «Αγγλικὸν ἀποκίνητον ἀλεπετικὸν» «Cairnrigg» 199 τ. γκρός (τοῦ 1912).

Άτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα

Ἡ ἀποτέφρωσις τῆς "Ναυσικᾶς".

Τὸ ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημιαίαν δεξαμενόπλιον «ΝΑΥΣΙΚΑ» τοῦ κ. Κρι. Βενιζέλου, κατευθυνόμενον ἐκ Λάζ Πιέντρας μὲ φορτίον 7500 τ. πετρελαίου εἰς Τεργέστην, ἐγκατελείψθη πιρπολύμενον εἰς τὴν Μεσόγειον τὴν 27ην πόδες τὴν 28ην Μαΐου μεταξὺ Βαλεαρίδων νήσων καὶ Σαρδηνίας. Τὰ προκατέαντα τὴν προκατάληψιν αἴτια δὲν ἐγγόνισθαν. Οἱ πλοιάρχοι τοῦ σκάφους κ. Ίων Θεοχαρίδης, ὅταν ἀντείχηθη τὸ ἀδύνατον τῆς κατασθέσεως τῆς πυραϊᾶς, ἐξαπέστειλε τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S. Εἰς βοήθειαν ἔθμασε μετά τινας ὥρας τὸ Ιταλικὸν φορτηγὸν «SECURITAS», ὅπερ παρέλαβε τὸν πλοιάρχον καὶ τὸ ἔπειτα 32 ἀνδρῶν πλήρωμα καὶ τοὺς ἀπέβιβε τοὺς σώρους εἰς τὴν Γένοβαν. Ἡ ἐγκατάλειψις ἐγένετο, ὅταν πλέον τὸ σκάφος εἰλέγεται πρασδοτὴ εἰς τὰς φλόγας καὶ οὐδεμίᾳ ἐλπῖς διασώσεως τοῦ ἐπήρετε. Οἱ ναυαγοὶ ἀναμένονται ἐντὸς τῶν ἡμερῶν εἰς Πειραιά.

Διαφορούντος τοῦ 15θημέρου ἐσμειώθησαν δέο ἀκόμη ἀτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ φορτηγὰ ὑπὸ ζένας σημιαίας, προελθόντα ἐκ πολεμικῶν



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

κινδύνων εἰς τὸν Ισπανικὸν λιμένας. Οὕτως εἰς μίαν ἐναέριον ἐπιδομὴν τῶν Εθνικῶν ἐναντίον τῆς Βαλένθιας ἐργάσθησαν τέσσαρες βόμβαι κατὰ τοῦ ἡγυανοβολημένου 1 ½ μιλίου ἀπὸ τῆς παραλίας Ἀγγλικοῦ φορτηγοῦ «THORPEHALL» 1251 τ. γκρός (τοῦ 1910) τῆς ἑταίριας τοῦ κ. Π. Παντελῆ καὶ Σία, τοῦ Λονδίνου. Δύο βόμβαι ἐξεργάγησαν ἐπὶ τοῦ πλοίου καὶ προεκάλεσαν τὴν δύνησιν τοῦ εἰς ἀβαθῆ ὄδατα. Πέντε ἀλλοδαποὶ ἐπὶ τοῦ πληρώματος τοῦ σκάφους ἐτραμπατίσθησαν βαρέως καὶ τινες ἄλλοι ἐλαφρότερον. Εἰς ἐτέφαν ἐξ ἄλλον ἐναέριον ἐπιδομὴν κατὰ τῆς Βαλένθιας ἐβλήθη τὸ ὑπὸ Γαλλικὴν σημιαίαν φορτηγὸν «EL - DJEM» 2575 τ. γκρός (τοῦ 1913) τὸν κ. Κανάλα καὶ Κοπταφούλων τῆς Μασσαλίας. Τὸ σκάφος τοῦτο ἐργονομικήν φλεγόμενον ἔσωθι τὸ λιμένος τῆς Βαλένθιας καὶ προσηράζει τὸ τέλος.

«ΚΑΛΑΦΑΤΗΣ»: Ἐνῷ ἦτοριμον πρὸς ἀπόπλουν ἐκ Πρόδιντενς, μία στοιβάς ἐπὶ τοῦ φορτίου τοῦ κατέπεσε, χωρὶς εὐτυχῶς νὰ σημειωθῇ διετοχήματι. Τὸ πλοίον ἴναγκάσθη ν' ἀναστεῖλη τὸν ἀπόπλουν τοῦ ἐπὶ 24 ὥρας περίπολον, διὰ νὰ τακτοποιηθῇ τὴν στοιβαίαν τοῦ.

(Μάιον 12)

«ΑΝΩΠΙΠΗ Ν. ΜΙΧΑΛΑΟΥ»: Ηερατόσαν εἰς Κονσταντινούπολιν τὰς ἐπισκενάς ζημιὰν τοῦ ἐκ προσαράξεως, ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυπλίον καὶ ἀνεψόρησε διὰ Πειραιᾶ, ὃπου καὶ κατέπλενε. (Μάιον 13-15)

«ΑΡΗΣ»: Κατέπλενεν εἰς Ντουμπρόβινς μὲ φορτίον γωνιφλάχον.

Οἱ πλοιάρχοι αὐτὸν ἀνέφερεν εἰς τὰς λιμενικὰς ὁρίες ὅτι κατὰ τὴν προσήγοριν εἰς Ζεμπούδην πρὸς παραλίαν «πλαννερζ», δὲν ἐπύκουε τὸ πηδάλιον, λόγῳ τοῦ ισχυροῦ σειμάτου. Πρὸς ἀποφρήγην προσαράξεως ἐποντίσθη μία τῶν ἀγνωστῶν τοῦ πλοίου, ἡτος ὅμως καὶ ἀπολέσθη, συνεπείᾳ θράντησης τῆς ἀλλοτρίας. Ή ἀγνωσταὶ δὲν ἀνεψόρησε.

(Μάιον 13)

«ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΑΩΝΙΕΩΣ»: Εξ Τίνδιων δι' Εἰδονύμιον καὶ Δονισέριον μὲ φορτίον λινοσπόρου, ἔλαποσπορούν καὶ φυτικίον προσήγορα. Σε κατὰ τὸν πλούν τοῦ, λόγῳ τῆς ὁμιλῆς, παρὰ τὸν φάρον Damieta, Αἱ ζημιὰ τοῦ πλοίου ἦσαν ἀσήμαντοι, αἰνειάσθη δὲ τοῦτο ἀμέσως, χωρὶς νὰ ζητήσῃ βοήθειαν ναυαγοσωστικοῦ.

(Μάιον 13)

«ΕΛΛΑΣ»: Ήγυανοβολημένον εἰς Κονσταντινούπολιν προσέκρουσε μὲ τὸ επίσης ήγυανοβολημένον Τουρκιόν ἢ «Sark», ἐξ ἀφορμῆς τῶν ισχυρῶν σειμάτων. Τὸ Τουρκιόν ἐπέστη ζημίας τινὰς εἰς τὴν πρώμαν τοῦ, ἐνῷ τὸ Ελληνικὸν παρέκεινεν ἀβλαβές.

(Μάιον 13)

«ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ»: Κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ ἐκ Νέας Ορεάνης προσήργαξεν ἔλαφος παρὰ τὴν νῆσον Chandeleur, ἀλλ' ἀνειλέσθη ἀνετονῆς δονητῆς δονητῆς πονηρίας καὶ ἀνεψόρησε.

(Μάιον 14)

«ΒΑΡΒΑΡΑ»: Επιθεωρήθη εἰς Κονστάντζαν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυπλίον καὶ ἀνεψόρησε.

(Μάιον 14)

«ΔΗΜ. ΧΑΝΔΡΗΣ»: Εξ Τίνδιων δι' Αγγλίας μὲ πλῆρες φορτίου γεννημάτων ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀσφυμάτου τοῦ, ὅτι εἰς θέσιν πλάτους 29-40 Ν. καὶ μήκους 59-54Δ. ἀνεκαλύψθη αἰφνίδιως ἡ παραδίση διαφορῆς εἰς τὸ τέταρτον δεξιὸν διπλήμενον. Τὰ εἰσερχόμενα ὑδάτα διεύθησαν εἰς τὸ πλοίον καθ' ὅδαν, συνεχραπούντο διπλάνων τῆς ένθασης 11 ποδῶν, διοκόλων συγκρατούμενα ἀπὸ τὰς ἀντίλιπας τοῦ πλοίου. Κατόπιν τούτου προσελήφθησαν ἀντίλιπα τοῦ πλοίου, τημάτια τοῦ ἡγανάκη τοῦ φορτηγοῦ Τίνδιαν. Εξ τοῦ φορτίου τοῦ πλοίου ἐβλάβησαν 250 τ. σίτον. Τὸ πλοίον κατευθύνεται τῇ ηδη της Βαλένθιας, ὃπου παραστῆσεν τὸ σκάφος Ντουρμπάν, διεύθυντας τὴν προσεχόμενην διετοχήν τοῦ πλοίου τοῦ.

(Μάιον 14)

«ΑΝΝΑ Ν. ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ»: Κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ ἐκ Νέας Ορεάνης προσήργαξεν ἔλαφος παρὰ τὴν νῆσον Chandeleur, ἀλλ' ἀνειλέσθη ἀνετονῆς δονητῆς δονητῆς πονηρίας. Εἰς τὸν πλοιάρχον τοῦ πλοίου εἶπεν οὐτούς της ηγανάκης Τίνδιαν: «Διαφορῆς εἰς τὸ πλοίον τοῦ πλοίου τοῦ οὐτούς της ηγανάκης Τίνδιαν διαφορῆς εἰς τὸ πλοίον τοῦ πλοίου τοῦ οὐτούς της ηγανάκης Τίνδιαν». Λίγη τηνακτήση μετά τοῦ πλοίου τοῦ προσεκόλωντος τῆς ηγανάκης Τίνδιαν, διεύθυντας τὴν προσεχόμενην διετοχήν τοῦ πλοίου τοῦ.

(Μάιον 14)

«ΚΑΛΙΩΣ»: Αποτέλεσεν ἐξ Ιρωνίτης προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ κορηποδίατος προξενῆς εἰς τὰς ζημιὰς, οχετικῶς, ζημίας. Αἱ ζημιὰ τοῦ πλοίου, ἔχει ἐπέστη τοιάστις, δὲν ἐγγύωσθησαν.

(Μάιον 25)

Telephone:

LEITH 37011

(4 lines)

Cables:

LINDSAY, Leith

W. N. LINDSAY LIMITED.

138, Constitution Street,

LEITH

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

All enquiries direct to W. N. LINDSAY LTD.

LEITH

Or to London agents, SHEPPARD & CO.

6, Lloyd's Avenue

LONDON E.C. 3

Telephone: ROYAL 4954

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Κάπουαν στιθερότητα ἐπέδειχνεν ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Μαΐου. Λένε ἑπεξετάθη βεβαίως ἡ ζήτησις χωρητικότητος εἰς εὐρυτάτην κλίμακαν δικαιολογούσαν καὶ ἔψιστιν τὴν τῶν ναύλων, πλέον ὅμως εὐχερῆς ἐπήρεζεν ἡ ἀπασχόλησις τῶν σκαφῶν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἀποτελεσματικῶς ἀντέστησαν εἰς τὰς ἀποτέλεσματα τῶν φορτωτῶν διὰ τὴν μεγάλην τῶν ναύλων ἔκπτωσιν. Η διαθέσιμος χωρητικότης ἔξαρσην τῆς ἀγορᾶς τοῦ Ηλέτη, διὸν εἰς ἓν ἐκαπιώμαχον τὸν τοῦ πλοϊστοῦν καὶ τὰ ἄπο τοῦ προσφορῶν πλοῖα, ἐμφανίζεται τῷρα καλύτερον κατανεμημένη ἴως δέ, ἀν δελτιοθῆ ποιεῖ ἡ ζήτησις, νὰ δικαιολογηται ἡ ἐλπίς περὶ τῆς ἀνατυμήσεως καὶ τῶν ναύλων.

