

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουνίου 1938

Αρ. Φύλλου 180

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Η'. ΑΡΙΘ. 180

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΝΙΟΥ 1938

Τὸ δεκαδενόμερον

'Η κρίσις καὶ ἡ Ναυτιλία

Δύσκολον περίοδον διέρχεται καὶ πάλιν ἡ φορτηγός ναυτιλία. Τὰ οκάφη ἀμεσον ὑφιστάμενα τὸν ἀντίκτυπον τῆς περιστολῆς τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος ἀθρόα ἐπαναπλέουν εἰς τὰ ἀγυροθόλια τῆς ἀργίας. 'Οσα ἐπιτύχουν ἀπανθόλησίν τινα μόδις καλύπτουν τὰς ὑψηλὰς δαπάνας τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν. 'Ο ναυλοτιμάριθμος θαίνει ἀπό ήμέρας εἰς ημέραν τὴν κατιόδον. Φορτηγά ἐνός ἔκατον μισού τόνων ἀπρακτοῦν εἰς τὰ ὄδατα τῆς Ἀργεντινῆς. Αἱ ἀξίαι τῶν παρηλίκων ἴδια πλοίων ἐκπίπτουν. 'Η γνώριμος τῆς κρίσεως εἰκὼν ἥρχισε νὰ διαγράφεται εἰς τὸν ναυτιλιακὸν ὄριζοντα.

Νά ἐλπίσωμεν, διτὶ προσωριναὶ θά εἰνε αἱ δυσχέρειαι, σπῶς ἀτυχῶς πρόσκαιρος καὶ συμπτωματικὴ κατεδείχθη ἡ διάρκεια τῶν καλῶν ἐργασῶν; Αἱ πλέον ἔγκυροι ἐν προκειμένῳ πληροφορίαι ἐλαχίστας παρέχουν ἐλπίδας διὰ τὴν εὐρυτέραν κίνησιν τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν κατὰ τὸ ὅ ἔξαγον τοῦ τρέχοντος ἔτους. 'Η ἀπορρόφησις τῶν πρώτων ὅλων ἀπό τὰς διοιητικὰς χώρας δόσημέραι περιορίζεται καὶ αἱ τιμαὶ τῶν χαρακτηριστικὴν σημειώνουν πτῶσιν. Αἱ Εὐρωπαϊκαὶ ἐσοδεῖαι ἐν τῷ συνόλῳ τῶν διαπιστωτὰν ἡδη ἀν μὴ ἀφονάτερα, ίσαι ὅμως εἰς ἀπόδοσιν πρὸς τὰς περισσινάς. 'Η Βόρειος Ἀμερική, αἱ Ἰνδίαι καὶ ἡ Ρωσία, αἱ πλησιέστεραι δηλαδὴ πρὸς τὴν κατανάλωσιν παραγωγικαὶ χώραι θά καλύψουν τὰς εἰς γεννήματα ἀνάγκας τῆς. 'Εγγύτεραι ἀποστάσεις θὰ διανυθοῦν, διλγάτερα συνεπῶς πλοία τὰ χρησιμοποιηθοῦν.

Διὰ τὸ 1939, καμμία ἀπὸ τοῦδε πρόβλεψις δὲν δικαιολογεῖται. Εἰς τὴν ἔργασιν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ὑπεισέρχονται καὶ ἐπιδροῦν ἀμέσως τόσοι καὶ τόσοι ἀπροσδιόριστοι παράγοντες. 'Εξάρτημα τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας εἴνε τὸ πλοῖον καὶ ἀπὸ τὴν διεύρυνσιν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν ἀναμένει ἡ ναυτιλία τὴν ζωηροτέραν ἀπασχόλησιν τῆς.

Δὲν γνωρίζουμεν ἀν διὰ τῆς διεθνοῦς ἐφοπλιστικῆς συνεργασίας θὰ ἀμβλυνθοῦν αἱ ἐπίζημαι συνέπειαι, ποὺ ἀφεύκτως διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν θὰ συνεπιφέρῃ ὁ περιορισμὸς τῆς ζητήσεως χωρητικότητος, γεγονός πάντως εἴνε, διτὶ τὸ φορτηγὸν σκάφος ἀντιμετωπίζει διὰ μίαν ἀκόμη φοράν κρίσιν σοθαράν, σοθαράτεραν ίσων τοῦ παρελθόντος, ἀν ληφθοῦν ὅπ' ὅψιν ἡ ἔντασις τοῦ κατὰ χώρας ἐμποροναυτικοῦ προστατευτισμοῦ καὶ διὰ πλασιασμὸς σχεδὸν τῶν ἔξδων ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων.

Αἱ ἀκ τοῦ προστατευτισμοῦ δυσχέρειαι

Μέσα εἰς τὴν κρίσιν αὐτῆν, ήτις δυσμενῆ ἐπίδρασιν προώρισται νά ἔχῃ δὲ' δλας τὰς σημαίας, δυσχερεστέρα ἐμφανίζεται ἡ θέσις τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας. 'Η πέιρα τοῦ προσφάτου παρελθόντος ἐπαρκῇ μᾶς παρέχει τὸ παραδείγματα, διτὶ τὰ προστατευτικά μέτρα, αἱ ἐπιχορηγήσεις καὶ αἱ διακρίσεις ἐντείνονται κατὰ τὰς κρισίμους περιόδους τῶν θαλασσίων μεταφορῶν, χαλάρωσις δε τούναντίον αὐτῶν ἐπέρχεται, ὅταν ἡ ναυτιλία ἀφ' ἔ-καυτῆς δύναται νὰ πορισθῇ τὸ μέσα τῆς ἀνταπόευσης τῆς.

Αἱ ἡ Ἐλληνικὴ ναυτιλία, ἡ ὑπέρ πάσας ἀλλήντων ἀπόλυτων ἔχουσα ἀνάγκην τῆς πλήρους ἐλευθερίας καὶ ισοτίμου μεταχειρίσεως εἰς τὸν στίθιον τῶν ὑπερποτίων μεταφορῶν διὰ νὰ ἐργασθῇ, ἐπέξησε τῆς παρελθούσης κρίσεως καὶ χάρις εἰς αὐτὴν ίσως ἡδυνήθη νὰ ἐπαυξήσῃ δι' εὐθηνῶν ἀγορῶν τὴν χωρητικότητά της, εἰς δύο συγκεκριμένα γεγονότα ὄφειλεται τούτῳ: Τὸ μὲν διότι κατὰ τὰ πρῶτα τῆς ναυτιλιακῆς δυσπραγίας ἔτη, μέχρι καὶ τοῦ 1934, δὲν εἶνε ἐπεκταθῆ διὰ προστατευτισμὸς καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν «τράμπ», τὸ δέ, διότι ἡ πολιτικὴ τῆς αὐταρκείας δὲν ἀπετέλει πρὸ πενταετίας ἀκόμη προσπάθειαν οὔντον τὸν διάλογον τῶν χωρῶν, μὲ ἀμεσον συνέπειαν τὴν δημιουργίαν ἐθνικῆς χωρητικότητος ἀπὸ κράτη, μικράν ἡ οὐδεμίαν κεκτημένα πρότερον ἐμποροναυτικὴν δύναμιν. 'Μὲ ἄλλους λόγους αἱ κρατοῦσαι τότε περιστάσεις μᾶς

ἐπέτρεψαν νικηφόρως νὰ διεξέλθωμεν τὴν κρίσιν καὶ νὰ ἐπωφεληθῶμεν μάλιστα αὐτῆς. Καὶ ὅταν ἀκόμη κατά τὸ 1935 ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις παρέσχε τὰς ἐπιχορηγήσεις εἰς τὰ φορτηγά πλοῖα, αἱ προϋποθέσεις τῶν ἐπιχορηγήσεων ἔκεινων, παρὰ πάσαν ἐλπίδα, ὠδήγησαν τὸν διεθνῆ ἐφοπλισμὸν εἰς τὴν συνεργασίαν, ήτις τόσον ἐπωφελής ἀπεδείχθη διὰ τὴν παγκόσμιον ναυτιλίαν.

"Ολῶς διάφορος διαγράφεται σήμερον ἡ ἔξελιξις τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων. Χωρὶς νὰ είμεθα μάντεις κακῶν, δὲν δυνάμεθα νὰ προβλέψωμεν καὶ τὴν ἔκτασιν τῶν δυσχερειῶν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, αἵτινες θὰ ἀνακύψουν ἀπὸ τὴν παράτασιν τῆς ἀπὸ δικταμήνου κρατούσης δυσπραγίας εἰς τὴν ναυλαγοράν. 'Ἐγγυτέρα παρακολούθησις τῶν κατὰ χώρας ναυτιλιακῶν ἐπιδιώξεων μᾶς παρέχει τὰς κάτασθις ἀπτηριθωμένας πληροφορίας: Πρώτη ἡ Ἀγγλία ἥρχισε σοθαρῶς ἀνησυχοῦσα διὰ τὸ ἀπὸ τὸν περιληφθῆ εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν μεταφορῶν τῆς φορτηγοῦ χωρητικότητός της. 'Εκστρατεία διληπτοροής ἔχει τελευταῖς ἀναληφθῆ εἰς τὸν Ἀγγλικὸν Τύπον καὶ τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων διὰ τὴν προστασίαν τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας. 'Ἄν θελε δὲ ληφθῆ ὅπ' ὅψιν ἡ ζωτικὴ σημασία, ήτις ἀποδίδεται εἰς τὸ φορτηγὸν πλοῖον διὰ τὴν ἄμμων καὶ τὸν ἀνεφοδιασμὸν τῆς Αὐτοκρατορίας, δὲν θὰ ἥτο παράδοξον νὰ περιληφθῆ εἰς τὸ πρόγραμμα τῶν ἐξοπλισμῶν καὶ ἡ παροχὴ εὐθηνῶν καὶ μακροπροθέσμων πιστώσεων εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν ναυπήγησιν 200 ἡ καὶ περισσότερων «τράμπ» σκαφῶν, συγχρονισμένου καὶ οἰκονομικοῦ τύπου, ἀτίνα θὰ ὑποκαταστήσουν εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς διπλάσιον ἀφιθμόν παλαιάς ναυπηγήσεως σκαφῶν. 'Η Γερμανία εἰς τὸ τετραετές περὶ αὐταρκείας πρόγραμμα ἔχει περιλάβει καὶ τὴν ἀπόκτησιν «τράμπ» φορτηγῶν, χωρητηριστικὴ δὲ εἰνε ἡ ἀπὸ τοὺς στροφὴ τοῦ Γερμανικοῦ ἐφοπλισμοῦ εἰς τὴν ναυπήγησιν καὶ ἀγοράν ἐτὶ τῆς φορτηγῶν πλοίων. 'Η Ἰταλία πρὸ μηνὸς ἀκόμη ἔθεσε τὰς δέσσεις δεκαετοῦς ναυτιλιακοῦ προγράμματος διὰ τὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς φορτηγοῦ τῆς ναυτιλίας. Διεκατομμύριον λιρετῶν προβλέπεται νὰ διαπανηφθῇ διὰ τὴν εἰς τὰ ἐθνικὰ ναυτηγεία κατασκευὴν φορτηγῶν «τράμπ» καὶ γραμμῆς, εἰς τρόπον ὃστε ἡ Ἰταλικὴ Αὐτοκρατορία ἀπόλυτον νὰ ἀποκτήσῃ ἀνεξαρτησίαν ἀπὸ τὰς ἔνας σημαίας διὰ τὰς μεταφοράς της καὶ πέραν αὐτῶν νὰ διευρύνῃ ἔτι περισσότερον τὴν ναυτιλιακήν της δραστηριότητα. 'Η Σοβιετικὴ Ρωσία ἔπειταν ἡδη τὴν πλήρη σχέδιον ναυτιλιακήν της ἐπάρκειαν. 'Ελάχιστον πλέον προβλέπεται διὰ τὸ μέλλον τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν ἔνων πλοίων εἰς τὰς Ρωσικὰς ἔξαγωγάς. 'Η Ἰσπανία τέλος, ἐπιδιώκουσα τὴν ἡγεμονίαν τῶν Ανατολικῶν θαλασσῶν προδιαγράφει τὸν διπλασιασμὸν τῆς ναυτιλιακῆς της δυνάμεως κατὰ τὰς ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη. Μικρότερα ἐκτάσεως προσπαθεῖσας τινάς θὰ ἀναφέρωμεν ἀκόμη, ἀμέσως διὰ τὴν Μεσογειακὴν ναυτιλίαν μας ἐνδιαφέροντος. Πρόκειται περὶ τῆς συντελουμένης ἡδη Τουρκικῆς ἐμποροναυτικῆς ἀνασυγκρότησεως καὶ τῆς παραγγελίας ὑπὸ τῆς Ρουμανίας εἰς τὰς Ἰταλικὰ ναυτηγεία φορμῆς.

Θά περιορισθῶμεν εἰς τὰς πληροφορίας αὐτάς. Εἰνε ἀρκετά δηλωτικαὶ τῆς καθολικῆς ἐπιδιώξεως διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπάρκειαν καὶ προσαγωγὴν τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν ἔνων πλοίων εἰς τὰς Ρωσικὰς ἔξαγωγάς. 'Η Ἰσπανία τέλος, ἐπιδιώκουσα τὴν ἡγεμονίαν τῶν Ανατολικῶν θαλασσῶν προδιαγράφει τὸν διπλασιασμὸν τῆς ναυτιλιακῆς της δυνάμεως κατὰ τὰς ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη. Μικρότερα ἐκτάσεως προσπαθεῖσας τινάς θὰ ἀναφέρωμεν ἀκόμη, ἀμέσως διὰ τὴν Μεσογειακὴν ναυτιλίαν μας ἐνδιαφέροντος. Πρόκειται περὶ τῆς συντελουμένης ἡδη Τουρκικῆς ἐμποροναυτικῆς ἀνασυγκρότησεως καὶ τῆς παραγγελίας ὑπὸ τῆς Ρουμανίας εἰς τὰς Ἰταλικὰ ναυτηγεία φορμῆς.

Θά περιορισθῶμεν εἰς τὰς πληροφορίας αὐτάς. Εἰνε ἀρκετά δηλωτικαὶ τῆς καθολικῆς ἐπιδιώξεως διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐπάρκειαν καὶ προσαγωγὴν τοῦ ἐμπορικοῦ τῶν ἔνων πλοίων εἰς τὰς Ρωσικὰς ἔξαγωγάς. Καὶ ἔφοδον μὲν ἡ κίνησις τοῦ ὑπερποτίου ἐμπορίου διὰ διετερητοῦ ζωηρᾶ, τόπος θεβαίων ἀρκετός καὶ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας θὰ ὑπάρξῃ διὰ νά ἐργασθῇ, μὲ περιωρισμένην πάντως τὴν χωρητικότητά της ἔναντι τῆς σημειούης. Πρός τι ἀλλως τε τὰς ἔνας κράτη νὰ προέλθουν τότε εἰς τὴν λήψιν μέτρων διακρίσεως τῆς σημαίας των καὶ νὰ παράσχουν ἐπιχορηγήσεις, ἀφοῦ καὶ τὰς ἔθνους αὐτῶν πλοῖα ἀποδοτικῶν θὰ ἐργαζόντων εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς; 'Αν δόμωσι οἱ συναλλαγματικοὶ περιορισμοί, οἱ φραγμοί εἰς τὴν διενέργειαν τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν, ή ἐθνικὴ αὐταρκεία ἐκάστης χώρας θήθελον συνεχισθῆ, ἀν ἡ παγκόσμιος οἰκονομία δὲν ἔξελθῃ ἀπὸ τὴν σημειούην τῆς ψεφειν καὶ ἡ ναυλαγορά δὲν καταστή Ικανή νὰ παράσχῃ ἰκανοποιητικὴν ἐργασίαν εἰς τὴν πληθωρικῶν διαθέσιμων χωρητικότητα, πολὺ φοδούμενη οὖτε θά ἔδωμεν ἔτι μᾶλλον δύκούμενον, ἐπικινδύνων διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας, τὸ κῦμα τοῦ προστατευτισμοῦ καὶ δύνημενον τὸν ἀνταγωνισμὸν ἐπικρατήσεως εἰς τὰς θαλασσας.

Οἱ ἀσθενέστεροι εἰς τὴν πάλην αὐτὴν θὰ ὑποκύψουν πρῶτοι. 'Ασθενέστεροι δὲ εἰνε, δόσι δὲν διαθέτουν ἐπαρκῆ ἐθνικὴν μεταφο-

ρικήν κίνησιν, δύο δέν ήταν χρονισμένον, δύο δέν έπειταν την δργάνωσιν της ναυτιλίας των, κατά τρόπον διασφαλίζοντα την μαχητικότητα και την άντοχή της είς τάς άλετα παλλήλους κρίσεις της ναυτικής θιομηχανίας.

Θάττον ή, θράδιον θά ύφιστατο όπωσδηποτε ή Ναυτιλία μας κρίσιν σοθαράν της ύποστασέως της. Ο δύκος της παρηλίκου χωρητικότητος και δύτα τά άλλα, τά γνωστά δργανικά μειονεκτήματα τού Ελληνικού πλοίου, έμποδια δυσυπέρβλητα θά ήγειροντο είς την πρόσδον του. "Οσον δύως άργοτερα εξεδόλυντο αι δυσχέρειαι, έφθονο δηλαδή μας έδιδετο πίστωσις χρόνου, έλπιδα θάσιμον έτρέφαμεν, δητι ή έπιχειρηματικότης τών Ελλήνων ναυτιλλομένων θά έπειτύχανε την άντιμετώπισιν τών έμπορον αυτικών μας προβλημάτων.

"Ολίγον τι άκομη, ξένα λ. χ. έτος, άν διετηρείτο τών καλῶν έργασιών ή περίοδος, ή ποιοτική άνασυγκρότησις της Ναυτιλίας μας θά είχε προχωρήσει αίσθητώς. Πεντήκοντα ίως νεοναυπήγητα σκάφη θά περιελαμβάνοντο μετά διετίαν είς την δύναμιν της, άποθεματικά θά είχον συγκεντρωθή άρκετά διά νά άποτελέσουν τών πυρήνα τών κεφαλαίων, τών άπαρατήτων διά την άνασυνθεσιν του πλωτού ήμων ήλικου. Μικράς άτυχών χρονικής διαρκείας ή πήρεν αι ίκανοποιητικά άποδόσεις τών πλοίων μας. Έπειτύχαμεν θεσαίως την έξοδησιν τών ληξιπροθέμων ύποχρεώσεων, έπωμίσθημεν δύως νέας τοιαύτας διά την ναυτήγησιν είκοσι περίπου φορτηγών σκαφών.

Τό καρποφόρον δεκάμηνον τού 1937 έπετρεψεν άκομη είς έκεινους ή τών έφοπλιστων μας, πού δέν άνεδεχθησαν νέας λόγω ναυπηγήσεων ή άγοράν είς υψηλάς τιμάς, ύποχρεώσεις, νά συγκεντρώσουν περιωρισμένα τινά ποσά άποθεματικών. Είνε δύμως ταῦτα κατανεμήμενά είς πλείστας δύσας μικροπλοιοκτησίας, ώστε νά καθίσταται άνεφικτος ή έπιτυχης χρησιμοποίησίς των διά την άνασυνθεσιν του πλωτού μας ήλικου.

Τά άνεπίλιτα προβλήματα: Άσφαλιστικόν και άνανέωσις

Καὶ τώρα πού ή Ναυτιλία έπανηλθεν είς την γνώριμον πλέον κατάστασιν τών χαμηλών ναύλων και της περιωρισμένης ζητήσεως χωρητικότητος, ίδιον και πάλι δρθούμενα πρό ήμων άνεπιλυτα τά δύο έκ των σοθαρώτερων προβλημάτων της ναυτικής μας θιομηχανίας, τό άσφαλιστικόν και τό της ποιοτικής άνασυγκρότησεως. "Αν ή άντιμετώπισις τών καιρίων διά την άποδασιν και τό μέλλον της Ελληνικής Ναυτιλίας ζητημάτων τούτων δέν ήθελεν άποφασιστικῶς προέλθει άπό την στενήν συνεργασίαν του έφοπλιστικού μας κόσμου, θά καταστή άδιντον νά διεξέλθωμεν την νέαν φάσιν της κρίσεως. Θά ήποτεύωμεν μοιράσιας είς τά πλήγματα τού ξενικού άνταγωνισμού. Δέν θά άποφύγωμεν την κατάρρευσιν είτε συνεργασίας μέτο τούς ξένους έφοπλιστάς. Τά παρηλίκα σκάφη και τά θεραμμένα δι' ύπερμετρων άσφαλιστρων και προσθέτων τοιούτων διά τά φορτία των θά έκλειψουν άπό τόν στίθιον τών θαλασσών μεταφορών. Ζήτημα δίλγου χρόνου είνε διάφορος των. Ταχύτερα μάλιστα τώρα, πού οι ναυλωταί λόγω της άθροας προσφορᾶς χωρητικότητος έχουν την άπολυτον εύχεριαν της έπιλογής σκάφους και σημαίας.

Δέν ύπερβαλλομεν την πραγματικότητα. Αύτη είνε ή άκριθής των πραγμάτων θέσις. "Ολιγωτέρα ίσως άπαισιοδήσια θά ήτο δικαιολογημένη, ή έφοπλιστική δόλης προσέλθετε την κατάστασιν και τους έπικρεμαμένους κινδύνους μέτο την αύτην άνησυχίαν και άν τα τοσάκις έξαγγελθέντα μέτρα περι άσφαλιστικής χειραφετήσεως, περι συνεταιρισμών κλπ. Ετίθεντο πράγματι είς έφαρμογήν.

Τί μέχρι τούδη συνετελέσθη έξ δύσων κατά καιρούς έγκυροι του έφοπλιστικού μας κόσμου έπειρωστοι άπό τών σηλῶν αύτῶν έξηγειλαν; Πού ή άσφαλιστική δόλης προσέλθετε την κατάστασιν και τους έπικρεμαμένους κινδύνους μέτο την αύτην άνησυχίαν και άν τα τοσάκις έξαγγελθέντα μέτρα περι άσφαλιστικής χειραφετήσεως, περι συνεταιρισμών κλπ. Ετίθεντο πράγματι είς έφαρμογήν.

στην περίπτωσιν άτυχήματος; Πόθεν θά προέλθη ή διάλυσις του φαύλου κύκλου, δυτική δημιουργεῖται είς κάθε άσφαρίαν, διά νά έξογκωθούν οι λογαριασμοί των άσφαλιστων και νά κληθῇ κατόπιν τό σύνολον της Ελληνικής ναυτιλίας νά πληρώσῃ πολλαπλασίως τάς κακοηθίεςς ώριμενων άδικων; Καμμία ένεργεια δέν έσημειώθη, ούδεμία άντιδρασις δέν έξεδηλώθη σωστική μάς θιλιεράς καταστάσεως, ητις αύτην την πίστιν τού "Ελληνικού πλοίου ουπένμευσεν.

"Αρκούμεθα είς άντεγκλήσεις έποικοδομητικάς, είς άκαδημασικάς συζήτησεις και περιοριζόμενης την δόλην σκέψην, την δραστηριότητα ήμων είς την διασφάλισιν τών ίδιων συμφέροντων, ώσταν τά γενικώτερα τοιαύτα νά μή έχουν άντικτυπον και είς την πίστιν ένός έκάστου "Ελληνος έφοπλιστού χωριστά. "Εν τῷ μεταξύ τά άσφαλιστρα έφθασαν είς υψη δυσθεώρητα. "Εδιπλασιάσθησαν σχεδόν διά τά παλαιά σκάφη. "Οκτώ λίραι ήμερησης δέν θά είνε άρκετα διά την άσφαλισιν μέτο τούς συνήθεις δρους «άπαλαγγής» κλπ. ένός πλοίου 25ετούς ήλικιας μετρίας χωρητικότητος, άξιας δχι 25ν τών 20 χιλ. λιρών. Διά τά έπασφαλιστρα δέν έχουμεν τι νά προσθέσωμεν. Ή τακτική της έπιθολής των συνεχίζεται, χωρίς την έλπιδα νά ίδωμεν ποτέ τό "Ελληνικόν πλοίον άπαλασσόμενον τού έπαχθούς τούτου φόρου.

"Άλλα μήπως άντιμετωπίσθη μέτο οίσαν θά έπρεπε σοθαρότητα τό ζήτημα της συγκεντρώσεως της κατεσταρμένης πλοιοκτησίας είς συνεταιρισμούς μέτο σαφείς κατευθυντήριους γραμμάς διά την άνανέωσιν της παρηλίκου χωρητικότητος; Ούτω μόνον θά διηκολύνετο ή προστείσθεια της θελιτιώσεως τού πλωτού της Ναυτιλίας μας ήλικου. Θά συνεκεντρώνυτο έποικοτά τά μικρά διάσειμα κεφάλαια. Θά έξεποιούντο πρός διάλυσιν τά παλαιά σκάφη και θά έπετυχαντο έν καιρῷ ή πρόσκτησις νεωτέρων πλοίων. Ή τακτική ήμως τού συνεταιρισμού και ή προσπάθεια της άνανέωσεως δέν θά έπρεπε νά ήτο άπλως συμπτωματική. "Ενσυνείδητος άναγκη διά τους έφοπλιστάς μας διείπει νά γίνη. Συστηματικῶς πρέπει νά έπιδωληθῆ.

"Δέν χρειάζεται νομίζουμεν ή ύπόμνησης της μεγάλης άληθειας, δητι τά άτομα δυσχερέστερον άντιμετωπίζουν τάς δυσχερείας ή τά εύκολωτερον ύποκούπτουν είς τάς άντιξόυς περιστάσεις. Τό παλαιών καλών καιρών δημιουργημάτης της μεμονωμένης πλοιοκτησίας προσώρισται μέτο την πάροδον τού χρόνου νά έκλειψη. "Οσον ένωρίτερα άκολουθησαν και είς τό ζήτημα αύτό τά παραδείγματα τών άλλων ναυτιλιών, τόσον πληρεστέρα θά είνε ή διασφαλίσιος της προσαγωγής της Ναυτιλίας μας έπι πετρρών θάσεων.

Ο συντονισμός της προσπαθείας

"Άλλοια πράγματα είνε ή σημειρήνη μορφή της ναυτιλιακής έπιχειρήσεως. "Η έταιρική δργάνωσις προσαρμόζεται καλύτερον είς την τόσας άπρόπτους διακυμάνσεις ύφισταμένην ναυτική θιομηχανίαν. Κατά την περίοδον τών άποδοτικῶν ναύλων παρακρατούνται τά άποθεματικά και αί άποσθέσεις, δέν διασταθίζονται είς άλλας έκτος της Ναυτιλίας έπιδιώξεις. Θά χρησιμεύουν είς την κατάλληλον στιγμήν διά την προάστιουν αύτής της πλωτού της ήλικου.

"Ο συνεταιρισμός δύναται ν' άποκτηση εύρυτέραν οίκονομηκήν έπιχειρήσεως. "Η έταιρική δργάνωσις προσαρμόζεται καλύτερον είς την τόσας άπρόπτους διακυμάνσεις ύφισταμένην ναυτική θιομηχανίαν. Κατά την περίοδον τών άποδοτικῶν ναύλων παρακρατούνται τά άποθεματικά και αί άποσθέσεις, δέν διασταθίζονται είς άλλας έκτος της Ναυτιλίας έπιδιώξεις. Θά χρησιμεύουν είς την κατάλληλον στιγμήν διά την προάστιουν αύτής της πλωτού της ήλικου.

"Ο συνεταιρισμός δύναται ν' άποκτηση εύρυτέραν οίκονομηκήν έπιχειρήσεως. "Η έταιρική δργάνωσις προσαρμόζεται καλύτερον είς την τόσας άπρόπτους διακυμάνσεις ύφισταμένην ναυτική θιομηχανίαν. Κατά την περίοδον τών άποδοτικῶν ναύλων παρακρατούνται τά άποθεματικά και αί άποσθέσεις, δέν διασταθίζονται είς άλλας έκτος της Ναυτιλίας έπιδιώξεις. Θά χρησιμεύουν είς την κατάλληλον στιγμήν διά την προάστιουν αύτής της πλωτού της ήλικου.

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
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

'Αντιπρόσωποι έν ΕΛΛΑΔΙ:
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.
Μέγαρον Ηλεκτρ. Σταθμού (2ος όροφος 21-22)
ΠΕΙΡΑΙΑ

Tηλέφ. 42-633

στασις και παρ' ήμιν ιδιοτύπου τινός θεσμού συνεταιριστικής δργανώσεως προσαρμοζούμενης πληρέστερον εις τὴν Ἑλληνικήν πραγματικότητα νομίζομεν, διτι δυνατάται είνε, ἀλλά και ἐπιθεθλημέναι ἐκ τῶν περιστάσεων.

Ἐκλεκτὸς τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» συνεργάτης, δ. κ. Γ. Χρ. Λαζαρός, ἀσχολούμενος πρό ίκανον χρόνου μὲ τὸ θέμα αὐτὸ ἀπὸ τῶν ίδιων στηλῆς, παρέσχε τὴν διαθεσιαίσιν, διτι θὰ ἀναλάθῃ, ὑπὸ τὴν ίδιοτητὰ του ὡς Διευθυντοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, τὴν κατάρτισιν σχεδίου νόμου, καθιεροῦντος εἰδικὸν τύπον συνεταιριστικῆς δργανώσεως διά τὴν Ναυτιλίαν μας και διασφαλίζοντος πληρέστερον τὰ συμφέροντα τῆς μειοψηφίας. Μὲ λύπην μας διαπιστώνομεν τὴν μὴ ἐκπλήρωσιν τῆς υποσχέσεως την ἐκείνης. 'Ο κ. Λαζαρός θὰ ἥτο ίσως δ. καταλλήλερος και λόγῳ πειρας και ἐπιστημονικῆς καταρτίσεως νὰ μελετήσῃ και νὰ υποθάλῃ πρὸς τὸ ύφουσοργείον τῆς Ναυτιλίας τὸ καταλληλον νομοθέτημα. 'Από μέρους τοῦ Κράτους εἰμεθα θέσσαιοι, διτι θὰ ἔτυγχανε πάσης ηνιοχύσεως τὸ μέτρον, διότι θὰ δημιουργοῦνται τὴν έπιλυσιν τοῦ ζωτικωτέρου τῶν προβλημάτων τῆς Ναυτιλίας μας.

Δύσκολος ὁ δρόμος τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας

'Αγώνις κρατερὸς θὰ διεξαχθῇ ἐντὸς τῶν προσεχῶν ἔτῶν εἰς τὸν θαλάσσιον στίθιον. "Όλαι αἱ σημαῖαι θὰ κατέλθουν εἰς αὐτὸν διά νὰ κατασφαλίσουν τὴν θέσιν τῶν. 'Η σημειρινή κρίσις πιθανὸν νὰ είνει παροδική. 'Ο ἀνταγωνισμὸς ὅμως δὲν πρόκειται νὰ ἔκλεψῃ. 'Εντονώτερος θὰ είνει ἀνὴ ἡ χαλαρότης τῆς ναυλαγορᾶς συνεχισθῇ, διότι θὰ ἐνταθῇ περισσότερον ὁ ἐμποροναυτικὸς προστατευτισμός. "Οπως και ἀνὴ ἔξειλυθοῦν τὰ πράγματα τῆς διεθνοῦς ναυτικῆς θιομηχανίας, τεῖχος δυσυπέρβλητον θὰ ἔγερθῇ οὗτος εἰς τὸν δρόμον τῆς Ναυτιλίας μας, ἀνὴ ἐν τῷ μεταξὺ δὲν ἰσχυροποιήσωμεν τὴν θέσιν τῆς, δὲν δργανώσωμεν τὰ κατ αὐτὴν, δὲν ἔξαλειψωμεν τὰ σημαντικώτερα τῶν μειονεκτημάτων τῆς.