Κατὰ τὸ ἥξεν 15θήμερον ἀξιομειώτων τοῦ ημέρατην ἐπέδειχνεν οἱ τομεῖς τῆς Βορείου Ἀμερικῆς, ἰδίᾳ τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου, σχετικὴν δὲ αἱ ἀγοραὶ τῶν Ἰνδίων, τῆς Σαΐγκρον καὶ τῶν γωνιαθρακῶν. Λόγῳ τῆς καλῆς ἐσόδειας γεννημάτων τῆς Βορ. Ἀμερικῆς καὶ τῶν εὐρυτάτων πολλήσεων οιηρῶν εἰς διαφόρους χώρας τῆς Εὐρώπης, ἀθρόως ἐσημειώθησαν ναυλώσεις, μὲ φόρτωσιν ἀπὸ τῶν Ἀγίου Λαυρεντίου δι' ὅλας τὰς θέσεις μέχρι καὶ τοῦ Νοεμβρίου, δι' ἀράδοστον ἐξ Ἰνδομένων Πολιτειῶν καὶ στοῖν τῆς νέας Καναδικῆς ἐσόδειας. Οἱ ναύλοι παρείναινεν εἰς τὰ κατόπιν ὅρια τοῦ σχεδίου καὶ μόνον διὰ φορτώσεις Νοεμβρίου ἐπληρώθη μικρὸν τι επρέμον 1 ½ πέννας τὸ κοινότερο, ἤτοι 2(1)½ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινετ. Διὰ Μασσαλίαν (Ιούνιον) σελ. 3(1)½, μικρὸν δὲ φορτία διὰ Σκανδινανῶν ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 18 σὲντας τὰς 100 λίτρας. Ἀπὸ τοῦ Βαυαρίου ἐνδιαφέροντας τι σημειοῦσαν διὰ σίτου, μὲ φόρτωσιν Νοεμβρίου, μὲ ναύλων γράφω τῶν 25) — (μεγάλα σκάφη δι' Ἀγγλίαν. Ἐλληνικὸν φορτίγον δι' Ιούνιον ἐπληρώθη 23) — φίο, ἀπὸ Βρετανικὴν Κολομβίαν δι' Ἀγγλίαν. Ἡ ἐργασία ἐκ τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ κάπως περιωρισμένη. Ἐλλαχιστα σκάφη ἐκλείσθησαν ἐκεῖνεν εἰς τὰ 2(1)½ τὸ κοινότερο δι' Αιθέρων ἢ Ρόττερνταμ καὶ 3) — δι' ὥρισμένους λιμένας Ἀγγλίαν, Ιούνιον — Τούλιαν. Λόγῳ τῆς προβλεπομένης κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εὐρυτάτης ἐργασίας διὰ φορτώσεις σητηρῶν ἐκ Κόλπου, η «Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ» τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μελετᾷ τὸ δυνατὸν τῆς ἐπεκτάσεως τῶν σχεδίων κατοτάτων ὁρίων καὶ διὰ τὸν τομέα τοῦτον, μὲ βάσιν, πάντως, ὑφηλοτέρων, ἔναντι τῶν σημερινῶν φορτωτῶν ναύλων.

Αἱ ζαχαρίδεις Κούνιας, κατόπιν καὶ τῶν μεγάλων προμηθειῶν τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως, μὲ ἀρκετὴν ζωηρότητα. Δι' Ιούνιον ἐκλείσθησαν σκάφη εἰς τὰ 16) καὶ ἔνω ἀπὸ Σάντα Ντομίνικο 15(6, δι' Ἀγγλίαν — Κόντινετ, ἐνῷ κάτι ἐπὶ πλέον ἐπληρώθη εἰς σκάφη μετόπιν μεγέθους. Τὰ παλαιοσιδῆρα ἐν ἀπραξίᾳ.

Ἀπὸ τὸ Ηλέτη, τίποτε τὸ νεώτερον δὲν ἐσημειώθη, διότε νὰ μεταβλῆῃ ἡ ἐκεὶ κατάστασις τῆς ἀδρανείας ὑπερεβδομήκοντα ἑτοῖμον σκαφῶν. Αἱ καιρικαὶ συνθῆκαι δὲν ἐπέτεφαν εἰσέστη τὴν ἑτοιμασίαν τοῦ ἀγωστούτον καὶ τὴν συγγέντωσιν ἀντοῦ εἰς μεγάλας ποσότητας. Διαταγαὶ τινες, δέοντες ἡ τρεῖς τὸν ἀριθμὸν, ἐστιλποφόρησαν διὰ προσφορούς ἐκτὸς τοῦ σχεδίου, ἐνῷ καὶ τὰ τινά σκάφη εἰς τῶν ἀργοντῶν ἐκλείσθησαν μὲ βάσιν εταῦμ - τοσάφερο κατὰ τὰς πρώτας ἡμέρας τοῦ 15θημέρου. Ἡ «Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ» θεωρήσασα τὰς ναυλώσεις ταῦτας, ὡς δυναμένας νὰ προκαλέσουν καταστρατήγησον τοῦ σχεδίου ἀπτάρωσε ταῦτας δι' ἀνακοινωθέντος της, ἀπὸ τῆς 16ης Μαΐου. Υπολογίζεται, διὸ μέχρι τῆς 25ης Ιουνίου 116 σκάφη θῦ δύνανται νὰ δώσουν φόρτωσιν ἐκ τοῦ Ηλέτη. Τινά ἐξ αὐτῶν καὶ κατὰ τὸ διαφέροντα 15θημέρου ἀνέχουσαν ἐκεῖνεν κανονικά δι' Ἀστρολίαν, Χιλῆν καὶ Βρ. Ελεφαντίν, καθημερινῶς ὅμως προστίθενται νέα ἐξ τῶν κατεργαζομένων μὲ φορτία γιανθράκων.

Εἰς τοὺς Ἀνατολικὸν τομεῖς διεύρυνοις τις τῆς ἐκεῖνεν ἐργασίας ἐσημειώθη. Τὸ ἐγγὺς ἡμερομηνίας τοννᾶς εἶνε περιωρισμένον διαστάσεων, εἰς τρόπον δότε οἱ ναύλοι ἐμφανῖζον σταθερὸν τούν, μὲ τάσιν ὑφοτικῶν, ἐνώ κυκλοφόρησον ἀφθονίερα διαταγαῖ. Μία νέα ἐργασία ἐσημειώθη διὰ φορτώσεις ζαχαρίδων ἀπὸ τὸ Fiji καὶ σκάφη τινὰ ἐκλείσθησαν εἰς τὰ 32) 6, μὲ ἐγγὺς ἡμερομηνίας φορτώσεως. Τὰ εσόγιαν ἀπὸ Νταϊν ἐποπτηριγμένα εἰς τὰ 26) — διὰ Ρόττερνταμ — Ἀμβούργον (Ιούνιον — Τούλιον), μὲ σχετικὴν δὲ ζωηρότητα καὶ αἱ δοῦλαι Σαΐγκρον εἰς τὰ 28) — διὰ Βόρειον Γαλλίαν. Οἱ ἀνθρακῖται Ίνδοκίνας διὰ Χάρον καὶ Ρουέν εἰς τὰ 25) — φίο, ἐνῷ καὶ ἔνω μεγάλα σκάφη ἐξησφαλίσεν ἀπὸ Πόρτο Κάμπα ναύλουν εταῦμ - τοσάφερο δι' ἔνω ταξίδιον Εὐρώπης 6). Δι' Ἰνδομένας Πολιτείας ἐπληρώθησαν ἐκ Πόρτο Κάμπας δι' Ιούλιον —

**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
Tel. 12663 & 13681

ROTTERDAM

Tel. Adr. "FIRIOS"-Rotterdam

Ἄγοντοστον 20). Αἱ ναυλώσεις ἀπὸ τὰς ἀγορὰς τῶν Ἰνδίων διεξήχθησαν εἰς εὐρεῖαν πλάκα. Στιηρὰ ἀπὸ Καράτοι δι' Ἀγγλίαν — Κόντινετ 22(6 ('Ιούνιον), ἀπὸ Μαντούς (Πλαναρόποδον — φωτία) σελ. 28) — καὶ ἀπὸ Καράτοι — Μαριαγκό 25(6 ('Ιούνιον). Απὸ Βοιμάην — Καράτοι — Μαριαγκός ἐκλείσθη σκάφος μὲ βάσιν δ. w. εἰς τὰ 24) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινετ. Λεδομένης τῆς μεγάλης προσφορᾶς Ἰνδικῶν στηρῶν προβλέπεται νὰ συνεχισθῇ ἡ ἐκεῖνην ζήτησις χωρητικότητος. Απὸ τὴν Λεστιαλάν εἰλαχίστα πρόσθετον διὰ Τούλιον εἰς τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίου (σελ. 32) — διὰ Μεσόγειον — Ἀγγλίαν — Κόντινετ, μὲ πλήρεις ὄψιμοι.

Οἱ Μεσογειακοὶ τομεῖς καὶ οἱ τῆς Μαύρης Θαλάσσης ἀπωτοῦν. Προσφορὰ προσιπαν κυκλοφορούσα διὰ φορτώσεις Ρωσικοῦ σίτου μὲ βάσιν 10(6 Ἀμέρισταν — Ρόττερνταμ, μερικὰ δὲ Ἀγγλικά σκάφη ἐκλείσθησαν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης διὰ τὴν Διετούν Μεσόγειον, μὲ ναύλους μὴ ἀνακοινωθέντας.

Τὰ μετάλλευματα μὲ περιωρισμένην ζήτησιν καὶ μὲ προσφορὰν σκάφων ἐπερτέον. Απὸ Τούλιον (γαιάνθρακες) διὰ Ρίον Ιανείου 17(3). Απὸ Χουένταν διὰ Νέαν Υόρκην 11(6, ἀπὸ Λά Γκοντέτ διὰ Γλασκών 7(6) καὶ ἀπὸ Μπόναν ἡ ἀντή τημή.

Οἱ ναύλοι γιανθράκων ἐσημειώσαν τάσιν ὑφωτικήν. Η ζήτησις ὑπῆρξε καλύτερα, συνίστων διὰ Μεσόγειον, ἐπληρώθησαν δὲ ἀπὸ Μπρίστολ. Τσάνγκελ 7(6) ἐνώ 8(1)½ δι' Ἀλεξανδρειαν, 7) — διὰ Πόρτο Σαΐδ καὶ ἀπὸ Τάιν 6(9) διὰ Δυτ. Τιταίλαν καὶ 7(6) δι' Ἀδριατικήν. Διὰ Νότιου Αμερικῆς μεγάλα σκάφη ἐκλείσθησαν διὰ Ρίον Ιανείου ἐξ Οὐαλλίας εἰς τὰ 13(9, διὰ Μπονέοντας Λύρες 16) — καὶ διὰ Ρούάριο (ἀμεσος φορτωτικούς σελ. 16(9. Απὸ Ρόττερνταμ διὰ Ρίον Ιανείου 13(9). Απὸ Δάντσικ 18(9 διὰ Μπ. Αὔρες.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

—**Ἐκ τοῦ Πλέιτ (διά γεννήματα)**

«ΠΕΤΑΛΑΟΙ» ἐξ Πλέιτ 8000 τ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινετ (τιμὴ καὶ δροῦ τῆς ναυλώσεως ταύτης, κλεισθεσίσεως εἰς Ηαρισίους) δὲν ἀνεκοινώθησαν.

«ΑΝΑΡΙΩΤΗΣ» ἀπρόλιπον ΛΙΒΑΝΟΥ, «ΜΑΤΡΟΝΝΑ» καὶ «ΟΡΟΣ ΙΑΗ» ἐκλείσθησαν «τάμη - τοσάφερος» ἐξ Πλέιτ δι' Ἀγγλίαν — Κόντινετ, μὲ ναύλον σελ. 3(6, 3(9 καὶ 4(3 κατὰ τόννου δ. w., ἀναλόγως μεγέθους πλοίου καὶ 30) — διὰ τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου «μπλόκερς», μὲ πλευραν παράδοσην εἰς Πλέιτ.

«ΠΕΡΡΑΚΗΣ Λ. ΚΑΜΠΑΝΗΣ» τάμη - τοσάφερος διὰ ταξίδιον ἐπιστροφῆς ἐξ Πλέιτ εἰς Ἀγγλίαν — Κόντινετ σελ. 4(3 κατὰ τόννου δ. w., μὲ 30) — τὰ ἐπὶ τοῦ πλοίου «μπλόκερς», ἀμεσος παράδοσης.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ» ἐξ Μπάχιας Μπλάχιας 6500 τ. δι' Ἀμέρισταν 23(3, ἐνώ Ρόττερνταμ 23(6, φόρτωσης ἀμεσος.

«ΕΛΕΝΑ Ρ.» καὶ «ΣΤΑΜΟΣ» τάμη - τοσάφερο, ἀμεσος παραλαβὴ εἰς Πλέιτ, παράδοσης εἰς Αγγλίαν — Κόντινετ (τιμὴ δὲν ἀνεκοινώθη).

—**Ἐξ Ἀγγλίας-Κόντινετ (διά γειανθράκας)**

«ΑΡΓΟΛΙΚΟΣ» ἐξ Κάρδιμ 6000 τ. διὰ Βηρυττού 7(9, ἀμεσος φόρτωσης.

«ΖΕΡΜΑΙΝ» ἐξ Σόντερφλαντ 7000 τ. δι' Αλεξανδρειαν 7(6, ἀμεσος φόρτωσης.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» ἐξ Βρέμης 7700 — 8200 τ. διὰ Ρίον Ιανείου σελ. 13(6, ἀμεσος φόρτωσης.

ADMIRALTY COURT SALE

By Order of the Admiralty Marshal, LONDON

FOR auction ON TUESDAY 14th JUNE 1938 at 3 p.m.

in the Baltic Exchange London, E.C. 3.

**S.S. "DEVA,"
(Spanish Flag)**

About 3350 tons d.w., about 2151 tons gross. Built 1907. 2 holds; 4 hatches. I deck.

Inspectable West Hartlepool and to be sold as she lies at the time of sale.

(Not accountable for errors in description)

For further particulars, apply to:-

C. W. KELLOCK & Co. LTD.

Auctioneers.

Cunard Building,
LIVERPOOL 3.

27-31, St. Mary Axe,
LONDON E.C. 3.

Cables: "KELLOCKS..."

«ΣΙΡΕΤΟΥΛΑ» (Βλάσσος) ἐξ Δάντισης ἡ Γρένιας 6000 τ. διὰ Θεσσαλονίκην 10)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΜΑΡΚΟΣ» ἐξ Τάιν 6000 τ. δι' Αδριατικήν 7)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΡΗΝΟΣ» ἐξ Νιούπορτ 6300 τ. δι' Αλεξάνδρειαν 7)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΟΡΟΣ ΑΤΤΑΛΑΣ» ἐξ Μπάρον 7900 τ. διὰ Μπορένος "Αἴρες 16)—, καντούλο 28 Μαΐου

«ΚΥΜΑ» (Λιβανοῦ) ἐξ Στέττιν 6300 — 6700 τ. διὰ Πειραιᾶ (τιμὴ ναύλου δὲν ἀνενοιγόθη) φόρτωσις 6—31 Ιουνίου.

«ΑΝΝΑ Τ.» ἐξ Ρόττερνταμ 4400 τ. διὰ Πειραιᾶ 7)6, φόρτωσις 20—27 Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΕΛΕΝΗ» ἐξ Νιούπορτ 7500 τ. δι' Αλεξάνδρειαν 7)9, καντούλο 30 Μαΐου.

Α')π ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἐξ Ρόττερνταμ 6700 τ. διὰ Ρίον Ιανείφον 13)1½, φόρτωσις 15 Ιουνίου.

Α')π ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ἐξ Εμδρυ 6800 τ. διὰ Σάντος 13)10½, φόρτωσις Ιούνιον.

«ΧΡΥΣΗ» ἐξ Ονάλλιας 7200 τ. διὰ Μπορένος "Αἴρες 15)—, φόρτωσις Ιούνιον.

—**Έκ τοῦ Δουνάβεως**

«ΡΟΥΛΑ» ἐξ Δουνάβεως 115 βαγόνια ξυλείας διὰ Καλάμας λ. στ. 6.7.6 πατὰ βαγόνιον, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐξ Δουνάβεως 250 βαγόνια ξυλείας δι' Αλεξάνδρειαν λ. στ. 5.15.0, φόρτωσις τέλη Ιουνίου — ἀρχὰς Ιουλίου.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Νομικοῦ) ἐξ Δουνάβεως 95—100 βαγ. ξυλείας διὰ δύο λιμένας Ανατ. Ελλάδος λ. στ. 7.6.0, φόρτωσις Τούνιον.

«ΡΟΥΛΑ» ἐξ Δουνάβεως 115 βαγ. ξυλείας διὰ δύο λιμένας Ανατ. Ελλάδος λ. στ. 6.10.0, ἀμεσος φόρτωσις.

—**Έκ Μαύρης Θαλάσσης**

«ΘΑΛΑΙΑ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 8600 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Γαλλικὴν Μεσόγειον 8)6 ἔνα λιμένα, 9)— δύο λιμένας «εφίο καὶ στόμουντ», καντούλο 25 Μαΐου.

«ΝΙΤΣΑ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7600 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Γαλλικὴν Μεσόγειον 8)6 ἔνα λιμένα, 9)— δύο λιμένας «εφίο καὶ στόμουντ», φόρτωσις 16—25 Μαΐου.

«ΣΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6700 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Γαλλικὴν Μεσόγειον 8)6 ἔνα λιμένα, 9)— δύο λιμένας, «εφίο καὶ στόμουντ», φόρτωσις 16—31 Μαΐου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ» ἐξ Μαριουπόλεως 5800 τ. γωνιανθράκων διὰ Ρούν 10)9, φόρτωσις 25 Μαΐου — 10 Ιουνίου.

«ΔΗΜΗΤΡΑΣΣΗΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7800 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Μασσαλίαν ἢ Όραν 8)6 ἔνα λιμένα, 9)— δύο λιμένας, «εφίο καὶ στόμουντ», φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΕΝΑΝΤΙΝ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 5.900 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Μασσαλίαν ἢ Όραν 8)6 ἔνα λιμένα, 9)— δύο λιμένας, «εφίο καὶ στόμουντ», φόρτωσις 16—25 Μαΐου.

«ΣΜΕΡΟΠΗ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7400 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Μασσαλίαν ἢ Όραν 8)6 ἔνα λιμένα, 9)— δύο λιμένας, «εφίο καὶ στόμουντ», φόρτωσις 16—31 Μαΐου.

«ΑΡΗΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7700 τ. γενικῶν εἰδῶν διὰ Γαλλικὴν Μεσόγειον 8)6 ἔνα λιμένα, 9)— δύο λιμένας, «εφίο καὶ στόμουντ», φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Νοβορωσίου 2000 τ. γεννημάτων διὰ Πειραιᾶ 8)9, ἀμεσος φόρτωσις.

—**Έκ τῆς Μεσογείου**

«ΣΙΦΝΟΣ» ἐξ Κέρτου 2700 τ. μεταλλευμάτων διὰ Φιούμε σελ. 8)3 ἀμεσος φόρτωσις.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Ν. ΚΟΝΔΥΛΗΣ» ἐξ Ζογζούλακ 6000 τ. γωνιανθράκων διὰ Ρίον Ιανείφον 17)3, φόρτωσις 5—20 Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Σπαλάτου 1000 τ. τσιμέντων δι' Αλεξάνδρειαν 4)3, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» (Σιγάλα) ἀπὸ Φετιγιέ 4000 — 4200 τ. χρωμάτων δι' Αλαβία 11)4½, φόρτωσις 10—25 Ιουνίου.

«ΜΥΚΟΝΟΣ» ἐξ Πειραιῶς 1500 τ. παλαιοσιδήρων διὰ Κωνσταντίνου 8)9, ἀμεσος φόρτωσις.

τζαν 180 δρ., ἀμεσος φόρτωσις.

«ΒΙΤΣΕΝΤΣΙΑ» ἀπὸ Ντέρντας 3000 τ. γεννημάτων διὰ Τεργέστη 7)9, φόρτη, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΡΤΕΜΙΣ ΠΗΓΓΑ» ἀπὸ Ντέρντας 2700 τ. γεννημάτων διὰ Τεργέστη 8)—, φόρτη, ἀμεσος φόρτωσις.

—**Έκ τῆς "Απωλετολής**

«ΘΕΟΦΑΝΩ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἀπὸ Σαύγκον ἡ Χαϊφάγη 8400 τ. ὄργανης διὰ Βορδό — Ρόττερνταμ 28)—, ἀπὸ ἕνα λιμένα φόρτωσεως, 28)6 ἔνα ἀπὸ δύο λιμένας φόρτωσεως, φόρτωσις 1—15 Ιουνίου.

«ΕΒΗ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐξ Μαντράς 7900 τ. φυσικών διὰ Μεσόγειον — Αγγλίαν — Κόπτινεντ 28)—, φόρτωσις 1—15 Αὔγουστου.

—**Έκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν**

«ΜΑΙΑΝΔΡΟΣ» ἐξ Κούβας 7000 τ. ζαχαρίφεως διὰ Λονδίνον, Αίβερπολ, Γρούντον, Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ ἡ "Αμοτερνταμ 17)6, δύο λιμένας, φόρτωσις 20—31 Μαΐου.

«ΣΤΑΥΡΟΣ» ἐξ Βορείου ἡ Κούβας 8200 τ. ζαχαρίφεως διὰ Λονδίνον, Αίβερπολ, Γρούντον, Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ ἡ "Αμοτερνταμ 17)—, δύο λιμένας, φόρτωσις 1—25 Ιουνίου.

«ΑΝΤ. ΣΤΑΘΑΤΟΣ» ἐξ Κούβας 6.100 τ. ζαχαρίφεως διὰ Λονδίνον, Αίβερπολ, Γρούντον, Αμβέρσαν, Ρόττερνταμ ἡ "Αμοτερνταμ 17)9 δύο λιμένας, καντούλο 31 Μαΐου.

«ΤΑΥΤΕΤΟΣ» ἐξ Αγίου Λαυρεντίου 32.000 κουνότερος γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 14 σέντς τὰς 100 λίθρας, ἔναν Αμβοδρόγον — Εμδρυ 15 1)4 σέντς, Βρέμην 15 3)4 σέντς, διψόν Αγγλίαν σελ. 3)—τὸ κουνότερο, φόρτωσις 1—6 Ιουνίου.

«ΚΑΛΛΙΟΠΗ Σ.» ἐξ Σάντο Ντομάρζο 7500 τ. ζαχαρίφεως διὰ Καζαπλάγχαν 15)6, δύον φορτώσεως ἀπὸ Κούβαν σελ. 16)6, φόρτωσις 15—25 Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κούλ.) ἐξ Τάμπας, Ηδοτρόπη Τάμπας ἡ Μόπα Γράντε 9000 τ. φωσφάτων δι' Αμβέρσαν ἡ Ρόττερνταμ δολ. 3.65 ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΑΝΝΑ Σ.» (ex «Νεφάδας») ἀπὸ Βάζα — Ντίστριτ 1350 φάδοις ξυλείας διὰ Τάιν 36)—, φόρτωσις 10—30 Ιουνίου.

«ΑΝΝΑ Σ.» (ταξίδιον) ἀπὸ ένα δύο λιμένας Φινλανδίας 1350 φάδοις πολτού ξυλείας διὰ Μπαρόφου 43)6, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 10—31 Ιουνίου.

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ ΤΕΡΓΙΑΖΟΣ» ἀπὸ Βλαδιρίτικεν 8000 τ. λιπαρώματον διὰ Ντρόμπιταν 11)9, φόρτωσις 5—10 Ιουνίου.