Μὲ τὰ παρήλια καντιοκονομικά σκάφη μας, μὲ τὴν ἀσφαλιστικὴν τῶν πιστῶν ἐν πλήρει ἐκπτώσει, μὲ τὴν ποικιλόνυμον πλοιοτητοῖσαν και μὲ τὴν ἀπουσίαν τάσης διὰ τὴν αὔριον ἀνησυχίας δὲν θὰ δυνηθῶμεν ἐπὶ μακρὸν ἀκόμη νὰ διατηρήσωμεν τὴν οἵαν κατέχομεν σήμερον θέσιν εἰς τὸ ὑπερπόντιον μεταφορικὸν ἐμπόριον. Θὰ μᾶς ἐκτοπίσουν οἱ ἰσχυρότεροι, οἱ ἀρτιώτερον ὠργανωμένοι, οἱ διαθέτοντες πλωτὸν και ἐμψυχον ὑλικὸν ἀποδοτικώτερον, πληρέστερον κατητρισμένοι. 'Υποχρέωνται εἴχουν οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἔναντι τῶν ίδιων αὐτῶν συμφερόντων νὰ ἀντιληφθῶν τὸν ἐπερχόμενον κίνδυνον. Εὐκρινῶς πλέον διαγράφεται εἰς τὸν δρίζοντα ἡ κρίσις, ποὺ θὰ ἐκπασσή και θὰ συντρίψῃ κάθε ἀσθενικὸν δργανισμόν. 'Εφόσον ἀκόμη είνει καιρός, ἀς ἀπαλλάξωμεν τὸ ναυτιλιακὸν μας οἰκοδόμημα τῶν μειονεκτημάτων ἐκείνων ποὺ ἡμποροῦν νὰ παραβλάψουν τὴν σταθερότητα του. Δεινὴν προβλέπομεν τὴν ἐμποροναυτικὴν ήμων θέσιν ἀνὴ συνεχισθῇ ἡ τακτικὴ τοῦ καταμερισμοῦ τῶν δυνάμεων, τῆς ἐπιπολαίας αἰσιοδοξίας, τῆς ἔγκληματικῆς ἀδιαφορίας πρὸς τὰ γενικώτερα τῆς Ναυτιλίας μας προσθήματα.

Ἡ Νορβηγία και ἡ μείς

«Ἀποικιακὴν αὐτοκρατορίαν» διά τὸ Νορβηγικὸν ἔθνος ἐπωνόμασεν δ. Πρόδερος τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν τὴν ναυτιλίαν. Προσφέστερος χαρακτηρισμός δὲν ἡδύνατο ν' ἀποδοθῇ εἰς τὴν θαλασσινὴν δραστηριότητα τοῦ ναυτικώτερου λαοῦ τοῦ κόσμου. Διά τὰ μεγάλα κράτη αἱ ὑπερπόντιοι Κτήσεις συμπληρώνουν και διασφαλίζουν τὰς ἀνάγκας τῆς ἑθνικῆς των οἰκονομιας. Διά τὴν Νορβηγίαν μὲ τὴν πτωχὴν εἰς ἀπόδοσιν ἐσωτερικῆς τῆς οἰκονομίαν, μὲ τὸ ἄγονον τοῦ ἐδάφους τῆς, τὰς δυσμενεῖς κλιματολογικὰς συνθῆκας και τὴν μικρὸν θιομηχανίαν, τὰ ἐκ τῆς ναυτιλίας εἰσδόματα, ἡ ἀλιεία και ἐν τινὶ μέτρῳ δ. τουρισμός, ἀρτίστης ἐξυπέρτευμένος ἀπὸ θαλάσσης, ἀποτελοῦν τὰς μοναδικάς, ἀλλ' ἀρθρόντων πλούτου παραγωγικάς πηγάς.

Ἐτὶ 40 και πλέον ἐκατομμύρια λιρῶν ἀνῆλθε πράγματι κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας. Τὸ καθαρὸν τοιοῦτον, τὸ εἰσαχθὲν εἰς τὴν χώραν ὑπὸ μορφὴν συναλλαγματικὴν κυρίως, δὲν ὑπολογίζεται κατώτερον τῶν 10 ἐκατομμυρίων λιρῶν, τὸ δὲ ἀπασχολούμενον εἰς τὴν ναυτικὴν θιομηχανίαν προσωπικὸν τῶν πλοίων εἰς 50 και πλέον χιλιάδας, μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν ἐργάτων τῆς ναυπηγικῆς θιομηχανίας, τῶν ὑπαλλήλων ναυτικῶν γραφείων και τῶν ἐκ τῆς ναυτιλίας συντηρούμένων διαφόρων ἄλλων χερσαίων ὑπηρεσιῶν και δργανισμῶν.

Ἄξια τῷ ὄντι θαυμασμοῦ είνει ἡ ἐπίδοσις αὐτῆς εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Κάθε Νορβηγικὸν πλοῖον, ποὺ αὐλακώνει τὰς μακρινὰς θαλάσσιας ἀποτελεῖ και μίαν μικρὸν ἑθνικὴν κτήσιν, καρποὺς πλουσίους ἀποδίδουσαν εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς Πατρίδος του. Διά τῆς ναυτιλίας ἐπιλύεται εἰς τὴν μικρὸν ὑπερβόρειον αὐτὴν χώραν τὸ δημογραφικὸν πρόσθλημα, ἀπὸ τὴν θάλασσαν ἐπέτυχεν δ. Νορβηγικὸς λαὸς ν' ἀντλῇ τὰ μέσα τῆς συντηρησέως του, τῆς εὐημερίας του. Εἰς τὴν ἀπεραντωσύνην τῶν ωκεανῶν, δημον παρὰ τὰς διακρίσεις τῶν σημαίων και τὸν ἐνασκόμενον ἐμποροναυτικὸν προστατευτισμόν, τὸ Νορβηγικὸν πλοῖον ἔξαιρετηκής ἀπολαμβάνει προτιμήσεως, εύρυτατοι ὅριζοντες δράσεως ἔχουν διανοιχθῆ εἰς τὰς ἀπαραμιλους ικανότητας τῶν Νορβηγῶν ναυτιλούμενων.

Ἄλλα διατι ἀρά γε η στήλη αὐτῆς, η τόσον ξένη πρὸς τὴν μακρινὴν Νορβηγίαν, νὰ ἔξαιρῃ ὅλων ιδιαιτέρως τὴν θαλασσινὴν τῆς χώρας ταύτης ἐπίδοσιν και νὰ υπογραμμίζῃ τὰ ἐπιτυχῆ ἀποτέλεσματα τῆς; Απλούστατα, διότι ουναντάται η οἰκονομία μας

εἰς πλεῖστα δσα σημεῖα κοινῶν ἐπιδιώξεων μὲ τὴν Νορβηγίαν, πολλὰ δὲ θὰ ἡδύναμεθα ν' ἀντλήσωμεν παραδείγματα ἀπὸ τὴν ἐπιτευχθεῖσαν ἐκεῖ ἀξιοποίησιν οὕτως εἰπεν τῆς πρὸς τὴν θάλασσαν ροπῆς τοῦ Σανδινιανοῦ τούτου λαοῦ.

Ἴστορίαν μακράν και ναυτικότητα οὐ τὴν τυχοῦσαν ἔχει και η Ἑλλάς. Τὰ παράλια τῆς ἐκτείνονται εἰς μῆκος 14 χιλιάδων περίπου χιλιομέτρων, εἰνε δώδεκα φοράς μεγαλύτερα ἀπὸ τὰ χερσαῖα τῆς σύνορα. Ἐπὶ ἐπιφανείας ἔξι 130.194 τετρ. χιλιομέτρων, τὸ ἔν πέμπτον περίπου ἦτοι 22.320 τ. χ. ἀποτελεῖται ἀπὸ νήσους μὲ προσανωνίους ναυτικάς παραδόσεις. Ἡ χώρα μας κεῖται εἰς γεωγραφικὴν θέσιν ἔξαιρετηκῶς ἐπίκαιρον. Οἱ λιμένες μας δύνανται ν' ἀποθοῦν ἀξιόλογα κέντρα διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου.

Τὶ ἀπομένει δμως διὰ νὰ ἀξιοποιήσωμεν και ήμεις τὴν θαλασσινὴν πιστῶν μας δραστηριότητα, διὰ νὰ ἐπιτύχωμεν τὴν ἀνωτάτην ἀπόδοσιν τῆς ψηφιακῆς οίκονομίας; Ἄρκοῦν πρὸς τοῦτο η προκαθωρισμένη τῆς ιδιωτικῆς πρωτοβουλίας κατεύθυνσι και η δργάνωσις τῆς. Δὲν πιστεύουμεν, διτι ἔξειντηλήθησαν αἱ δυνατότητες τῆς ἐκπατελεύσεως τῆς ἀπὸ θαλάσσης παραγωγικῆς ικανότητος τῆς Ελλάδος. Τούναντον μάλιστα εἰμεθα πεπεισμένοι, διτι ἀμέλεισαν μέχρι τοῦδε ἐπεδείξαμεν δσύγγενωστον εἰς τὴν προσπάθειαν αὐτῆν. "Αν η Νορβηγία μὲ τὸν τριπλάσιον σχεδὸν εἰς χωρητικότητα ἐμπορικὸν τῆς στόλον ἀπολαμβάνῃ, δταν η ναυτιλία δπως περιστικῶς κινήται ζωηρῶς, καθαρὸν εἰσόδημα 10 ἐκατομμυρίων λιρῶν ἐπισήσων, η Ἑλλάς δύναται, χωρὶς σοβαρὰς ἐπιθαρύνσεις τοῦ κρατικοῦ προϋπολογισμοῦ τῆς, νὰ εἰσπράττῃ ἀπὸ τὸ ἐμπορικὸν τῆς ναυτικὸν τέσσαρα και πλέον ἐκατομμύρια λιρῶν, ἀρκεῖ νὰ δημιουργηθῶν αἱ προϋποθέσεις εἰκεῖναι ποὺ θὰ ἐπιτρέψουν εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τοῦ "Ελλήνος ναυτιλούμενου νὰ ἀναπτυχθῇ ὑπὸ σαφεῖς κατευθυντηρίοις γραμμάς.

Τὶ συγκειμένων δημοσίευσην νὰ ἐπιτελεσθῇ διὰ τὴν ἐπιτυχίαν τῆς ἐμποροναυτικῆς μας προσπάθειας δὲν είνει τοῦ παρόντος νὰ ἔξεισθωμεν. Αἱ στήλαι ἀλλως τε αὐταὶ δὲν παρέλειψαν εὐκαριότηταν ναυτικής.

Πέραν δμως και τῆς ναυτιλίας ἔχουμεν τὸν ἐνάλιον πλοῦτον τῆς Ελλάδος. "Εχομεν τὴν ἀνεκμετάλλευτον ἀλιείαν, πηγὴν πλούτου διὰ τὴν οίκονομίαν μας, θετικὸν παράγοντα διοπορισμοῦ χιλιάδων ναυτικῶν. Πέντε περίπου ἐκατομμύρια λιρῶν ὑπολογίζονται τὰ ἐκ τῆς ἀλιείας ἔσοδα εἰς τὴν Νορβηγίαν. Δὲν πρόκειται θεσσαίων νὰ ἐπιζητήσωμεν τοιαύτας ἀποδόσεις. Η Νορβηγοὶ ἀλιεῖς ἀναπτύσσουν τὴν δραστηριότητά των εἰς ἀφθόνους ἀλιευτικάς περιοχάς. Διατι δμως νὰ μή ἀκολουθήσωμεν τὰ παραδείγματα τῶν γειτόνων μας, τῶν Ἰταλῶν, τῶν Νοτιοσλαών και αὐτῶν τῶν Τούρκων; "Αν μή τι ἄλλο, ἐπάρκειαν εἰς ίχθεῖς θ' ἀποκτήσῃ η Ἑλληνική κατανάλωσις. Δὲν θὰ είνει μικρὸν τὸ οφέλος.

"Εχομεν ἀκόμη τὸν τουρισμὸν και τοὺς λιμένας μας. Αἱ ἀρχαίτες, τὸ θαυμάσιον κλίμα τῆς χώρας μας, η γραφοτέχης τοῦ Ελληνικοῦ τοπίου, ἐκατοντάδας χιλιάδων ζένων θὰ ἡδύναντο νὰ ἔλκύσουν. Μὲ ποῖα δμως μέσα; Μή πιστεύουμεν ποτὲ, διτι τοὺς περιηγητάς θὰ τοὺς μεταφέρουν εἰς Ελλάδα. Τοὺς ἐκπεισμένους ναύλους, τὴν τουριστικὴν προπαγάδαν, τὰς παντοίας διευκολύνσεις τὰς διαφυλάσσουν διὰ τὰ πρὸς τοὺς θετικούς των λιμένας ταξίδια. Παράδειγμα ἀπτὸν η Ἰταλία εἰς τὴν γραμμὴν Βορείου Ἀμερικῆς. Χρειάζονται, προπατούνται ἐλληνικαὶ γραμμαί. Πρέπει νὰ διατεθοῦν πλοῖα συγχρονισμένα, ἐφαμίλλα τῶν ζένων, μὲ ναύλους εύθηνούς, μὲ τακτικὰς προσεγγίσεις εἰς τὴν Μασσαλίαν, τὴν Βενετίαν και τὴν Τεργέστην, εἰς τὴν Ν. Υόρκην και τοὺς γειτονικοὺς Ἀνατολικούς

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDA

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

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

Greek Shipping Agency (Grieksche Scheepvaart Agentuur) Shipbrokers Agents

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

Ned. Expeditie en Controlebedrijf Expediteurs en Controleurs

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

λιμένας. Προϋποτίθεται προπαγάνδα σχι μόνον του επιστήμου Κράτους, άλλα και των ένδικαφερομένων επιχειρήσεων.

“Οσον ἀφορᾷ τοὺς λιμένας μας, τῆς Θεσσαλονίκης, τοῦ Πειραιῶς καὶ τῶν Πατρῶν, δι' αὐτοὺς τούλαχιστον ποὺ δύνανται σὺν τῷ χρόνῳ νὰ γίνουν κυρίων συγκοινωνῶν καὶ χράναι διοχετεύεσσας δχι μόνον τῆς ίδικής μας ἐμπορικῆς κινήσεως, ἄλλα καὶ διαμετακομιστικής τοισάντης, ἄλλοι εἰδικώτεροι ήμῶν ήσοχολήθησαν πολλάκις καὶ υποδειξεῖς ὅρθας διεπύωσαν. Εἰς τὸ προηγούμενον ἀκόμη τεῦχός μας ὁ κ. Ζαφειρίου διέγραψεν ώρισμένας προσπειάς, ποὺ πρέπει νὰ καταδηληθοῦν διὰ τὸν λιμένα Θεσσαλονίκης. Σημαντικά πάντως θὰ ἥσαν διὰ τὴν καθόλου οἰκονομίαν μας τὰ ώφελήματα ἀπὸ τὴν κατάλληλον ἔκμετάλλευσιν τῆς ἐπικαρπού γεωγραφικῆς θέσεως τῶν λιμένων μας, κειμένων εἰς τὸν δρόμον τῆς Ανατολῆς πρὸς τὴν Δύσιν.

Ο χώρος ἀτυχῶς τῶν στηλῶν αὐτῶν δὲν ἐπιτρέπει τὴν λεπτομερειακήν τῶν ἀνωτέρω θεμάτων ἀνάπτυξιν. Ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ήθελήσαμεν νὰ ἀπεικονίσωμεν τὰς δυνατότητας, που θετικῶς ἐνυπάρχουν παρὸ δῆμιν διὰ νὰ ἔκμεταλλεύωμεν παραγωγή κατέπερ τάς ναυτικάς ἱκανότητας τοῦ Ἑλληνικοῦ λαοῦ καὶ τὴν γεωγραφικὴν θέσιν τῆς χώρας μας. Αἱ τελευταῖς εἰς τὸν ἡμέρησιον τύπον διεξαχθεῖσαι συζητήσεις περὶ τοῦ γενικοῦ προθύματος τῆς Ἑλληνικῆς παραγωγῆς καὶ περὶ τοῦ χαρακτῆρος τῆς έθνικῆς ἡμῶν οἰκονομίας μᾶς ὑπεχρέωσαν δόλιγά τινά νὰ ἀναφράμεν καὶ διὰ τάς ἀπὸ θαλάσσης πλουτοπαραγωγικάς πηγάς τῆς Ἑλλάδος, θ' ἀπέτελει ιστορικὴν ἀντινομίαν ἀν ποτὲ ἐπειράτο τις νὰ τάς ἀγνοήσῃ.

Διαπιστώσεις και προβλέψεις

'Αριθμοί τινες σχετικοί μὲ τὴν ἀπὸ μηνῶν σημειουμένην περιστολὴν τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηρότητος ἐπαρκῶς δύνανται νῦν ἔρμηνεύσουν καὶ τὴν καχεζίατ τῆς διεθνοῦς ναυαλαγορᾶς. Εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας ή κατάστασις τῶν συναλλαγῶν ἐμφανίζεται ὑπὸ ὡρισμένας ἀπόψεις τόδον κρίσιμος, δύον καὶ κατά τὸ 1932. 'Ο δεῖκτης τῆς θιωμχανικῆς παραγωγῆς, μὲ δύον 100 διὰ τὴν περίοδον 1923-1925, ὑπεχώρησεν εἰς τὰ 79 διὰ τὸν Μάρτιον τοῦ 1938 καὶ εἰς τὰ 77 διὰ τὸν Ἀπρίλιον. Πέρυσι διὰ τοὺς αὐτοὺς μῆνας εἶχε θύσασει τὰ 118. 'Ελπίδες τινὲς διατυποῦνται ὅτι ἐντὸς τῶν προσεχῶν μηνῶν κάποια ἀναβίωσις τῶν συναλλαγῶν θέλει οημειωθῆ λόγῳ τῆς προΐουσης ἔξαντλήσεως τῶν ἀποθεμάτων κατειργασμένων καὶ ἡμικατειργασμένων εἰδῶν. 'Ο δεῖκτης ἔξ ἄλλου τῶν τιμῶν πρώτων ὥλων εἰς δολλάρια χαρακτηρίζει παλήρως τὴν ἐπελθούσαν πτώσιν. Οὕτω τὴν 16ην Μαρτίου 1938 ὁ δεῖκτης εὑρίσκετο εἰς τὰ 134.8, τὴν 27ην Ἀπριλίου εἰς τὰ 127.5 καὶ τὴν 25ην Μαΐου εἰς τὰ 121.9. Τὴν 2ον Ἰουνίου 1937 εἶχεν ἀνέλθει εἰς τὰ 178.9. 'Εντὸς δηλαδὴ ἐνὸς ἔτους ὁ μέσος ὄρος τῶν τιμῶν κατέπεσε κατὰ 31% περίπου. Τὸν 1ούλιον τοῦ 1934 ὁ δεῖκτης τῶν τιμῶν εἰς δολλάρια ὑπελογίζετο εἰς τὰ 136.7, ἥτοι σήμερον εἴνε καὶ ἔνατη τῆς ἀντιστοίχου περιόδου τοῦ 1934 κατά τὰ 11% ἐν ἔκπτώσει.

"Ιδού τώρα πώς έμφανται ή κατάστασις διά την Μεγάλην Βρετανίαν. 'Υπέστη και ή 'Αγγλική άγορά τάς συνεπείας τῆς παγκοσμίου οικονομικῆς ύφεσεως. 'Ο παρά τοῦ «The Economist» καταρτιζόμενος γενικός δείκτης τῆς ζηρότητος τῶν συναλλαγῶν μὲ θάσιον 100 διά τὸ 1935, εύρισκετο τὸν 'Απριλίου τοῦ τρέτου εἰς τὰ 105, ἔναντι 108 διά τὸν Μάρτιον. 'Απὸ τοῦ φθινοπώρου τοῦ 1937 ἥρχισε σημειουμένη ή ἔκπτωσις τοῦ δείκτου τῶν συναλλαγῶν. Σήμερον εύρισκεται εἰς τὸ αὐτὸν τοῦ 'Απριλίου τοῦ 1936 ἐπίπεδον. Χειρότερα πολὺ θὰ ἦτο ή κατάστασις ἀν τὰ ἑσπιλιστικά προγράμματα δὲν διετήρουν ποιαν τινὰ θιομηχανικὴν δραστηριότητα. 'Οσον ἀφορᾶ τὸν εἰς στερλίνας δείκτην τῶν τιμῶν πρώτων υλῶν έμφανίζεται οὕτος ως ἔξης: Τὴν 25ην Μαΐου 1938 είχε καταπέσει εἰς τὰ 132.2 ἔναντι 140.8 διά τὸν Μάρτιον τρέχ. Εἴτους καὶ 170.2 διά τὸν 'Ιουνίου τοῦ 1937. 'Εκπτωσις δηλαδὴ 22% περίπου. Αἱ τιμαὶ τῶν πρώτων υλῶν έφθασαν ἡδη εἰς τὸ ἐπίπεδον τοῦ 'Ιουλίου τοῦ 1934.

"Αν ληφθούν όπ' δόψιν αἱ ἀντέτερα διαπιστώσεις, δὲν θά ήτο δύσκολον να καταστοῦν ἀντιληπταὶ αἱ ἔμφανιζόμεναι οἰκονομικαὶ δυσχέρειαι εἰς τὰς παραγωγικάς χώρας πρώτων ύλῶν. Αἱ δυσχέρειαι αὐταὶ κατ' ἀνάγκην θὰ συνεπιφέρουν καὶ τὴν περιστολὴν τῆς ἀγροκατικῆς ίκανότητος εἰς θιομηχανικά προϊόντα. Έκ της οὕτω διαγραφομένης καταστάσεως αἱ διεθνεῖς ἐμπορικαὶ συναλλαγαὶ φυσικὸν είνε τὸ άμεσον νά έχουν ἀντίκτυπον. Οἱ παρα-

τοῦ τμήματος οἰκονομικῶν μελετῶν τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν καταρτιζόμενοι δείκται τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν είνε ἀρκετά ἐν προκειμένῳ δηλωτικοί.

Οι δείκται με βάσην 100 διά το 1929 περιλαμβάνουν τὰ στατιστικά συμπεράσματα 76 χωρῶν. Οὕτως δείκτης τοῦ δύκου τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου τοῦ δόπιου ὃ μέσος δρος ἔκυμαντο κατά τὸ 1937 εἰς τὸ 96.6, κακέπεσε διά τὸ πρώτον τρίμηνον τοῦ 1938 εἰς τὸ 88 ἔναντι 91.8 διά τὸ ἀντίστοιχον τρίμηνον τοῦ 1937 καὶ 100 διά τὸ τέταρτον τρίμηνον τοῦ αὐτοῦ ἔτους. Ἡ τοιαύτη πτώσις προσθλέπεται ἀτυχῶς νά συνεχισθῇ. "Ενδειξις σαφής είνε ἡ ἐμπορική κίνησις τῶν δύο μεγάλων ἀρτηριῶν τοῦ ὑπερθαλασσίου μεταφορικοῦ ἐμπορίου, τῶν διωρύγων τοῦ Σουέζ καὶ τοῦ Παναμᾶ.

"Αν εἰς τὰ ἀνάτέρω δεδομένα ἥθελε προστεθῆ καὶ ἡ περιωρισμένη ἤητσις γεννημάτων ἀπό τὰς ἀγοράς καταναλώσεως, λόγω τῆς καλῆς ἔσοδεας τοῦ πλείστου τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν καθίσταται πλήρως ἀντιληπτή ἡ κακεξία τῆς ναυτικῆς θιομηχανίας καὶ ἡ κρίσιμος διά τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν δημιουργήθεισα κατάστασις.

Προβλέψεις διά τὸ μέλλον κανεὶς δὲν δύναται νὰ διατυπώσῃ. Είνε τόσον παλίντροπος ἡ φορά τῶν διακυμάνσεων τῶν οἰκονομικῶν φαινομένων. Τὸ γεγονός πάντως εἶνε, διὰ τὸ τρέχον ἔτος καμμιαὶ δὲν διαφένεται ἐλπῖς ἀναβιώσεως τῆς κινήσεως τοῦ ὑπερθαλασσιού ἐμπορίου. "Ισως τὸ 1939 νὰ ἀνατείλῃ ὑπὸ αἰσιωτέρους οἰωνούς.

Διὰ τὰς στατιστικὰς τῶν ἀτυχημάτων

Ειδικόν γραφείον στατιστικής, διά τά ἀτυχήματα τῆς Νορθγικῆς ναυτιλίας συνεστήθη εἰς "Οσλο, πρωτοβουλία τῶν ἐφοπλιστικῶν δργανώσεων, τῶν ἀλληλασφαλιστικῶν σωματείων (Clubs) καὶ τῶν θαλασσασφαλιστῶν. Θά συγκεντροῦνται εἰς αὐτὸ δλαι αἱ ὑπεύθυνοι πληροφορίαι, αἱ σχετικαὶ μὲ τοὺς καλυπτομένους κινδύνους της Νορθγικῶν πλοίων, οὕτω δὲ καθ' ἕκαστον ἔτος θά είνε γνωστά τὰ ἀσφαλιστικά ἀποτελέσματα τοῦ συνόλου τῆς ναυτιλίας καὶ χωριστά ἢ ἔκτασις τῶν ζημιῶν ἐνός ἔκαστου ἐφοπλιστοῦ. Βάσει τῶν δεδομένων τῆς προηγουμένης χρήσεως, δεδομένων ποὺ θὰ ὑφίστανται τὸν ἀμερόληπτον καὶ ἀπηκριθώμενον ἔλεγχον δργανώσεως ἑνῆς πρὸς τὰ ἐπὶ μέρους συμφέροντα τῆς μᾶς ἢ τῆς ἀλλής ἐνδιαφερομένης πλευρᾶς – τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν – θά καθορίζεται ἡ πολιτικὴ τῆς αὐδομείωσεως τῆς κλιμακος τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ θά παρέχεται ἴδιατέρως τὸ μέτρον τῆς κρίσεως διὰ τοὺς ἀσφαλιζομένους κινδύνους μᾶς ἐκάστης ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως.

Θά παρείλκεν ίσως νά τονισθή πόσον έξυπηρετική τών καλώς έννουσυμένων συμφερόντων μιᾶς ναυτιλίας ἀποβαίνει ή ἐπακριθής γνώσις τών ἀσφαλιστικών ἀποτελεσμάτων της. Γνώμονα τών γενικωτέρων κατεύθυνσεων διά τὴν ἀρτιωτέρων ὀργάνων τῆς ναυτιλίας αὐτῆς δύναται νά ἀποτελέσουν οἱ σχετικοὶ ἀριθμοί. Δὲν θά διεπιστοῦτο μόνον δι' αὐτῶν ή καλή ή κακή ἀσφαλιστική θέσις τῆς σημαίας ἐν τῷ ουνδώῃ της, δὲν θά ἡλέγοντο ἀπλῶς κάθε ἀπόπειρα ἐπιθουλής κατά τῆς πίστεως αὐτῆς καὶ κάθε παράθασις τῶν θασικῶν ὑποχρεώσεων τῶν ὑπευθύνων πλοιοκτητῶν καὶ πλοιάρχων διά τὴν ἀσφαλή διεκπεραίωσιν τῆς θαλασσίας μεταφορᾶς, πιστή ή εἰκὼν θά παρείχετο ἀκόμη τῆς δῆλης ἔσωτερικής ὀργάνωσεως τῆς Ναυτιλίας καὶ τῆς πρὸς αὐτὴν ἐμπιστοσύνης τοῦ διεθνοῦς ἔμπορίου.

εμπιποτονίς τοῦ οἰενόν τοῦ ερμηνεύσεως.

Οὐδέκος τῶν ἐκάστοτε ἔγειρομένων ἀπαίτησεων, αἱ ζημιαὶ ποὺ προεκλήθησαν εἰς τὰ φορτία, ή συχνότης τῶν ἀθερῶν καὶ τῶν ἀσθενειῶν εἰς τὰ πληρώματα, η ἔκτασις τῶν ἀποζημιώσεων δὲ ὅλας γενικῶς τάς ποικιλὰς περιπτώσεις τάς καλυπτομένας ἀσφαλιστικῶς ἡμιπορύν νά ἀποτελέσουν τάς θάσεις, ἐπὶ τῶν ὄποιων καὶ νά στηριχθούν αἱ προσπάθειαι τῶν ἐνδιαφερομένων καὶ αὐτοῦ τοῦ Κράτους διά τὴν διόρθωσιν τῶν κακῶν κειμένων, διά τὴν λῆψιν μέτρων προληπτικῶν καὶ κατασταλτικῶν κυρώσεων.

‘Αλλ’ έαν διά την Νορθγικήν ναυτιλίαν, την προηγμένην εις ἐπίπεδον δργανώσεως ύποδειγματικόν, την ἀπολαμψάνουσαν ἀπεριορίστου πίστεως καὶ κεκτημένην ἔθνικήν ἀσφαλιστικήν ἄγοράν, τὴν κατέχουσαν μεταξύ ὅλων τῶν οημαῖων τὸ ποιοτικῶς ἀνώτερον πλωτὸν ὑλικόν, τὴν δισεβέτουσαν πληρώματα ἀρτίως κατηρτισμένα, ἐκριθή ἐπιβεβλημένην τὴν στατιστική συγκέντρωσις τῶν περὶ τὴν ἀσφαλίσιν τῶν κινδύνων τὴν ἀποτελεσμάτων, παρέκουν, νομίζουεν, τὰ ἐπιγειοῦματα διά γά καταδείξουμεν τὴν ἐπιτακτικήν

Established 1892

D. J. PAPADIMITRIOU

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

Telegr. PAPADIMITRI

Telephone: 2174

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

**For
Steamship Agents.**

Brokers for Chartering

Forwarding Agents

άναγκην, της διακριθώσεως των σχετικῶν μὲ τοὺς Ἑλληνικούς κινδύνους ἀριθμῶν. Ἀρκεῖ νὰ ἀναφέρωμεν μόνον τὸ γεγονός, ὅτι κανεὶς, πλὴν τῶν ἀσφαλιστῶν, δὲν εἰνε εἰς θέσιν νὰ γνωρίζῃ σήμερον βάσει ἀδισφεύστων ἀριθμῶν τὸ ἐπίκημιον ἡ μὴ τῆς καλυψεως τῶν κινδύνων τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας. Οἱ ξένοι θεοῖς αὐτοῖς ἀσφαλισταὶ πάντα λόγον ἔχουν νὰ ἀποκρύπτουν τὰ καλὰ ἀποτέλεσματα καὶ νὰ ἀνακοινώνουν μόνον τοὺς ἀριθμοὺς, ποὺ τὰ συμφέροντα αὐτῶν ἔχουν περιτρέπον. Οἱ "Ἑλληνες ἔξι ἄλλου ἐφοπλισταὶ, ζηλούπως κρατοῦντες δι' ἑαυτοὺς τοὺς ἕκαστοτε διακανονισμοὺς τῶν ἀθαρῶν τῶν πλοίων των, δὲν ἥθελησάν ποτε νὰ παράσχουν τὰ στοιχεῖα ἔκεινα, βάσει τῶν ὅπιών γενικωτέρων καποιαὶ ἔστω καὶ σχετικὴ γνῶμη περὶ τῆς ἀσφαλιστικῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας. Δὲν κατέστη δυνατόν, ἐκ λόγων κακῆς θελήσεως — τὸ τονίζουμεν ἰδιαιτέρως — οὐδὲ διὰ τὰς ἐκ τοῦ Πλείτη μεταφοράς νὰ συγκεντρωθοῦν ἀριθμοὶ ἀπόκριθωμένοι, ἵνα δι' αὐτῶν ἀντικρούσωμεν τὰ ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν προθαλλόμενα ἐπιχειρήματα περὶ ζημιῶν εἰς τὰς ἀσφαλίσεις τῶν διακομιζομένων ἐπὶ φορτηγῶν μας γεννημάτων.

Πρὸ μηνῶν ἀκόμη ἐπεζητήθη ὑπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου ἡ τήρησις λεπτομεροῦς στατιστικῆς διὰ τὰς καταβαλλομένας ἀπόζημισεις εἰς τοὺς ἀσθενοῦντας ναυτεργάτας. Εἶχον καὶ πάλιν τότε τὰς «Clubis» αὐξήσει τὴν συνεισφοράν τῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν, ἥθελησε δὲ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον νὰ διαπιστώσῃ τὸ βάσισμα τῶν παραποτῶν τῶν μικρασφαλεῖων καὶ τὴν πραγματικὴν ἔκτασιν τῶν ζημιῶν των. Μὲ λύπην μας εἴμεθε ὑποχρεωμένοι νὰ τονίσωμεν τὴν ἐπιδειχθεῖσαν ἀδιαφορίαν διὰ τὴν παροχὴν τῶν ἀπαραιτήτων πληροφοριῶν, ἀπὸ μέρους αὐτῶν τῶν ἐνδιαφερομένων, τῶν ἔφοπτοτῶν, πρὸς οὓς ἰδιαιτέρων ἐγκύκλιον ἀπῆμυνεν ἡ Διοίκηση τῆς Ἐπιμελητηρίου τῆς Ναυτιλίας. Τὰς ὑποχεῖα τελικῶν δὲν συνεκεντρώθησαν καὶ ἡ προσπάθεια τῆς καταρτίσεως εἰδίκης στατιστικῆς μελέτης διὰ τὰς ἀσθενείας τῶν πληρωμάτων δὲν ἐτελεσφόρησεν.