«ΤΑΣΙΣ» ἐξ Βεταννίτης Κολομβίας 7400 τ. d. w (γεννημάτα και γενικά) δι' ωρισμένους λιμένας Αγγλίας 23)— φίο, φόρτωσις 15—30 Ιουνίου.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAM

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

Telegrams: «DIOSKUROI»

Telephones: 56615-2 lines

Residence: 11185

20. Willemeskade
ROTTERDAM

Greek Shipping Agency (Grieksche Scheepvaart Agentuur) Shipbrokers Agents

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 1118

20. Willemeskade
ROTTERDAM

Ned. Expeditie en Controlebedrijf Expediteurs en Controleurs

Telegrams: «ERGON»

Telephones: 11442-2 lines

Residence 11185

20. Willemeskade
ROTTERDAM

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE “ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ,” ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ

Τελείως άγακαινισθὲν μὲ σημαντικωτάτας βελτιώσεις ἐπαναλαμβάνει τὰς άναχωρήσεις του διά:

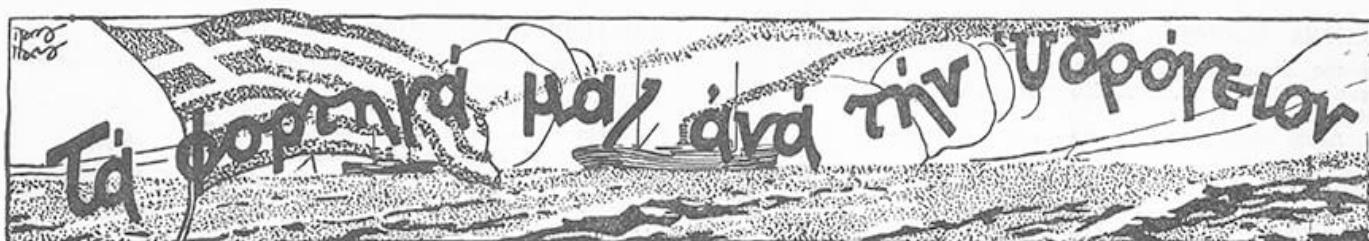
**ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ
ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ:**

4ην Ιουνίου, ὥραν 4ην μ.μ.

10ην Ιουνίου, ὥραν 11ην πρωΐας.

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

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



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γχο.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αγαλλιανή	Θ. Έπιφανειάδη	11	1656	έρθ. Πειραιά 26 Μαΐου
'Αγιος Βλάσσιος	Ιω. Δ. Χανδρή	14	4297	άνεξ. Πειραιά 21 Μαΐου διά Χουέλβαν έφθ. 27
'Αγιος Γεώργιος	νιοί Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	άνεξ. Γράμμετς 22 Μαΐου διά 'Ελλάδα
'Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	άργει Σάν Νιζολάς ἀπό 24 Μαρτ.
'Αγιος Γεώργιος IV	έτ. Γ. Νικολάου	38	4920	καθειλύνσθη εἰς Σόντερλαντ ἀπό 14 'Απριλ.
'Αγία Βαρθάρα	Λ. Λογοθέτη — Μ. Φακή.	13	4572	άνεξ. Πόρτ Νατάλ 17 Μαΐου διά Δουγκέρονη
'Αγία Βαρθάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	άργει Πειραιά ἀπό 26 Μαρτ. 'Εναντίθη
'Αγία Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3808	άνεξ. Ηρά 27 Μαΐου διά Στέττιν
'Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	έφθ. 'Οδησσόν 15 Μαΐου
'Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	άνεξ. Χάρτι.επούλ. 25 Μαΐου διά Βενετίαν
'Αγιος Νικόλαος	Εναγ. Νομικού	99	1106	έφθ. Θήραν 26 Μαΐου
'Αγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	άνεξ. Γενόβαν 21 Μαΐου καὶ "Αγ. Ιωάννην 31 διὰ Στέττιν
'Αγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάσσο	12	1864	έφθ. Σονάντ 26 Μαΐου
Άδαμάντιος	έτ. «Άδάμας» Α. Ε.	15	4277	έφθ. Νεστορέα 22 Μαΐου
Άδάμας	έτ. «Άδάμας» Α.Ε.	18	4144	έφθ. Γράμμετς 21 Μαΐου
Άδαμ. Γεωργαντῆς	άδειφ. Γεωργαντῆ	16	3443	άργει Πειραιᾶ ἀπό 1 'Απριλ.
Άδαμ. Ι. Πειθῆς	άδει. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	άργει Χίον ἀπό 9 Μαρτ.
Άδελφότης	Μιχ. Καρρᾶ	17	5838	άνεξ. Μπουένος "Αὔρες 11 Μαΐου διά Χαβάνναν
Άδελφοι Χανδρῆ	Ιω. Δ. Χανδρή	19	6176	έφθ. Ρίον Ιανένδον 11 Μαΐου
Άθηνά Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4824	άνεξ. Λισσαβόνα 13 Μαΐου διά Κόλπου Μεξικοῦ
Άθηναι	«Ελληνική» Α. Ε.	10	2897	έφθ. 'Αμβούργον 25 Μαΐου
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729	έφθ. Γράττεμπουργκ 20 Μαΐου
Άιγαλ	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	έφθ. Ρένι 18 Μαΐου
Άιγαίον	Έτ. «Άιγαίον» Α.Ε.	19	5285	έφθ. Μοντεβίδεο 24 Μαΐου
Άιγεύς	άδ. Πατέρα	20	4538	έφθ. Πειραιᾶ 16 Μαΐου καὶ 'Αμοργόν 23
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντῆ	13	4929	άργει Πειραιᾶ ἀπό 27 Μαρτ.
Άικατερίνη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	διηλθε Πειραιᾶ 31 Μαΐου διά Ρόττερνταμ
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	διηλθεν "Αγ. Βιζέντον 19 Μαΐου διά Γίβραλταρ
Άινος	έτ. «Ζέψφορος» Α. E.	10	3554	άργει Σάν Νιζολάς ἀπό 2 Μαΐου
Άις Γιώργης	ειοί Γ. Σιγάλα	08	2098	άνεξ. Μπάρον 18 Μαΐου διά Πειραιᾶ, έφθ. 31
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	διηλθε Πόρτ Σαιδ 19 Μαΐου διά Λονδίνον
Άλεξάνδρα	Κ. Καρρᾶ καὶ Υιοῦ	13	4355	διηλθε Κέιτ Βέροντε 11 Μαΐου διά Βύλλαν Κ) τούσιον
Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζμιντζῆ	06	4343	έφθ. Βραΐλαν 29 'Απριλ. Φορτόνει
Άλικαμων	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	άργει Πειραιᾶ ἀπό 5 'Απριλ.
Άλικη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	διηλθε Γίβραλταρ 18 Μαΐου διά Κούβαν
Άλφειός	Σ. Λιθανοῦ	20	5116	διηλθε Τέμπλι Μπάι 21 Μαΐου διά 'Ειβονμάνιθ
Άναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	άνεξ. Ρόττερνταμ 12 Μαΐου διά Πειραιᾶ, έφθ. 29
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άργει Οινούσας ἀπό 17 Μαρτ.
Άνδρεας	I. Α. Κοσμᾶ	17	4933	διηλθε Λάς Πάλμας 7 Μαΐου διά Μοντεβίδεο. Σημ. ΠΑΝΑΜΑ
Άνδρεάς	z'Ιόνιον Α. Ε.	19	6566	έφθ. Γιοζοζάμαν 23 Μαΐου
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	εἰς Σάν Νιζολάς ἀπό 5 Μαρτ. 'Εναντίθη
Άνιτα	Γ. Κοκκωτοῦ	97	2741	άργει 'Οστάνδην ἀπό 8 Φεβρ.
Άννα	Ν. Λυκαδοπούλου	19	5173	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 12 Μαΐου καὶ Πόρτ Σαιδ 26
Άννα Σ.	Στεφανοπούλου-Άνδρονίκου	03	2759	άνεξ. Βραΐλαν 12 Μαΐου, Γίβραλταρ 26 διά Κοπεγχάγην
Άννα Βούλγαρη	Χαρο. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεξ. Νόρφολς 22 Μαΐου διά Ρίον Ιανένδον
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	άνεξ. Πενασόλαν 23 Μαΐου διά 'Αγγλίαν
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άργει Πειραιᾶ ἀπό 29 Μαρτ.
Άννα Μαρία	Μάντακα καὶ Βιντιάδη	85	1272	έφθ. Ρένι 21 Μαΐου
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	άνεξ. Κόμοι 12 Μαΐου διά Γιοζοζάμαν
Άννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	06	2728	έφθ. 'Αγιάν Μαρίναν 12 Μαΐου
Άνθιτη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άνεξ. Κονγκλιν 13 Μαΐου διά Πειραιᾶ, έφθ. 15
Άντωνης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	15	3729	άργει Βύλλαν Κονσταντίνου ἀπό 11 Μαΐου
Άντωνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	άργει Πειραιᾶ ἀπό 13 Ιαν.
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	01	3514	έφθ. Γένοβαν 13 Μαΐου διά ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ
Άντωνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	άνεξ. Νιούπροτ 12 Μαΐου διά Νεάπολιν, έφθ. 24
Άντωνιος Σταθάτους	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεξ. Χάμπτον 9δές 20 Μαΐου διά Χαβάνναν
Άντωνιος Χανδρῆς	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5866	άνεξ. Μόντρεαλ 25 Μαΐου διά Κοντούσιουν
Άνω Βαθύ	I. Δ. Τσούνια	82	1524	εἰς πλόας ἐν Κίνη
Άξιδος	Σ. Λιθανοῦ	19	5289	άνεξ. Κόνδαν 5 Μαΐου διά 'Αινδέρσαν, έφθ. 26
Άργολικός	Μαρῆ Έμπειρίου	21	4786	άνεξ. Κάρδιρ 14 Μαΐου διά Βηρυττόν
Άρης	Μ. Σενᾶ	14	4810	έφθ. 'Οδησσόν 23 Μαΐου καὶ Πειραιᾶ 29 (ζενόν)
Άριαδνη	I. Νιζηφόρου	12	4745	άνεξ. Χουέλβαν 15 Μαΐου διά Νέαν 'Υδρων
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	E. Γουλανδρῆ	05	3470	άνεξ. Στρατών 19 Μαΐου διά "Αμστερνταμ
Άρκαδια	«Ατλαντίς» Α.Ε.	66—21	853	έφθ. Κωνσταντίναν 15 Μαΐου καὶ Πειραιᾶ 23
Άρμάθιος	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	άνεξ. Φετιγή 19 Μαΐου διά Γράττεμπουργκ
Άρτεμις Πήγτα	Πήγτα	06	1433	άργει Χίον ἀπό 18 Ιαν.
Άρχαγγελος	άδ. Λιθανοῦ	17	5692	διηλθε Φαγιάλ 18 Μαΐου διά Κούβαν
Άρχων	Κωστῆ Λαμποῦ	21	1364	άργει Βόλον ἀπό 29 Μαρτ.
Άσημίνα Μπάκια	II. Μπάικα	95	1344	έφθ. Πειραιᾶ 26 Μαΐου
Άστασια	I. Γαλάξη	14	4211	έφθ. Μπουένος "Αὔρες 9δές 13 Μαΐου
Άστασια Νομικοῦ	έτ. «Π. Νομικός, Α.Ε.»	38	5200	ζαθειλύνσθη εἰς Μπροντάλαντ 31 Μαΐου
Άστερια	I. Α. Ταζμιντζῆ	04	3313	άργει Πειραιᾶ ἀπό 21 'Απριλ.
Άστηρ	Θεμ. Σταφύλοπάτη	96	1350	άνεξ. Σφάξ 27 Μαΐου διά 'Αλγέριον
Άτεά	Γ. Κοκκωτοῦ	01	4109	άργει Ρουέν ἀπό 26 'Οκτ.
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	έφθ. Βόριγκτων 13 Μαΐου καὶ άνεξ. 25 διά Ήπειρ.
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσιέτρολ» Α.Ε.	09	4009	άργει 'Αινδέρσαν ἀπό 16 Μαρτ.
Άσρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	διηλθε Λάδσεντ 30 'Απριλ. διά Μπουένος "Αὔρες
Άφροδεσσα	Άδ. Κιρτάτα	05	2529	άνεξ. Κάρδιρ 25 Μαΐου διά Τάραντα