Καὶ ὅμως διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν, τὴν μὴ διαθέτουσαν ιδιαὶς ἀσφαλιστικὴν ὀργάνωσιν, τὴν τελοῦσσαν εἰς τὴν διάκρισιν τῶν καὶ τῆς ἀδίκων ἡ δικαίων ἐπιθέσεων τῶν ἔνων ἀσφαλιστικῶν, ἀνάγκη ὑπερτέρα εἰνε ἡ λειτουργία εἰδίκης στατιστικῆς ὑπηρεσίας, ἐπιφορτισμένης νὰ διακριθῶν τὰ ἀποτέλεσματα τῶν πάσης φύσεως ἀσφαλιστικῶν κινδύνων. Ἄν αἱ μέχρι τούδε καταθληθεῖσαι προσπάθειαι ἀπὸ μέρους τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ τῆς ἐν Λονδίνῳ Διοίκησης Ἐπιτροπῆς τῆς Ναυτιλίας μας δὲν ἐκπροφόρησαν, θά ἡτο ίσως ἐπιθετικέσσαν ἐκ λόγων γενικωτέρας σκοπιμότητος, νόμω νὰ ὑποχρεωθοῦν ὅλοι οἱ ἐφοπλισταὶ νὰ ὑποθάλουν εἰς τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον, τὴν ἀρμοδιωτέραν ἐν προκειμένῳ ὀργάνωσιν, κάθε στοιχείον, λεπτομερὲς καὶ ὑπεύθυνον, περὶ τῶν ἀθαρῶν, τῶν ἀποζημιώσεων καὶ γενικῶς κάθε ἀτυχήματος τῶν σκαφῶν των.

Ἄνεξαρτήτως πάσης ἀλληλῆς πρωτοβουλίας διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν χειραρχεῖσαν τῆς Ναυτιλίας μας, πιστεύομεν ἀκραδάντως, ὅτι ἡ συγκέντρωσις τῶν σχετικῶν μὲ τὰς ἀσφαλίσεις τῶν Ἑλληνικῶν κινδύνων ἀριθμῶν, θὰ σημάνῃ τὴν ἀπαρχὴν τῆς πληρεστέρας ἐμποροναυτικῆς ἡμέρας δργανωσεως. Πλεισταὶ δοσα ὁφέλιμα συμπεράσματα θὰ ἱδούνται τις νὰ συναγάγῃ ἀπὸ τὴν στατιστικὴν αὐτὴν μελέτην. Θὰ διηκριθῶστο ἡ φιλότιμος προσπάθεια τῶν καλῶν ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν ἔξυψωσιν τῆς ἀσφαλιστικῆς πίστεως τῆς σημαίας μας, θὰ κατεδεικνύετο τὸ μέτρον τῆς ἐπαγγελματικῆς καταρτίσεως τῶν πλοιάρχων καὶ τέλος θὰ ἀπεκαλύπτοντο αἱ τυχόν ἔκνουμοι ἐφοπλιστῶν τινων — ἐλαχίστων εὐτυχῶν — ἐπιδιώξεις εἰς ὄφρος τοῦ καλοῦ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας δύναμος. Βάσει τῶν στατιστικῶν στοιχείων εἰς ὑποδείξεις πολλάς θὰ ἡδυνάμεθα νὰ προθῶμεν καὶ πρὸς τοὺς ἔνων ἀσφαλιστάς. Κοι-

νὸν εἶνε πλέον μυστικόν, διτὶ πολλάκις δργανα καὶ ἐκπρόσωποι τούτων εἰς περιπτώσεις ἀτυχημάτων μετέρχονται μεθόδους ἡκίστατα ἔξυπηρετούσας τὰ παραπότων δισφαλιστῶν, ἀλλὰ καὶ ἐπὶ ζημίᾳ αὐτῆς τῆς Ναυτιλίας μας, ήτις καλεῖται νὰ πληρώσῃ διὰ τῆς αὐξήσεως τῶν ἀσφαλιστῶν τὰ ἡθελημένα σφάλματα ἡ καὶ τὰς καταχρήσεις, ποὺ συχνά παρεισφρύουν εἰς τὰς ἀθαρίας τῶν φορτίων καὶ τὰ ἀτυχήματα τῶν σκαφῶν.

Σοβαρὸν μειονέκτημα τῆς ναυτιλιακῆς μας συγκροτήσεως ὑπῆρξεν ἀνέκαθεν ἡ ἀπουσία κοινῆς κατευθυντηρίου γραμμῆς διὰ τὴν ρύθμισιν τῶν γενικωτέρων ἐμποροναυτικῶν ζητημάτων. Ἐφόσον δόμως ἡ ὁμαδικὴ δρᾶσις, ἡ στενὴ ἐπαγγελματικὴ ἀλληλεγγύη καὶ ἡ παρ' ὅλων συναίσθησις τῶν πρὸς τὴν Ναυτιλίαν μας ὑποχρεώσεων δὲν εἰνε ἐφικταί, διατί νὰ μὴ ἐπιζητηθῇ ἡ διά νόμου καθιέρωσις τῆς ὑποχρεώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν, διτὶς παρέχουν ἑγκαίρως καὶ λεπτομερῶς πᾶσαν πληροφορίαν σχετιζόμενην μὲ τὰ ἀκάστοτε παντοῖα ἀτυχήματα τῶν πλοίων των: "Ἐκεῖνον ποὺ οἱ Νορβηγοὶ ἐφοπλισταὶ ἔξι ίδιας πρωτοθουλίας ἔδημούργησαν, ἀς ἐπιτευχθῇ καὶ παρ' ἡμῖν, ἔστω καὶ πειθαναγκαζόμενων πρὸς τούτο τῶν ἐνδιαφερομένων.

Ἡ συζήτησις συνεχίζεται

Ἐλάσθομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Μετὸ λύπης μου παρατηρῶ, διτὶ δὲν ἔν Λονδίνῳ ἐγκατεστημένος κ. B. M. διὰ δευτέρας ἐπιστολῆς του δημοσιεύθεισης εἰς τὸ τελευταῖον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», ἐπανέρχεται ἐπὶ τοῦ ζητημάτων τῶν «κατωτάτων δρίων καύλων», ἐπιτιθέμενος δριμύτατα κατὰ τὴν πολιτικὴν τῶν Γραφείων Ἀδελφῶν Γουλανδρῆ ἔναντι τοῦ «Σχεδίου Συνεργασίας» καὶ ἐκτοξεύων κατηγορίας δλως ἀνυποστάτους διὰ τὴν κατά τὸ παρελθόν ἐγένει δρᾶσιν των.

Ἄφοῦ διαφέύσω μὲ τὸν πλέον κατηγορηματικὸν τρόπον τὸ σύνολον τῶν ἐν λόγῳ κατηγοριῶν, θὰ παρακαλέσω τούτον νὰ δηλωσῃ, ἔαν τὸ περιεχόμενον τῆς ἐπιστολῆς του ἀπηχεῖ ίδιας γνώμας ἡ καὶ τῶν συνεργαζομένων μετ' αὐτοῦ Ἐλλήνων Ἐφοπλιστῶν. Ἀναλόγως τῆς ἀπαντήσεως του, θὰ ἐπανέλθω.

Πειραιεὺς 11 Ιουνίου 1938

Μετὸ τιμῆς

Λ. Γ.

Ο πρῶτος Ἀλληλασφαλιστικὸς συνεταιρισμός

Εἰς τελευταῖον τεῦχος τοῦ «Fairplay» δημοσιεύεται ἐπιστολὴ τῶν διαχειριστῶν τοῦ «Ἀλληλασφαλιστικοῦ συνεταιρισμοῦ πλοιοκτητῶν Πειραιῶν καὶ Νήσων», ἐν τῇ δόπιᾳ ἀναπτύσσοντοι αἱ ἐπιδιώξεις τῶν ίδρυτῶν τοῦ πρώτου Ἐλλήνων «Club» καὶ οἱ ὀλίγοι, οἵτινες ἔφεραν αὐτοὺς εἰς τὴν σύστασιν του.

«Ο σκοπὸς τοῦ συνεταιρισμοῦ — ἀναφέρεται μεταξὺ ἄλλων — εἰνε πολὺ μετριοφρονέστερος. Οἱ ίδρυται προσπαθοῦν νὰ συνεταιρίσουν τοὺς ἐφοπλιστὰς σκαφῶν ὃι ἄνω τὸν 3000 τ. γκρός καὶ τοῦτο ἵνα θέσουν τέρμα εἰς ὡρισμένα μειονεκτήματα ποὺ ἔχαρτητηζον μέχρι τοῦδε τὴν ἀσφαλιστικὴν προστασίαν τῶν κινδύνων προστασίας καὶ ἀποζημώσεων» τῶν μικρᾶς χωρητικότητος σκαφῶν εἰς τὰ γνωστὰ «Clubs», παρὰ τοῖς ὀποίοις τὰ πλείστα τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων εἴνησται ἡσφαλισμένα. Πρόγιατι αἱ ἀπατήσεις διὰ τὰς περιπτώσεις «ἀποζημώσεων» εἰνε δυσαναλόγως περιωρισμένα διὰ τὰ μικρὰ πλοία, ἐν συγκρίσει μὲ τὰς ὑπὸ τῶν «Clubis» καταβαλλόμενάς ἀποζημώσεις διὰ τὰ ὀκεανοπόδια σκάφη. Συγχέτεων καὶ μεγάλερων εἰνε αἱ ἀπατήσεις τῶν τελευταίων τούτων, λόγῳ τῆς μεγάλης των χωρητικότητος, τῆς συνθέσεως τῶν φορτίων καὶ τοῦ μαρζού τῶν τεξιδίων.

«Οσὸν ἀφορᾶ τὸν κιλὸν τῆς προστασίας — συνεχίζει ἡ ἐπιστολὴ — τὰ μέλη τοῦ ημετέρου συνεταιρισμοῦ ἔχουν ἐκ πείρας τὴν γνώμην, διτὶ αἱ εἰδοφούς ποὺ ἔκλητον εἰς τὸ παρελθόν νὰ καταβάλουν, ήσαν δυσαναλόγοι πρὸς τὰς ίδιας ἀντὸν ἀπατήσεις. Ἐξησύμεναν πρώγιατι, ἵνα κατέπιπτον τὰ μεγάλα ποσά, τὰ δόπια ἐπληρώθησαν δι' ἀσθενείας τῶν πληρωμάτων καὶ λοιπάς ἀποζημώσεις τῶν μεγαλύτερων πλοίων. Καραβητηριστικὸν παραδείγμα εἰνε ἡ περίπτωσις τοῦ Πρόδρομος τοῦ συνεταιρισμοῦ κ. Λουκᾶ Νομικού, διτὶς ἐπλήρωσε σεβαστάς εἰσφοράς εἰς τὰ γνωστὰ «Clubis» ἐπὶ σειράν ἑτοῖ, μόνον δ' ἐφ' ἄπαξ ἀπεξιώθη ἡ μετέρχεια τῶν πλοίων τοῦ ημεροβιανού περιόδου τοῦ παρελθόντος.

Εἰς τὴν ἀνωτέρω ἐπιστολὴν τὸ «Fairplay» ἀφιέρωσε τὰ κάτωθι σχόλια:

«Οφείλομεν νὰ παράσχουμεν τὴν ἔξηγησην — γράψει — διτὶ ὑμίνωντες περὶ τοῦ «Συνεταιρισμοῦ» ἔλχουμεν οργώς διατυπώσει τὴν ἀντίληψην, διτὶ ἔαν τὸ νέον τοῦτο «Club» λειτουργήσῃ ἐπὶ τῶν ἀντὸν βάσεων καὶ τῶν ἀντὸν κανονισμῶν τῶν Ἀγγλικῶν παρομοίων ὄργανονσεων, δὲν ἴπταιρει λόγος νὰ μὴ ἐπιτύχῃ, ἐφόσον θὰ ἀποτήσῃ ἐπαρκῆ ἀριθμὸν μελῶν τούτων.

Ἐδὲν ἔγγωνθίζειν, διτὶ οἱ "Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ είχον τὴν γνώμην, διτὶ εἰσφοροῦνται ἐν μειονεκτικῇ μοίρᾳ, ὡς ὑπαινίσσονται, οὔτε διτὶ αἱ καταβλητικαὶ ἀποζημώσεις δι' ἀσθενείας καὶ τὸν μεγαλύτερων πλοίων ἡσαν δυσαναλόγοι πρὸς τὰς τῶν μικροτέρων σκαφῶν. Εἰνε πολὺ πιθανὸν δ. κ. Λουκᾶς Νομικός, οἱ Πρόδρομος τοῦ νέου «Club», νὰ ἔπιπτεν ίδιας ζέντως τηνήσης ἀπὸ τῆς ἀπόφεως ταύτης. Εξ' ἐρεύνης, εἰς τὴν δόπιαν προέβημαν, διεπιστώμασεν, διτὶ η πείρα διὰ ζημιὰς ἐξ ἀσθενείων τινῶν τῶν μικρῶν Ἑλληνικῶν σκαφῶν ὑπῆρξε δυσμενής διὰ τὰ ἀνδιαφερόμενα «Clubis» καὶ διτὶ, συνεπέιτα τούτων, οἱ δροὶ τῆς εἰσδοχῆς τῶν ἀνεθεωρήθησαν ἐσχάτως διὰ νὰ φθάσουν εἰς μίαν ἐπὶ μᾶλλον ἀλληλέγγυην βάσιν ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ μεγαλύτερα πλοία.

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

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

«Ἐν προσειμένῳ δυνάμεθα νὰ προσθέσωμεν, ὅτι ὁ διαχειριστής ἐνδὸς γνωστοῦ Σοματείου «Προστασίας καὶ Ἀποζημιώσεως» μᾶς πληροφορεῖ, ὅτι ἀπό πολλῶν ἑτῶν διεπίστωσε, διὰ τὰ μικρότερα πλοία οὐδέποτε ὑπῆρχαν «καλός κύνδυνος» διὰ τὰ «Clubs». Κατόπιν δὲ τούτου ἀπερασίσθη νὰ μειωθῇ ὁ ἀριθμός τῶν πλοίων τούτων μελiorν τοῦ ἐπὸ τὸν διαχειρίσθων τους συνεταιρισμού, ἐπὶ τι δὲ διάστημα διετήρησε τὴν χωρητικότητα τῆς εἰσδοχῆς εἰς ἔνα κατώτατον δριον 1500 τόννων. Ὁπωδήποτε ἡμιποροῦμεν νὰ προσθέσωμεν, ὅτι τὸ ἀποτέλεσμα τῆς ἐρεύνης μᾶς δὲν ἐπεβαίνεσθαι τὸν ισχυρισμόν, ὅτι οἱ ἐφοπλισταὶ μικρῶν πλοίων μειούντον εἰς τὰς ἔμμαθίς δι᾽ ἀσθενείας κλπ. ἐν συγκρίσει πολὺ τὸὺς ἐφοπλισταὶς οὐαγάλτερου πλοίους.

三

Δέν είμεθα εις θέσιν νά γνωρίζωμεν ἄν πράγματι οἱ πλοιοκτῆται τῶν μικρῶν σκαφῶν κατὰ τὴν ἀσφάλισιν τῶν κινδύνων «προστασίας καὶ ἀποζημιώσεως» εἰς τὰ ἄγγειλικα «Clubis» ἑτέλουν ἐν μειονεκτικῇ θέσει, ὡς ἀναφέρεται εἰς τὴν ἐπιστολὴν τῶν διαχειριστῶν τοῦ «Ἐλληνικοῦ ἀλληλασφαλιστικοῦ συνεταιρισμοῦ». Δέν δυνάμεθα ἐπίσης νά διαπιστώσωμεν ἔκ τοῦ προχείρου τὸ θάσιμον τῶν ισχυρισμῶν τοῦ «Fairplay» περὶ μεγαλυτέρων ζημιῶν τῶν «Clubis» ἀπό τὰ μικρᾶς χωρητικότητος πλοῖα. Εἰμεθα δῶμας πεπεισμένοι, ὅτι εἰσοράσσονται τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὸν «Ἐλληνικὸν δργανισμὸν θά εἰνε αἰσθητῶς περιωρισμέναι, ἔναντι τῶν εἰς τὰς Ἀγγειλικάς ἀλληλασφαλιστικάς δργανώσεις καταβαλλομένων, καὶ τοῦτο κυρίως, διότι ἡ διαχειρίσις τῶν συμφερόντων τοῦ «Ὀργανισμοῦ θά τύχῃ δημεσωτέρας παρακολουθήσεως καὶ ἔξαιρετικῆς προσοχῆς. Αἱ δαπάναι διὰ τὰ ησοήλια, αἱ ιατρικαὶ ἐπισκέψεις, αἱ ἀποζημιώσεις, τὰ δικαστικά ἔξοδα, αἱ παραπάταις τῶν δικηγόρων τούλαχιστον διὰ τὸν Πειραιᾶ, ὃπου συνήθωσα διεκπεραιώνυται δλαὶ αἱ περὶ τὰς ἀσθενείας τῶν πληρωμάτων ὑποθέσεις, θά τυχάνουν κάθε δυνατοῦ ἐλέγχου, ώστε νά μη ἐμφανίζωνται τόσον δωγκωμέναι, ὅσον προκειμένου περὶ τῶν ζένων ἀσφαλιστικῶν δργανισμῶν. Ή διακρίθωσις τῶν σχετικῶν κονδύλων, θά συνεπιφέρει τὸν πειριοδισμὸν τῶν δαπανῶν καὶ συνεπῶς καὶ τῶν εἰσφορῶν τῶν μελῶν πλοιοκτητῶν. Ή ἐκμετάλλευσις, ή τις σήμερον ἀτυχῶς διενεργεῖται εἰς πλείστας περιπτώσεις ἀσθενειῶν καὶ ἀποζημιώσεων, εἰμεθα θέσσαιοι, ὅτι θά ἐκλεψψη.

Πρέπει άκομη νά ληφθή ύπ' ἅψιν, δτι ἀμεσώτερον θά είνε τό ἐνδιαφέρον τῶν Ἐλλήνων ἔφοιτοισιν τὸν ἡσαφιλισμένων εἰς τὸν Ἐλληνικὸν συνεταιρισμὸν διά τὴν μετά τοιδύσιον κατάρτιον τῶν λογαριασμῶν ἔξδδων. Λογικὸν είνε νά διασκατέχωνται οὗτοι ἀπό τὴν εὔλογον ἐπιδιώνιν δρπως ἐμφανίσουν κατά τὰ πρώτα της μάλιστα σηματά την Ἐλληνικὴν ὀλληλασφαλιστικὴν ὅργάνωσιν ἐκπηροῦσαν τὸν προορισμὸν της και ἔχυτηρετοῦσαν τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας.

Διά λόγους ἀλλώς τε γενικωτέρους, πρέπει νά ἐπιτύχῃ ἡ ἀναληφθείσα πρωτοβουλία. Είνε μία καλή ἀπαρχή χειραφετήσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἀπό τὴν κηδεμονίαν τῶν ξένων. Ἡ ἐπιτυχῆς σταδιοδρομία τοῦ Ἑλληνικοῦ ἀλληλασφαλιτού ουνεταιρισμοῦ θά καταδειξή ἐπὶ τέλους τι ἀφ' ἔαυτῆς ή Ναυτιλία μας ἤμπορει νά δημιουργήσῃ ἐν τῇ ὁργανώσει τῶν ἑσωτερικῶν της πραγμάτων. Ἡ υποστήριξις πρὸς τὴν προοπτίθειαν αὐτὴν ἀξίει νά παρασχεθῇ ἀμέριστος ἀπό μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Ἐφόσον δὲ οὗτοι στηρίζουν τὰς ἐπιδιώξεις τοῦ πρώτου Ἑλληνικοῦ «Clio», ἀπό τοὺς ἰδρυτάς καὶ διαχειριστάς του, ἀπό τὴν καλήν πλέον διοίκησιν τοῦ ουνεταιρισμοῦ θά ἔχαρτηθῇ καὶ ἡ ἐπιτυχία τῆς ἐν παντὶ ἀξίᾳ ἐκτιμήσεως πρωτοβουλίας των.

THE KOPPERS COAL CO.

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ
Έτησία παραγωγή 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνση :

"EL PINCOAL".

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

KOPPERS POCAHONTAS

KOPPERS NEW RIVER

KOPPERS NEW RIVER
KOPPERS INDIAN CREEK

KOPPERS SLOPE

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

Tηλ.Διεύθ. COLABOTE, FEN, LONDON
Τηλέφωνο Νο. ROVAL 4142

Tηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON
Τηλέφωνο Νο. ROYAL 4142

Εύχόμεθα νὰ καρποφορήσῃ

‘Η ἀπροθυμία ώρισμένων ἐφοπλιστῶν δπως συμμετάσχουν εἰς τὴν διειθῆ ουνεργασίαν καὶ ἡ παρ’ αὐτῶν καταστρατήγησις τῶν σχεδίων κατωτάνων δρίων ναύλων ὑπεκρέωσαν τὴν «Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν» καὶ τὸ Ναυτικόν Ἐπιμελητήριον νὰ στραφοῦν πρός τὸ Κράτος καὶ νὰ ζητήσουν τὴν διά νόμου ὑποκρεωτικὴν προσχώρησιν δλων τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν εἰς τὰ «σχέδια».

Ζωτικά της Ναυτιλίας μας συμφέροντα ώπερόδρευον τούτο. Ή καλή της πίστις διεκυβεύετο έκ τών παραθάσεων που ἐσημειώθησαν, κίνδυνοι δὲ σοβαροί διεγράφοντα της διασπάσεως τῆς συνεργασίας. Θά κατερράκουντο έκ τού συναγωνισμού, που μοριαίως θα ἀνεπτύξετο, αἱ ναυτιλιακαὶ ἐπιχειρήσεις, ἀπαλλώσις οἰκονομικὴ τῶν πληρωμάτων θὰ ἐπήρχετο καὶ ἐπάνοδος ίσως εἰς τὸν προστατευτισμὸν τῆς Ἀγγλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας.

Τό 'Υφουπουργείον τῆς Ναυτιλίας εύρεν δρθότατα τὰ προ-
θλέθεντα ύπό της ὀδότης σχεδὸν τῆς ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογε-
νείας ἐπιχειρήματα καὶ προέθη εἰς τὴν σύνταξιν τοῦ σχετικοῦ σχε-
δίου νόμου. Πρίν ἡ δύμας ἀλθοῦσα δριστικά ἐπ' αὐτὸν ἀποφάσεις,
τὸ Κράτος καὶ πολὺ δικαῖως, ἐνδιαφερόμενον κυρίως νά κατοχυ-
ρώσῃ τὴν Ναυτιλίαν μας, θήθησε νά ἀκουσθοῦν ύπό τῆς Νομο-
παρασκευαστικῆς Ἐπιτροπῆς ἔξι ὑπουργῶν αἱ ἐκατέρωθεν ἀντι-
λήψεις, τῶν κ.κ. 'Αδελφῶν Γουλανδρῆ ἀφ' ἐνδὸς καὶ ἀφ' ἔτέρου
τῶν ἐφοπλιστικῶν μας ὀργανώσεων. Συζήτησε κατ' ἀντιπαρά-
στασιν οὕτως εἰπεῖν, καὶ παρουσίᾳ τῶν ἀρμοδίων ὑπουργῶν ἔλ-
λασσον χώραν, ἀνεπτύχθησαν τὰ ὑπέρ καὶ κατά τῆς συνεργασίας
ἐπιχειρήματα, τελικῶς δὲ συνεζητήθη μέση τις λύσις, καλύπτουσα
καὶ τὰς δύο ἀπόψεις.

Απεφασίσθη νά μελετηθή έάν είνε έφικτό διά νά αποφεύγωνται αι ζημια τών έκαστοτε έμπιπτόντων εις την παγίδα τοῦ Πλέιτ σκαφών και έκεινών που λόγω πιθανώς τῆς παλαιότητός των δέν τυγχάνουν εις έποχάς άζητσιας χωρητικότητος τῆς προτιμήσεως τῶν φορτωτῶν, νά συσταθή διά νόμου ταμείον ἀπόζημιασθεως τῶν πλοίων τούτων διά τῆς εἰσφορᾶς τῶν εις τὸ Πλέιτ ἐργαζομένων Ἑλληνικῶν σκαφών. Υπὸ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» μελετᾶται ἡδη σχέδιον λειτουργίας τοῦ ταμείου τούτου, προθέπον τὴν δημιουργίαν ἐνός δικαιολογίου καὶ τὴν παροχὴν ἀπόζημιασθεως εις δύση φορτηγάς μας ἥθελον παραμείνει ἐπὶ ωρισμένον χρονικὸν διάστημα—μῆνα ἢ διμήνον—εις τὴν Ἀργεντινὴν ἀναύλωτα. Τὸ σχέδιον θέλει ὑπόθηκη ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν», ἀν δὲ ἥθελεν ἐγκριθῆ, θὰ ἀναλάβῃ τὸ Ὕφυτουργεῖον τῆς Ναυτιλίας τὴν κύρωσίν του διά νόμου, ἐν συνεχείᾳ τοῦ νόμου τοῦ ὑποχρεούντος τούς «Ἐλληνας ἐφοπλιστὰς ἢ ουμέτερουν εις τὴν διεθνῆ συνεργασίαν, ἔφορον τοῦτο ἥθελεν ἀπόδεχθῆ ἢ ἐφοπλιστικὴ πλειοψηφία». Ἰδιαίτερως μᾶς χαροποιεῖ ἡ ίδει τῆς συστάσεως τοῦ Ταμείου. Ἐπέρχεται δι' αὐτοῦ ὅχι μόνον συγκερασμὸς τῶν διαφορῶν ἀντιλήψεων, ποὺ τελευταίως ἔξεδηλώθησαν μεταξὺ τῶν κ.κ. Γουλανδρῆ καὶ τοῦ λοιποῦ ἐφοπλιστικοῦ μας κόσμου, ἀλλὰ καὶ ἀπαρχῆ σημειοῦνται κάποιας στενωτήρες ἀλληλεγγύης καὶ συναισθήσεως τῆς κοινότητος τῶν συμφεύγοντων. Εύχομεθα νά καρποφορήσῃ ἡ ριφθείσα ίδεα. Εἰς τὰ δημιατα καὶ τῶν ξένων ἐφοπλιστῶν θέξυπλωθῇ η Ναυτιλία μας. Θά καταδειχθῇ ἡ καλὴ της πίστις καὶ ἡ ἀμετάτρηπτος, πέραν κάθε ἐμποδίου, ἀπόφασίς της νά στηριξῃ τὴν διεθνῆ συνεργασίαν.

Παρατηρήσεις ἐπὶ τοῦ Ταμείου Παροπλισμοῦ

Δέν ήμπορεῖ τις νά προεικάσῃ ἀν τελικῶς τὸ σχέδιον περὶ ἀποζημίωσεως τῶν παροπλιζομένων σκαφῶν πρόκειται νά τύχῃ τῆς τελικῆς ἐν ταῖς λεπτομερείαις του ἑγκρίσεως τοῦ διειθυνοῦς ἐφοπλισμοῦ. Τὴν ἀνάγκην λήψεως ριζικώτερων μέτρων διά τὴν ὄργανων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ὅλοι ἀναγνωρίζουν, κατ' ἀρχὴν δὲ καὶ τὸ σχέδιον τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τοῦ Λοιδίνου ἐγγένετο ἀποδεκτόν. Πολλαὶ δημοσίες διατυπώνται ἀντίθετοι γνῶμαι καὶ ἀρκεταὶ φαίνεται νά ἔγειρωνται δυσχέρειαι, αἵτινες πιθανὸν διά τῶν ουζητησον κατά τὴν προσεχῆ συνέλευσιν τῆς «Διειθυνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως» νά ἔξομαλυνθοῦν. «Ηδη τὸ σχέδιον τελεῖ ὑπὸ μελέτην παρά τῶν τοπικῶν ἐφοπλιστικῶν ὄργανώσεων τῆς Ἀγγλίας καὶ τῶν κατά χώρας τοιούτων.

CAPTAIN NICOLAS A. KATRAMADOS

SHIPPING AGENT
ROSARIO

CALLE SAN LORENZO 1338 TELEGRAMS: KATRAMADOS
20 PISO No. 19 ROSARIO

Τὸ πρῶτον ίδουμθὲν εἰς POZARIO καὶ τὸ μόνον ναυτικὸν Γραφεῖον Ἀντιπροσωπείας Ἐλληνικῶν ἀτμοπολούμενων (**Protecting Agency**). Εὐκολία μοναδικὴ διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ συμπληρωματικά τὸ φορτίον των εἰς οιονδήποτε λιμένα τοῦ ποταμοῦ *Parana*. Εἰς Σάν-Λορέντζο, **Βίλλα Κονστιτούσιον**, Σάν Νικολάς.

Τά ζητήματα τῆς συμμετοχῆς τῶν φορτηγῶν γραμμῆς, τῆς διοικήσεως τοῦ Ταμείου παρὰ διεθνοῦς ἐπιτροπῆς, τῶν νέων ναυπηγήσεων, τῆς διαφορικῆς κλίμακος ἀποζημιώσεως καὶ εισφορᾶς ἀναλόγως τῆς ἡλικίας τῶν πλοίων καὶ τῆς ἀνέργιας τῶν πληρωμάτων εἰναι τὰ σοβαρώτερα θέματα τῶν συζητήσεων πού θά διεξαχθοῦν. Οἱ κύκλοι τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου καὶ τῆς Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως αἰσιοδοξοῦν. Πιστεύουν, διτὶ η δυσπραγία τῆς ναυλαγορᾶς καὶ ὁ φόβος μεγαλυτέρας ἑκπτώσεως τῶν ναύλων θά ύποχρεώσουν τοὺς ἐφοπλιστάς νὰ προσχωρήσουν εἰς τὴν διεύρυνσιν τῆς συνεργασίας καὶ νὰ ἀποδεχθοῦν τελικῶς τὸ μόνον μέσον, διὰ τοῦ ὅπου θὰ προληφθοῦν αἱ ζημιὲς τῆς ναυτιλίας καὶ θὰ καταστοῦν ἔφαρμόσιμα τὰ κατώτατα ὅρια ναύλων, δυνατὴ δὲ καὶ η ἐπέκτασις αὐτῶν εἰς ὥλας τὰς ἀγοράς.

Διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ή διεθνῆς συνεργασία ἀποτελεῖ μίαν ἀνάγκην ἐκ τῶν πραγμάτων ἐπιθετικήν. Κοινὴ πλέον συνειδησίς ἔχει καταστῆ, παρὰ τὰς δυσχερείας πού ἀνακύπτουν εἰς τὴν ἔφαρμογήν τῶν ἐλειτουργίας σχεδίων, παρὰ τὰς ζημιὰς πού ὑφίστανται οἱ ἐφοπλισταὶ μας ἐκ τῆς ἀπραγίας εἰς τὴν ἀγοράν τοῦ Πλεύτη καὶ τῶν περιορισμῶν τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς». Ἀντίθετος γνώμη δὲν ἡμπορεῖ νὰ εὐσταθήσῃ. Τὸ «μη χειρὸν θέλτιστον» ἔχει ἐν προκειμένῳ τὴν ἀπόλυτον ἔφαρμογήν του. Αἱ προβλάμμεναι παρὰ τινῶν ἐφοπλιστῶν μας ἀντιρήσεις δὲν δύνανται νὰ τύχουν δικαιολογίας τινός, πολὺ δὲ περισσότερον δὲν ἔχουν σχέσιν μὲ τὰ γενικῶτερα τῆς Ναυτιλίας μας συμφέροντα.