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαθύ τῆς Σάμου	νίδων Δ. Ἰγγλέση	12	1556	ἔφθ. Μετιλήνη 17 Μαΐου καὶ Ἡγορεύτου 28
Βαλεντίνη	Ιω. Σκαρολάτηδη	09	4713	χροτείται εἰς Ιαπωνίαν
Βαρόφαρα	Αθ. Ζούτοπούλου	10	1354	ἔφθ. Ηάτρας 19 Μαΐου
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	ἀργεῖ Σάντα Φὲ ἀπὸ 31 Ἰαν.
Βασ. Α. Πολέμης	Ιω. Γκούμα	07	3429	διῆλθε Ντακάρ 16 Μαΐου δι' Ἐιδονυάνου
Βασιλείος Τ.	Έλ. Τριζόγλου	20	3673	ἔφθ. Ἰμιονγκάρ 6 Μαΐου
Βασιλική	Γ. Μανούλεοντος	05	2089	ἔφθ. Ρόττερνταμ 2 Μαΐου
Βάσσος (τάνκερ)	Ιω. Δ. Χανδοῦ	12	4733	ἀνεξ. Λάζ Πάλμας 11 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 21
Βέλγιον	«Ἐλληνικὴ» Α.Ε.	19	2844	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Μαΐου καὶ Κων(λ)ην 30
Βικτωρία	Ν.'Απόδιασου—Χ. Πατέρα	14	4202	διῆλητη εἰς Πάλμαν 15 Μαΐου
Βικτώρια	Άντ. Γ. Παπαδάκη	17	6600	ἀνεξ. Δάντσιγκ 26 Μαΐου διὰ Ντακάρ
Βιντσέντσια	Άντ. Παπαδάκη	11	1787	ἀνεξ. Πειραιᾶ 20 Μαΐου διὰ Ντέρντζε, ἔφθ. 22
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	Άδ. Γουλανδοῦ	19	3598	ἀνεξ. Ρίον Ιανένδρου 22 Μαΐου διὰ Δάντσιγκ
Βιργινία	Άντ. Παπαδάκη	17	2313	ἀνεξ. Δουγκέρων 21 Μαΐου διὰ Βουλγαρίαν
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμιθράκη	05	3885	διῆλθε Κων(λ)ην 13 Μαΐου δι' Οράν (ώδηγήθη εἰς Πάλμαν)
Βόρις	έτ. «Βλάσποβ»	17	5166	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 13 Ἀπριλί.
Γ. Σ. Λιθανός	Ν. Γ. Λιθανοῦ	37	4835	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 23 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	ἔφθ. Πόρτ Νατάλ 26 Μαΐου
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	χροτείται εἰς Θέουταν ἀπὸ 29 Μαρτ. 1937
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμποῦ	14	4708	ἔφθ. Ρίγαν 27 Μαΐου
Γεράσιμος Βεργωτῆς	κληρ. Ρ. Βεργωτῆ	20	6343	ἔφθ. Γιοσοχάμαν 16 Μαΐου καὶ Μόζ 23
Γερμανία	έτ. «Ἐλληνικὴ» Α.Ε.	09	1977	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Μαΐου
Γεώργιος	Ν. Λαγούτη	10	2216	ἔφθ. Πλένουθ 13 Μαΐου καὶ Ἀμβέρσαν 23
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	διῆλθε Σάν Τόρας 9 Μαΐου δι' Ενθόποην
Γεώργιος Π.	Θ. Ἐπιφανειάδη	03	4052	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Ἀπριλί.
Γεώργιος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	13	4345	ἔφθ. Μάρροι 2 Μαΐου
Γεώργιος Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἀνεξ. Κάρδιφ 26 Μαΐου διὰ Μπονένος "Αἴρες
Γεώργιος Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ἀπριλί.
Γεώργιος Μ. Ἐμπειρίκος	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	ἀνεξ. Πόρτ Αίνζολν 21 Ἀπριλ., διὰ Βλαδιβοστόκ
Γεώργιος Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	μετωνυμάσθη «SIVAS», σημαία Γερμανική
Γιάννης	Γ. Ἀνδρέου κ.λ.π.	05	4391	ἔφθ. Σέριφον 23 Μαΐου
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	ἀνεξ. Μπλάσθ 19 Μαΐου δι' Αίγιον
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νήλ — Παντελῆ	14	3714	ἔφθ. Νιούπορτ 14 Μαΐου
Γρανικός	«Γρανικός» Α.Ε.	16	3689	εἰς λιμένας "Απο Ανατολῆς 1 Μαΐου
Γρηγόριος Κ. ΙΙ	Π. Καλλιμανούπολου	19	2546	ἔφθ. Κον(λ)ην 29 Μαΐου
Δαμασκηνή	Παν. Ἀγγελάτου	03	1196	ἔφθ. Γαλάτος 26 Μαΐου
Δαναάς	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Δάναπτρις	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	ἔφθ. Βραΐλαν 26 Μαΐου
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ.
Δάφνη	Ν. Λιναρδόπολου	18	3798	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 4 Φεβρ.
Δελφίν	Λᾶς καὶ Ἀνδρεάδη	06	3816	ἔφθ. Πειραιᾶ 22 Μαΐου
Δελφοί	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμποῦ	15	4733	ἀνεξ. Γκαμπτεκ 12 Μαΐου διὰ Λίβερπολη, ἔφθ. 27
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Ἀπριλί.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμοῦ	05	3338	ἀργεῖ Οίνούσας ἀπὸ 16 Φεβρ.
Δημ. Βερνίκος (τάνκερ)	Ν. Βερνίκου	11	1203	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ μηνῶν
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	ἀνεξ. Ρίον Ιανένδρου 8 Μαΐου, Μαδέρας 27 διὰ Γρύνιαν
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 7 Μαρτ.
Δημ. Ἰγγλέσης	υἱὸν Δ. Ἰγγλέση	18	5275	ἔφθ. Πιεραιᾶ 31 Μαΐου (κενόν)
Δημ. Νομικός	Λουκά Νομικοῦ	03	1171	ἔφθ. Ἀγκόνα 11 Μαΐου καὶ Σονσάκ 16
Δημ. Χανδρῆς	Ίω. Χανδοῦ	10	4643	ἔφθ. Ντάρκαταν 26 Μαΐου. Ζημία
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρα	17	4990	ἔφθ. Γδένια 22 Μαΐου
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	διῆλθε Παναμάν 14 Μαΐου διὰ Γιοσοχάμαν
Δίρφους	άδ. Πατέρα	17	4240	ἀνεξ. Δουγκέρων 6 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ, ἔφθ. 26
Διώνη	Γ. Φ. Ἀνδρεάδη	06	4181	διῆλθε Κον(λ)ην 19 Μαΐου δι' Ἀμβέρσαν
Διούναδης	Λεων. Α. Ἐμπειρίκου	15	5604	ἔφθ. Λονδίνου 26 Μαΐου
Δωροίς	ήλ. Χατζηλία	17	4604	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 23 Μαΐου διὰ Ντακάρ
"Εθη Λιθανοῦ	Ν. Λιθανοῦ	37	4839	ἀνεξ. Μαντράς 7 Μαΐου, Πόρτ Σαΐδ 26 δι' Ἀμβέρσαν
"Εθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	ἔφθ. Όδησσον 20 Μαΐου
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἀργεῖ Βύλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 24 Ἰαν.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	ἔφθ. Στέπτιν 23 Μαΐου
Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	27	4164	εἰς Βλαδιβοστόκ 30 Μαΐου ἐπὸ ἐκφόρτωσιν
Ἐκατόνταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	ἀνεξ. Πόρτλαντ ("Ορεγκον") 15 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
Ἐλέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	ἔφθ. Ρόττερνταμ 26 Μαΐου
"Ελένα Ρ.	Α. Ρούσου	17	4576	ἀνεξ. Μη. "Αἴρες 24 Μαΐου δι' "Αγ. Βιζέντιον
Ἐλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἔφθ. Αμέρεσαν 13 Μαΐου
Ἐλένη Δ.	Δημησθ. Δάμπαση	19	5260	ἀνεξ. Πενσακόλαν 10 Μαΐου, Παναμάν 19 διὰ Μόζ
Ἐλένη Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	97	3039	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 28 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Ἐλένη Η. Κουλουκουντή	άδ. Κονλουκουντή	38	5500	καθειμάνσθη εἰς Σόντρελαντ 27 Μαΐου
Ελίζα..	Άντ. Παπαδάκη	19	1986	ἔφθ. Δουγκέρων 23 Μαΐου
Ἐλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ἀπριλί.
Ἐλλεινικ Πίονερ	άδ. Γιαννούλατου	24	3549	ἔφθ. Γένοβαν 28 Ἀπριλί.
Ἐλλάς	έτ. «Ἐλληνικὴ» Α. Ε.	16	2081	ἀνεξ. Πάτρας 30 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ
Ἐλλη	άδ. Γιαννούλατου	90	1198	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ.
Ἐλλην	έτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»	38	4974	ἀνεξ. Ρίον Ιανένδρου 10 Μαΐου διὰ Κόλπου Μεξικοῦ
Ἐλληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04.	3059	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ἰαν.
Ἐλληνικό Βουνό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3667	διῆλθε Κον(λ)ην 16 Μαΐου δι' Οράν (ώδηγήθη εἰς Πάλμαν)
Ἐλληνικό "Υπαίθρο	Θ. Παπαδημητρίου	89	1499	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Ἰαν.
Ἐλπίς	I. N. Γούλανδοῦ	12	3651	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 28 Ἰαν.
Ἐλπίς	Α. Πρίντεψ	19	1492	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου, Γιροαλτάρ 19 διὰ Σεμιένο
Ἐμμυ	Γ. Βεργωτῆ	14	3895	ἀργεῖ Σάντα Φὲ ἀπὸ 12 Ἀπριλί.
Ἐπαυ. Κ. Ἐμπειρίκος.	υἱὸν Ἐπ. Ἐμπειρίκου	27	4385	ἀνεξ. "Εμδεν 11 Μαΐου διὰ Πάτρας, ἔφθ. 28
Ἐρατώ	I. Σκαρολάτηδη	18	5904	ἔφθ. Όλάκα 23 Μαΐου
Ἐρμῆς	Μποδ. Ἀθανασιάδη	07	950	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 Μαΐου καὶ Μάλταν 25
Εύανθιδα	Ίω. Π. Γούλανδοῦ	15	3551	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ἀπριλί.
Εύδοϊκός	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Μαΐου καὶ Κον(λ)ην 27
Εὐγενία Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	2470	διῆλθε Κον(λ)ην 10 Μαΐου δι' Οράν (ώδηγήθη εἰς Πάλμαν)
Εύγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	διῆλθε Γιροαλτάρ 17 Μαΐου δι' Αμέρεσαν, ἔφθ. 24
Εύγενία Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4889	ἀνεξ. "Αλμπαν 7 Μαΐου διὰ Μάντζεστερ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύγενία Χανδρή	'Ιω. Χανδρή	20	5317	Έφθ. Λίβερπορν 12 Μαΐου
Εύδοξία	'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	έηθ. Μερσίναν 12 Μαΐου και Μάλταν 25
Εύηνος	'Ιω. Αιβανοῦ	19	5627	διηλθε Χόγκ Κόγκ 25 Μαΐου διά Καρπούζεν
Εύθαλαία	άδ. Γούλανδρη	18	3553	άνεχ. Χούλι 26 Μαΐου διά Ρίον Ιανέζον
Εύθαλαία Μαρή	Ν. Μαρή	19	4196	άργει Σύρον ἀπό 13 'Απριλ.
Εύπλοια	Γιώργη Λαμπού	11	3862	άνεχ. 'Αλεξανδρειαν 11 Μαΐου δι' Οδησσόν, ἔφθ. 19
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκείνη	04	3557	άργει Πειραιά ἀπό 25 Ιαν.
"Εψήλον"	Λεων. Ν. Έμπειρίκου	11	4120	άργει Ρίον Ιανέζον ἀπό 15 Μαρτ.
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	άργει Πειραιά ἀπό 2 Μαΐου
Ζαννής Λ. Καυπάνης	κληρ. Λ. Καυπάνη	20	5317	άνεχ. Λός Αντζελες 17 Μαΐου διά Γιαβάτα
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	ἔφθ. Σόντερλαντ 16 Μαΐου
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	άνεχ. Μάντζεστερ 9 Μαΐου διά Μόντρεαλ, ἔφθ. 26
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	άργει Σάν Νικολάς ἀπό 11 Μαρτ.
Ζηνοβία	έτ. «Μυχαλινού»	06	2947	άργει Κέαν ἀπό 18 Φεβρ.
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διηλθε "Αγ. Βιζέντιον 23 Μαΐου διά Ρίον Ιανέζον
Ηρα	Γ. Μ. Σταματελάτου	05	3208	εις Χόγκ Κόγκ ἐπό έπισκεψή 20 Μαΐου
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού κλπ.	06	1516	άνεχ. Χάρμπουρ Γκρέιτς 19 Μαΐου διά Καλάμιας
Θάλεια	'Ηλία Σνιλά	17	5875	ἔφθ. 'Οδησσόν 25 Μαΐου
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	άργει Πειραιά ἀπό 6 'Απριλ.
Θεόδολ 2	Θωμά Ν. Έπιφανειάδη	10	657	ἔφθ. Κωνστάντζαν 16 Μαΐου και Πειραιᾶ 22
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς και Σία	17	1054	διηλθε Κονγκλίν 14 Μαΐου διά Βηρυττόν
Θεόδωρος Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	12	3409	ἔφθ. Χαλκίδα 17 Μαΐου
Θεομήτωρ	νίνων Σπύρου Πολέμη	10	4427	διηλθε Λάδσεντ 1 Μαΐου διά Σάντος
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	διηλθε Μαδέρας 12 Μαΐου διά Βύλλαν Κονστιτούον
Θεοφανάδ Λιθανού	Σ. Γ. Αιβανοῦ	37	4815	άνεχ. Καμάτου 23 Μαΐου διά Σαϊγκόν
Θερμαϊκός	Μαρη̄ Έμπειρίκου	23	4518	διηλθε Κονγκλίν 18 Μαΐου διά Φρειδοσάζεβν
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	ἔφθ. 'Οδησσόν 8 Μαΐου
Θέτις Α.	Γ. 'Ανδρεάδου	10	4111	διηλθε Γιβραλτάρ 17 Μαΐου δι' Αμβέρσαν, ἔφθ. 25
Θηρακία Νομικού	Ενάγγ. Νομικού	88	1356	ἔφθ. Όράν 17 Μαΐου και Μόναν 26
Θράκη	Θ. Α. Τεργιάζου	17	982	άργει Πειραιά ἀπό 11 Μαρτ.
Θρασσόθουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	άνεχ. "Αγ. Λαυρέντιον 23 Μαΐου διά Πειραιᾶ
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	άνεχ. Γιάλιεστερον 10 Μαΐου διά Κοννεντάουν
Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	ἔφθ. Νταζάρ 11 Μαΐου
Ιγόρ	Α. Άναστασίου	07	2693	ἔφθ. Ρούεν 11 Μαΐου
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	άργει Σύρον ἀπό 5 'Απριλ.
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	άργει Πειραιά ἀπό 30 Ιαν.
Ικάριον	Βεργωτῆ	12	4013	άργει Ροζάριο ἀπό 28 Μαρτ.
Ιλισσός	'Ιω. Γ. Αιβανοῦ	15	4724	άνεχ. Γιάμπλες 25 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	διηλθε Πόρτ Νατάλ 20 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Ισμήνη	Ν. Δ. Κοτζιά και Σία	90	2399	άργει Λισσαβόνα ἀπό 4 Δεκ. Ζημία
Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	ἔφθ. Κίνθον 19 Μαΐου και Ρένι 26
Ιωάννης	Δ. Δάμπλαση	09	3667	άργει Σάν Νικολάς ἀπό 9 Φεβρ.
Ιω. Καρράς	Παν. Καρρά	17	3527	ἔφθ. 'Οδησσόν 12 Μαΐου
Ιω. Μ. Έμπειρικός	Στ. Έμπειρίκου	24	3734	άργει Βύλλαν Κονστιτούον ἀπό 24 Ιαν.
Ιω. Νομικού	Α. Νομικού	99	640	ἔφθ. Λαύριον 23 Μαΐου
Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γούλανδρη	10	3750	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 18 Μαΐου
Ιω. Φαφαλίδης	Α. Φαφαλιού	19	5670	άνεχ. Μαντζανίλο 5 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκον	12	3442	άργει Χίον ἀπό 1 Μαΐου
Ιω. Χανδρής	'Ιω. Δ. Χανδρή	20	6094	ἔφθ. Μόντρεαλ 22 Μαΐου
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άργει Πειραιά ἀπό 12 'Απριλ.
Καδιώ	νίοι Γ. Συγάλα	11	1430	ἔφθ. Χάροντες 16 Μαΐου και Λονδίνον 27
Κατή Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	ἔφθ. "Ιμούντς 23 Μαΐου
Καθαριώτισσα	νίοι Γεωργ. Καραβία	13	1877	άνεχ. Σούνας 25 Μαΐου διά Κίελον
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	άνεχ. Χάρπτον ρόδες 14 Μαΐου δι' Ιταλίαν
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άργει Σάν Νικολάς ἀπό 1 'Απριλ.
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου και Σία	18	5152	ἔφθ. Ρόττερνταμ 5 Μαΐου
Καλυψώ Βεργωτῆ	ε' Επτάνησος Α. Ε.	18	5686	ἔφθ. 'Οδησσόν 29 'Απριλ.
Καπετάλα Στρατής	Σενίδες—Κουμπής και Σία	06	3574	άργει Πειραιά ἀπό 25 Μαρτ.
Καραβάδος	Γ. Σταματελάτου	13	2325	εἰς πλώας ἐν Κίνα
Καρρᾶς	Κ. Καρρᾶς και Υλοῦ	18	5234	διηλθε Βαλέντιαν 11 Μαΐου διά Κέν Ούεστ
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γούλανδρη	19	5106	ἔφθ. Νέαν 'Υόρκην 21 Μαΐου
Κάσσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άργει Σύρον ἀπό 21 'Απριλ.
Κάστωρ	έτ. Γράτου	21	5497	διηλθε Μαρώκιον 4 Μαΐου διά Χόγκ Κόγκ
Κάτε	N. Λυκαρδοπούλου	18	5197	άνεχ. Λός Αντζελες 3 Μαΐου δι' Οζάκαν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. Γραντσετέρδη Α. Ε.	87	2495	άνεχ. Κωνστάντζαν 26 Μαΐου δι' Αλεξανδρειαν
Κατίγκο Χατζηπατέρα	νίοι K. Χατζηπατέρα	13	3661	διηλθε Γιβραλτάρ 14 Μαΐου διά Στέτιν, ἔφθ. 25
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	διηλθε Μαδέρας 20 Μαΐου διά Λίβερπολ
Κείτη Κόρσο	'Αθ. Κουλόνδη & K. Ξένου	05	3890	άργει Πειραιά ἀπό 19 'Απρ.
Κεραμίες	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	άνεχ. Βραΐλαν 18 Μαΐου δι' Αλάζονς
Κεχρέα	Θ. Επιφανάδη	12	1968	άργει Πειραιά ἀπό 3 Μαρτ.
Κλεάνθης	Α. Βογιατζήδη	11	4153	διηλθε Κένια Φρίο 23 Μαΐου διά Ροζέριο
Κολχίς	άδ. Συνοδινού	09	2219	διηλθε Κωνγκλίν 17 Μαΐου και Γιβραλτάρ 27 δι' Αγγλίαν
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	άνεχ. Ιμιγκάρι 19 Μαΐου διά Σάντος
Κονίστρα	Θωμᾶς Επιφανιάδη	07	3530	ἔφθ. Μπέργκεν 23 Μαΐου
Κορινθιακός	Μαρη̄ Έμπειρίκου	10	3562	άνεχ. 'Αμβέρσαν 20 Μαΐου διά Βραΐλαν
Κόρθιον	άδελ. Σιμόπουα	09	2116	άνεχ. Πειραιά 29 Μαΐου διά Κοσσένηρ
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	άνεχ. Στέτιν 21 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
Κουμουνδούρος	Υλο̄ Έπ. Έμπειρίκου	25	3598	ἔφθ. Μελβούνηρ 17 Μαΐου
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	άργει Πειραιά ἀπό 28 Φεβρ.
Κύμα	I. Χαδούη — M. Στινᾶ	12	3994	άνεχ. Φρίμαντλ 12 Μαΐου διά Λίβερπολ
Κυρά — Παναγιά II	Α.Π. Πεζᾶ	11	3959	άνεχ. Ρόττερνταμ 14 Μαΐου διά Πειραιᾶ, ἔφθ. 30
Κυριακούλα	'Αντ. Χάλαιρη	99	1012	ἔφθ. Μυτιλήνηρ 29 Μαΐου
Κωνσταντίνος Η.	A. και Δ. Λαμπού	18	4340	ἔφθ. 'Οδησσόν 23 Μαΐου
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	διηλθε Γιβραλτάρ 23 Μαΐου διά Γάνδην
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γούλανδρη	22	4697	ἔφθ. Ροζάριο 19 Μαΐου
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υλο̄ K. Χατζηπατέρα	13	5962	άνεχ. Γιουάρδο 12 Μαΐου, Σάν Τόμας 19 διά Κοννεντάουν
Κωστή	Μουσούρα και Βενιεράκη	19	5438	άνεχ. Αλατούλιαν 29 'Απριλ. διά Νταζάρ
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	άνεχ. Στέτιν 16 Μαΐου, Γιβραλτάρ 26 διά Χαλκίδα

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λακωνικός	Μαρθ. Εμπειρίκον	14	3803	άνερ. Ἀμέρσον 24 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Λάνα	Στεφ. Γ. Φαρκούχη	98	3462	άνερ. Γένοβαν 7 Μαΐου. Μεσήγενναν 11 διὰ Ἑλλάδα
Λειθαθώ	Γ. Μ. Σταματελάτον	03	1765	εἰς πλόας ἐν Κίνη
Λεόντιος Τεργυάζος	Θ. Λ. Τεργυάζος	11	4953	άνερ. Κοσσέτο 10 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ, ἔφθ. 28
Λέρος	'Ιω. Φασόλη	99	846	άνερ. Γαλάτο 31 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίον	10	1005	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 16 Ἰαν.
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζῆδη	28	4573	ἔφθ. Μπέλφαστ 22 Μαΐου
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	ἀργεῖ Σάνη Νικολάς ἀπὸ 13 Ἀπριλ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	άνερ. Σιδνεύ 7 Ἀπριλ. διὰ Βλαδιμούστοκ
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	ἔφθ. Τράλε 20 Μαΐου καὶ ἀνερ. 26 διὰ Μπάρον
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νίνων Α. Κονδύλη	12	3323	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Ἀπριλ.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5119	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 31 Δεκ.
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	διηγήθε Κέπι Τάουν 8 Μαΐου δι' Αντιρραλίαν
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	άνερ. Χονέλβαν 8 Μαΐου διὰ Πόρτο Ταράφα, ἔφθ. 24
Μαίνητ δφ Σάμος	νίοι Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Ἀπριλ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	άνερ. Βόλον 20 Μαΐου διὰ Κονστάντζαν
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀργεῖ Ἰμπάνον ἀπὸ 22 Φεβρ.
Μαίρη Δευτεράου	Βασ. Λευτεράου	03	1383	άνερ. Ἀγάνωνα 24 Μαΐου διὰ Συρακούσας
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	ἔφθ. Νορθφίουντεν 26 Μαΐου
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Μαρτ.
Μαλιάκος	Μαρθ. Εμπειρίκον	12	3903	άνερ. Ἀμέρσον 15 Μαΐου διὰ Βρα. αν
Μαλέας	Τοι. Παπαδέα	17	5709	διηγήθε Πόρτο Σαΐδ 22 Μαΐου δι' Ἑλλάδα
Μαννούλα	νίοι Γεωργ. Καραβία	20	1965	ἔφθ. Πειραιᾶ 14 Μαΐου
Μάξ Βόλφ	Γ. Ποστόλου	17	6694	ἔφθ. Χούλι 25 Μαΐου
Μαραθών	Α. Λούζη κλπ.	19	6352	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Ἀπριλ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἔφθ. Τάιν 24 Μαΐου
Μαργαρίτα Χανδρῆ	Τοι. Χανδρῆ	20	5401	ἀργεῖ Μπούνεος "Αἴρες ἀπὸ 9 Ἀπριλ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	διηγήθε Οιζάν 26 Μαΐου διὰ Γδενίαν
Μαρή Χανδρῆ	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5840	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Μαΐου
Μαρία	Σ. Περῆ — Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	ἀργεῖ Βίλλαν Κονστιτούον ἀπὸ 29 Μαρτ.
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	ἔφθ. Σονάζ 9 Μαΐου
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	ἀνερ. Φιλαδέλφειαν 13 Μαΐου διὰ Γένοβαν
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἀνερ. Μόντρεαλ 27 Μαΐου δι' Ἑλλάδα
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	ἔφθ. Νέαν Ορελεάνην 18 Μαΐου
Μαριέττα	Ν. Εσταθίου	13	6042	ἀνερ. Ήπορ Κάμφα 16 Μαΐου, Σαμπάγκ 26 διὰ Βορδό
Μαρίκα Πρωτοπαπά	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
Μαριόγκα	I. Νιζηφόρου	12	4236	ἔφθ. Τάιν 24 Μαΐου
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Μαρτ.
Μαρουκά Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διηγήθε Κωνιών 25 Μαΐου διὰ Βοστόνην
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	διηγήθε Γιβραλτάρ 26 Μαΐου διὰ Κόντινεντ
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	13	4669	ἀνερ. Νέαν Ορελεάνην 21 Μαΐου δι' Αγγλίαν
Μάρτησα	Ν. Εσταθίου	19	5476	διηγήθε Ντακάρ 24 Μαΐου διὰ Φάλμονθ
Ματρόννα	Ν. Βογιατζῆδη	02	2846	ἀργεῖ Σάνη Νικολάς ἀπὸ 19 Ἰαν.
Μεμάς	«Αίγαον» Α.Ε.	00	4359	διηγήθε Γιβραλτάρ 17 Μαΐου διὰ Τσέκα
Μεμάς	Μαρ. Κουφούλη	12	1735	ἔφθ. Βραΐλαν 2 Μαΐου
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἔφθ. Σουλιάνα 14 Μαΐου
Μερδή	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	ἀνερ. Αλεξανδρειαν 21 Μαΐου δι' Οδησσόν
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. «Π. Νομικός» Α.Ε..	95	985	ἔφθ. Ραβένων 28 Μαΐου
Μίμης Χανδρῆς	Τοι. Δ. Χανδρῆ	12	3899	ἀνερ. Τσάροιστων 21 Μαΐου διὰ Λέ — Παλα.
Μίμοζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	ἔφθ. Κάλλουντμποργκ 20 Μαΐου
Μίνα Λ. Καμπάνη	ζάηρον. Α. Καμπάνη	20	5227	ἀνερ. Μπάρον 26 Μαΐου διὰ Κέϋ Ονέστ
Μιχαήλ Λιθανός	Σ. Λιβανοῦ	38	4840	ἀνερ. Νέαν Ορελεάνην 15 Μαΐου διὰ Κουνιστάουν
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκον	18	5202	διηγήθε Ντακάρ 16 Μαΐου διὰ Φάλμονθ
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς	ζάηρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Ἀπριλ.
Μιχαλάκης	Ν. Ενσταθίου	19	5234	διηγήθε Μαδέρας 12 Μαΐου διὰ Μπάρον, ἔφθ. 21
Μιχαλιώδης	άδ. Ξυλᾶ	08	3742	ἀνερ. Σονάζ 9 Μαΐου διὰ Χίον
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	ἔφθ. Δουγκέρων 13 Μαΐου καὶ Ρόττερνταμ 19
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	διηγήθε Λάδσεντ 24 Μαΐου δι' "Αιροτερνταμ
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλλ»	89	2239	ἀργεῖ Αμέρσον ἀπὸ 29 Ἀπριλ.
Μύκονος	Ν. Ανδρόνικου	01	1098	ἔφθ. Τεργέστην 14 Μαΐου καὶ Κονστάντζαν 27
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	ἔφθ. Οδησσόν 19 Μαΐου
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἀργεῖ Σάνη Νικολάς ἀπὸ 7 Φεβρ.
Ναυαρίνον	Π. Κενταροπούλου	14	1735	ἀργεῖ Σέτταν ἀπὸ 1 Μαΐου. Ζημία
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιού...	12	3451	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 16 Μαΐου καὶ ἀνερ. 24 διὰ Πειραιᾶ
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	ἀνερ. Μπάρον 24 Μαΐου διὰ Σαβάνναν, ἔφθ. 25
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε...	18	4826	ἀργεῖ Ρονέν ἀπὸ 26 Φεβρ.
Νεμέας	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	ἀνερ. Βοστόνην 18 Μαΐου διὰ Γιαβάτα
Νέστος	Τοι. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	ἀνερ. Αμέρσον 21 Μαΐου διὰ Κούνβαν
Νέστωρ	νίνων Γ. Γράτσου	18	1954	ἀνερ. Μπάρον 12 Μαΐου, Γιβραλτάρ 19 διὰ Κονιών
Νήσιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	ἀνερ. Αντσαλίαν 6 Μαΐου διὰ Γλασφόρην
Νηρεύς	Η.Α. Χατζηλία	37	5205	ἀνερ. Μπεντν — Μποντέρ 22 Μαΐου διὰ Χούλι.
Νηρυτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 20 Ἀπριλ.
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἀνερ. Ρίον Ιανέριον 23 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	διηγήθε Μαδέρας 23 Μαΐου διὰ Φάλμονθ
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. Α' Αλαντικός	17	3201	ἀνερ. Τάιν 21 Μαΐου δι' Αρχάγγελον
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	ἔφθ. Πειραιᾶ 24 Μαΐου
Νικόλη. Μ. Εμπειρίκος	Κουλούθουν — Εμπειρίκου	19	5295	ἀνερ. Γκέραλτον 20 Μαΐου διὰ Πόρτο Νατάλ.
Νικόλαος Νομικός	Λ. Νομικοῦ	99	625	εἰς Σονάζ 18 Μαΐου
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἀνερ. Αμέρσον 14 Μαΐου, Σάνη Μυζήλ 21 διὰ Κέϋ Ονέστ
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	ἀργεῖ Μπλάνθ ἀπὸ 16 Ἀπριλ.
Νικόλαος	Β. Σ. Ρεωσολύμου	10	4540	ἀργεῖ Κάρδιφ ἀπὸ 17 Φεβρ.
Νικόλαος "Αγγελος	Τοι. 'Αγγελον	12	4351	διηγήθε Σάντα Λοντσία 26 Μαΐου διὰ Σάντο Ντομίγκο
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	ἀνερ. Ρόττερνταμ 7 Μαΐου διὰ Νέαν Υόρκην, ἔφθ. 27
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	ἀνερ. Τέξας Σίτε 22 Μαΐου διὰ Γιοκοζάμαν
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	ἔφθ. Χούλι 15 Μαΐου καὶ Τάιν 26
Νικολάου 'Ελένη	Γ. Νικολάου	20	4528	διηγήθε Γιβραλτάρ 10 Μαΐου διὰ Ρόττερνταμ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυλ.	Τόν. γραφ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικολάου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13	7156	άνεξ. Γρουαγιαπάλ 19 Μαΐου διά Λονδίνου
Νικολάου Μαρία	Γ. Νικολάου	27	5525	άργει "Αιστερνται από 14 'Απριλ.
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	άνεξ. Γκάλβεστον 21 Μαΐου διά Κόμπτε
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	έφθ. 'Οδησσόν 22 Μαΐου
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	άργει Πειραιά από 26 'Απριλ.
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	άνεξ. Τραγάνα 19 Μαΐου, Γιβραλτάρ 28 διά Ρόττερνταμ
"Ολγα" Επ. Έμπειρικου	είνον 'Επ. Έμπειρικου	22	4677	άνεξ. Κόρφους Κρίστι 20 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
'Ολλανδία	«Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759	εις Πειραιά από 24 'Απριλ. 'Εποκενή
"Ολυμπίας	Κονλούνθου — Έμπειρικου	18	5249	διηλθε Παναμάν 29 'Απριλ. δι' Οζάναν
'Ομονοια	Ξενιού-Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	έφθ. Χίον 16 Μαΐου
"Ορος Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	13	3578	άργει Καλαί από 9 Μαΐου
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4233	άνεξ. Γκάλβεστον 25 Μαΐου δι' Ελλάδα
"Ορος Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	16	5647	έφθ. Μπάρου 19 Μαΐου
"Ορος Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	24	6651	έφθ. Ρίον Ιανέριον 20 Μαΐου
"Ορος Ελικών	«Τράμπι, Σο»	18	5525	εις Ρόττερνταμ από 16 'Απριλ.
"Ορος Ιδη	«Ατλαντικός, Α. Ε.» κλπ.	38	4202	άνεξ. Ροζάριο 21 Μαΐου δι' Αγιον Βικέντιον
"Ορος Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	14	4191	άνεξ. Μπάρου 19 Μαΐου διά Ροζάριο
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	7914	άργει Κάρελοτς από 7 'Απριλ.
"Ορος Κιθαιρών	«Τράμπι, Σο»	12	3876	άργει "Αιστερνται από 27 Ιαν.
"Ορος Κύνθος	«Τράμπι, Σο»	18	5188	έφθ. Πειραιά 1 Μαΐου
"Ορος Λυκαθηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	έφθ. Μόντρεαλ 22 Μαΐου
"Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή καὶ Σία	07	3556	έφθ. Αρχάγγελον 20 Μαΐου
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	19	5403	διηλθε Νιαζάρ 20 Μαΐου δι' Αγγλίαν
"Ορος Όλυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5166	άνεξ. Σαβαννάν 17 Μαΐου δι' Οζάναν
"Ορος Οθρυς	Μ. Μάροκου	19	4817	έφθ. Μόντρεαλ 21 Μαΐου
"Ορος Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	19	5252	άνεξ. Μπούλουν 20 Μαΐου διά Πόρτ Νατάλ.
"Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	5334	άργει Ρόττερνταμ από 21 Μαρτ.
"Ορος Πάρνης	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	έφθ. Ντουγκούν 15 Μαΐου
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	18	5208	διηλθε Παναμάν 7 Μαΐου διά Γιοζοχάμαν
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κοστούμενη	17	5896	άργει Ρόττερνταμ από 24 Μαρτ.
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	5655	άργει 'Αμβέρσαν από 20 Δεκ.
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5729	άργει 'Αμβέρσαν από 3 Μαρτ.
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	άνεξ. Ρόττερνταμ 18 Μαΐου διά Μούχμανον
"Ορος Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	διηλθε Μαδέρας 23 Μαΐου διά Γιβραλτάρ
"Ορος Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	διηλθε Παναμάν 13 Μαΐου δι' Ιαπωνίαν
"Ορος Ύμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	6388	έφθ. Βοστώνην 17 Μαΐου
"Ορος Χελιδός	«Ατλαντικός» Α.Ε.	23	6481	διηλθε Λόδζ 'Αντζελες 2 Μαΐου διά Κόμπτε
Ούρανία	Παν. 'Αντύπα	02	1953	έφθ. 'Αμβέρσαν 19 Μαΐου καὶ ἀνεξ. 31 διά Δούναβιν
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	έφθ. Νέαν Υόρκην 9 Μαΐου
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	20	2171	άργει Πειραιά από 24 Φεβρ.
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	έφθ. Γκαϊμπετε 19 Μαΐου
Παναγιώτης	I. Δ. Τσούνια	94	2744	έφθ. Σάντος έν Κίνα
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος.	Εναγγ. Νομικοῦ	01	3575	έφθ. Δάντιγκ 17 Μαΐου
Πανάσχαραντος	άδ. Σ. Κουμαντάρον	12	5839	διηλθε Περιμ 1 Μαΐου δι' Αντσαλίαν
Παντελής	Β. καὶ I. Κουνσούνον	15	4661	έφθ. Μαρ Ντέλ Πλάταν 24 Μαΐου
Παντιάς	Κ. Λαμού καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	άργει Βύλλαν Κονστιτούσιον από 7 Μαρτ.
Παπαλεμός	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	άργει Ρουέν από 9 Μαρτ.
Πάραλος	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άργει Σάντα Φέ από 28 Δεκ.
Παρθενών	Κ. Α. Πετρούτση	06	3435	άνεξ. Πειραιᾶ 30 Μαΐου διά Στέτιν
Πεντέλη	άδ. Πειμῆ	08	3189	άργει "Αιστερνται από 1 'Απριλ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	Κουλούνθου	19	5287	έφθ. Μόντρεαλ 20 Μαΐου
Περσεύς	κληρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	άργει Σάν Νικολάς από 9 Φεβρ. Έναντιώθη
Πεταλοί	Α. 'Ανδρεάτον	18	5172	άργει 'Αμβέρσαν από 16 Μαρτ.
Πετροί (τάνκερ)	Μαρη̄ Έμπειρικού	17	6565	έφθ. Νεκοτέσι 21 Μαΐου
Πετράκης Νομικός(τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόβιλ»	03	4634	άνεξ. Μίδδλεσμπρο 18 Μαΐου διά Σάιν Λονί (Ροδανού), έφθ. 28
Πέτρος I. Γουλανδρῆς	Μ. καὶ E. Νομικοῦ	14	7020	έφθ. Ρόττερνταμ 24 Μαΐου
Πέτρος Νομικός	άδ. Γουλανδρῆ	23	4693	έφθ. Σάν Λορέντζο 24 Μαΐου
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	διηλθε Φ. Νοφόνχα 21 Μαΐου δι' Υμονίντεν
Πηλεὺς	Ε. Χατζηλία	28	4695	έφθ. Πόρτ Πιρι (Αντσαλίας) 25 Μαΐου
Πηνελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	6559	διηλθε Σάιν Τόμας 14 Μαΐου δι' Αλεξάνδρειαν
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α.Ε.	08	4360	άνεξ. Καράτουσ 21 Μαΐου διά Μανιλλαν
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου	04	2709	εις πλάς έν Κίνα
Πλειάδες	άδελφ. Προύσιον	18	4620	άργει Πειραιᾶ από 4 Μαρτίου
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	άργει Πειραιᾶ από 28 Φεβρ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρασούλη	14	4077	διηλθε Γιβραλτάρ 13 Μαΐου δι' Αμβέρσαν, έφθ. 20
Πότη	Μιχ. Βεργίνου	96	1594	άργει Πειραιᾶ από 8 Ιαν.
Πότη Σ.	Υιοί Γ. Σιγάλα	03	2083	άνεξ. Τόνιδα 20 Μαΐου διά Τράπανι, έφθ. 26
Ποσειδῶν	άδ. Πήγτα	09	3840	άνεξ. Στέτιν 13 Μαΐου διά Δαλματίαν
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K.	09	3681	άργει Αλγέριον από 10 Φεβρ.
Ρήνος	Λεων. Έμπειρικού	19	4649	έφθ. Νιούπορτ 21 Μαΐου
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	άργει Αργοστόλι από 15 Φεβρ.
Ρίτα Χανδρῆ	Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	άργει Πειραιᾶ από 29 Μαρτ. Έποκενή
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	6429	έφθ. Καλλάρο 23 Μαΐου
Ρόκος Βεργωτῆς	«Επτάνησος» Α. Ε.	19	5637	διηλθε Παναμάν 6 Μαΐου διά Γιαβάτα
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	έφθ. Γαλάτοι 17 Μαΐου
Σαρωνικός	Μαρη̄ Έμπειρικού	12	3548	άνεξ. Βασίλαν 20 Μαΐου διά Κωντράς — Δανίαν
Σίφνος	Θερ. Σταφυλοπάτη	17	2290	έφθ. Κύπρου 13 Μαΐου
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	έφθ. Γκάλβεστον 22 Μαΐου
Σπάρτη	Γ. Μ. Σταματελάτου	22	1202	χρατεῖται εις Φορμόζαν από 23 Ιαν.
Σπύρος	έτ. Βεργούτη	18	6629	εις Μανιλλαν 1 Μαΐου
Σταμ. Γ. Έμπειρικος	έτ. «Σ. Γ.'Έμπειρικόν»	36	3941	διηλθε Πόρτ Νατάλ 20 Μαΐου δι' Αντσαλίαν
Στάμος	Δ. Φαφαλιοῦ	14	3801	έφθ. Ροζάριο 23 Μαΐου
Σταύρος	«Κάσσος» Α.Ε.	25	4853	άνεξ. Βερμην 19 Μαΐου διά Ρίον Ιανέριον
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρον	12	5528	διηλθε Μαδέρας 26 Μαΐου διά Μόντρεαλ
Στρυμών	Στ. Λιδανού	19	5250	άνεξ. Αδελαΐδα 28 'Απριλ., Π. Νατάλ. 26 Μαΐου διά Μάντζεστερ
Στυλιανή	άδ. Πήγτα—Κ. Σχοιβάνου	96	3256	άργει Πειραιᾶ από 9 'Απριλ.
Στυλιανός Χανδρῆς	Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6059	έφθ. Μόντρεαλ 22 Μαΐου