Τὸ σχέδιον δύμως περὶ συστάσεως τοῦ Ταμείου ἀποζημιώσεως δημιουργεῖ εἰδικῶς διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν ζητήματα σιθαρά, τῶν ὅποιων ἡ μελέτη ἔξουχιστική πρέπει νὰ εἰναι πρὸ πάσης τελικῆς ἀποφάσεως. Δὲν θὰ θελήσωμεν πρὸ τῆς ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν μας, τῶν ἀμέσων ἐνδιαφερούμενων, συζητήσεως τοῦ καταρτισθέντος σχεδίου νὰ ἀναπτύξωμεν τὰς ίδιας ημῶν ἀντιλήψεις. Δὲν θὰ δύμως καὶ ἀσκοπον δλίγας τινάς ἐκ τῶν παρατηρήσεων μας νὰ ἀναφέρωμεν. Καὶ πρῶτον δὲν συμφωνοῦμεν μὲ τοὺς ἐκπροσωπούσας τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν κατὰ τὴν τελευταίαν σύνοδον τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διασκέψεως» ἐπὶ τῆς διατυπωθέσιος ἀντιλήψεως, διτὶ παρέλκει ὁ προκαθορισμὸς τῶν ναυπηγήσεων ἑκάστης χώρας εἰς τὰς «τράμπες» φορτηγά, κατὰ τὴν διάρκειαν τῆς λειτουργίας τοῦ Ταμείου. Ἀλλήλες εἰναι, διτὶ ὑπὸ οἰανδήποτε κατάστασιν ἔργασιῶν, τὰ Κράτη, ποὺ ἐπιδόων τὴν ἐπαύξησιν τῆς ἐθνικῆς φορτηγοῦ χωρητικότητος, δὲν θὰ ἀναστέλουν τὴν προσπάθειάν των ταύτην, ἔξισον διαπιστοῦται ἐκ τῶν πραγμάτων, διτὶ η ζωρότης τῆς ναυλαγορᾶς ἐνθαρρύνει τὴν ιδιωτικὴν πρωτοβουλίαν εἰς τὴν ἀθρόαν ναυπηγήσιν σκαφῶν. Παράδειγμα πρόσφατον τὰ τελευταῖα δύο ἔτη. Ἐναυπηγήθησαν πολλαπλασίως περισσότερα «τράμπες» παρὰ κατὰ τὴν ἔξαετίαν τῆς κρίσεως.

Ποία δύμως θὰ εἰναι ἡ θέσις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας ἄν, λόγω τοῦ παροπλισμοῦ τῆς περισσῆς χωρητικότητος, οἱ ναύλοι ἀνατιμηθοῦν καὶ ἀθρόαι ἀρχίσουν αἱ καθελκύσεις φορτηγῶν; Θὰ δυνηθοῦν οἱ ἐφοπλισταὶ μας ν' ἀποδυθοῦν μὲ τὴν αὐτὴν ἔντασιν εἰς τὴν ναυπηγήσιν σκαφῶν, μὲ οἰαν οἱ ξένοι συναδέλφοι των, οἱ διαθέντοις ἀποθεματικά ἄφθονα καὶ εὐθύνας πιωτώσεις; Καὶ ποία μετά τὴν διετὴ τοῦ Ταμείου λειτουργίαν θὰ εἰναι ἡ ποιοτικὴ καὶ ποσοτικὴ κατάστασις τῆς Ναυτιλίας μας, ἔναντι τῆς διογκώσεως πού θὰ προέλθῃ διὰ τῶν νέων ναυπηγήσεων εἰς τὰς ξένας ναυτιλίας; Μοιραίως θὰ ἐμφανισθῶμεν ἔτι περισσότερον ὑστερούντες εἰς πλωτούς υλικούς, διότι ὅπως ἐλέχθη δὲν θὰ ἐπαρκέσουν ποτὲ τὰ διαθέσιμα ἐφοπλιστικά μας κεφάλαια, ἵνα ἀνταγωνισθῶμεν τούς ξένους εἰς τὰς μεγάλας ναυπηγήσεις των. Τούντινον ὑπὸ κατάστασιν μετρίων ἔργασιῶν, παρὰ τὸν προστατευτισμὸν ὥρισμένων χωρῶν, ίσως νὰ μὴ ίδωμεν τόσον ἐπαυξανούμενην ἐντὸς μικροῦ σχετικῶς διαστήματος τὴν παγκόσμιον φορτηγὸν χωρητικότητα. «Οσον δὲ περιωρισμένη θὰ εἰναι ἡ ναυπηγικὴ παραγωγὴ «τράμπες» τόση θὰ εἰναι καὶ η παρεχομένη εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας πιστωσίς χρόνου, ίνα θελτιώσῃ καὶ αὐτὴ τὴν μέσην ἡλικίαν τῶν πλοίων της.

Τὰ δρια συνεπῶς εἰς τὰς ναυπηγήσεις ἔκαστης χώρας κατά

τὴν διάρκειαν τῆς λειτουργίας τοῦ «πούλω» πρέπει νὰ τεθοῦν. «Ισως νὰ εἰναι τοῦτο δύσκολον ἐν τῇ πράξει.» Ισως ἀκόμη νὰ μὴ γίνη καὶ ἀποδεκτὴ ἡ ύποχρέωσις αὕτη ἀπὸ τὰ ἐνδιαφερόμενα Κράτη. Εἰναι πάντως γεγονός ἀναφισθήτητον, διτὶ μία ἐκ τῶν ἀσθενῶν πλευρῶν τοῦ «Ταμείου ἀποζημιώσεως» θὰ εἰναι αἱ ἀθρόαι ναυπηγήσεις σκαφῶν. Τὸ ζῆτημα αὐτὸν ἐνδιαφέρει ιδιαιτέρως τὴν Ναυτιλίαν μας.

Κατὰ δεύτερον λόγον ἀνάγκη θὰ ἡτο νὰ καθορισθῇ ἀποζημιώσις περισσότερον ἐλκυστικὴ διὰ τὰ παροπλιζόμενα σκάφη. Ή ἐν τῷ πρώτῳ σχεδίῳ ἀναφερούμενη εἰναι μικρά. Μόνον τὰ ἔξοδα παροπλισμοῦ θὰ καλύπτη, μὲ ἐλάχιστα περιώδηα υπὲρ τοῦ πλοιοκτήτου. Δέον νὰ ληφθῇ ὅπιον, διτὶ τὸ παροπλιζόμενον πρωσινῶς εἰς ἀλλοδαπὸν λιμένα «Ελληνικὸν φορτηγὸν υπόκειται εἰς δαπάνας μεγαλυτέρας κάθε ἄλλου ξένου σκάφους.» Εχει νὰ καταβάλῃ ἀποζημιώσις εἰς τὸ πλήρωμά του, δαπάνας παλινοστήσεως καὶ δαπάνας μεταφορᾶς νέου πληρώματος κατὰ τὴν μετά τινα χρόνον ἐκκίνησην του. Πολλὰ ἔξι ἄλλου παλαιά σκάφη μας, λόγω τῆς ἡλικίας των, ίσως μετά τὸν παροπλισμὸν των νὰ λάθουν τὴν ἀγούσασα πρὸς τὰ ἔργοστάσια διαλύσεων. Θὰ συντάμουν δηλαδὴ τὸν χρόνον τῆς ἐν ἐνεργείᾳ ζωῆς των. Τὰ φορτηγά, αὐτά, ποὺ διευκολύνουν διὰ τῆς ἀποχωρήσεως των τὴν ἐπικερδῆ ἐργασίαν τῶν νεωτέρων καὶ χάρις εἰς τὴν ἀργίαν των ἐπιτυγχάνεται ἡ ἀνατιμήσις τῶν ναύλων, δίκαιοι εἰναι καὶ συμφέρον διὰ τὴν συνεργασίαν, νὰ τύχουν ἐλκυστικῆς ἀποζημιώσεως τόσον κατὰ τὸν παροπλισμὸν των, δύον καὶ κατὰ τὴν πιθανήν διάλυσιν. Τὰ υπερήλικα πλοῖα ἀνήκουν κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς περιωρισμένης οἰκονομικῆς καταστάσεως μεμονωμένου πλοιοκτήτας. Θὰ ἡτο παράλογον για νὰ ζητηθῇ ἀπὸ αὐτοὺς ἡ θυσία τοῦ δριστικοῦ ἀφανισμοῦ των, τὴν στερήσεως ίσως καὶ τοῦ ἐπαγγελματός των ὡς πλοιάρχων καὶ τῶν ουγγενῶν των μελῶν τοῦ πληρώματος τοῦ οἰκογενειακοῦ πλοίου, χωρὶς νὰ παρασχεθῇ εἰς αὐτοὺς μία γενναία ἀποζημιώσις, ίκανη πιθανῶς νὰ χρησιμεύσῃ ὡς πυρὴν προσκτήσεως νεωτέρου πλοίου. Καὶ τὸ ζῆτημα αὐτὸν ίδιαζουσαν κατέχει θεοῖν εἰς τὰ ἔκ της συστάσεως τοῦ Ταμείου ἐγειρόμενα προβλήματα διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν.

Σ κόπιμον ἐπίσης θὰ ἡτο νὰ τεθῇ ἐν λειτουργίᾳ τὸ Ταμείον διὰ μικρὸν κατ' ἀρχὴν χρονικὸν διάστημα — σχὶς πέραν τοῦ ἔτους — καὶ τοῦτο, ίνα διστισθῶμεν διὰ πατελέοματα καὶ αἱ ἔξ αὐτοῦ συνέπεια. Διστὶ νὰ ἀνατάσθωμεν υπὸχρεώσεις, μακροχρονίους, χωρὶς νὰ γνωρίζωμεν πῶς θὰ ἐξελιχθῇ ή κατάστασις; Θὰ ἔχωμεν θεωρίας τὸ δικαίωμα τῆς ἀποχωρήσεως εἰς οἰανδήποτε στιγμὴν, δὲν υπάρχει δύμως λόγος, ἀν τὰ πράγματα τὸ ἐπιθάλλουν, νὰ ἐμφανισθῇ ή Ναυτιλία μας διασπώσα τὴν συνεργασίαν, διὰ τὴς πρώρου παρ' αὐτῆς διαστάσεως τοῦ «πούλω».

Πολλὰς ἀκόμη λεπτομερειακάς παραπτηρήσεις θὰ ἡδυνάμεθα νὰ ἐπιφέρωμεν. Ἀρκούμεθα εἰς τὰς ἀνωτέρω, ἐπιφυλασσόμενον νὰ ἐπανέλθωμεν ἐν καιρῷ. Τὸ δλον ζῆτημα ἐνέχει τόσην σοθαρτήτα, ώστε κάθε γνώμη πρέπει νὰ ἀκουσθῇ, τιθεμένη ὑπὸ τὴν θάσαν τῆς μελέτης.

Αἱ ἀνθρακεύσεις ἐν Σύρῳ

«Αναφορικῶς μὲ τὴν παραπτηρήσειν τελευταίως ἐν Σύρῳ ἔλλειψιν γαιανθράκων διὰ «μπῶνκερς», περὶ τῆς δρούσας ἀνεγράψαμεν σχετικῶς εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, μᾶς παρέχονται, διὰ τὰ κάτω έπιστολῶν, αἱ ἀκόλουθοι διευκρινίσεις:

Κύριο Διευθυντικό,

Εἰς ἀπάντησιν τῶν σοζολίων, ἀπίναται ἀδημοσιεύσθησαν εἰς τὸ τεῦχος τοῦ «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς 1ης Ιουνίου, σχετικῶς μὲ τὴν σημειώσειν ἔλλειψιν «μπῶνκερς» ἐν τῷ λιμένι τῆς Σύρου, ἔχο τὴν τιμὴν νὰ σᾶς γνωρίσω, διτὶ, συνεπείᾳ ἔξαιρετικῆς ζητήσεως γαιανθράκων παρὰ διαφόρων ἀτέμοποιον, περιωρίσθη πράγματα τὸ παρ' ήμιν ἀπόθεμα. Τὴν μείσωσιν ταύτην, πάντως, ἔφροντισμένην νὰ καλύψουμεν, οὗτον δὲ διαβέτοιν αὐτὸν τῆς 13ης το. μ. τὸ κομσθὲν διὰ λογαριασμὸν μας μὲ τὸ ἀτέμοποιον τοῦ «Ελλήν. Τ.» γαιανθρακοφορτίον, ἐνῷ περὶ τὰ τέλη τοῦ μηνὸς ἀ-

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

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

·Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Αγγλίαν, Σκανδιναντίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορ. Θαλάσσης, ως καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου Άμερικήν, Κναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ως ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εὐθείαν φορτηγῶν.

·Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

ναμένομεν και δεύτερον φορτίον διά του άτμοπλοίου «Αίγατερίνη Τ.».

Σύρος 7 Ιουνίου 1938

Μετά τιμῆς
ΙΩΑΝΝΗΣ Κ. ΡΑΓΙΣΗΣ

Κύριε Διευθυντά,

«Υπό τήν ιδιότητά μας ώς άντιπροσώπων και πρακτόρων ἐν Σύρῳ τής Ανοινύμου Ναυτικής και Ἐμπορικής Έταιφίας «Μιχαλινός» ἔχουμεν την τιμὴν νὰ φέρουμεν εἰς γνῶσην ἡμῶν, ότι τὰ δημοσιευθέντα εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» σχόλια περὶ πρακτηρίσεως ἐλλειψεως γιανθράκων ἐν Σύρῳ, παρέσχουν λαβὴν εἰς τοὺς ἑδῶντας καιτά την έξιφέρουν γνόμαν, μὴ στηριζόμενας εἰς τὴν πραγματικότητα. Ἀλληδὲ εἰνεῖ, ότι αἱ ἐνταῦθα ἀποθήκαι και προτηγίδες τούτων ἡμῶν, δύον και τὸν λοιπὸν γιανθράκωμάτων, ησαν κατὰ τοὺς τελευταίους μῆνας ὑπερολήρεις και μάλιστα μέχρι σημείου, ώστε νὰ διερωτώμεθα, ἐάν ήτο φρόνιμος η συγκεντρωσίς κατὰ τὴν παρούσαν θεμὴν ἐποχήν, δόπετε και οἱ Τονορικοὶ ἀνθρακεύταιοι σταθμοὶ τῆς Ποντονησιακῆς είνε προσιτοὶ εἰς τὰ φροτηγά πλοῖα, τῶν μεγάλων ἀποθημάτων ἐν Σύρῳ. Λιμνιδίων ὅμως κατ' Ἀπόλιον και Μάτιον, συνεπείᾳ τῶν γνωστῶν ἀθύρων ἐν Μανῶν Θαλάσσης ναυλώσεων, πλεύστα ἐξ τῶν παροπλισμένων σκαφῶν μας παρέλαβον ἐν Σύρῳ, κατὰ τε τὴν ἄνδον και τὴν κάθιδον ἀντὸν, μεγάλας ποσότητας εμπορίων. Περιορίσθησαν ώς ἐξ τούτου ἀποτόμως αἱ ἑδῶν παρακαταθήκαι γιανθράκων, ἔγκαιόν τοις ὅμως κατεβλήθη ἀμειος φροντὶς ἀνανεώσεως τῶν ἀποθημάτων διὰ τῆς τοποθετήσεως παραγγελῶν ἐν Γερμανίᾳ. Ἡδη, πολλὰ γιανθρακοφορτία ἀναμένονται λίαν προσεχῶς ἐν Σύρῳ. Γεγονός ἐποιησεν εἰνεῖ, ότι τὰ ἐν Σύρῳ ἀποθέματα οὐδέποτε ἔχηται θησαυροί ὥστε πολλούς νὰ σημερινούς διαβάσεις ικανού ποσήτης διὰ τὰς ἀνάγκας τῶν πλοίων.»

Σύρος, 10/6/1938

Μετά τιμῆς
Φ. ΠΕΥΡΠΕΤ και Δ. ΑΡΜΑΟΣ

Σ.Η.Μ. «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ».— Θά ἐπιμείνωμεν ἐπὶ τῆς πληροφορίας μας, ότι ὁ λιμὴν τῆς Σύρου ἐπὶ ἀρκετάς ἡμέρας παρέμεινεν ἀνέυ γιανθράκων. Φορτηγά σκάφη, τῶν ὅποιων γνωρίζουμεν και τὰ ὄνδρατα, ύπεχρεώθησαν νὰ πλεύσουν εἰς Κέαν και ἀλλαχοῦ πρὸς ἀνθράκευσιν, διότι ἔχητοσαν και δὲν εὗρον γιανθρακας εἰς Σύρον. «Ἄς ληφθῇ φροντὶς νὰ μὴ ἐπαναληφθῇ τὸ ἀποτοποίησαν πόστον διὰ τὸ δεύτερον ἀμποροναυτικὸν μας κέντρον.

Τὰ ἀσφάλιστρα πολέμου

Ἡ πρὸ τινῶν ἡμερῶν ἀνακοινωθεῖσα ὑπὸ τῶν «Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν νέα κλίμαξ ἀσφαλιστρῶν πολέμου διὰ τὰς πρὸς τὴν Ἰσπανίαν και Κίναν φορτώσεις είνε χαρακτηριστικὴ τῆς κρατουσῆς ἐκεῖ ἐπικινδύνου καταστάσεως διὰ τὴν ναυσιπλοΐαν. Τὸ πλέον ἐνδιαφέρον σημεῖον τῶν νέων μέτρων τῶν ἀσφαλιστῶν ἔγκειται εἰς τὸ γεγονός ότι τὴν κλίμακα ταύτην τῶν ἀσφαλιστρῶν ἀπεφάσισαν νὰ ἔφαρμοσουν μόνον προκειμένου περὶ μεταφορῶν διεδαγομένων ἐπὶ σκαφῶν Ἀγγλικῶν, Ἀμερικανικῶν, Βελγικῶν, Γαλλικῶν, Δανικῶν, Ἰσπανικῶν, Ἰταλικῶν, Νορθηγικῶν, Ὀλλανδικῶν, Πολωνικῶν, Πορτογαλικῶν και Σουηδικῶν. «Ολαι αἱ λοιπαὶ σημαῖαι, ἐν αἷς και ἡ Ἐλληνική, ἔξαιρούνται. Εἰς τοὺς ἀσφαλιστός ἐναπόκειται νὰ δεχθῶν τὴν ἀσφάλισιν ἀμπορευμάτων μεταφερομένων ἐπὶ σκαφῶν τῶν ἀποκλεισμένων σημαῖαιν.

Τὸ ἀκτοπλοϊκὸν

Εἰδήσεις περὶ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν πραγμάτων, θηρεύουσαι τὸ ἀνύπαρκτον σκάνδαλον, γνωστὴν δὲ ἔχουσαι τὴν προέλευσιν, ἐδημοσιεύθησαν πρὸ δημερῶν εἰς ὥρισμενας Ἀθηναϊκάς ἐφόμερος. Ἡ «Ἐκτοποίοις τῆς Ἐλλάδος» ύπεχρεώθη νὰ ἀπαντησῃ διὰ μακρᾶς ἀνακοινώσεως τῆς πρὸς ἀποκατάστασιν τῆς ἀληθείας ἐπὶ τοῦ δῆθεν παροπλισμοῦ τῶν ἀκτοπλοϊκῶν σκαφῶν. Αἱ εἰλικρινεῖς διαθεσαισεῖς τοῦ μεγαλυτέρου ἀκτοπλοϊκοῦ μας ὀργανισμοῦ περὶ τῆς συντόνου προσπαθείας, ποὺ κατεβλήθη και καταβάλλεται, ἐν τῷ μέτρῳ τοῦ δυνατοῦ και πέραν ἰσως αὐτοῦ, ἵνα ἐνισχυθῇ ἡ σώτειρα πολιτικῆς τῆς κυθερνήσεως διὰ τὴν ἔξυψωσιν τοῦ ἔργατον παράγοντος, εὔμενη προεκάλεσαν τὰ σχόλια τῶν ἔγκυροτέρων δημοσιογραφικῶν ὅργανων.

Αἱ ἀκτοπλοϊκαὶ ἐπιχειρήσεις δὲν ἡδύναντο νὰ περιμένουν πλέον πανηγυρικὴν ἀναγνώσιον τῆς στοργικῆς αὐτῶν μερίμνης ὑπὲρ τῶν ναυτεργάτων. Χάριτας πρέπει νὰ ὀφείλουν οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀκτοπλοΐας εἰς τοὺς ἐπιδιώκοντας νὰ καρπωθοῦν ἀνεπίτευκτα εὐτυχῶς ὀφέλη διὰ τῆς δημιουργίας δυσμενῶν κατὰ τῆς ἐπιθατηγοῦ ναυτιλίας μας ἐντυπώσεων. Τὰ πράγματα ἀποκατεστάθησαν. Δὲν πιστεύουμεν ἡ πλεκτάνη νὰ σημῆται ἐκ νέου. Καταφώρως πλέον ἐγένετο ἀντιληπτή.

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo — of All Kinds —

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

‘Απάντησις εἰς ἐπικρίσεις

‘Η ἄλλη θέσις τοῦ ζητήματος

ΤΟΥ Κ. ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗ

Εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐδημοσιεύθη ὅρθρον περὶ τῆς Ἐλληνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας παραληφθὲν ἐκ τοῦ Ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ «The Shipping World». Κατά τοὺς τελευταίους μῆνας ἐπανειλημμένως και μετ' ιδιαίτερης ἐπιμονῆς ἡ σχολήθη τὸ περιοδικὸν τοῦτο μὲ τὴν Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν, τὴν ἔξειδεν τῆς ὅποιας ὁ ἀρθρογράφος ἀντικρύζει μὲ πνεῦμα ἐκδήλως δυσμενές προσπαθῶν νὰ ἐμφανίσῃ ταύτην ὡς τὸν μοναδικὸν και ἐπικίνδυνον συναγωνιστὴν τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας και φθάνων μέχρι τοῦ σημείου νὰ συνιστᾶ ἀκόμη και μέτρα διώξεως και ἀφανισμοῦ ἐναντίον τῶν ὑπερηλίκων πλοίων ἐκ τῶν ὅποιων κατά τὸ πλεῖστον ἀποτελεῖται ὁ Ἐλληνικὸς ἐμπορικὸς στόλος.

Εἰμεθα τέθεισαι, ότι τὴν ἐναντίον τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας πολεμικὴν τοῦ «Ἀγγλου ὅρθρογράφου», διειλομένην προφανῶς εἰς στενῶς ἐπαγγελματικὴν ἀντίληψιν τῆς πραγματικότητος, δὲν εἶνε δυνατὸν νὰ συμμερίζωνται οἱ ναυτιλιακοὶ ἑκεῖνοι κύκλοι, οἱ δοποὶ ἀπὸ ὅψηλοτερας σκοπιᾶς και μὲ εὐρύτερον πνεῦμα μελετῶσι τὰ διεθνῆ ναυτιλιακὰ πράγματα.

Ο συντάκτης τῶν περὶ τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας ἀρθρῶν τοῦ «Ἀγγλικοῦ περιοδικοῦ παραλαμβάνει μεμονωμένα στατιστικά στοιχεῖα, διὰ τῶν ὅποιων πειράται ν' ἀποδείξῃ, ότι ἡ Ἐλληνικὴ ναυτιλία διωγκώθη κατά τὰ μεταπολεμικά ἐτη εἰς τεραστίαν ἀναλογίαν ὑπερβαίνουσαν τὸ 500% τῆς προπολεμικῆς, ότι μεταφέρει εἰς τὸ «Ηνωμένον Βασίλειον μερικά προϊόντα κατά σημαντικὸν ποσοστὸν, ότι εἰσεχώρησεν ἡδη εἰς τὰς θαλάσσας τῆς Ἀνατολῆς ἐκ τῶν ὅποιων θὰ ἔκτοπισῃ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν και, ἐν γένει, ότι ὁ «παρείσακτος» αὐτὸς Ἐλληνικὸς φορτηγός στόλος ἀποτελεῖ τὸν «trouble - fete» τοῦ ναυτιλιακοῦ συμποσίου και ὡς τοιοῦτος πρέπει νὰ διωχθῇ διὰ παντὸς θεμιτοῦ ἡ ἀθεμίτου μέσου.

Θὰ ἐπιχειρήσωμεν ν' ἀποδείξωμεν κατωτέρω, ότι δόλα ταῦτα τὰ φοβερά πράγματα ποὺ ἀποδίδονται εἰς τὴν Ἐλληνικὴ ναυτιλίαν εἰνε ἀδύσιμα και ὑπερβολικά, διότι οὔτε ἡ διόγκωσις τῆς Ἐλληνικῆς χωριτικότητος εἰνε καταπληκτική, οὔτε ἡ ἀναζήτησις ἔργων διαφορούς διαφορούς θαλασσίους τομεῖς της ὀφιλοί πρόκειται νὰ ἔκτοπισῃ τὴν Ἀγγλικὴν σημαίαν και γενικῶς, ότι ἡ πρόδοσις και ἀνάπτυξις τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας ἀντὶ νὰ προκαλῇ δυσμενῆ σχόλια και φόβους, τούναντίον θὰ ἔδει νὰ ἐνισχύεται και νὰ ἐνθαρρύνεται. Διότι, ἐάν πράγματι ὑπάρχῃ πρόδοσις, αὕτη δοφείλεται ἀποκλειστικῶς και μόνον εἰς τὴν ἐκ γενετῆς και μακροτάτης παραδόσεως εἰδίκευσιν τοῦ «Ἐλληνος» εἰς τὸ ναυτικὸν ἔπαγγελμα, εἰς τὰς ἀγωνιώδεις προσπαθείας γενεῶν ναυτικῶν οἰκογενειῶν, οὐχὶ δὲ εἰς ἀπλῆν φιλοδοξίαν διψιμογενῶν ναυτικῶν.

Ἡ «Ἐλλάς» δὲν ἡλθε μόλις προσφάτως εἰς ἐπαφήν μὲ τὴν θάλασσαν, οὐδὲν ἡ ναυτικὴ τῆς ἀκμὴ εἴνε ἀπότοκος τῆς λαϊλαστοῦ πολέμου. Εἰς τὸ πρῶτον τυχὸν ἐγχειρίδιον τῆς ιστορίας τῶν λαῶν, ἐάν ἀνατρέξῃ τις, θὰ ἴδῃ, ότι οἱ «Ἐλλήνες» ἀπὸ ἀρχαιοτάτων χρόνων, ὅπως προηγούντο εἰς πάσας τὰς ἐκδηλώ-

ΑΤΜΟΠΛΟΤΑ ΕΥΑΓ. ΤΟΓΙΑ



ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ “**APNTENA**,
ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΣ ΑΝΕΣΙΣ ΤΑΧΥΤΗΣ

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις
ΧΙΟΝ-ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΝΗΣΟΥΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ
Τηλέφωνα Δ)σεως 40.324 Κεντρ. Πρακτ. 43210
ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ εἰς ἄπαντα τὰ Πρακτορεῖα

σεις τοῦ πολιτισμοῦ, κατεῖχον τὰ σκηνῆτρα εἰς τὰς θαλασσίας συγκοινωνίας καὶ μεταφοράς. Ἀκόμη καὶ κατά τούς τέσσαρας αἰώνας τῆς δουλείας καὶ τῆς ἀνταρξίας Ἑλληνικοῦ κράτους, τὸ Ἐλληνικὸν ναυτικόν, δημιούργημα, δύως καὶ σήμερον τῆς ἀπομικῆς πρωτοθουλίας καὶ τῆς ἐπιδόσεως εἰς τὸ θαλάσσιον ἐπάγγελμα, ἥκμαζε καὶ ἀνεπτύσσετο. Εἶνε φυσικὸν, λοιπόν, ἡ ἔμφυτος αὐτὴ ροή τοῦ Ἐλλήνος πρὸς τὴν θάλασσαν νά παραμένῃ πάντοτε θαειά ριζωμένη εἰς την ψυχήν του καὶ ἡ ναυτική ἐμπειρία, μεταδιδομένη ἀπό γενεᾶς εἰς γενεάν, ν' ἀποτελῇ τὴν θάσιν τῆς προόδου καὶ τῆς ἔξελίδεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Κατ' απαράγραπτον λοιπὸν δικαίωμα ἡ Ἑλλάς εἶνε ναυτικὴ χώρα καὶ ως ἔκ τούτου πᾶσα κριτικὴ ἢ οχόλιον περὶ τῆς τοιαύτης ἢ τοιαύτης θέσεως τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας εἰς τάς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφορὰς θάξει νά λαμβάνῃ ὑπὲρ ὅψιν τὴν θασικήν ταύτην ἀρχήν. Ποία ἦτοι ἡ θέση τῆς Ἐλλάδος ἀπὸ ναυτιλιακῆς ἀπόφεως κατὰ τὴν ἔκρηξιν τοῦ παγκοσμίου πολέμου, δηλωθεῖες μίαν ἐποχὴν ποὺ θεωρεῖται ὀπωδήποτε ὡς σταθμός τῆς διαμήκησεως τῆς ἀνθρωπίνης δυναμικότητος; 820.000 τόνινων γκρός ἀπέτελον τὴν ουνολίκην συγκρότησιν τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας κατά τὸ «Λόυδ Ρέτζιστερ». Καὶ ἔτα λάθιμων ὡς βάσιον συγκρίσεως τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα τῆς ἐποχῆς ἑκείνης, ἀνερχομένην εἰς 45 ἑκατομ. τόνινων γκρός, ὅλεπομεν, ὅτι ἡ Ἐλλάς κατεῖχε τὰ 1,8 % περίπου τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος. Κατά τὸν Ἰούνιον τοῦ 1937 — διά νά θασισθῶμεν ἐπὶ τῶν ἐπισήμων στοιχείων τοῦ Λιγύδ — ἡ Ἐλληνικὴ χωρητικότης αὐξάνει εἰς 1.855.000 τόνινων γκρός, ἥτοι κατὰ 125 % παραλλήλων ὅμως καὶ ἡ παγκόσμιος χωρητικότης αὐξάνει εἰς 65 ἑκατομμύρια καὶ ἐπομένως ἡ ἀναλογία τῆς Ἐλληνικῆς χωρητικότητος ὡς πρὸς τὴν παγκόσμιον εἶνε 2,8 %, ἥτοι ηδήλωται κατά 1 %. Ἀλλ' ἡ αὔξησις αὕτη τῆς Ἐλληνικῆς χωρητικότητος ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος εἴκοσι τεσσάρων ἑταῖν δὲν ἔτι δεῖ νά χαρακτηρισθῇ ὡς ὑπερβολική, ἔταν λάθιμων ὑπὲρ ὅψιν, ὅτι κατὰ τὴν προπολεμικὴν περίοδον ἀπὸ τοῦ 1903 μέχρι τοῦ 1914, ἥτοι ἐντός ἑνδεκα μόνον ἑταῖν, ὁ Ἐλληνικὸς ἐμπορικός στόλος ἀπὸ 325.000 τόνινων ηδήλωται εἰς 820.000, ἥτοι κατά 152 %. Οἱ ἄνω ἀριθμοὶ ἀποδεικνύουν, νομίζομεν, ὅτι ἡ μεταπολεμικὴ αὔξησις τῆς Ἐλληνικῆς χωρητικότητος κάθε ἀλλο παρὰ ὑπερβολικὴ ὑπῆρχε καὶ ἡ κολούθησε ρυθμὸν κανονικὸν πρὸς ἀνύψωσιν τῆς ναυτικῆς Ἐλλάδος εἰς τὴν θέσιν, ἡ ὁποία φύσει τῆς ἀνήκει εἰς τὰς διεθνεῖς θαλασσίας μεταφοράς.

Έαν ή 'Αγγλική ναυτιλία, παραμένεια στάσιμος κατά την μεταπολεμική περίοδον μέχρι του 1937, ήτοι είς τα 20 έκατομμύρια τόνων, παρά την διόγκωσιν της παγκοσμίου χωρητικότητος κατά 20 δόλικηρα έκατομμύρια τόνων, ύπεστο σχετικήν μείωσιν της προτέρας θέσεώς της, τούτο διφέλεται ίδιως είς την αύξησιν τῶν ἐμπορικῶν στόλων ἀλλων κρατών και δὴ τῶν Ἑ-νωμένων Πολιτειῶν κατά 7 έκατομμύρια τόνων, ήτοι κατά 350%, τῆς Ἰαπωνίας κατά 3 περίπου έκατομμύρια τόνων, ήτοι κατά 165%, τῆς Νορθγίας κατά 2.400.000 τ., ήτοι κατά 126%, τῆς Ἰ-ταλίας κατά 1.700.000 τ., ήτοι κατά 120%, τῆς Ὀλλανδίας κατά 1.2 έκατομ. ήτοι κατά 90% και εἰς μικροτέρας αὐξήσεις ἀλλων τι-νῶν ἐμπορικῶν στόλων.

Άλλος άρθρογράφος του 'Αγγλικού περιοδικού, έξι άφορμης τών άρθρων του όποιου γράφουμε τόπορόν, δεν έχεταί τό ζήτημα της 'Ελληνικής ναυτιλίας από της γενικής αύτης θάσεως. Περιορίζει τὴν ἔξετασιν του εἰς τὴν ἐξέλιξιν τῶν 'Ελληνικῶν «τράμπων» καὶ δῆ ἀπὸ τῆς χωρητικότητος τῶν 3.000 τόν., καὶ ἄνω καὶ ἔκειθεν ἔχαγει τὰ συμπεράσματα του. 'Εάν δώμας ἀνατρέψωμεν εἰς τὴν θάσιν, ἥν θέσσαμεν ἀνωτέρω, καθ' ἥν ἡ 'Ελλάς, κατὰ τὴν αὔξησιν τῆς χωρητικότητός της ἡ κολούθησε ρυθμὸν φυσιολογικὸν καὶ κανονικὸν καὶ ἔαν λάθωμεν ύπ' ὅψιν, ὅτι ἡ 'Ελληνικὴ ναυτιλία ἀποτελεῖται κατὰ τὸ μέγιστον ποσοστὸν ἀπὸ «τράμπων», ἢτοι μοιραίον ἥ αὔξησις τῆς 'Ελληνικῆς χωρητικότητος να ἐπιπέσῃ ἐπὶ τῶν «τοάμπων».

Τό διτι, άφ' ἔτεισον, ή αὔξησις τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος συνέπεσε μὲ τὴν αὔξησιν τῆς ἀτομικῆς — ἃς τὴν δύναμικάσωμεν οὕτω — χωρητικότητος τῶν πλοίων, τούτῳ δὲν ἀποτελεῖ ἐξαιρετικὸν φαινόμενον, διότι ή αὔξησις τῆς ἀτομικῆς χωρητικότητος τῶν πλοίων ἐν γένει ἀκολουθεῖ γενικῶς τὴν ἀνισθίαν, καὶ συνεπώς καὶ ή ναυτική Ἑλλὰς ὥφειλε ν' ἀκολουθήσῃ τὸ γενικὸν παράδειγμα τῆς διεθνοῦς ναυτιλίας.

Τὸ γεγονός ὅτι ἡ μικρά Ἑλλάς κατέχει τὴν δευτέραν θέσιν μετά τὴν κραταιὰν Ἀγγίλιαν εἰς τὴν κατηγορίαν τοῦ διεθνοῦς στό-

λου τῶν «τράμπις», τὸ δόποιν φαίνεται προκαλοῦν ἐντύπωσιν εἰς τοὺς ἀπὸ περιωρισμένης ἀπόψεως ἔξεταζοντας τὰ ναυτιλιακά πράγματα κάθε δόλο παρὰ ζηλόφθονα σχόλια θάξεις οὐδεὶς νὰ προκαλῇ. Ἡ ἐπίδοσις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως σχεδόν ἀποκλειστικῶν εἰς τὰ «τράμπις» εἰλεῖ ἀπότελεμα σάνγκης καὶ πιέσεως τῶν δυομενῶν περιστάσεων, ὑφ' ᾧς εὑρίσκεται ἡ πτωχὴ χώρα μας. Διότι οὕτε ὑπερποντίους κτήσεις ἔχομεν διὰ νὰ διατηρῶμεν τακτικά συνδετικάς γραμμάς, οὕτε κρατικούς προϋπολογισμούς ἀρκετά εὑρώστους, ὥστε νὰ ἐπιχορηγούν ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις πολυδαπάνους καὶ παθητικάς. Η ἐργασία στα τόπια ἐλεύθερων φορητῶν εἰνεὶ ἡ μόνη σφαῖρα δράσεων, ἡ δόποια ἀπομένει διὰ τὴν Ἑλληνικὴν ναυτικὴν ἐπιχειρήσιν. Καὶ τοῦτο ἀκριβῶς εἰνεὶ τὸ μειονέκτημα τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας: ἡ ἀποκλειστικότης μας εἰς τὴν κατεύθυνσιν ταῦτην, διότι, ὡς εἰνεὶ γνωστόν, λόγω τῆς προιόσυσης διεισδύσεως τῶν «λάϊνερες» εἰς τοὺς τομεῖς δόπου πρότερον εἰργάζοντο τὰ «τράμπις», μοιραίως περιορίζεται ἡ ἀπόδοσις τῶν τελευταίων τούτων.

Διατί λοιπόν ό 'Ελληνικός έμπορικός στόλος προκαλεῖ τοι-
αύτην έντυπωσιν, ώστε νά γίνεται συζήτησις περί αύτοῦ ως έπικιν-
δύνουσα ουναγωνιστικά κλπ.; 'Εάν τά 'Ελληνικά τράμπις μέ τό ξν και
ημισι ρεπρίου έκατομμύριον τόννων γκρός κατά τους άριθμους
της 'Tramp Shipping Cooperation Committee' διά τὸν 'Ιούνιον 1937
κατέχουν τὴν δευτέραν θέσιν μετά τὰ 'Αγγλικά (3.826.000 τ. γ.),
ἐπὶ τοῦ συνόλου 9.739.000 τ. γκρός, ως υπολογίζεται ὁ διεθνῆς
στόλος τῶν ἀνα τῶν 2.500 τ. γκρός τράμπις, ήτοι τά 15 % περίπου
τοῦ συνόλου, ὁ 'Ελληνικός αὐτός στόλος ἀποτελεῖ σχεδὸν τὸ οὐ-
νολον τῆς 'Ελληνικῆς ναυτιλίας, ήτοι περίπου τὰ 85% ταύτης, ἐνώ
τὰ 'Αγγλικά τράμπις ἀποτελοῦν μόνον τά 19 % τοῦ συνόλου τῆς
'Αγγλικῆς ναυτιλίας, τὰ Νορβηγικά (800.000 τ. γκρός) τά 18% τῆς
Νορβηγικῆς, τὰ 'Ισπανικά (1.100.000), τά 25 % τῆς 'Ισπανικῆς,
τὰ 'Ιταλικά (660.000 τ. γκρός) τά 20% τῆς 'Ιταλικῆς, τὰ Γερ-
μανικά (480.000 τ. γκρός) τά 12% τῆς Γερμανικῆς καὶ τῶν ἄλ-
λων σημαντικών μικροτέρας ἀναλογίας.

Ἐν συμπεράσματι ἡ φαινομενικῶς ἔχένουσα θεσίς, τὴν ὁποίαν κατέχει ἡ Ἑλλάς εἰς τὴν κατηγορίαν τῶν τράμπις οὐδένα πρέπει νὰ ἐκπλήσσῃ, ἐφ' ὅσον συμμετέχει δι' ὀλης σχεδὸν τῆς ναυτιλιακῆς υποκρήσεώς της, ἐνῷ τὰ ἄλλα κράτη μόνον διὰ μικρῶν ποσοστῶν τῶν ἐμπορικῶν των στόλων.

Τό έπειτα μέγιστη έγκλημα, κατά τὸν ἀρθρογράφον τοῦ Ἀγγειοῦ περιοδικοῦ, τὸ δόποιν διαπράττει ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία εἰνὲ τὸ δότι χρησιμοποιεῖ παλαιὰ πλοῖα, τὰ δόποια, λέγει, συναγωνίζονται τὰ νέα τοιαστά. Περιέργος τῷ δότι θεωρία, ἡ δόπια ἐφαρμοζούμενη εἰς τὴν ζωὴν, θά διέτρεπεν ἀρδην κανόνας οἰκονομικούς καὶ ἐμπορικούς προσωνίους. Διότι, ὡς εἰνὲ γνωστόν, αἱ ἀξίαι τῶν πραγμάτων καὶ τῶν ἀγαθῶν καὶ τῶν ὑπηρεσιῶν, οὐδέποτε εἰνὲ ἀπόλυτοι, ἀλλὰ κυμαίνονται διαρκῶς ἀναλόγως τῆς ἀνάγκης, ἡ κέκληται νά πληρώσουν καὶ τῆς χρήσεως, ἢν δ ἀνθρώπος κάμει τούτων. Ἐάν πρᾶγμά τι, ἔνα μηχάναμα, θεωρεῖται ἀπό ἑσσό όχρηστον διά τὸν Α ἢ Β λόγον, δι' ἔμει εἰνὲ χρήσιμον καὶ θά ἡτο ἄδικον νά μοι ἀποδοθῇ διά τοῦτο μομφή. Εἰνὲ γνωστόν, ὅτι εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας αὐτοκίνητα εἰς ἀρίστην ἀκόμη κατάστασιν πωλοῦνται ἀπό τοὺς κατόχους των «γιὰ ἔνα κομμάτι ψωμί» ἢς δῆχρηστα σιδηρικά καὶ δύμας ὀγυραζόμενα ἀπό ἀλλούς ίδιοκτήτας χρησιμοποιοῦνται ἐπὶ μακρὸν εἰσέτι χρόνον προσφέροντα πολυτιμούς ὑπηρεσίας.

προσφέρουν πολυτιμάς υπηρεσίας.
Έάν οι "Ελλήνες έφοπλισται αναγκάζωνται, λόγω περιωρισμένης οικονομικής δυναμικότητος να άγοράζουν παλαιά πλοιά, τούτο δὲν άποτελεί έγκλημα, ἀλλά τούναντίον ἀξιοποίησιν πράγματος θεωρουμένου ἀπό ἄλλους καὶ δι' εἰδικούς λόγους ὡς ἀχρήστου. Ἀποτελεῖ δηλαδή χαρακτηριστικόν δεῖγμα οικονομικῆς προσπαθείας ἀξιοθάυμαστον. Οὐδὲ εἶνε θάσιμος ὁ Ισχυρισμός, ὅτι τά παλαιά πλοῖα εἰνε οικονομικώτερα τῶν νέων καὶ ουνεπώς ἐπικίνδυνοι συναγωνισταὶ τῶν τελειωταίων, ἔάν λάθῃ τις ὑπὸ δψιν τὴν θραγεῖαν ζωὴν των, μειονεκτήματα δπὸ ἀπόψεως καινοτιμῶν ὑλῆς, ταχύτητος, μηχανικῶν τελειοποίησεων, ἐπισκευῶν κλπ. κλπ. "Οοσν ἀφορᾶ, τέλος τὴν ὑπὸ τοῦ "Αγγελού ἀρθρογράφου γινομένην ὑπόδειξιν λήψεως μέτρων ἀποκλεισμοῦ τῶν παλαιῶν πλοίων ἀπὸ τάς "Αγγλικάς μεταφοράς, νομίζουμεν, ὅτι ἡ ὑπόδειξις αὕτη εἶνε τόσον παρδόδοξος καὶ ἄδικος ὡς ἔάν ἔζητετο ἡ ἀπαγόρευσις κυκλοφορίας εἰς τάς ὁδούς τοῦ Λονδίνου, πάντων ἑκείνων οι ὅποιοι δέγι εἶνε ἐνδεδυμένοι διά καινουργῶν ἐνδυνάμων τούτων.

**ΣΥΣΤΗΣΑΤΕ ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ**
ΤΖΩΝ ΓΑΛΑΝΗ Λ^{τδ}
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ ΝΑΥΑΞΩΜΕΣΤΙΑΣ κατ.

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

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

'Αλλ' ἀς ἔξετάσωμεν καὶ ἔτερον σημεῖον, ἐπὶ τοῦ δόποιου φαίνεται ἔφιστῶν ιδιαιτέρως τὴν προσοχήν του ὁ ἀρθρογράφος τοῦ Ἀγγελικοῦ περιοδικοῦ: Τὸ σημαντικὸν δηλαδὴ ποσοστὸν τῶν δι' Ἑλληνικῶν τράμπτες ἑνεργουμένων μεταφορῶν φορτίων τινῶν. Καὶ τούτον νομίζουμεν, δτὶ εἰνὲ δικαιολογημένον, διότι ἔφ' ὅσον, ὡς εἰδομεν ἀνωτέρω, ἡ ἀνάλογία τῶν Ἑλληνικῶν τράμπτες εἰς τὸ διεθνῆ στόλον τῶν πλοίων τῆς κατηγορίας ταύτης εἰνὲ σχετικῶς μεγάλη, φυσικὸν εἰνὲ καὶ αἱ δι' Ἑλληνικῶν πλοίων διενεργούμεναι μεταφορὰ λιώσιμένων φορτίων νὰ εἰνὲ ἀνάλογοι. 'Η σημαντικὴ ἄφ' ἔτέρου ουμβολὴ τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν εἰς τὸν ἔφοδισμὸν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου διὰ δημητριακῶν καὶ πρώτων τινῶν ὄλων ἐπίσης εἰνὲ δικαιολογημένη ἐκ τοῦ γεγονότος, δτὶ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἔχει στενωτάτους δεσμούς ἀπὸ πάσης ἀπόφευξες καὶ ἀπὸ μακροτάτης σειρᾶς ἔτον μὲ τὴν Ἀγγλίαν, διότι ἔκειθεν ἦτλησε καὶ ἀντλεῖ τὴν οἰκονομικὴν θοήθειαν πρὸς τὴν δημιουργίαν της, ἔκει ἔχει τὸ κέντρον τῆς διαχειρίσεως της, ἔκει ἐνέργει τάς ἀγοράς της καὶ τάς ἐπισκευάς της καὶ ἐν τέλει ἔκει ἐπιστρέφει μέγιστον μέρος τῶν καρπῶν, οὓς ἀποκομίζει ἐκ τῆς ἐργασίας της. 'Η ἐνδεχομένη συνεπῶς προτίμοις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων, διά τὰς Ἀγγελικάς μεταφοράς δὲν θὰ ἔδει νὰ κρίνεται δυσμενῶς ἔαν τις ἔξετάσωρ αὐτόφερας ἀπόγεως τὰ 'Ἀγγλικά οἰκονομικά συμφέροντα.

Καὶ νῦν ἀς Ἐλλωνοι εἰς ἔπειρον σημεῖον, τὸ δόποιον φάίνεται ἀνησυχεῖ σοθαρώτατα τὸν ἄρθρογράφον τοῦ Ἀγγειοῦ περιοδικοῦ, ὁ δόποιος ησοχολήθη ἐπ' αὐτοῦ ἀρκετὰ εὐρέως καὶ εἰς τὸ τεῦχος τῆς 27^ς Απριλίου ἐ.ξ. Δηλαδὴ εἰς τὴν κατά τὰ τελευταῖα ἔπειτα παρατηρουμένην αὔξεσσι τῆς Ἑλληνικῆς χωρητικότητος τῆς διερχομένης τὴν διώρυγα τοῦ Σουεζ, ἔξ οὐδέποτε τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἤρχισε διειδύσσουσα εἰς τὰς θαλάσσας τῆς Ἀνατολῆς δημιουργοῦσα οὕτω ἐπικινδυνον συναγωνισμὸν εἰς τὴν Ἀγγειοῦ ναυτιλίαν. Εἶνε πραγματικῶς παράδοξος ἡ σημασία, τὴν δόποιαν φαίνεται ν' ἀποδίδῃ ὁ ἄρθρογράφος εἰς τὸ γεγονός τοῦτο, ἐνῷ ἀσφαλῶς γνωρίζει, ὅτι ὁ μέγας κίνδυνος περιορισμοῦ τῶν ἐργασιῶν τῆς Ἀγγειοῦ ναυτιλίας εἰς τὰς ἀνατολικὰς θαλάσσας ἐδημιουργήθη ἀπὸ τὰς καταπληκτικὰς προδόσους εἰς τοὺς τοιεῖς ἐκείνους ἀλλων σημαῖων, καὶ δὴ τῆς Ἰσπανικῆς, λόγῳ αὐξήσεως ἀφ' ἐνός τῆς χωρητικότητος τούτων καὶ ἀφ' ἔπειρου, λόγῳ τοῦ ἀρίστουν καὶ νεωτάτου πλωτοῦ ὄλικοῦ, τὸ δόποιον διαθέτουν. Ή τυχὸν προσθήκη εἰς τοὺς ἐπικινδύνους τούτων ἀντιπάλους μερικῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ὑστερούντων ἀπὸ πάσης ἀπόψεως δι' ἐργασίας εἰς τοὺς δυσχερεῖς ἐκείνους τοιμεῖς εἴνε τόσον ἀσήμαντος, ὥστε δὲν θὰ ἔδει οὐδέποτε καν νὰ κινήσῃ τὴν προσοχὴν καὶ κατὰ μείζονα λόγουν, νὰ ἔξογκωθῇ μέχρι σημείου, ὥστε νὰ θεωρηθῇ ὡς σοθαρός κίνδυνος διὰ τὴν ναυτιλίαν τῆς θαλασσοκρατείρας Μεγάλης Βρετανίας.

'Αλλ' ἀς ίδωμεν εἰς τί ουνισταται η πρὸς Ἀνατολάς διεσδυσις τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Ο ἀρθρογράφος τοῦ Ἀγγελικοῦ περιοδικοῦ παραθέτει μεμονώμένας ἀριθμούς παριστώντας τὴν Ἑλληνικήν χωρητικότητα τὴν διελθουσαν διὰ τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ κατά τὰ τελευταῖα πέντε ἔτη. Η δοιαὶ ήτο ή ἔξι;

Κατά τό έτος 1933		83 διελεύσεις	274.000	τ. v.
»	»	1934	164	»
»	»	1935	150	»
»	»	1936	168	»
»	»	1937	230	»

Οι άνωτέρω άριθμοι φαίνονται έκ πρώτης θέψεως έντυπωσιακοί και δύονταν εἰς τό συμπέρασμα, διότι ή 'Ελληνική ναυτιλία ήρχισε σοθιάρως νά στρέφεται πρός τὴν Ἀνατολήν. Διάτι νά κρίνωμεν θύμως ἀκριβοδικαίως τα πράγματα θά έδει νά υσυχείστωμεν τοὺς ἀριθμοὺς τούτους, μέτετέρους δεικνύοντας τὴν κίνησην καὶ τὸν ὄλων σημασίων. 'Ο 'Αγγλος ἀρθρογράφος ένα μόνον στοιχεῖον προσθέτει, διότι ἐνῷ ή 'Ελληνική χωρητικότης ή διερχομένη διὰ τοῦ Σουεζ ήγένηθη κατά τὸ 1937 κατά 48.3 % ἐν σχέσει πρός τὸ 1936, ή Δανική ήγένηθη κατά 58.5 %, ήτοι κατά μεγαλύτεραν ἀναλογίαν. 'Ἐξ ἑτέρων θύμως στατιστικῶν στοιχείων τῆς κινήσεως τῆς διώρυγος τοῦ Σουεζ μέχρι τοῦ 1936, τὰ δόπια έχομεν ὑπὲρ θύμων μας παρατηροῦμεν τὰ ἔτη:

"Ότι ή κίνησις αύτη έν συνόλω της άνηρχετο διά τὸ ἔτος 1933 εἰς 30.700.000 τ. ν., διά τὸ 1934 εἰς 31.800.000, διά τὸ 1935 εἰς 32.800.000 καὶ διά τὸ 1936 εἰς 32.400.000 ήτοι κατά τὸ 1934 ἐπῆλθεν αὔξησις τῆς κινήσεως κατά 1.100.000 τ.ν., κατά τὸ 1935 ἐπίσης αὔξησις κατά 1.000.000 καὶ κατό τὸ 1936 μείωσις κατά 400.000. Eic

τὴν κίνησιν ταύτην τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ αἱ ἀναλογίαι τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας καὶ τῶν ξένων ὑπῆρξαν αἱ ἔξης εἰς χιλιάδας τὸν νων νέτ:

"Ετη	"Αγγλ.	"Επεραι	Σ ύνολον
1933	16.730	13.940	30.680
1934	17.240	14.500	31.750
1935	15.730	17.070	32.810
1936	15.050	17.320	32.380

Παρατηρείται δηλαδή σοβαρά μείωσις της κινήσεως της 'Αγγλικής σημαίας και αύξησης της κινήσεως τών άλλων σημαιών, άλλ' εἰς τὴν αὔξησιν ταύτην ἡ ἀναλογία τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας μικρόν μόνον ποσούτον κατέχει. Γενικώς ή κινήσις της 'Ελληνικῆς ναυτιλίας ἐν σχέσει πρὸς τὴν ουνολικὴν κίνησιν τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ ἔχει τὰ ἔξης ποσούτα: κατά τὸ 1933 0,9 %, κατά τὸ 1934 1,8%, κατά τὸ 1935 1,3 % κατά τὸ 1936 1,8 %, ἐνῷ ἡ 'Αγγλική κατεῖχε κατά τὰ ἀντίστοιχα ἔτη τὰ 54,5 %, τὰ 54,3 %, τὰ 48 % και τὰ 46,5 %. Συγκρίνων τις τούς ἀνωτέρω ἀριθμούς νομίζομεν, ὅτι ἀσφαλῶς κάθε ἄλλο παρά θά ἥδυνατο νὰ ἔξαγαγῃ τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ κινήσις τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας διά τῆς διώρυγος τοῦ Σουέζ εἶνε δυσαναλόγως μεγάλη λαμβανομένης υπ' ὄψιν τῆς θέσεως, τὴν ὅποιαν αὐτὴ κατέχει εἰς τὴν διεθνή ναυτιλίαν καὶ τῆς κινήσεως, τὴν ὅποιαν παρουσιάζει εἰς ἄλλους θαλασσίους τομεῖς.

Κινησιώς, την οποίαν παρουσιάζει εις αλλού θαλασσίους τομεῖς.
Ή εἰς τὰς θαλάσσας τῆς Ἀνατολής ἀναζήτησις παρὰ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας ἐργασίας διὰ τὴν ἀπασχόλησην τῆς αὐξέθειός χωρητικότητός της είνει καὶ λογική καὶ δρμή καὶ θά είχεν, έαν ἦτο δυνατόν νά ἐπιτύχη, ώς ἀποτέλεσμα τὴν ἀποσυμφόρησιν τῶν ὅλων τομέων καὶ ίδιως τοῦ Platē. Ὑπάρχει, ὅλλως τε, τοιοῦτος ὅγκος φορτίων εἰς τὰς πέραν τοῦ Σουέζ θαλάσσας, ὅπει ἡ ἔκπιτη ἀπασχόλησης μέρους τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἐνώ θά τὴν ἔτροφοδοτεῖ διὰ τῆς ἀναγκαίας πρὸς συντήρησιν της ἐργασίας, ἀσήμαντον ἐπίδρασιν θά είχε εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν ὅλων σημα-
ῶν, αἱ ὄποιαι νέμονται τούς θαλασσίους ἔκεινους τομεῖς.

Δυστυχώς δύμας, παρά τὴν φαινομενικήν αὔξησιν τῆς πρὸς τὰς διαδόσσασας τῆς Ἀνατολῆς διεισδύσεως τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἐπὶ τῆς δόπιας ἐπισύρει τὴν προσοχὴν ὁ "Ἀγγελος ἀρθρογράφος, ἐν τῇ πραγματικότητι τὸ μεριδιον τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας εἶνε πενιχρότατον.

Δυστύχως δὲν έχομεν αύτην τὴν στιγμήν πλήρη στατιστικά στοιχεῖα διά νὰ ξέτασσουμεν ἀπό πάσις πλευρᾶς την ναυτιλιακήν κίνησιν τῶν ποτῦ Σουεζ θαλασσών τομέων, εἰνε δόμως πλέον ἡ θέσιαν, ὅτι ἀπέναντι τοῦ τεραστίου ὅγκου τῶν φορτίων, τὰ δόποια μεταφέρονται εἰς τὸ τημῆα τοῦτο τῆς Ὑδρογείου ή Ἐλληνική σημαία σύσημαντον κατέχει θέσιν. Εἰδικῶς διά τοὺς τομεῖς τῆς Ἀπωλεῖας καὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ έχομεν ὑπ' ὄψιν τὴν ἐμπεριστατωμένην μελέτην τοῦ κ. Κ. Γράτσου, ἡ δόποια ἐδημοσιεύθη πέρυσιν εἰς τρία τεύχη της «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ὡς καὶ ἀναλυτικήν μελέτην περὶ τῆς κινήσεως τῶν Ἱαπωνικῶν λιμένων τοῦ ἐν Κοἴο «Ἐλληνος Προξένου κ. Α. Παπαδόπουλου. Ἐκ τῶν στοιχείων τούτων, τῶν δόποιών ἡ ἐνταῦθα λεπτομερής παράθεσις θὰ ἀπέτελει κατάχρισην τῆς φιλοξενίας τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἀποδεικνύεται περιτράνως, ὅτι ἀπέναντι τῶν δεκάδων ἐκατομμυρίων τόνων τῶν κινουμένων εἰς τὰ ὕδατα ἔκεινα ἐμπορικῶν στόλων, τὰ Ἐλληνικὰ πλοῖα ἐμφανίζουν σύσημαντον ποσοστὸν ἀνερχόμενον εἰς χιλιάδας τινάς τόνων καὶ οὕτε φαίνεται τόσον εὐχερῆς ἡ εἰς εὑρυτέρων κλίμακα διείσδυσις τῆς Ἐλληνικῆς σημαίας, ἀφ' ἐνὸς λόγου τοῦ ὀκτακαλήλου πλωτοῦ μας ὀλικοῦ καὶ ἀφ' ἔτερου λόγου ἄλλων εἰδικῶν συνθηκῶν, τάχις δόποιας δ. κ. Γράτσος ἀναφέρει εἰς τὴν μελέτην του.

Θά μάς συγχωρήσῃ ό ἀναγνώστης τὴν μακράν ἀπάντησιν, τὴν δοποὶαν ἔθεωρῆσαμεν ἐπί^{τε}βλημένην εἰς τὰ ἐπανεύλημένα δημοσιεύματα τοῦ «Shipping World» τὰ συντεταγμένα μὲ ἔκδηλον πνεῦμα δυσμενείας κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς ομηρίας καὶ ἐκ τῶν δοποὶων εἰνε ἐνδεχόμενον νά δημιουργηθοῦν πεπλανημέναι ἀντίληψεις περὶ τοῦ ρόλου, τῶν δοποὶων ἡ Ναυτιλία μας παῖζει εἰς τὴν διεθνῆ ναυτιλιακήν οἰκογένειαν. Ἡ ἐναντίον τῆς καταφοράς ὀρισμένων κύκλων ἀσφαλῶς, προέρχεται ἀπό στενήν ἐπαγγελματικήν ἀντίληψιν. Πάντως νομίζομεν, δτι Ἰδιώς εἰς τὰς Ἀγγλικάς ψυχὰς θά ἔδει νά παραμένῃ πάντοτε ζωηρά ἡ συμπάθεια πρὸς τὴν Ἑλληνικήν ναυτιλίαν, τόσον λόγῳ τῶν δεσμῶν της πρὸς τὰ γενικώτερα Ἀγγλικά οἰκονομικά συμφέροντα, δσον καὶ λόγῳ τῶν ἀπαραγράπτων δικαιωμάτων, τὰ δποῖα καὶ ή μικρά Ἐλλάς κέκτηται — δπως καὶ ή θαλασσοκράτειρα Μεγάλη Βρεταννία — ἐπὶ τοῦ ναυτιλιακοῦ πεδίου.

Τάξης Ελληνική τράπας είνε τά μοναδικά πλοῖα, έπι τῶν όποιων, δι' οὓς λόγους ἀναφέρομεν ἀνωτέρω, θασίζεται ἀποκλειστικῶς ή Ἐλληνική ναυτιλιακή ἐπιχείρησις, ἐνῷ τόσον ἡ Ἀγγλία δύσσειν καὶ αἱ ἄλλαι ναυτιλίαι χώραι μικρῶν μόνον ποσοστὸν τῆς ναυτικῆς δράσεως τῶν διαθέτουν διὰ τὰ πλοῖα τῆς καταπλάτης ταύτης κατηγορίας. Ἀλλως τε, σήμερον, ὅποτε ὁ κυκλών τῶν ἔξοπλισμῶν καὶ τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης συμπαρασύρει καὶ τοὺς ἔμπορικούς στόλους ἐντὸς τῶν περιχαρακωμένων στρατοπέδων διὰ νά καταστήσῃ καὶ τούτους ἔξαρτήματα τῆς πολεμικῆς δρυγανώσεως, δι' Ἐλληνικός ἔμπορικός στόλος παραμένει τὸ οὐδέτερον θαλάσσουν μεταφορικὸν μέσον, ἵκανὸν νά παράσχῃ θετικάς καὶ σημαντικάς ὑπηρεσίας εἰς τὴν ἀνθρωπότητα εἰς πᾶσαν περίστασιν, διμολὴν ἢ ἀνώμαλον.

Κ. Ε. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νοεβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,"

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ εύθειαν καὶ διὰ μεταφορώσεων δι' ὅλην τὴν
Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ

Πληροφορία: Μέγαρον 'Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων, Α'. δρόμος, Τηλέφ. 44-032. Πειραιά.

ΝΙΚ. Γ. ΚΑΤΣΑΜΠΗΣ
Τμηματάρχης Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου
τῆς 'Ελλάδος

Ναυτικά Τεχνικά Ζητήματα

Ἡ συντήρησις τῶν μεταλλικῶν ἐπιφανειῶν τοῦ πλοίου

Εις τὸ προηγούμενον τεῦχος ἔξειτησαν λεπτομερῶς τὰ ἀφορῶντα τὴν ζησίου προστατευτικὸν ἐναντίον τῆς ὁξειδώσεως ζρωμάτος καὶ ώζη τοιοῦτον ἔχαρακτηρίσθη κατὰ πρῶτον λόγον τὸ μίνιον τοῦ μολύbdου, τοῦ διοίου ἡ ἀποτελεσματικότης είναι ἀναιρετήτη καὶ ὑπέρεχονσα ἐφ' ὅσον ζηροποιεῖται γήσησιν μίνιον μολύbdουν καὶ ἐφ' δοσον τηροῦντα ὕστιμένα συνθήκαι ἀφορῶσα τὴν κατάστασιν τοῦ ζρωματικούν ἐλέγουμάτος καὶ τὴν ἀποφυγὴν τῆς ἴγρασίας κατὰ τὸν ζρωματισμόν.

Τό οὐσιαστικότερον μειονέκτημα της χοίσεως μινίου τοῦ μολύβδου είναι τὸ ἀχριθὸν τῆς τιμῆς του καὶ η μικρὰ καλυπτικὴ τον ἵσαντότης, ἐξ οὗ καὶ παρουσιάζονται νοθεύσεις ή γίνεται χοήσις εὐθηνοτέρων καὶ ἐλαφροτέρων μινίων ὡς τοῦ αἰδίουν καὶ ἀλογινίουν. Εἰς τὸ μειονέκτημα τούτο προστίθεται καὶ τὸ ἀνθηγενέν αὐτοῦ, ἴδια διὰ χώρους ὃπου ἔλλειπει ὁ ἑπαρκής ἀερισμός καὶ ὅπου δὲν κατοιδοῦται εὐζώλως νὰ στεγνώσῃ τούτο. Τό μειονέκτημα ὅμως τοῦτο δὲν ισχνεῖ προσειμένου περὶ τῶν ἐξωτερικῶν ἐπιφανειῶν τοῦ οσάφους καὶ τῶν ὀπωσδιπότε καλῆς ἀρειζόμενων ἐπωτερικῶν μερῶν, ὡς είναι αἱ ὑπερχατασκεναὶ καὶ ἐν πολλοῖς τὰ κύτη.

Διὰ τὴν συντήσησιν νῦν τὸν ἄλλον ἐσωτερικὸν ἐπιφανεῖν, ὡς χρῆσις μόνον εἶναι ἀπαραίτητος διὰ τὸν χρωματισμὸν ὅλων τῶν καινουργῶν ἐλασμάτων τόσον κατὰ τὴν κατασκευὴν, ὅσον καὶ κατὰ τὴν μεταγενεστέλλην ἀντικατάστασιν αὐτῶν. Διὰ τὴν μετέπειτα δύμως συντήσησις ἔχει γίνει ἐφαρμογὴ καὶ ἑτέρων μέσων, μεταξὺ τῶν δύοπιν πρωτεύουσαν θέσεων ἔχουν τὸ τομέντο καὶ τὰ ἀσφαλτώδη ἐν γένει.

Διὰ γαλακτόματος τοιμέντου, ἡτοί μήγατος μεθ' ὕδατος εἰς βαθὺν ἐπιτρέποντα τὴν διὰ χρωστῆρος ἐπάλειψιν, χρωματίζονται συνήθως διὰ τοινὸς ἔως πέντε στροφώντων, ὅλοι οἱ κῶνοι, οἱ διποῖοι εἰνὲ εἴτε δισπόδοιτοι, εἴτε αερίζονται κακῶς ὅπως εἰνὲ κατ' ἔξοχην τὰ διπούμενα, οἱ δεξαμεναὶ ἔνγονταί μισθεοῦσι (τὸ φόρ καὶ ἀμφε πίκ), τὸ φράστων ἀλύσεων κ.λ.π. Πολλάκις κατά τὴν ἐπιθεώρησιν παρατηρεῖται, ὅτι τὸ ἐκκαλύψθεν γαλάκτωμα εὐφίσκεται εἰς διάβροχον κατάστασιν, δὲν πρέπει δῆμος νὰ λησμονῆται, ὅτι ἡ διὰ τοιμέντου προστασία βασίζεται περισσότερον εἰς χρησιμὴν ἐνέργειαν, δεδομένοις, ὅτι ἡ σκωρία τοῦ σιδήρου εἰνὲ ὅπωδηποτε ἔν δεξινῷ τῷ τομέντου είνε ἀλκαλίδων, προστατεῦν διὰ τῆς ἀλκαλικότητός του ἀπό τὴν δημιουργίαν τῆς δεξιεύδοσεως.

Γεγονός είνε πάντως, ότι τὸ τοιμέντον πρέπει ἀπὸ καιοῦ εἰς καιφὸν νὰ ἀντικεθίσταται τελείως, ἀφοῦ διὰ κρούσεως ἀφαιρεθῇ τὸ παλαιὸν στοῦν.

Ίδιατερώς πρόσφορα είς δέξιεδωσιν είνε τά μέρη έκεινα τού ἐσωτερικού τού σκάφους, είς τά όποια ἐπικυρωτεί σχετικῶς μεγάλη θερμοκρασία, συνταχοδοσίας καὶ ἀρκετής ὑγραινίας. Τοιάυτα είνε κατ' ἔχοχην τά διπόθμενα τά κάτωθι τῶν λεβήτων, τά όποια πρὸς ἀποφυγὴν τῆς ὑγραινίας ἀφίνονται στονήθισιν κενά ἴδιατινον ἔρματος, φέροντα ἄλλως τε καὶ τὸ ὄνυα τῶν στεγγῶν διπυθμένον (dry tanks). 'Εφ' ὅσον ὅμως παραμένουν κενά, πρέπει νά είνε ἔξηστα λιμένος ὁ ἀερισμὸς των καὶ τοῦτο ἐπιτυγχάνεται εἰς πολλὰ πλοῖα διὰ προβλέψεως ἔξαιροτικῶν ἀποληγόντων εἰς ἀρκετὸν ὕψος ὑπέρ των ἰσαλῶν. Διὰ τοῦ ἐπιτυγχανομένου ἀερισμοῦ ἐλαττοῦται ἡ σχετική ὑγρασία τοῦ διπυθμένου.

Διά τὴν συντήρησιν τῶν διπυθμένων τούτων ἔχει ἐπιχειρημῆ καὶ ἡ ἀντίθετος μέθοδος, δηλαδὴ ἡ πλήρωσις αὐτῶν τελείως δι' ὑδατος ἀφοῦ πρότερον χωρὶς ἐντὸς τοῦ διπυθμένου ποσότης τις ἀκάλαφον πετρολαῖον (ἕνα ή δύο γαλόνια), ὅποτε τὸ ἐπιπλέον πετρόλιον προσκοπίζεται ἐπὶ τῆς δοσοῦσι τοῦ διπυθμένου καὶ ποσατίστει φένταγον ἀποτελε-

σματικῶς ἔναντίον τῆς δεξιεύσθεως. Ἡ μέθοδος αὐτῆς προκαλεῖ δύμας ἀρκετήν φυταρότητα διὰ τὴν ἐνδεχομένην εἰσόδον εἰς τὸ διπύθμενον πρός ἐπιθεώριον.

Από τινας ενδοικήν έπιδρασιν της θερμότητος ώς πρός την δξείδωσην, υποφέρουν έπισης και τα τοιχώματα των γυανθρακαποθηκών, των πλευρικών και έγχρασιών, καίτοι διά τα μέρη ταῦτα δύος και διά την οδοφράγμα των διπλωμένων, τα ὑπέρ ταῦ γυανθρακαποθηκών καταστώματα άκομη δὲ και διά τα στόμα ανθρακεύσεως, συμβάλλον εἰς ὑπερβολικὴν δξείδωσιν τόσον ἡ φυσικὴ ὑγρασία τοῦ ἐναποθηκευμονοῦ ἄνθρακος, σσον και τὰ συστατικὰ αὐτοῦ, μεταξὺ τῶν ὅποιων κυρίως τὸ περιεχόμενον δεῖπον δξῖ. Η δξείδωσις αὐτοῦ εἶνε ὄντως ὑπερβολικὴ και πάντοτε ἐμφανῆς, η δὲ προσστάσια τῶν τοιχωμάτων τούτων διά μινσ, καλῆ και ἔστητη, ἀλλὰ πολλάπαντος, ἔχει ἀντικαταστῆσι σύμερον κατὰ γενικὸν κανόνα διά τῆς κοινέως ἀστατικόν συντίθεσσον.

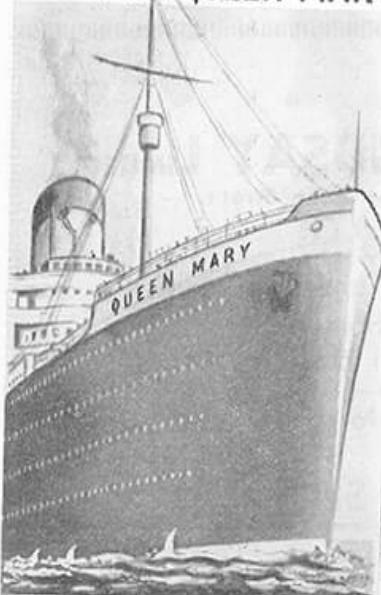
Αἱ συνθέσεις ἀντά, παροντασθένται ἐπὸ διαφόρους ονομασίας εἰς τὸ ἐμπόριον, ὡς Bitumis, Bitulae, Bitumasticie κλπ., εἰναι συνήθως προϊόντα διαφόρων ἔργοστασιών καὶ διδούν ὅντως ἐξαίρετα ἀποτελέσματα ἐφ' ὅσον γίνεται ἐπιμελέμενη χρήσις αὐτῶν καὶ ἐπιχειρούνται ἐπὶ δι- τοῦ καθαροῦ ἀλόξεισθαι μεταλλικὴν ἐπιφανείαν. Συνήθως εἰς τὸ ἐμπόριον φέρονται ἐπὸ διδό μορφάς, ἐξ ὧν ἡ πρώτη ὡς διάλυσις (solution) καὶ ἡ δευτέρα ὡς ἐπιμήτωσις (emulsion).

Μία καλή τοιωτή διάλογος έπιτυχανταν από ασφαλτον, φητίνην και άνθρακοπισσαν διαλύνομενα ἐντὸς πετρελαίου.¹ Η διάλογος αὕτη ἐπιχρει-
τα διὰ χρωστήρος ως κοινὸν χόρον εἶναι ὁ φυχοῦ. Μία δὲ ἐπίσης ἀπιμῆτωσις
ἀπό μέγιστα κερδίας, τομέντον, ἀνθρακοπίσσης, κόλλας καὶ καρμπονελάιου,
δύναται νὰ ἐπιχρισθῇ δύον τὸ δυνατὸν ἐν θερμῇ καταστάσεις ἐπὶ τῆς
διὰ διαλύσεος χρωματισθεῖσης ἑπανείας. Ή ἔρθοταὶ ή τὸ ἐλαστικὸν
τῆς ἐν λόγῳ ἐπιμιτώσεωις ἐπιτυχάντει διὰ μεταβολῆς τῶν ποσοτήτων
τῶν διαφόρων συστατικῶν ιδιαίτερως δὲ τοῦ τομέντον καὶ τῆς πίσσης.² Η ἐπάλεψις ἀπατεῖ εἰς κλειστοὺς ίδια χόρους ἐπαρκὴ ἀερισμὸν δεδο-
μένου, οὐδὲ ἀναθημάτισες προσθίλλουν τοὺς ὄφθαλμοὺς, εἰσπενέμενα
δὲ προκαλοῦν ἐνοχλήσεις. Οὐρίως ἀπατεῖται προσοχὴ διὰ τὴν καλὴν
ἐπάλεψιν, δεδομένου, ὅτι ἡ δημιουργία πολλάκις φυσαλίδων, ἔχει ως
ἀποτέλεσμα τὴν ἀπόσπασιν τῆς ἐπιμιτώσεως καὶ τὴν δημιουργίαν ἀκά-
λυπτων ἑπτιῶν, δι' ὧν ἡ δεξιῶδις προχωρεῖ. Ἀπαραίτητος πάντως είναι
ὁ προγνωμένος καλὸς καθαρισμὸς τοῦ ἐλάσματος διὰ σφρυκοπανισμοῦ.
Σχετικὸς πρὸς τοῦτον, ἡς τοινιδὴ ἐπὶ τῇ εὐκαιρίᾳ ἐνταῦθα, ὅτι ὁ διὰ
τοῦ ματασκονισμοῦ διὰ τὴν κειμὸς δὲν είναι σήμερον ὁ ἐνδεδειγμένος, ἵ-
διως ὅταν ἐκτελήται ἐπὶ σχετικῷς ἀδαυῆς προσωπικοῦ, ὅποτε σγηματί-
ζονται ἐγκοπαὶ εἰς τὸ ἔλασμα. Ἀποτελεσματικότερος, ἀλλὰ καὶ εὐθ-
ντερος είναι ὁ σφρυκοπανισμὸς διὰ σφρυμον τοῦ πειρισμένου ἀέρος, ὅποι
ἄλλως τοῦ σκορδία ἀπομακρύνεται πειριστέροφ, λόγῳ τοῦ δονισμοῦ τοῦ
ἐλάσματος ἐκ τῶν ταχέων καὶ ἐπανειλημμένον κρούσεων, παρὰ διὰ τοῦ
κοπανισμοῦ καὶ δίδει οὕτως ἀσυγχρότος καθαριστέαν ἐπιφάνειαν.

Ἐξτὸς δὲ τῶν ἀντέρεω συνηθέσον, εἰναὶ συνηθέστερον ἐν ζῷοις καὶ πολλὰ ἀσφαλτώδη ἐν ἀπλούστερῃ μορφῇ, ὡς τὸ Μηλάκ, ἢ ἄσφαλτος, ἢ πίσσα κλπ., χρησιμοποιούμενα διὰ διάφορα μέρη τοῦ σπάνιος. Ἡ ἀξία δὲν τῶν ἀντέρεω ἔγκειται εἰς τὸ διτσικατέλεον ὑπὲρ τὴν ὑπὸ πορσοτάκων ἐπιφένειαν ἐν καλυπτικὸν στρῶμα σφικτόν, ἥλαστικόν καὶ ἄνευ πόσου.

Τά ανότερα χρηματοποιοῦνται πολλάκις ἐν συνδυασμῷ μὲ τοιμέντον. Πρώτη χρήσις γίνεται τόσον τοῦ Μπλάκ δύον καὶ τῆς πίστης, τὰ δύον ἐπιχρίσονται ἐπὶ τῆς πανεπίειας διασωργηθεούντον τοῦ τοιμέντον, εἴτε ἐν τοῖς μάνες αὐτῶν, εἴτε εἰς ἐνδιάμερα μεταξὺ δύο ἐπιχρίσονται σφρώματα. 'Ο τοόπος οὗτος φίλη συνήθη διὰ τὴν ποπαταίαν τῶν δοσούσων τοῦ δια-

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



MARINE PAINTS ANTI-FOULING COMPOSITIONS

(MERCURY BRAND FOR TROPICAL WATERS)
(ROSE BRAND FOR ATLANTIC AND SIMILAR WATERS)
COLOUR PATTERNS & FULL INFORMATION ON APPLICATION TO:-
MEANDROS SHIP STORES LTD.
SOLE AGENTS FOR SUPPLY OF BERGER PAINTS TO GREEK
SHIPPING IN GREECE & ENGLAND
72. BUTE STREET, CARDIFF:
TELEPHONE: CARDIFF 715 (AFTER HOURS)
TELEGRAMS: "ATMOPLION -CARDIFF

NO COMPLAINTS WITH BERGER PAINTS

πυθμένων ἐντὸς τῶν κυτῶν καὶ κάτωθεν τῶν στομάτων, ἢ διου γενικῶς ἔχομεν ξινίνην ἐπίστρωσιν ἐπὶ μεταλλικοῦ καταστρώματος.

Εἰς ἐκλεκτὰς κατασκευάς χρησιμοποιεῖται εὐρέως καὶ ή ἐφαρμογὴ ἐπιφενδαργυρωμένων ἑλασμάτων. Ή ἐπιφενδαργύρωσις ώς καὶ ή ἐπικαταστέρωσις καὶ ἐπινικήλωσις ἀπότελον βεβαίως τὰς ἀποτελεσματικότερας μεθόδους πρὸς προστασίαν διαφόρων μετάλλων ἀπό τὴν δξείδωσιν, εἰνεὶ δῆμος πολὺνδατανοί. Εἰδικότερον η ἐπιφενδαργύρωσις (γαλανίσμα) εἰνεὶ η σχετικῶς εὐθύνοτέρα καὶ συνίσταται ώς γνωστὸν εἰς τὴν ἐμβάττισιν τοῦ ἑλάσματος η ἔτερον οιδηροῦ τεμαχίου ἐντὸς τετηκότος μετάλλου, ἀφοῦ πρότερον τὸ ὑπὸ πενδαργύρωσιν ὑλικὸν καθαρισθῆ τελείως τῇ δοηθείᾳ ἐνός δξείδους. Ωδὲ προστατευτικά ἔναντι τῆς δξειδώσις χρησιμοποιούντα εἴπισης καὶ αἱ πλάκες τοῦ γευδαργύρου τοποθετούμεναι εἰς κατάλληλα σημεῖα πρὸς πολλῆρην τῆς ἐπὶ τῆς ἡλεκτρούσιως προσθόλης τοῦ ἑλάσματος. Τοιαῦτα σημεῖα εἰνεὶ η περιοχὴ τῆς πρύμνης εἰς σκάψῃ μὲ δρεπαλκίνην ἔλικα καὶ αἱ περιοχαὶ τῶν δρεπαλκίνων ἔξαγωγῶν εἰς τὰ διάφορα σημεῖα τῶν ὑφάλων. Ή ἐνέργεια τοῦ πενδαργύρου συνίσταται εἰς τὴν περιπτώσιν ταῦτην εἰς τὸ ὅτι οὗτος προσθούλεται ὑπὸ τοῦ δξειδώνον τοῦ προερχομένου ἐκ τῆς ἡλεκτρούσιως τοῦ ὑδατοῦ, ἀντὶ νὰ προσθούλεται τὸ ἑλάσμα. Τὸ ἐπὶ τῆς ἡλεκτρούσιως δύναται δύνειν πρὸς τὸν δρεπαλκόν. Ο φειεδόμενος πενδαργύρος ἀντικαθίσταται κατὰ τὴν εἰσόδον τοῦ πλοίου εἰς τὴν δεξιανεύην.

Αντί της πατέως χρήσεως ψευδαργύρου έχουν δοκιμασθή και ειδικά συνθέσεις χρωμάτων με βάσην τὸν ψευδάργυρον, μὲ τὰς όποιας χρωματίζεται ἡ περιοχὴ τῆς πρώτης. Τὰ ἀποτελέσματα δύναται τὸν δὲν είναι τῆς αὐτῆς μὲ τὸν ψευδάργυρον ἀποτελεσματικότητος, ιδίᾳ ὅταν τὸ κεώμα τοῦτο ἐπιχρίται ἐπὶ πλαισιόφων στρωμάτων ὑφαλοχρωμάτων.

Είναι ένδιαφέροντα τέλος νύ σημειωθή ή πρότασις ένός νησιγνώμονος, όπως πρός καλύτεραν προστασίαν τῶν ὑψάλων προτιμηθή ή τελεία ἀπόξεις αὐτῶν ἀνά πάσαν τετραπτίαν ή κατ' ἄλλο χρονικού διάστημα, καὶ ὁ συστηματικὸς ἐξ ἀρχῆς χρωματισμός, ἀντί τῆς ἀπολογουμένης σήμερον μεδόδου τῆς ἐπικρίσεως ἔκαπον νέου σφράγους χρώματος ἐπὶ τῶν παλαιοτέρων, τὰ οποῖα, ἄλλως τε, λόγῳ τῆς πολναριάς καὶ τῆς ἐν μέρει ἀποσπάσεως τον δὲν σχηματίζουν πλέον εἰμὶ ἐν ἀκαθόριστον μήγα παλαιὸν χρώματος καὶ σκιωρίας, χρώματος μελανοῦ, όπως τὸ βλέπομεν κατά τὴν ἀπόσπασιν φλοιῶν παλαιοῦ χρώματος εἰς τὴν δεξαμενήν.

·Η έξελιξις του συστήματος Bauer-Wach

Εις τὴν ἔκθεσιν τῆς Βρέμης, ἐξετέθη, καθ' ἄ περιγράφεται εἰς ἔκθεσιν περιοδικόν, ἐν πλήρες πρότυπον μηχανῆς συστήματος Bauer—Wach, μὲ ἐκθέτην τὸ ναυπηγεῖον Deshimag, ἐν μεγαλύτερον ναυπηγείον τῆς Γερμανίας, τὸ διποίον ἀλλως τε διευθυνόμενον ὑπὸ τοῦ Δροῦ Bauer εἶναι καὶ ὁ κυνιότερος κατασκευαστής τοῦ ἐν λόγῳ τύπου.

Τὸ σύστημα συνίσταται ὡς γνωστὸν εἰς τὸν συνδυασμὸν τῆς παλινδρομικῆς μὲ τὸν ἀτυποστροβίλον ἔξαπτμεως, ὅπερ ἀμφότερα νό έργάζονται ἐπὶ κοινῷ Ἀριόνος. Ἡ θεωρητική βάσις τοῦ συστήματος ἔγκειται εἰς τὸ δι’ τὸ κατὰ τὴν ἐπτάνωσιν τοῦ ἀτύπου παραγωγήν τον ἔργον είναι μεγαλύτερον εἰς τὴν περιοχὴν τῆς χωρικῆς πέσεως ἐν συγκριτικῇ μὲ τὴν περιοχὴν τῆς Ἰνδοῦλῆς πέσεως. Ἐπὶ παραδείγματι ἡ πρὸς τα παραγωγὴν ἔργου (θεωρητικοῦ) ἀποδίδωσην θεωρούται κατὰ τὴν ἐπτάνωσιν ἀπό 0,55

άτμιοσφαίρας είς 0,05, άπόλιτον πέσειν, ήτοι είς 29,5 δακτύλων² κενόν, είνε τέλη προκόπτει δύο φοράς μεγαλύτερά της αποδιδομένης κατά την έκπονση τοῦ άτμου από 15 είς τὰς 14,5 άτμιοσφαίρας, καίτοι πρόκειται καὶ εἰς τὰ δύο περιπτώσεις περὶ πτώσεως τῆς πέσειος κατά ίμψειαν άτμισμαραν.

‘Η ἐπίτευξις πολὺ μεγάλου κενοῦ εἰς τὴν παλινδρομικήν είνε περιορισμένη, λόγῳ τοῦ ἀπαιτούμενου μεγάλου δύκου τοῦ ἀτμοῦ καὶ συνεπὸς τῶν κυλίνδρων, ἐνῷ διὰ τὸν ἀτμοστρόβιλον δὲν ὑφίσταται ὁ περιορισμὸς οὗτος, λόγῳ τοῦ ὅτι ἀντότι ὁ ἀτμὸς διέρχεται διὰ τῶν δργάνων τῆς μηχανῆς μὲν μεγάλην ταχύτητα. Εἰς τὰς καλυτέας παλινδρομικὰς μηχανὰς ὁ βαθμὸς ἔτονόσεως δὲν ἐπεργάνει καὶ σήμερον τὸν ἀριθμὸν 15, ὅστις ὑποδήλος, ὅτι ὁ δύκος τοῦ ἀτμοῦ αὐξάνεται διὰ τῆς ἔτονόσεως εἰς τὸ δεκαπενταπλάσιον. Διὰ τῆς προσθήκης τοῦ ἀτμοστροβίλου, ὅστις χορηματοποιεῖ τὴν ἐκ τῆς παλινδρομικῆς ἔξατμασιν ὁ βαθμὸς οὗτος δύναται ν' ἀνέλθῃ εἰς 200. Διὰ τῆς ἔκμεταλλεύσεως τῆς μεγαλυτέας ἔτονοτικῆς ίκανότητος τοῦ ἀτμοῦ ἐπιτυγχάνεται οὗτον νά ἀποδίδεται ἐξ ἔκστοτος χρηλογράμμου ἀτμοῦ ποσότητος πρὸς παραγωγὴν ἔργου πατῶν 3000 4000 4000 ο.ο. μεγαλυτέα, ἔναντι τῆς συνήθους παλινδρομικῆς. ‘Η ἐπὶ πλέον ἀντὴ αἴξησις γίνεται μὲ τὴν ἀντὴν ποσότητα καυσίμου, ἐφ’ ὃσον συνηλκιώς η μηχανὴ χορηματοποιεῖ τὴν αὐτὴν ποσότητα ἀτμοῦ.

Είς τὸ γεγονός τοῦτο στηρίζεται ἡ προσθήκη τοῦ ἀτμοστροβύλου ἔξατμωσιν εἰς παλᾶς ἐγκαταστάσεις, όποτε ὀλόκληρος ἡ ἐγκατάστασις τοῦ λεβητοστασίου εἰς οὐδέμιαν τροποποίησιν ὑπόκειται. Τοιαῦται δὲ προσθήκαι ἔγενονται εἰς τὸ παιωλέθινον πολυτήριον.

Προσεκμένουν περὶ νέον ἐγκατάστασον τὰ πλεονεκτήματα είναι κατὰ πολὺ ἀνώτερα, δεδομένου, ὅτι διὰ τὴν ἀπατούμενην συνοικικὴν ἵπποδύναμιν, ὃπος προοιμῆθη τὸ πλοῖον μὲν ὡρισμένην ταχύτητα, ἡ ἐγκατάστασης τῶν λεβήτων καθιστάται μικρότερα ὃπος μικρότερον είνει γενικῶς καὶ τὸ μέγεθος τῆς μηχανῆς καὶ συνεπῶς καὶ τὸ βάρος καὶ τὸ ἀρχικὸν κόστος τῆς ὅλης ἐγκαταστάσεως. Τὰ πλεονεκτήματα ταῦτα ἀπεδίχθησαν ἀπὸ τῆς ἐφανισθῆτος συντήματος τόσον μεγάλα, ὃστε ὁ συνδρομούμενος οὐτος τῆς παλινδρομῆς μὲν τὸν ἀτμοστροβίλον νὰ συναγονίζεται σύμερον τὴν ἐγκατάστασιν ἀτμοστροβίλων μόνον δι' ἵπποδυνάμεις καὶ μέχρι 10.000 ὑπόποιον ἀνά μὲν ἄτρακτον, προσεκμένουν θεβαίοις νὰ προτιμῆθη οὕτως η ἀλλως ἀτμήσιος ἐγκατάστασις ἔναντι τῆς δημερομηχανῆς. 'Ο ἀτμοστροβίλος κατὰ τὰ ἀνωτέρω περιωρίσθη περισσότερον εἰς τὰς πολὺ μεγάλας ἵπποδυνάμεις.

Η ίδεα της χρονισμοποίησεως απόστροβιλού εξαπάτεσεως διεβίλεται τό πρώτον εἰς τὸν Δρα Bauer, αἱ πρῶται δὲ ἐφαρμογαὶ ἀφεύδων σκάψη μετὰ πολλὰς ἔλιξας, καὶ κρίοις τριπλέκτια, εἰς τὰ δόνια ὁ απόστροβιλος εἰργάζετο ἐπὶ ίδιωτερας ἐλλοφόφορον ἀπάρτουν, συνήθως δὲ τῆς μεσαίας, καὶ ἀδέχοντα διὰ τὴν λειτουργίαν τον τὰς ἔξαπατεσίες τῶν δύο παλινδρομικῶν, αἵτινες ἔκινον τὸν δεξιὸν καὶ ἀριστερὸν ἄξονα. Τοιοῦται ἐγκαταστάσεις ἐγένοντο εὐάριθμοι κατὰ τὸ ἀπὸ τοῦ 1907 μέχρι 1914 διάστημα ἐπί επιβατηγῶν πλοίων. Τὸ πρόβλημα δύνως ἐτέθη ἀπὸ τῆς ἐποχῆς ἑκείνης διὰ τὴν ἔξενφεον τρόπουν, καθ' ὃν θὰ καθίστατο δινατάρ τὸ ὑπὸ τοῦ απόστροβιλού παραγμένον ἔργον νὰ μεταδίδεται εἰς τὴν ἀπάρτουν τῆς παλινδρομικῆς ὅποτε θὰ διηγουλάνετο ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ συστήματος καὶ εἰς μικρότερα πλοῖα, ίδια φορτηγὴ ὅπου κυριαρχεῖ ἡ παλινδρομικὴ, διὰ κατασκευῆς στροβιλού μικρῷ σχετικῶς διαστάσεον,

Η λέσις αὕτη ἐδόθη κατά τὸ 1926 ἕπο τοῦ Δρος Bauer ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸν Δρα Wach, εἰς τὸ ὄμώνυμον σύστημα, εἰς τὸ ὅποιον τὸ ἔργον τοῦ στροβίλου μεταδίδεται δι' ὀδοντωτῶν τροχῶν, χοησμοποιημένου δὲ διὰ τὴν σύνδεσιν ἡλαστικοῦ θραυστικοῦ συνδέσμου.

Η έπιτυχία τού συστήματος υπῆρξε μεγάλη, ώς αποδεικνύεται τό γεγονός, ότι μέχρι σήμερον έχουν έφοδισθή διά τού συστήματος 500 πλοιά, συνολικής ιπποδυνάμεως 1.500.000 Λτπων. Ιδιαίτερως ή DESHIMAG έχει επεκτέσσει την έγκατάστασην εις 385 πλοιά, συνολικής ιπποδυνάμεως 800.000 Λτπων, μεταξύ των οποίων κατά το 1937 την φορτηγά 10.650 τόννων, με δύναμιν μηχανών εις 7600 Λτπων.

ΒΑΣ. ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ
Ναυπηγός B. N.

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.

141

Or to London agents SHEPPARD & CO.

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

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

TELEGRAMS RECEIVED
HAMBURG - AMERIKA LINE
NORDDEUTSCHER LLOYD
HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE D.G.
WOERMAN LINE, DEUTSCHER OST-AFRIKA LINE

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :

DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

“ΕΛΛΑΣ,,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ - Τηλ.30-153 - 30-154

ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ



Αίγυπτος

Τὰ διόδια τοῦ Σουεζ

Πληροφορίαι αναγραφόμεναι εἰς τὸν ξένον Τέτον ἀναφέρονται, διτὶ ἡ ἑταῖρια διώρυγος τοῦ Σουεζ μελετῆ ἀπὸ τοὺς τὸ ζῆτημα ἐκπτώσεως τῶν διοδίων, λόγῳ καὶ τῆς σημειούμενης ἀπὸ μηνῶν περιστολῆς εἰς τὴν κίνησην τῶν ὑπερθυρίων μεταφορῶν. Ορισταὶ ἐν προσειμενῷ ἀποφάσεις θὰ ληφθοῦν ἔντος τοῦ προσειμοῦ μηνὸς Ποντίου. Σημειωτέον, διτὶ ἀπὸ τῆς 1ης Ἀπριλίου 1937 εἰχον ὑποβιβασθῇ τὰ διόδια εἰς 6) — κατὰ τὸν διὰ τὰ ἔμφορτα καὶ εἰς 3) — διὰ τὰ κενά φορτηγὰ καὶ εἰς 6) — γενικῶς διὰ τὰ ἐπιβατηγὰ πλοῖα.

Αργεντινή

Τὸ τετράμηνον τοῦ Πλέϊτ

Περιστέρω πτῶσις εἰς τὴν ναυτιλιακὴν κίνησιν τοῦ Πλέϊτ ἐσημειώθη τὸν παρελθόντα Αργεντίνον, χαρακτηριστικὴ τῆς ἀπὸ τοὺς τίνος μηνῶν ὑφισταμένης ἀπαραίξιας εἰς τὴν ἀγορὰν τῆς Αργεντινῆς. Οἱ καταπλόιοι ἀνῆκον κατὰ τὸν ορθέντα μῆνα εἰς 189 σκάφη 732.343 τ. νέτ., μὲ ἄποχρονην ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου μηνὸς π. ἔ., κατὰ 40 πλοῖα καὶ 62.368 τόννους. Οὕτω, διὰ τοὺς τέσσαρας πρώτους μῆνας τοῦ τρ. ἔ. ἡ ναυτιλιακὴ κίνησης τοῦ Πλέϊτ περιέλαβεν 790 ἀτμόπλοια καὶ «εμπορευτικὰ 2.989.569 τόννων νέτ., μὲ μειωσιν ἔναντι τοῦ ίδιου χρονικοῦ διαστήματος τοῦ 1937 κατὰ 552 πλοῖα καὶ 1.496.801 τόννων νέτ. Τὴν μεγαλυτέραν πτῶσιν ὑπέστη ἡ Αγγλικὴ σημαία, ἡ δοῦλα μὲ 223 σκάφη 1.013.655 τόννων νέτ., ὑπέστησε κατὰ 246 πλοῖα καὶ 705.188 τόννους. Σοθιαὶν ἐπίσης μειώσιν ὑπέστη καὶ ἡ Ἑλληνικὴ σημαία, ἡ δοῦλα ἐκ τῆς δευτέρας μετέστη εἰς τὴν ἐβδόμηθεν, μὲ 60 πλοῖα 163.048 τ. καὶ μὲ πτῶσιν, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου τετραμήνου π. ἔ., κατὰ 172 πλοῖα καὶ 472.840 τόννων νέτ.

Γερμανία

Τὸ τετραετές σχέδιον καὶ ἡ ναυτιλία

Εἰς κυκλοφορήσαν πρὸς ἡμερῶν εἰδίκὸν παράφτημα τῆς «Ἐδδομαδίας Ἐπιθεωρίας» τοῦ Γερμανικοῦ Ἰνστιτούτου οἰκονομιῶν μελετῶν, ἀναπτύσσεται ἡ θέσις τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, ἐν συναρτήσει πρὸς τὸ τετραετές κεντρογραμμῶν σχέδιον οἰκονομικῆς ἐπαρκείας. Διευφρινίζεται ἐπὸν πρόλογῳ εἰς τὸ ορθέντα παράφτημα, διτὶ τὸ τετραετές σχέδιον οὐδ' ἐπὶ ἔλαχιστον περιφέρει τὴν σημασίαν, ποὺ ἐνέχει διὰ τὴν Γερμανικὴν οἰκονομίαν ἡ ἔθνικὴ ναυτιλία, τῆς δούλας τὸ πλωτὸν ὑλικόν, ἀπὸ ἀπόφεως δύκον, πρέπει νὰ είνει ἐπαρκές, ἀπὸ δὲ τῆς ποιοτικῆς πλεονᾶς, νὰ διατηρηταὶ εἰς ικανοποιητῶν ἐπίπεδον μέσου δύον ἡλικίας. Εἰς τὴν μελέτην διαγράφεται δι' ὅλην ἡ θέσις τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ 1933. Τὸ 1) τῆς δυνάμεως τῆς ἡπο τότε παραπλησμένου, συνεπείς τῆς παγκόσμιον κρίσεως, οἰκονομικὰ δὲ καὶ ὁργανωτικὰ δυσχέρειαι ἔθετον ἐν κινδύνῳ τὴν περιστέρων ἐπόστασιν δύο ἐκ τῶν μεγαλυτέρων Γερμανικῶν ναυτικῶν ἑταῖρων, αἵτινες είχον ὑπὸ τὴν διασφοράν τον τὰ 70 ορ. τοῦ συνολικοῦ ἔθνικον τοννά. «Υπὸ τὰς περιστάσεις ἔκεινας διὰ ἡπο εὑνέχεται εἰς τὸ τρίτον Ράχη πλοοῦθεν εἰς τὴν καυτικοποίησιν τῆς ναυτιλίας. Η κινέρησις δύος τοῦ Βερολίνου ἀπέφυγε νὰ προέλθῃ εἰς τοιάτην ἐνέργειαν, διότι δὲν διέβλεπε τὰς προϋποθέσεις τῆς σταθεροῦς διὰ τοῦ μέτρου τούτου βελτιώσεως τῶν ναυτιλιακῶν πραγμάτων.

Η ἐπιτευχθεῖσα τούναντίν ἀναδιογράνωσις Λόδδοι κατέστησεν ἀνεξαρτήτους ἀρκετὰς μικροτέρας ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, ἐκ δὲ τῶν ἀποτελεσμάτων ἀποδεικνύεται σημειον, διτὶ ἐδόθη τότε δοθή κατεύθυνσις εἰς τὴν ὅλην ἴνόθεσιν τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, διότι αἱ μικροτέραις ἐπιχειρήσεις καὶ αἱ δημιουργηθεῖσαι νέαι τοιάτια διεγειρθεῖσαν τὰ συμφέροντά των πολὺ καλύτερον, παρ' ὅσον ὅταν ἀνήκον εἰς τὰ δύο μεγάλα συγκροτήματα. Η προώθησις τῆς ἀτομικῆς δράσεως καὶ ἡ πληροεστέρα περι-

φοινόησις τῶν συμφερόντων τῶν μικροτέρων ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων ὑφεῖλοντο εἰς τὴν μείζονα ἐλαστικότητα καὶ τὴν ἀμεσωτέραν τῶν ἐργασιῶν τῶν παρασκολούθησαν.

Ἡ ἀποφυγὴ τοῦ προστατευτισμοῦ

«Οσον ἀφορᾶ τὴν καρακίην πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐνίσχυσιν τονίζεται διτὶ ἡ παρὰ διασφόρων ναυτικῶν χορῶν ἀκολουθουμένη πολιτικὴ τῶν ἐπιχειρημάτων εἰνὲ ἀρχωρίησεων εἰνὲ ἀρχωρίησεων ἀντίθετη πρὸς τὰς ἐπικρατοῦσας ἐν Γερμανίᾳ ἀρχάς, καὶ ἡ ἀνάπτυξις τῆς ναυτιλίας δέον νὰ ἔχεταιται ἀπὸ τὴν ἰδιοτικὴν πρωτοβουλίαν. Συνεπεὶ τῆς ἀντιλήψεως ταύτης καὶ ἐν συμφωνίᾳ μετὰ τῶν Γερμανῶν ἐφοπλιστῶν, ἡ κινέρησις τοῦ Βερολίνου περιώσιε γενικῶς τὴν ἀρχήν της εἰς τὴν καυτικόν «συναλλαγματικὴν ἐπιχειρημάτων», διὰ τῆς ὥποις ἔνα τμῆμα τῶν ζημιῶν, τῶν προεργάμενων ἀπὸ τὴν ἵπτιμησιν τῆς λίρας καὶ τοῦ δολλαρίου, καλύπτεται πέπο τοῦ κράτους.

Η κινέρησις ἐξ ἄλλων παρέχεται εἰς τὸν ἐφοπλιστά πιστώσεις διὰ νέας ναυτικήσεις, εἰς τὸ πόλον ὃστε νὰ ἐπέρχεται ιοπλέλωσις τῆς διαφορᾶς τοῦ ναυτικοῦ κόστους — ἀπότοκον τῆς ἀποτιμήσεως τῶν ζημιῶν νομισμάτων — μεταξὺ Γερμανικῶν καὶ ξένων ναυτηγείων.

Τὸ τετραετές σχέδιον, ἀναγνοῦσιν τὴν σημασίαν τῆς ναυτιλίας, ὡς δργάνου τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς χώρας, ἐπιδιώκει νὰ εὐθύνῃ τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς εἰς τὰς μεταφοράς τῶν Γερμανικῶν εἰσαγωγῶν καὶ ἔξαγωγῶν, τὸ μὲν διὰ τὴν ἔξουσιον τῆς Γερμανικῆς οἰκονομίας ξένων συναλλαγμάτων, τὸ δὲ διὰ ν' ἀποκεδάνη ἀυτῆς τοῦ ἐξωτερικοῦ, τόσον πολύτιμον συναλλαγμάτων διὰ τὴν πληρωμῶν τῆς χώρας. Πρὸς πλήρη τοῦ σχοποῦ τούτου εὐόδωσιν ἀναγνωρίζεται, διτὶ ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία πρέπει ν' ἀποκτήσῃ μεγάλα, συγχρονισμένα καὶ εὐχρηστά σχάρη.

Αἱ διακυμάνσεις τῆς χωρητικότητός της

Πρὸ τοῦ Εὐρωπαϊκοῦ πολέμου, ἡ Γερμανικὴ ναυτιλία περιελάμβανε πλοῖα 5.200.000 τόννων γυρός καὶ ἐθεωρεῖτο — εὐθὺς μετὰ τοῦ Βεταννικήν — ὡς ἡ ισχυροτέρα τοῦ Κόσμου, μὲ σημειοτὴν 11 ορ. εἰς τὸ παγκόσμιον τοννά. Η συνθήκη τῶν Βεροαλλῶν περιώσιε τὴν δύναμιν τῆς ταύτης εἰς 700.000 τόννων, ἦτο εἰς 1.2 ορ. τοῦ παγκόσμιου τοννά. Μεσοῖντος δύος τοῦ 1931, ἡ Γερμανικὴ χωρητικότης, φαγδαῖς ἐνσυνομένη, είλε φθάσει εἰς τὰ 4.300.000 τόννων γυρός, ἀλλὰ κατὰ τὰ ἐπόμενα ἔτη, λόγῳ τοῦ ἐφαρμοσθέντος τὸ 1932 καὶ 1933 προγόραμμας διαλύσεων καὶ λόγῳ πολήσεως ἀρκετῶν σκαφῶν εἰς ἀλλοδαποὺς ἀγοραστὰς, κατῆλθε τὸ 1934 εἰς 3.700.000 τόννων γυρός.

Ἐκτότε, ἀνερχομένη δραδεῶν, ἥγγειος περὶ τὰ μέσα τοῦ 1937 τὰ 3.900.000 τ., καὶ εἰς τὸ τέλος τοῦ διδύον ἔτους ἐπερέθη καὶ πάλιν τὰ 4.000.000 τόννων γυρός. Τὸ 1931 ἡ σημειοτὴ τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα ἐφθασε τὰ 6.1 ορ., τὸ 1934 κατῆλθεν εἰς 5.6 καὶ τὸ 1937 ἐκευάνετο γύρῳ τῶν 5.9 ορ.). Η Γερμανία ἐπιδιώκει ν' αἰξήσῃ τὴν δύναμαν τοῦ ἐμπορίου τῆς στόλου εἰς τὸ προπολεμικὸν ποσοστὸν 11 ορ., ἐφόσον δὲ ἡ σημερινὴ δύναμις τῆς παγκόσμιον χωρητικότητος ἀνέρχεται εἰς στόλον 66 ἐκατομμύρια τόννων γυρός, ἔπειτα, διτὶ ἡ Γερμανία ἀποβλέπει εἰς στόλον 7.300.000 τόννων γυρός.

Η τοιαῦτη βεβαίως ἐπανέησις τῆς ἐθνικῆς χωρητικότητος ἐξαρτᾶται ἀπὸ τὸ δυνατὸν τῆς ἀπαρχολησεώς τῆς διὰ τῆς προαγωγῆς τῶν παγκόσμιων συναλλαγῶν καὶ μεταφορῶν καὶ εἰδίκων διὰ τῆς ἀναπτύξεως τοῦ Γερμανικοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου, τῆς κινέρησις δηλαδὴ πηγῆς ἐργασίας διὰ τὴν ἐθνικὴν ναυτιλίαν.

Ἡ πληθωρικότης τοῦ τοννά

Τὸ διεθνὲς ἐμπόριον δὲν ἡγεῖται τῶν ἔτων 1913 καὶ 1936 παρὰ μόνον κατὰ 10 ορ. ὡς πρὸς τὴν ἀξίαν, ἐνῷ ὡς πρὸς τὸν δύκον ἡ στατιστικὴ ἐπεργεία τοῦ Ράχη διεπιστώσει διὰ τὴν αὐτὴν ὑπὸ ἀνασκόπησην χρονικὴν περίοδον, μίαν πτῶσιν 10 ορ.). Οφεῖται τοῦτο, τὸ μὲν εἰς τὰς προσαπαθείας τῶν βιομηχανικῶν χωρῶν νὰ ἐπανήσουν τὴν γε-

**SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY
"WAAHAVEN,"
LATE LITH & MADERN
ROTTERDAM (HOLLAND)**
Telephone: 21850 (3 lines)
After Hours: 21851
ALL SHIPREPAIRS

Telegr.: DOCKAGE

C. K. HANSEN

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

COPENHAGEN

Teleg. Adr.: HANSEN

ωργικήν αὐτῶν παραγωγήν, τὸ δὲ εἰς τὴν ἐκβιομηχανοποίησιν τῶν γεωργικῶν κρατῶν. Ή ἐπιβατικὴ ἑπίσης κίνησις ὑπέστη μίαν σημαντικὴν ὑποχρόνιον, λόγῳ τοῦ περιορισμοῦ τῆς μεταναστεύσεως.

Παρὰ ταῦτα δύος καὶ ἐν ἀντιθέσει πρὸς τὴν μικρὰν αὔξησιν τῆς αἱρέσιας τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ τὴν πτώσιν τοῦ δύκου αὐτοῦ, καθὼς καὶ τῆς περιστολῆς τῆς κινήσεως ἐπιβατῶν, ὁ διευνῆς ἐμπορισδεσ στόλος ηὗθιμη μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1913 καὶ 1936 κατέ ποσοστὸν 40 ο/ο, παρὰ τὸ γεγονός, ὅτι μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1930—35 διελύθησαν σκάφη 9.000.000 τόννων γκρός. Η παρατημένησαν αὔξησις ἀναφέρεται κινήσις εἰς τὰ πλοῖα τακτικῶν γραμμῶν καὶ εἰς τὰ εἰδικὰ σκάφη, ως λ. χ. τὰ «τάνκερς», ή χωρητικής τῶν ὅπιων φάνεται τὰ 10.000.000 τόννων γκρός.

Η ικανότης ἀφ' ἔτερον τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς ηὔσηθη τόσον σημαντικῶς καὶ ἀπὸ τὰς τεχνικὰς προδόδους, ὥστε νὰ προκύψῃ ζήτημα, ἀνὴρ ἐπιδιοικούμενή ἐπιθυμητὴ διόγκωσις τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, θὰ εἰναι ἐπιφελής. Τὸ αὐτὸν ζήτημα ἐμφανίζεται, προσεμένου καὶ περὶ τῆς χωρητικότητος τῶν «τράμπες» καὶ τῶν δεξαμενοπλίων, τῶν ὅπιων ἐπιδιόκετα ἐν Γερμανίᾳ ἡ ἐπανέξησις. Τὴν 1ην Ιανουαρίου 1937 ἡ Γερμανία κατέχει «τράμπες» χωρητικότητος 605.000 τόννων γκρός (176 ο/ο ἐπὶ τοῦ συνόλου τῆς δυνάμεως της), ἐξ αὐτῶν δύος σκάφη 171.000 τ. μόνων ἀπτοχολούμενά εἰς ὑπεροπτίους μεταφοράς, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 23 εἰργάζοντα ἀποκλειστικῶς εἰς ταξίδια τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ τῆς Βαλτικῆς. «Αν καὶ ἡ ναυτιλία τῶν «τράμπες» — τονίζεται εἰς τὸ εἰδικὸν παράρτημα — ἀπόλεσμα μέρος της σημαντικῆς της, λόγῳ τῆς τάσεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου εἰς τὴν ἀπορρόφησιν ἡμικατεργασμένων μᾶλλον προϊόντων, ἀντὶ πρώτων ὥλων καὶ εἰς τὴν προτίμησιν ταχυτέρων σκαφῶν, εἰδικῶς ναυτηγούμενών διὰ κάθε τομέα ἐργασίας, ἐν τούτοις ἀξιονέοντας ἐκτιμήσεως παραμένει πάντοτε τὸ ἔργον τῶν «τράμπες», λόγῳ τῆς εὐθηνῆς δι' αὐτῶν μεταφορᾶς τῶν δύκωδων εἰς κῦμα προτίουν. Τὰ «τράμπες» ἐξ ἄλλου ἀποτελούμενά μάνιαν καλήν ἐφεδρείαν διὰ τὰς τακτικὰς γραμμὰς, ὡς δὲ Γερμανία, κατὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ τετραετοῦ σχεδίου της, είναι ὑποχρεωμένη νὰ εἰσαγάγῃ ἀπὸ ὑπεροπτίους κύρωσις μεγάλας ποσότητας ἀκατεργάστων ἐμπορευμάτων.

«Τράμπες» καὶ δεξαμενόπλοιοι

Υπενθυμίζεται ἐν συνεχείᾳ, ὅτι ὁ δόκτωρ Essberger, ἀρχηγὸς τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας, πολλάκις καθώφισε τὴν ἀνάγκην ἀποκτήσεως ἐνὸς ἐπαρκοῦντος στόλου «τράμπες». Τὸ ὑπάρχον τοννᾶς δὲν εἶναι οὕτε ἀρκετόν, ἀλλ' οὔτε καὶ τόσον συγχρονισμένον. Μία πρόσθετος χωρητικότητος «τράμπες» δὲν θὰ καθίστα μόνον τὴν Γερμανίαν ἀνεξάρτητον ἀπὸ τὰς ξένας σημαντικὰς διὰ τὴν εἰσαγωγὴν πρώτων ὥλων, καὶ δὲν θὰ ἔξοικονόμει ξένον συνάλλαγμα, καταβαλλόμενον ἡδη εἰς ναυλους, ἀλλὰ καὶ διὰ τῆς ἐργασίας μεταξὺ ξένων λιμένων θὰ ἀδημούνηται νέαν πηγὴν εἰσόδους ξένων συνάλλαγματος εἰς τὴν κύρωσα.

Τὸ αὐτὸν δύναται νὰ λεχθῇ καὶ διὰ τὰς Γερμανικὰς «τάνκερς», ἀνεργόμενα εἰς 160.000 τ. γκρός μόνον. Εἰς τὴν κατηγορίαν αὐτήν τῆς ναυτιλίας ἡ Γερμανία, μὲ ποσοστὸν 1.6 ο/ο ἐπὶ τῆς παγκοσμίου δυνάμεως, ἔχεται δεκάτη κατὰ σειράν. Αἱ εἰσαγωγαὶ πετρελαίου εἰς τὴν Γερμανίαν ἀνήλθον τὸ 1937 εἰς 3.840.000 μετρών τόννων, ἐξ τῶν ὅπιων 3 ἐξατομικών τόννων μετεφέρθησαν ἐξ ὑπεροπτίους κύρωσης. «Αν καὶ αἱ εἰσαγωγαὶ γκαζόλινης ἐμειώθησαν, λόγῳ τῆς συνθετικῆς παραγωγῆς της ἡ Γερμανία, ηὗθιμης τούτων ἀει εἰσαγωγαὶ ακαθάρτων πετρελαίου, καθὼς ἐπίσης δαρέοντα καὶ μέσων παραγώγων αὐτοῦ, ὥστε νὰ μὴ προβλέπεται περιορισμός των κατὰ τὰ ἀμέσως ἐπόμενα ἔτη.

Η ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ ύλικου

Τὸ σπουδαιότερον πρόβλημα τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας ἔγκειται σήμερον εἰς τὴν ἡλικίαν τοῦ πλωτοῦ αὐτῆς ὑλικοῦ, ἐκ δὲ τῆς ικανοποιητικῆς τοῦ προβλήματος τούτου ἐπάλισσεως θὰ ἔξαρτηθῇ εἰς μεγίστον βαθμὸν ἡ συναγωνιστικὴ ικανότης τοῦ Γερμανικοῦ πλοίου. Μία σύγχρονος

ναυτιλία ὀφεῖται νὰ διαθέτῃ σκάφη παρέχοντα εἰς τοὺς ταξιδιώτας καὶ τοὺς φορτωτάς, ἀσφάλειαν, ταχύτηταν καὶ ἄνεσιν διὰ τοὺς μεταφοράν ἐμπορευμάτων. Ἐξ ἄλλου ὁ μέσος δρος ἡλικίας μᾶς ναυτιλίας ἀποτελεῖ τὸ μέτρον τῆς διεθνοῦς συναγωνιστικῆς της ικανότητος. Ἐμπορικός στόλος, μὲ σημαντικὴν συμμετοχὴν δεξαμενοπλοίων εἰς τὴν δύναμιν του, ως λ. χ. εἰναι ὁ Νορβηγικός, πρέπει νὰ ἐμφανίζῃ μικρὰν πάντοτε μέσην ἡλικίαν, ἐφόσον μάλιστα η ζωὴ τῶν «τάνκερς» δὲν ὑπερβαίνει τὰ 10 ἔως 15 ἔτη. «Ενας στόλος, όπως ὁ Γερμανικός, ποὺ ἀπασχολεῖται κυρίως εἰς τακτικὰς γραμμὰς, ὀφεῖται νὰ ἔχῃ πολλὰ νεώτερα πλοῖα, παρ' δοσον — φέρ' εἰπεῖν — ὁ Ἐλληνικός, δοτις χρηματοποιεῖται εἰς τράπεζα πεταφοράς.

Διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν τὰ πλανά πλοῖα δύνανται νὰ ἐργασθοῦν μάλιστα ἐπικερδός, ἐνῷ τούτων διὰ τὰς τακτικὰς καὶ ἐπιβατικὰς γραμμὰς ἡ ἐπιτυχὴ ἐκμετάλλευσί των προϋποθέτει τὴν διάθεσιν συγχρονισμένων σκαφῶν. Πρὸς διατήρησην τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας εἰς τὸ ομηρινὸν αὐτῆς ἐπίπεδον μέσης ἡλικίας 14.6 ἑταῖρον, χωρὶς νὰ ὑπερβασθῇ τὸ δρόμον τούτο καὶ χωρὶς νὰ διογκωθῇ ἡ χωρητικότητη της, πρέπει ν' ἀναγενώνται ἑτησίους 5 ο/ο τοῦ συνόλου τοῦ τοννᾶς, ἐπὶ τῇ προβλεψη, διὰ τὸ μέσος δρος τῆς ζωῆς ἐνὸς σκάφους είναι τὰ 20 ἑτη. Επὶ συνολικῆς χωρητικότητος 4.000.000 τόννων γκρός, δέον νὰ προβλεψῃ ἡ ναυτηγήσις 200.000 τόννων ἑτησίως, ἐπιπροσθέτως δὲ ἐτέρων 20.000 τόννων δι' ἀντικατάστασιν τῶν ἔξι ἀνυψηλάτων ἀπωλειών.

Ναυτηγήσεις νέων σκαφῶν 200.000 τόννων γκρός καὶ διαλύσεις πλαΐδων πλοίων 200.000 τόννων ἑτησίως, πρέπει νὰ διενεγδύνηται, ἵνα διατηρηθῇ ὁ ἀριθμὸς καὶ ἡ μέση ἡλικία τῶν Γερμανικῶν πλοίων εἰς τὸ σημερινὸν τῶν ἐπίπεδον. Αἱ νέαι ναυτηγήσεις, ἐν τούτοις, οὐδέποτε ἐξαλύνουν τὸ ἀνοτέρω δρόμον, διότι τὸ 1932 κατεσκευάσθησαν 7000 τ. γκρός, τὸ 1933 37.600 τόννων γκρός, τὸ 1934 ἑτερω 31.400 τ. μόνον, τὸ 1935 123.300 τ., τὸ 1936 196.600 τ. καὶ τὸ 1937 183.400 τ. γκρός. Αἴσημον καὶ κατά τὰ δύο τελευταῖα ἔτη ἡ ναυτηγήσεις Γερμανικὴ χρηματικότητος ἥτοι κατά 10 ἔως 20 ο/ο κατωτέρα τῆς ἀναγκαιότητος. Τοῦτο ὀφεῖται εἰς τὰς οἰκονομικὰς διαχερείας τῶν Γερμανικῶν τελωνίων καὶ εἰς τὴν ἀδυναμίαν τῶν Γερμανικῶν ναυτιλίας, λόγῳ τῶν ἀνελλημένων ὑποχρεώσεών των διὰ παραγγελίας ἐκ τοῦ ἔχωτερον. Πρόγματι, ποτὲ κατὰ τὸ παρελθόν ἡ Γερμανικὴ ναυτηγήση βιομηχανία δὲν είχε συγκεντρώσει τόσας ξένας παραγγελίας, δοσαὶ τὸ 1936 καὶ 1937. Κατὰ τὰ δύο ταῦτα ἔτη τὰ 50 ο/ο τῆς Γερμανικῆς ναυτηγικῆς παραγωγῆς ἀνεφέρονται εἰς ξένας παραγγελίας, αἵτινες ὑπέρβολαν λίαν εὐσπρόδεξτοι, διότι ἐπέτρεψαν τὴν εἰσαγωγὴν σεβαστῶν ποσοτήτων συναλλάγματος καὶ συνέβαλον εἰς τὴν τόνωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν τῆς κύρωσας.

Δανία

Τὸ ναυτιλιακόν της εἰσόδημα

Τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα τῆς Δανικῆς ναυτιλίας (ἀτμοπλοίων καὶ μότορσπις) ὑπελογίσθη, βάσει τῶν στατιστικῶν τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Δανῶν ἐφοπλιστῶν, διὰ ἀνήλιθο τὸ 1937 εἰς 275 ἐκαπομένια κορωνῶν ἔναντι 190 ἐκαπομένων τοῦ 1936. Εἰς τὰς εἰσπράξεις τωντας δέον νὰ προσθεθοῦν καὶ 19 ἐκαπομένια κορωνῶν ἀπὸ χρονικάς ναυλώσεις, ἔναντι 16 ἐκαπομένων τοῦ 1936. Εἴπε τὸ προϊόν τῶν «τάμη — τσάρτερος» μετατραπή εἰς ναυλους τρεχούσης φύσεως, τὸ σύνολον τότε τῶν ἀκαθάριστων εἰσπράξεων τῆς Δανικῆς Ναυτιλίας διὰ τὸ παρελθόν ἔτος φέρεται τὰ 307 ἐκαπομένια κορωνῶν, ἔναντι 215 τοῦ 1935 καὶ 201 τοῦ 1935. Έξ τοῦ ἀνώτερον διὰ τὸ 1937 ποσοῦ, τὰ 225 ἐκαπομένια κορωνῶν προήγουντο ἀπὸ ταξιδία τῶν Δανικῶν σκαφῶν μεταξὺ λιμένων τοῦ ἔχωτερον. Έπι τῇ βάσει τῶν στατιστικῶν αὐτῶν ἀριθμὸν καὶ μὲ τὸ δεδομένον, διὰ τὸ περιθώριον τοῦ δρατού σισηγμάτων τῶν Δανικῶν πληρωμῶν κυμαίνεται γύρω τῶν 95 ἐκαπομένων κορωνῶν, τοινέται ιδιαίτερος ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστικῶν κύκλων ἡ ἔξαρτηκή σημασία

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



καὶ συμβολὴ τῆς ναυτικῆς διοικησίας εἰς τὴν οίκονομάν τῆς χώρας.

Κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη οἱ Δανοὶ ἐφοπλισταὶ διέθεσαν εἰς ἑνίσχυσιν τοῦ ἀποθεματικοῦ τῶν μέγα μέρος τῶν ἀποκομιδένων ἀπὸ τὰς ἐπιχειρήσεις τῶν κερδῶν, τὴν αὐτὴν δὲ τακτικὴν ἡρούλουθησαν καὶ κατὰ τὸ 1937, ὅποτε μᾶλιστα κατέβαλον καὶ μεγαλύτερα ὑπὲρ τῶν μετόχων τῶν μερίσματα. Συμφώνως πρὸς τὰς ἑκάτεσις ἐπὶ τῶν λογαριασμῶν καὶ τῆς οίκονομικῆς καταστάσεως 13 ἐκ τῶν κυριωτέρων Δανικῶν ἐφοπλιστικῶν ἐπιχειρήσεων ἀπὸ τοῦ 1936, ηῆσαν αὖται τὰ μετοχικά τῶν κεφάλαια κατὰ 2.600.000 κορινῶν καὶ τὸ σύνολον τῶν ἀποθεματικῶν κατὰ 10.000.000 κορινῶν. Τὸ μέρισμα διὰ τίνας ἐξ αὐτῶν ἔφθασε μέχρι καὶ 12 οὐρῶν, ἐνῷ ὁ μέσος δῆρος τοῦ μερίσματος τῶν κατὰ τὰ τελευταῖα 16 ἐτη ἐκμανεῖτο γύρω τῶν 5.8 οὐρῶν, συντιπολογίζομένων δὲ καὶ τὸν ἀποθεματικὸν κεφαλαῖον δὲν ὑπερέβη τὰ 4 οὐρῶν. "Ο στόλος ἀφ' ἑτέρου τῶν ἱστιοδιῶν τοιτοῦ, ἀνερχόμενος τὸ 1927 εἰς 540.000 τόννων γκρός, ὑπερβιβάθη ἐντὸς δεκατίας εἰς 460.000 τ. γκρός.

Ἀπὸ τοὺς δημοσιευθέντας ἐξ ἄλλου ισολογισμούς 15 ἐκ τῶν σοβαροτέρων ναυτικῶν ἑταῖρῶν τῆς Δανίας προσκέπει, διὰ τὰ ἔξοδα κινήσεως τῶν πλοίων τῶν κατὰ τὸ 1937 ἐξάλλων τὰ 65 οὐρῶν τῶν ἀγαθαριστῶν εἰσπράξεων, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 35 οὐρῶν διετέθησαν εἰς ἀποσθέσεις, ἀποθεματικά, τοκοχεωλύσια, ποσοστά καὶ δικαιώματα συμβούλιον καὶ διοικήσεως καὶ εἰς μερίσματα πρὸς τοὺς μετόχους.

Ήνωμέναι Πολιτεῖαι

Νέα πλοῖα διὰ τὰς γραμμάς τῆς Μεσογείου

Υπὸ τῆς «Ανωτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἥνοιχθησαν πρὸς ἡμέραν αἱ ἑποβλῆθεισαὶ προσφοραὶ διὰ τὴν ναυπήγησιν τεσσάρων ἀτμοσινήτων φρεγηγῶν γραμμῆς, διὰ λογαριασμῶν τῆς γνωστῆς ἑταῖρα τῶν «American Export Lines». Προβολέπεται διὰ αὐτῆς ταχύτης 16½ μιλῶν, θὰ είναι δηλαδὴ τὰ ταχύτερα «φρεγηγῶν - λάινερς» τοῦ «Αμερικανικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου», τοῦ ἀπασχολουμένου εἰς τὰς πρὸς τὸ ἔξωτερικὸν μεταφορὰς καὶ θὰ καταλέγονται μεταξὺ τῶν ταχυτέρων πλοίων τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας διὰ τὴν οηθεῖσαν κατηγορίαν. Προσφέρονται διὰ τὴν τακτικὴν γραμμὴν Βρ. Αμερικῆς — Μεσογείου, εἰς τὴν ὁποίαν χρησιμοποιοῦνται ἡδη 24 ἐν ὅλῳ πλοίᾳ. Διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν θά ικονισθεῖτο τὸ ἔκπλονθὲν ἐπὸ τῶν τεχνικῶν τῆς ἐνδιαφερομένης ἑταῖρας σχέδιον, δηπερ ἐνεργίθη ὑπὸ τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς». Συμφένως πρὸς τὸ σχέδιον τοῦτο, ἔκαστον τῶν τεσσάρων ἀδελφῶν πλοίων θὰ είλη μῆκος 475 ποδῶν, ἐκτόπουμα 14.450 τόννων καὶ ἀκτίνα ἐνεργείας 15.000 μιλῶν. "Εναντὶ τοῦ τύπου «C.2», τὰ ἀνοτέρω πλοῖα θὰ ἔσονται κατά τὰ μεγαλύτερα καὶ τὰ ἔνα μίλιον ταχύτερα.

Αἱ «American Export Lines» προτίθενται νὰ ναυπηγήσουν, βάσει τοῦ ἔσχάτως ἐποχαράφεντος μεταξὺ αὐτῶν καὶ τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς» συμβολαίου ἐκμεταλλεύσεως ἐπιχορηγημένων τυννῶν τακτικῶν γραμμῶν, δέκα νέα σάρφη εἰς ἀντικαταστάσιν ἐντὸς μᾶς πεντατείας ισαριθμοῦ παλαιωτέρων τοιούτων. "Η κατασκευὴ τῶν θα χρηματοδοτηθῇ, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ γνωστοῦ Ναυτικοῦ Νόμου περὶ διαφορᾶς κόστους ναυπηγήσεων, διὰ τοῦ ὅποιοῦ ἡ 'Ἐπιτροπὴ ἔξουσιοδοτεῖται νὰ καταβάλῃ ἐπὸ τέτον ἐπιχορηγήσεως τὴν διαφορὰν ταύτην, ἐπὸ τὸν ὅρον, διὰ αὗτη δὲν θὰ ὑπερβαίνῃ τὰ 50 οὐρῶν τοῦ 'Αμερικανικοῦ κόστους. "Η μέθοδος τοῦ δικανονισμοῦ τῆς τιμῆς, εἰς ἡ ἐβασισθησαν αἱ ἑποβλῆθεισαὶ προσφοραὶ διὰ τὰ τέσσαρα σάρφη, προσέλεπε προσδιοισμόν τελετῆς τιμῆς ἀνάλογον πρὸς τὰς διακριμάτεσιν τῶν ἔργωντων ήμεροισθέντων καὶ τῆς ἀξίας τῶν ὑλικῶν, διαρκούσης τῆς ναυπηγήσεως, ὡς αὖται θὰ ἡλέγοντο ἐπὸ τοῦ ἐπονογείου 'Εργασίας. "Η ἐπιτροπὴ ἀπέφυγε νὰ κατακρίνῃ τὴν ἐργασίαν, ζητήσασα συμπληρωματικῶς τὴν ὑποβολὴν καὶ προσφορῶν μὲ βάσιν ὥρισμένης ἐκ τῶν προτέρων τιμῆς.

Ίταλία

Ἡ συμφωνία διὰ τὴν Τεργέστην

"Αναφορικῶς μὲ τὴν πρὸ τοῦ ἐπιτευχθεῖσαν Ίταλογερμανικὴν συμφωνίαν διὰ τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης, ἡ Γερμανικὴ ἐφημερίς «Kölner Zeitung», διαφένδουσα τὰς ἀναγραφείσας πληροφορίας, κανὸν ἡ ἡ Γερμανία ἀνέλαβε τὴν ὑποχρέωσιν διαφυλάξεως ὑπὲρ τῆς Τεργέστης 1.000.000 τόννων Γερμανικῶν ἐμπορευμάτων, παρέκει τὴν διαβεβαίωσιν,

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ LTD.

11 & 12 BURY STREET

LONDON E.C. 3

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

ΔΑΝΕΙΑ

A. LUSI LTD. ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

46, ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΙΚΟΛΟΥΔΗ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ὅτι κατὰ τὴν συμφωνίαν δὲν ἔτεθη σαφῶς τὸ ζήτημα τῆς διανομῆς ὥρισμένης κινήσεως ὑπὲρ τοῦ Ἀδριατικοῦ τούτου λιμένος. "Απλῶς καὶ μόνον ἡ Γερμανία ὑπεσχέθη νὰ μὴ προστρέψῃ εἰς οἰονδήποτε τεχνήτων μέσον, δινάμενον νὰ μεταστρέψῃ τὴν φυσικόν, μέσω Τεργέστης, διοχετευομένην κίνησιν, πρὸς τοὺς Ἐθνικοὺς Γερμανοὺς λιμένας, καθὼς καὶ νὰ μὴ ἀλλοιώσῃ τὰ ἐντιστάμενα σιδηροδρομικά τιμολόγια, ἀπαντάζοντας ὑπὲρ τῆς Τεργέστης μίαν ζόνην ἐπιφρονίης εἰς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῆς Νοτίου Γερμανίας.

"Ος πρὸς τὴν μέσῳ Τεργέστης κίνησιν τῶν ἄλλων χωρῶν τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης καὶ κινήσις τοῦ διαμετακομιστικοῦ ἐμπορίου τῆς Τσεχοσλοβακίας, συνεφενικήν ὑπὸ μὴ ληφθοῦν μέτρα, δινάμενα νὰ δημιουργηθούν μίαν κατάστασην ὀλιγώτερον πλεονεκτικήν ἐκείνης, τῆς ὡποίας οἰκείον ἀπολαμβάνει ὁ λιμένας τῆς Τεργέστης. "Υπονοεῖται διὰ τοῦ τούτου ὅτι ἀποφενυθοῦν μέτρα τείνοντα εἰς μίαν κίνησιν προτιμήσεως τῶν Βορείων λιμένων ὑπὲρ τῆς Τσεχοσλοβακίας. Δέοντος ἐξ ἄλλου νὰ σημειωθῇ ὅτι μελλοντικῶς ἡ Γερμανία θὰ ἀποφρονήσῃ, κάρον τῆς ιδίας της διοικητικῆς παραγωγῆς, τὸ μεγαλύτερον μέρος τῆς ξυλείας καὶ τῶν μεταλλεύμάτων τῆς Αὐστρίας, εἰς τοόπον ὃντες τὰ δύο ταῦτα εἰδῆ θὰ πάντοιν νὰ ἔχαγονται εὑρέως πρὸς τὴν ἀλλοδαπήν, ὡς συνέβαντο πρὸ τοῦ «αναλογίου». Πράγματι, εὐθὺς ὡς συνετελέσθη ἡ "Ενωσις Γερμανίας καὶ Αὐστρίας, αἱ ἔξαγωγαὶ Αὐστριακῆς ξυλείας ἀπηγορεύθησαν, ἔξαρσεται τῶν προσφιλούμενων διὰ τὴν Ιταλίαν ἀγοράν, οὕτω δέ, παρὰ τὴν ἐπειδούσαν συμφωνίαν διὰ τὴν Ρώμην μετὰ τοῦ Βερολίνου, ἔξαρσον λούσθητει πάντοτε ἀβέβαιον νὰ διαγράφεται τὸ μέλλον τοῦ λιμένος τῆς Τεργέστης.

"Ἐν τῷ μεταξὺ συστηματικὴ προσπάθεια καταβάλλεται ἐπὸ τῆς Ιταλικῆς κυβερνήσεως, ἵνα ἀποζημιωθῇ διαφοροτρόπως ὁ λιμὴν καὶ ἡ πόλις τῆς Τεργέστης διὰ τὴν ἀπόλειταν σοβαροῦ ποσοστοῦ ἐμπορικῆς κινήσεως τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης, που δὲν ἀπολείται νὰ προέλθῃ μετὰ τὴν Γερμανο-αὐστριακὴν ἔνωσιν. "Αναφέρεται συγκεκριμένως, ὅτι κατὰ τὴν διάφρεμαν τοῦ τεχνοτος μηνὸς Ιταλοὶ ἐφοπλισταὶ θὰ προσθοῦν εἰς τὴν παραγγελίαν εἰσαγόντων σαφῶν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τῆς Τεργέστης, ἐνῷ ὑπάρχουν καὶ ἐνδείξεις, διὰ τὴν τούτων λιμένων νὰ ἔχασφαλισθῇ καὶ μία ικανοποιητικὴ ἕγανδια ἐπὸ τῆς ἀλλοδαπῆς. Οὕτω, διεξάγονται διαπραγματεύσεις μετὰ τῆς Ρουμανίας διὰ τὴν κατασκευὴν ἀριθμοῦ τίτλων πολεμικῶν καὶ ἐμπορικῶν πλοίων καὶ μετὰ τῆς Σουηδίας διὰ τὴν παραγγελίαν ἐνὸς δευτέρου «λάινερ», ἀδελφοῦ πρὸς τὸ κανελκυσθέν πρὸ τίνων ἡμέρων ἐπὸ τῶν ναυπηγείων τοῦ Μονφαλάκον ὑπεροχείαν τοῦ «Stockholm». "Η Νοτιοαλανία ἐξ ἄλλου παρηγείλεν ἡδη τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς ἀρεοπλανοφόρου καὶ μᾶς ἀποτυπωλαίδος 500 τόννων, προβλέπονται δὲ καὶ τίνες ναυπηγήσεις δεξαμενοπλοίων διὰ λογαριασμὸν τῆς Αργεντινῆς.

Αἱ ἀμοιβαὶ ναυσιπλοΐας

Εἰς τὴν ἐπίσημον ἐφημερίδα τῆς Ιταλικῆς κυβερνήσεως ἐδημοσιεύθη πρὸ τίνων ἡμέρων Β.Δ., διὰ τοῦ ὅποιον δρᾶται, διὰ αἱ καθεορθεύσαι τὴν 21ην Σεπτεμβρίου 1931 ἀμοιβαὶ ναυσιπλοΐας θὰ καταβληθοῦν καὶ διὰ τὰ ἔτη 1937 καὶ 1938. Βάσει τοῦ παλαιοῦ Διατάγματος, αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν κυβερνητικὴ ἐπιχορηγήσεις ἀναλόγως κατηγορίας πλοίων καὶ ταξιδίων, εἰναι αἱ ἀπόλλουσι: Τὸ ποσοστὸν ἀμοιβῆς διὰ τὴν ιστοιφόρα κορηγεῖται μὲ βάσιν 25 λιρετῶν κατὰ τὸν τόννον γκρός, ἐπησίως, καὶ ἀναλόγως πρὸς τὰς χρονικὰς περιόδους τῶν ταξιδίων τοὺς μὲ πλήρη ἐπάνδωσιν. Διὰ δηξελοκίνητα σκάφη, ἀπόμπλοια, μηχανοκίνητα ἴστιοφόρα αἱ διαφοράδα μὲ εἴσιδια μεταξὺ ιταλικῶν λιμένων, τῆς Λιβύης καὶ Δωδεκανήσου, καθορίζεται ποσοστὸν ἐπιχορηγήσεως κατὰ τὸν τόννον γκρός, ἡλικίαν, καὶ διαυθητόδομα μίλια, βάσει τῆς κατωτέρω κλίμακος, ηῆσις ἰσχύει καὶ διὰ τὸ 1937 καὶ 1938:

Λιρέτται 0.0025 κατὰ τὸν τόννον διὰ τοὺς πρώτους 1500	τ. γκρός
» 0.00115 κατὰ τὸν τόννον μέχρι	2500 »
» 0.0007 κατὰ τὸν τόννον διὰ σκάφη 2.500—4.000 »	»
» 0.00015 κατὰ τὸν τόννον διὰ σκάφη ἀνω τὸν 4000 »	»

Τὸ ποσοστὸν τοῦτο παρέχεται εἰς πλοία ἡλικίας ἐνὸς ἔτους μόνον,



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

ενώ διά πλοία πέραν του ένος έτος τό ποσοστό πολλαπλασιάζεται με συντελεστή $100 = N$)¹⁰⁰, ένθα το «N» αντιρροστωπεύει τὸν ἀριθμὸν ἐτῶν τῆς ήλικίας τοῦ σκάφους. Η ἐπιχορήγησις καταβάλλεται δι' ἑτοίων διανωμένην ἀπόστασιν οὐχι μεγαλύτερα τῶν 20.000 μιλῶν, προκειμένου διά πλοία 1500 ἔως 2500 τόννων γκρός καὶ οὐχὶ πέραν τῶν 45.000 μιλῶν διὰ σάφην 2.500 τόννων γκρός καὶ ἄνω. Εξαιροῦνται τῶν ἀμυδρῶν ναυσιπλοίας: α') Τὰ κάτω τῶν 100 τόννων γκρός ἀτμόπλοια καὶ «μότορ-σιτες» καὶ τὰ κάτω τῶν 50 τόννων ιστιοφόρα ή μηχανοκίνητα ιστιοφόρα. β') Τὰ ἄνω τῶν 12 ἐτῶν πλοῖα, σοσα ἡγοράσθωσαν παρ'. Ιταλὸν ἐπ τῆς ἀλλοδαπῆς μετά τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1931, ἔσφασεν τῶν πλοίων - ψυγίσιον καὶ ἀπόνερος τῶν τεθέντων ὑπὸ τὴν Ιταλικὴν σημαντικαὶ μετά τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1936 καὶ διὰ τὰ ὅποια τὸ δριμὸν ἥλικιας αἰδενάνται ἀπὸ 12 εἰς 18 ἔτη. γ') Τὰ πλοῖα, ἄτινα χρησιμοποιοῦνται εἰς ἐλεύθερους γραμματικούς, ἐφόσον, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ ἑπταγενείου Συγχονονομίας, αἱ γραμματικαὶ αὐτὰ ἀποτελοῦν σημαντικὸν ἀνταγωνιστὴν ἐτέρων ἐπιχορηγημένων ἐθνικῶν γραμμάδων. Καὶ δ') Εἰς πλοία ἀπασχολούμενα εἰς γραμμάτην ἐπιχορηγούμενας.

Διά γραμμάς μεταξύ Ιταλικῶν λιμένων, λιμένων Λιβύης ή Δωδεκανήσων και ἐνὸς ξένου λιμένος ή τάναταλιν ή μεταξύ ξένων λιμένων τῆς Μεσογείου, τὰ ἀνωτέρῳ ποσοτά μειοῦντα κατά 50 ο.ο. Δι' ἀλευτικά, οὐχί κάτοι τῶν 50 τόννων, ἐφωδιασμένα δὲ μὲν βοηθητικάς μηχανᾶς ἀπαρχολογίουν εἰς ἀλειαν ἔχοι τῆς Μεσογείου, πρός τροφοδοσίαν τῆς Ιταλικῆς ἀγορᾶς, τὸ ποσοστὸν ἀμοιβῆς, καθορίζεται εἰς 100 λιγέττας κατά τόννον γκρός ἑτησίως καὶ μὲν ἀνάλογαν πρός τὸν χρόνον λειτουργίας των. Ή παραχώρησις τῶν ἀμοιβῶν καὶ εἰς ἀλευτικά πλοιάρια ἀνευ βοηθητικῆς μηχανῆς, ἐναπόκειται εἰς τὴν εὐνοϊκὴν γνωμάτευσιν τοῦ ἀμοιδίου ὑποργείου.

Αί ανωτέρῳ ἀμοιβαὶ ναυσιπλόιας περιοδεύονται — ὡς διαπιστώνται ἀπὸ τὰς προαναφερθείσας διατάξεις — εἰς τὰ Μεσογειακά ταξίδια, ή δὲ παράτασις τῆς Ισχίους των ἀποδίδεται εἰς τὴν ἐπιθυμίαν ἐνθαρρύνοντες τῆς ἐδυλλωθείσης δραστηριότητος ἀπὸ μέρους τοῦ ἐφοπλιστήρων Οἴζων Achille Lauro τῆς Νεαπόλεως καὶ πόρος ἴσποτηριζεν τῆς ἔνισχυμενης πόδες τῆς Μαΐηρη Θάλασσαν τακτικῆς γραμμῆς τῆς «Compagnia Genovese de Navigazione». Όσον ἀφορᾷ τὴν παραχώρησιν τῆς ἀμοιβῆς καὶ εἰς τὰ ἀλευτικά, ἀποβλέπει ἀετή νά τονόσῃ τὴν δραστηριότητα τῶν Ἰταλῶν ἀλευτῶν εἰς τὴν Βόρειον Θάλασσαν καὶ τὸν Ἀρχιτικὸν ωκεανόν. Διὰ τὴν ἀλευτῶν μάλιστα εἰς τοὺς ἀνωτέρου τομεῖς πρόσειται, ὡς λέγεται, νῦ ιδρυθεῖν νέα τινὲς ἑταῖροι.

Μεγ. Βρεταννία

Οι ἀξιωματικοί διὰ τὸ σχέδιον παροπλισμοῦ

Εις τὴν ἔκθεσιν τῆς Συνομοσπονδίας τῶν "Αγγλον ἀξιωματικῶν τοῦ Ε. Ν. διὰ τὰ περιφαγμένα τοῦ λήξαντος τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1937 δεκαεπταμήνου θίγεται καὶ τὸ ζήτημα τῆς ἐπιδιωκομένης ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν τῶν «τράμπ» Ιδρύσεως «Ταχειῶν Αρχαιομνήσεων» τῶν παροπλιζομένων φροτηγῶν.

Διὰ διατήρησης τῶν ναυώλων εἰς ἐπικεφόδη ἐπιτέθε-
δα — τονίζεται ἐν τῇ ἔκθεσι — ἀπότελει βεβαῖος ζήτημα ὑπῆστις σπου-
δαιότητος, ἐὰν ὅμως οὗτοι δὲν δυνηθοῦν νὰ διατηρηθοῦν, ἐν ὅψει τῶν
πλουσίων ἐπιχορηγουμένων ξένων ουναγωνιστῶν, τότε καὶ πάλιν οὐδεμία
θὰ ὑπάρχῃ ἀπὸ ἔθνικῆς ἀπόγεως δικαιολογία διὰ τῶν παροπλισμῶν τῶν
Αγγλικῶν πλοίων. "Οπος δὲν δύναται κανεὶς νὰ πέσῃ τοὺς "Αγγλον
ἐφοπλιστάς, διὰ νὰ ἐργάζονται τὰ πλοιά της μὲν ζημιά, οὕτω καὶ η
Κιβερνητικής δὲν πρέπει τὰ ἐπιτρέψει εἰς τὰ ἔθνικα πλοία νὰ παροπλι-
σθοῦν, όποτε οἱ γαυτιλλόμενοι θὰ ωριθοῦν εἰς τὴν ἀνεργίαν.

“Η διοίκησης τῆς Συνομοσπονδίας συνεπώς, ἀνησυχεῖ ἐπὶ τοῦ γεγονότος, διὰ ἐνέργουσκονται ὑπὸ μελέτην σχέδια συστηματικοῦ παροπλισμοῦ τῶν φροτηγῶν σκαψῶν ἐπὶ τῇ βάσει συμπτήξεως ἐνὸς «Ταξιένιου Ἀποζημιώσεως». ”Αὐτὸι τιμῶν τῶν ναύλων ἐπέσθουν εἰς σημεῖον ἐπιβάλλον, διὰ ἐμποριούντων λόγους, τὸν παροπλισμὸν, θὰ ἔργεται ἡ Ἀγγλικὴ κυβερνο-

σις — κατά τὴν ἀποφιν τῆς Συνομοσπονδίας — νὰ παρέμβῃ ἀμέσως, ἐπαναφέρουσα τὰς ἐπιχορηγήσεις. Η Συνομοσπονδία παρασκόλουθει μετά προσοχῆς τὴν ἐν προκειμένῳ ἔξειδιν τῶν γεγονότων. Ἐν γενικαῖς γραμμαῖς, τὸ σχέδιον φανεῖται νὰ προβλέπῃ, ὅτι οἱ μετέχοντες ἐφοπλίσται θὰ παραπλίζουν τιμῆς τῆς χωρητικότητός τουν ἀποζημιώμενον δι- ἐνὸς ποσοστοῦ προερχομένου ἐξ εἰσφορᾶς ἐπὶ τῶν εἰσπραττομένων ναι- λιῶν τῶν ἐν ἑπτοεσθίᾳ σαραπών. Μέχρι τοῦτο πάντως, οὐδεμία σαρής ἔν- δειξις ἴψισταται περὶ τῶν ληφθησόμενών μέτρων — ἐάν πρόκειται καὶ νὰ ληφθῶνται τοιαῦτα — καὶ διὰ τῶν προστασιῶν τῶν ἄξιοματικῶν καὶ πληρούματον ἀπὸ τοῦ κυνδύνου τῆς ἀνεργίας.

Αι πιστώσεις πρὸς τὴν Τουρκίαν

Τότε κείμενον της τελευταίως συναφθείσης 'Αγγλοτουρκικής έμπορικής συμφωνίας, περὶ τῆς ὅποιας ἡσχολήθησαν ἐν γενικαῖς γραμμαῖς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς προηγούμενον τεύχος των, ἐδημοσιεύθη πρὸ ὑπερβολὴν ἐν Λονδίνῳ αἱ «Λειψίης βίβλου», ἐκδοθείσης ἵπτον τοῦ «Board of Trade». Διὰ τὰς συμφωνίας ταῦτης, ἐπογένεσις τῆς 27ης Μαΐου τοῦ ἔτους ἀποτελούσης δὲ συμπλήρωμα τῆς «συμβάσεως ἐμπορίου καὶ ἀνταλλαγῆς» τῆς 2ας Σεπτεμβρίου 1936, αὐξάνονται κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν ὄγκον καὶ ἀξίας αἱ διὰ τὰ προσεχῆ ἔτη εἰσαγογαὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν τοιούτων μάτων, προσθίστων καὶ πρότινον ὅνδην, ἵδια δὲ μεταλλεύματον. Ρυθμίζονται ἐπίσης ἐποφεύλιστον διὰ τὰ συμφέροντα τῶν διοι καρδῶν αἱ μελλοντικῶς γενησόμενα πληρωμαὶ ἐξ τῶν εἰσπράξεων τῶν Ἀγγλικῶν ἑταριδῶν, γνωστῶν, ὡς «The Anglo—Turkish Comptoir, Ltd» καὶ «Anglo—Turkish Commodities Ltd», ἔναντι τῶν χορηγηθείσων ἵπτον τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως εἰς τὴν Τούρκοικὴν τοιαύτην πιστώσεων πρὸς ἀγρούν ἴλικον, ἀναγκασθέντος διὰ τὴν ἔθνικήν αὐτῶν τῆς Τούρκιας.

Δια της ήδη μπορούμε είσιν συμφωνίας προβλέπεται ή ίδιωσις ἐν Λονδίνῳ μάς νέας ἑταϊρίας, ἐπό τὸν τίτλον «Anglo Turkish Commodityes, Ltd», σούσος της όποιας θὰ είναι ή εὐρητέρα διάδοσις καὶ τοποθέτησις ἀνά τὰς ἀγορὰς τῆς Βρεταννίκης αὐτοκρατορίας καὶ ἀλλαζοῦ τῶν διαφόρων Τουρκικῶν προϊόντων. Τὰ εἰδή ταῦτα τῶν Τουρκικῶν ἔξαγορῶν, εἰδικῶς ἐν τῇ συμβάσει κατονομάζομενα, ἀναφέρονται πρωτίστως εἰς τὰ μεταλλα, τὰ δρεπτὰ μεταλλεύματα καὶ τὸν γιανύνθαρας, δευτερεύοντος δὲ εἰς τὸν σῖτον, ἔντειαν, ἀκατέργαστον βάμβακα, νοστάς ὑπόρων καὶ λαχανικά, κονσέθιας καὶ εἰς οἰδάηποτε ἄλλα προϊόντα θὰ ιθελούν μεταγενεστέρων συμφωνηθῆ μεταξὺ τῶν δύο κυβερνήσεων. Η νέα ἑταϊρία θὰ δῷ ὡς συνδετικὸς κρίκος μεταξὺ τῶν δύο Τούρκων ἔξαγοργέων καὶ τῶν εἰσαγωγικῶν οἰκών τοῦ Ἕνομένου Βασιλείου.

Ἡ φημίσα συμφωνία, κατατεθείσα ἦδη ὑπὸ τοῦ Ἀγγελον πρωθε-
πουργοῦ εἰς τὴν Βούλην τῶν Κοινοτήτων, καθῳδεῖ τάς Ἀγγλικὰς α-
στόθεις διὰ τὴν προμήθειαν διαφόρων Ἀγγλικῶν ἐμπορευμάτων εἰς
Τονζιάν — ἐν οἷς καὶ πλοίοιν — μέχρι συνολικού ποσοῦ 10 ἑκατομ-
φίων λιρῶν, παραχωρεῖ δὲ εἰς τὴν κυβέρνησιν τῆς Ἀγκύρας καὶ δάνειον
εἰς ἑκατομφίων λιρῶν διὰ τας ἀνάγκας τῶν ἐξοπλισμῶν της. Ἡ ισχὺς
τῆς συμφωνίας ἄρχεται ἀπὸ 1ης Ἰουνίου.

Τὰ κέρδη τῶν "τράμπς," καὶ τῶν "λάϊγερς,"

Οι μέχρι τούδε δημιουρευθέντες ισολογισμοί διαφόρων «Αγγλικῶν» έταιρων φορτηγών σκαφῶν διὰ τὴν 12μηνον χρῆσιν, τὴν λήξασαν τὴν 31ην Δεκεμβρίου π. ξ., μολονότι — κατὰ σχετικὸν ἀρθρίδιον τοῦ «Fairplay» — ἐμφανίζουν λίαν ἴσχανοποιητικά διὰ τοὺς μετόχους ἀπότολέσματα, ἐν τούτοις τὰ ἔκ τῶν ταξιδίων κέρδη των πόρων ἀπέχουν εἰσεῖται ἀπὸ τοῦ νὰ καλύψουν τὰς ὑπίας τῆς περιόδου 1930 ἕως 1935. Κατὰ τοὺς ὑπολογισμοὺς τοῦ «Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου», ἐταιρίαι μὲ συγκοικικὰ κεφάλαια 25.849.000 λιρῶν καὶ μὲ στόλον «τρόμπες» φορτηγῶν ὄλικης χωρητικότητος 3.518.000 τόννων γχρός, ἀντιπροσωπεύοντα ἀρχικὴν ἡξιαν 62.216.660 λιρ. (ἴστοι λ.στ. 17.13.0 κατὰ τ. γχρ.), ἐπέτυχον κατὰ τὴν περίοδον ἔχειν τὴν καθαρὸν κέρδος 2.966.000 λιρ. μόνον, ἔναντι ἀπλωτούμενού πο-

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΟΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

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

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - TIMAI ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΔΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

ΤΗΑΕΓΡ. ΔΙΕΥΘ. «ΒΙΤΟΛΑΣ»

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

ΑΝΤΙΤΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

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

σού 18.665.000 λιρών διά κάλυψην 50) ο ἐπί της ἀξίας τῶν σκαφῶν των δι' ἑτοίας ἀπόσθετος. Ἡ μὴ καλυπτομένη ὑπὸ τῶν κερδῶν ἀπόσθετος, ἀντηροσύνητε λίρας 4.9.6 κατὰ τόννου γκρός. Ἐὰν ἐπληρώνετο μέρισμα 5 0) ο ἐπί τοῦ κεφαλαίου, θὰ ἀπερροφάντο 7.754.700 λιρῶν, ἡτοι λίραι 2.4.0 κατὰ τόννου γκρός, εἰς τρόπον ὅπετε νὰ ἔπειπεν ἡ ἀποκομιδοῦν συνολική κερδό 6.13.6 λιρῶν κατὰ τόννου, ποὺν η καλυψθοῦν αἱ ζημιαὶ τῆς ἑξατίας 1930 ἔως καὶ 1935.

Ἔκανον ποιητικότερα ὑπῆρχαν τὰ ἀποτέλεσματα τῶν ἑταφίδων «λάϊνερς». Τέσσαρες γνωσταὶ ἑταφία ἔξι ἀπότομα πέρσιοι ἐκ τῆς ἐξεμετάλλευσεως τῶν πλοίων των ποσῶν 1.391.492 λιρῶν, ἡτοι λ. στ. 3.9.5 κατὰ τόννου γκρός η λίρας 2 κατὰ τόννου d. w. Τὸ ἀποτέλεσμα τοῦτο θεωρεῖται ἔξαιρετικά ἕκανον ποιητικόν, ἀν καὶ οὐστερεῖ 1 λίραν κατὰ τόννου γκρός, ἔναντι τοῦ μέσου δύον ζημιῶν τῆς ομηρίας ἑξατίας. Τὰ κέρδη δηλαδὴ ὑπῆρχαν μικρότερα τῶν ζημιῶν κατὰ 400.898 λίρας, χωρὶς νὰ λαμβάνεται ἐπ' ὄψιν καὶ η ἀπώλεια τοῦ μερίσματος. Αἱ τέσσαρες αὗται ἑταφία «λάϊνερς» καὶ οἱ σχετικοὶ μὲ τὴν ἐξεμετάλλευσιν τῶν πλοίων ἀριθμοὶ διὰ τὸ παρελθόν ἔτος, δείχνυνται ἀναλυτικότερον ἀπὸ τὸν κατοπέρω συγκριτικὸν πίνακα:

Ἐταιρία	T. γκρ.	T. d.w.	Κέρδη	Κατὰ ταξιδιού	Κατὰ T. γκρ.	Κατὰ T. d.w.
King Line.....	74.552	121.640	£ 212.942	2.17.0	1.15.0	
Moor Line.....	76.892	132.545	» 321.498	4. 3.8	2. 8.6	
Pool Shipping Co 135.395	241.350	» 484.858	3.11.7	2. 0.2		
Court Line 114.059	191.463	» 372.194	3. 5.3	1.18.10		
Σύνολον....	400.898	686.998	» 1.391.492	3. 9.5	2. 0.8	

Λαμβανομένουν ἵνα ὄψιν τοῦ ὑπολογισμοῦ τοῦ δῷ Iisserlis, καθ' ὃν 164 τόννοι γκρός ἀντιπροσωπεύουν 201 τόννους d. w., τότε ἡ προαναφερθεῖσα ζημιὰ τῆς ἑξατίας 1930—1935 ἀναβιδάξεται εἰς λίρας 4.9.6 κατὰ τόννου γκρός η λ. στ. 2.12.1 κατὰ τόννου d. w. Ἐν τῷ συνόλῳ τῶν συνεπών αἱ ἀνωτέρω τέσσαρες ἑταφία «λάϊνερς» ἐπραγματοποίησαν τὸ παρελθόν ἔτος κέρδον 1.391.492 λιρῶν, ἐνῷ η μέση σημειωθείσα ζημιὰ τῶν κατὰ τὴν περίοδον 1930—35, θὰ πρέπῃ νὰ ἔχῃ ἀνέλθη εἰς ποσὸν 1.791.492 λιρῶν. Μὲ τὴν βάσιν ταύτην ἔχουν πολλὰ τὰ κενὰ ἀπόμινα νὰ σηματηρώσουν καὶ αἱ ἑταφία τῶν «λάϊνερς».

Νορβηγία

Ναυτιλία καὶ Ἐθνική οἰκονομία

Κατὰ τὴν διάφορες μιᾶς θάλασσας ἐκδρομῆς ἀνά τὰ «φιλόδες» μὲ τὸ νεότευκτον Νορβηγικὸν λάίνερ «Vega», τῆς ἑταφίας «Bergenske», συνεχοτήθη ἐπ' ἀπότομοις ἡ ἑτησία γενικὴ συνέλευσις τῆς «Ἐνώσεως» τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν. Ὁ πρόσδρος τῆς «Ἐνώσεως» π. Christian Halaland ἀνέφερε μεταξὺ ἄλλων καὶ τὰ βαρέα ἔσοδα, ἀτίνα σήμερον ἀντιμετωπίζουν ὅλαις σχεδόν αἱ ναυτιλίαι τοῦ Κόσμου καὶ τὰ ὄπια σοβαρῶν παρακολούντων τὴν ἀποδοτικήν ἐξεμετάλλευσιν τῶν πλοίων. «Ἀναφέρομενος εἴτα οἱ Νορβηγικὸν πρόσδρος εἰς τὴν σύνθετον τῆς οἰκονομίας τῶν διαφόρων Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν, διὰ τὰς ὁποίας προτείνοντα διαδαματίζει ρόλον η ναυτιλία, ὑπέδειξεν, ὅτι η Δανία δέον νὰ χαρακτηρισθῇ ὡς χώρα μὲ διοικητικούμενην γεωργίαν, η ὁποία διὰ τῶν τεραστίων ἔξαγωγικῶν πλεονασμάτων τῆς ἕκανον τῶν πληρωμῶν της. Εἰς τὴν Σουηδίαν — ἔξεργον θεούθησεν — η διοικητική σύνθετος, εἰς τὴν Ισλανδίαν η ἀλειά, εἰς δὲ τὴν Ἀγγλίαν καὶ ἄλλας χώρας, αἱ ὑπερόπτιοι Κτήσιες τῶν, ἔξασφαλίζουν τὰς ἀνάγκας τῆς ἑθνικῆς αὐτῶν οἰκονομίας, ἐνῷ εἰς τὴν Νορβηγίαν η ναυτιλία διοικητικά συγκεντρώνει τὰς μεγαλυτέρας ἔξαγωγάς ὑπὸ μοφήν παροχῆς ναυτιλούντων. Τὰ μικτὰ ἔσοδα τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας — εἶπε — ἴσσαν, πλενῶν, δεκάκις μεγάλτερα ἀπὸ τὰ ἔσοδα τῆς ἀλειάς καὶ τόσα — τοῦλάχιστον — σοῦ τὰ κέρδη τῆς γεωργίας δύοις μετά τῆς ἀλειάς. Υπὸ τὰς συνθήκας αὐτὰς συνεπὼς η ναυτιλία ἀποτελεῖ διὰ τὴν Νορβηγίαν μίαν πραγματικὴν «ἀποικιακὴν ἀποκαταστοίαν».

Ακαθαριστὸν εἰσόδημα καὶ κέρδη

Διαφούσης τῆς ἀνωτέρω συνελεύσεως τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, ἀνεγνόθη παρὰ τὸν π. Paulson, τῆς Ἀγωτάτης Νορβηγικῆς ἐμπορικῆς σχολῆς, μελέτη σχετικὴ μὲ τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα. «Ἀνεπιύστετο εἰς αὐτὴν πόσον σφαλερὸν είνεν ν' ἀποδίδῃ τις ἔξαιρετικὴν σημασίαν εἰς τὸ

ἀκαθάριστον εἰσόδημα μιᾶς ναυτιλίας, χωρὶς νὰ λαμβάνῃ ὅπ' ὄψιν τον καὶ τὸ καθαρὸν τοιοῦτον, ποὺν ἀπολαμβάνει ὡς κέρδος ἐκ τῆς ναυτικῆς διοικητικής οἰκονομίας τῆς χώρας, εἰς τὴν διοίκηση μία Ναυτιλία. Οἱ ἀριθμοὶ, πράγματι, τοῦ συνόλου τῶν εἰσπραχθέντων ναυτιλῶν ἐμφανίζονται εἰς ἓνα δύγκωδες ποσόν, ἐνῷ πιθανώς τὸ ἐκ τοῦ ποσοῦ τοῦτον καθαρὸν ὑπόλοιπον, μετά τὴν ἀφαίρεσην τῶν δαπανῶν κινήσεως, διαισχισμάτων κλπ., δὲν ἀποκλείεται νὰ ἀποφέρῃ ζημιάν τῆς ναυτιλίας, παρὰ κέρδος.

Τὸ ναυτιλιακὸν λ. γ. εἰσόδημα τῆς Νορβηγίας κατὰ τὰ τελευταῖα ἑτησίας ἐκνημάτιστο εἰς τὰ 370 ἑκατομμύρια κορωνῶν καὶ ἐν τούτοις ἐλάχιστα ναυτικαὶ ἑταφία εἰχον τότε πραγματοποίησει κέρδος. Τὸ εἰσόδημα τοῦ 1936 ἀνήρχετο εἰς 500 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἀλλὰ καὶ πάλι σχετικὴ γραφή διεπίστεσεν, δη τιμησμένοι εἰσπραλισταὶ ἐκτηνίσαν τὰ πλοῖα τῶν μέ ζημιάν. Τὸ 1937 τέλος τὸ ἀγαθάριστον εἰσόδημα τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας ὑπολογίζεται εἰς 800 ἑκατομμύρια κορωνῶν, χωρὶς δῆμος καὶ νὰ είνει εἰσέτι γνωστὸν τὸ τελικὸν ἀποτέλεσμα ποὺ κατέτησαν αἱ δύγκωδες αὕτη εἰσπραλισταὶ σεων καὶ ὑπὲρ τῆς οἰκονομίας τῆς χώρας.

Τὸ περὶ 8ώρου νομοσχέδιον

Ἄναφορικῶς μὲ τὸ νομοσχέδιον περὶ ὧδην ἔργασίας εἰς τὰ πλοῖα, ἐγνώσθη, δη τι Νορβηγικὴ κυβέρνησις ἐδέχθη τροποποιήσεις τινάς, δεν τερενούσης δῆμος σημασίας. Διὰ τὸ νομοσχέδιον, ὡς ἡδη διεμορφώθη τοῦτο, καθορίζεται ἡ διπλάσιος ἡμέρα διὰ τὸ πληρώματα τῶν πλοίων 2000 τόννων γκρός καὶ ἄνω καὶ ἡ δέδομας τῶν 48 ὡρῶν, διατάσσονται εἰς τὰ πλοῖα τῶν πραγμάτων ἐν λιμένι. Διὰ τὰ σκάφη τὰ ἀπασχολούμενα εἰς ἀποτοποιήσις κατανέμονται ταῦτα εἰς δύο κατηγορίας, ἢντοι εἰς τὰ ἔργασμα συνεχῆς κατὰ ταξίδιον πλοίου καὶ εἰς τὰ ταξίδευστα διλγύστερον τῶν ἐπτὰ ἡμέρων κατὰ ταξίδιον. Διὰ τὴν πρώτην κατηγορίαν, αἱ ἔργασμοι δῶρα διὰ τὸν ναύτην ταῦτα καὶ τὸ προσωπίδιον τῆς μηχανῆς δὲν δύνανται νὰ προβαίνουν τὰς 56 καθ' ἑδομάδα η τὰς 12 ἡμέρασιν, διὰ δὲ τὴν δευτέρην κατηγορίαν τὰς 48 ὥρας καθ' ἑδομάδα η τὰς 12 ἡμεροησίων.

Διεκανονίσθη ἐξ ἄλλου τὸ ζῆτημα μιᾶς νέας συλλογικῆς συμβάσεως διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς τοὺς ἀπασχολούμενούς εἰς ἔργασις