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυτ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ" ΤΩΝ
Τάκης	Π. 'Αντίπα	04	1698	έφθ. Φετιγιέ 5 Μαΐου και Γένοβα 25
Τάμεσις	Λεων. Λ. 'Εμπειρίκου	14	3942	έφθ. Πειραιᾶ 27 Μαΐου
Τάναϊς	ίδελφ. Συνοδινεῦ	07	1545	άνεξ. Πειραιᾶ 18 Μαΐου διὰ Θεοδόσιαν, έφθ. 22
Ταξάρχης	άδελφ. Λαζαρί	13	4221	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Μαρτ.
Γάσις	«Μυρτώον» Α.Ε.	13	4706	άνεξ. Καλλά 23 Μαΐου διὰ Λός "Αντζελες
Γάσος	'Εμπ. Καραβία	01	3634	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Απριλ.
Γαύγετος	Κουλόνθον — 'Εμπειρίκου	18	5687	άνεξ. 'Αμβούργον 12 Μαΐου, Φλωρίνη 14 διὰ Μόντρεαλ
Τέτη	νῖοι Γ. Σιγάλα	03	2747	άνεξ. Γαλάτοι 15 Μαΐου διὰ 'Αλεξάνδρειαν, έφθ. 21
Τέτη Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	02	1882	άνεξ. Πειραιᾶ 28 Μαΐου διὰ 'Αλεξάνδρειαν
Τηλέμαχος	Γ. Δρασούλη	11	3658	άνεξ. Αιδηψόν 17 Μαΐου διὰ Νοβρωπόσιουν, έφθ. 29
Τουρκία	έτ. «'Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	διῆλθε Γιβραλτάρ 29 Μαΐου διὰ Πάτρας — Πειραιᾶ
Τουρλιανή	Γ. 'Ασημούματη	19	2486	άνεξ. Σουνάι 17 Μαΐου, Μεσσίναν 22 διὰ Γιβραλτάρ
Τρεγκόδηναν	Βασ. Ι. Σαποθάρου	03	3075	άργει 'Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 31 Ιαν.
Τρίτων	νῖοι Γ. Γράτσου	14	4211	άνεξ. Γρεβελόγκ 1 Μαΐου διὰ 'Αγγλίαν
Τρώης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	3163	άνεξ. Σπαλάτο 20 Μαΐου διὰ Φάλμουν
Υδραίος	Α. Κονιλόντα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	άνεξ. Έμεν 22 Μαΐου διὰ Θεσσαλονίκην
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	άνεξ. Ρόττερνταμ 10 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 25
Φαίαλε	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	άργει Χούλι. ἀπὸ 25 Μαρτ.
Φανερωμένη	Α. Βλαχάρη	08	3404	έφθ. Πειραιᾶ 6 Μαΐου
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 22 Απριλ.
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	21	2012	άνεξ. Κάρδιφ 19 Μαΐου, Γιβραλτάρ 25 διὰ Ηάτρας
Φραγκούλλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	6701	άνεξ. Γλασκώνη 25 Μαΐου διὰ Νούπορτ, έφθ. 27
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	έφθ. Μπουνέος "Άηρες φόδ 16 Μαΐου
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	άνεξ. Τοινιαδένιαν 17 Μαΐου διὰ Ζουγκούλδακ, έφθ. 26
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	άνεξ. Φορμαντή 14 Μαΐου διὰ Πόρτ Σαΐδ
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	διῆλθε Πόρτ Σαΐδ 23 Μαΐου διὰ 'Ελλάδα
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	28	4641	διῆλθεν 'Οράν 22 Μαΐου διὰ Σαδόναν
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Φεβρ.
Χρυσῆ	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	διῆλθε Μαδέρας 25 Μαΐου διὰ Λίβερπούλ
Ωκεανία	Μ. Καριβάλη	07	4843	άργει Κέαν ἀπὸ 17 Μαρτ.
Ωνάση Πηνελόπη	Άριστ. 'Ωνάση	19	5404	Ίδε: «ΩΝΑΣΗ ΠΗΝΕΛΟΠΗ», σημάδια Η αναμι
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. 'Ωνάση	19	5439	διῆλθε Κολόμπο 17 Μαΐου διὰ Μασσαλίαν
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	άργει Σάν Νιζολάς ἀπὸ 17 Φεβρ.
Ωρωπός	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	13	3475	διῆλθεν 'Αλγέριον 25 Μαΐου διὰ Λοντότερρων

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

"Αριστον" ('Αργεντ.)	'Αρ. 'Ωνάση	38	10000	καθειλκύσθη εἰς Γκόττερμποργκ 23 'Απριλ.
Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίντσλεύ»	13	4680	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 22 'Απριλ.
'Ελένη ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	1138	άνεξ. Τουλόννα 12 Μαΐου διὰ Βαρκελόνην
Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.)	Καπάτον — Μαζοή	03	1601	έφθ. Κωνστάντζαν 18 Μαΐου
Κέττερ ('Αγγλ.)	Ρ. Βεργωτῆ	05	687	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 24 Αρχ.
Κλαίρη (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίντσλεύ»	16	5845	έφθ. Τεργεστήν 18 Μαΐου
Μαρτῆς ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κονιλούκουντη	94	2483	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 23 Φεβρ.
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μιναζόνη καὶ Σία	05	2539	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 1 Μαρτ.
Μυριάμ, ('Αγγλ.-τάνκερ)	Κ. Βενιζέλου	21	7012	άνεξ. Αιδηψόν 4 Μαΐου διὰ Ταρτίζο
Ναυσικάδ (Παν.) Τ.	Κ. Βενιζέλου	22	5005	έφθ. Αιδηψόγον 4 Μαΐου διὰ Σουδάν 24 Μαΐου
Νέλλων, ('Αγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 22 'Απριλ.
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μιναζούλη—Ρουσάνου	95	2499	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
Νόρα (Παν.)	Α. Π. 'Αναστασάτου	06	1781	έφθ. Γιοκογύματ 7 Μαΐου
Πάναμ (Παν.- τάνκ.)	Κ. Βενιζέλου	25	7277	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 22 'Απριλ.
Ρίθερ Ντάρτ ('Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυ»	12	1859	άργει Βρινδήσιον. Ζημία
Ρίθερ Τάϊν ('Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυ Λτδ»	20	1517	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 27 Ιαν.
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 20 Μαρτ.
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	άργει Τάϊν 24 Μαΐου ἐπὸ παραλαβὴν
Ωνάση Πηνελόπη (Παναμ.)	'Αρ. 'Ωνάση	19	5404	
Treple Pier	άδ. Βλασπούλου	28	4312	

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
KERKYRA
EN

LUNDSTROM & NILSSONAB

ESTABLISHED 1894

SWORN

Shipowners, Steamship & Forwarding agents
Insurance - Average

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

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ WOODLEY & CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ
LLOYD'S AGENTS

ΒΟΥΔΛΕΥ-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1906 (ΙΩΤΗ)
ΤΗΛ ΔΙΕΥΟ. | WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS
THAEOFONON. 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI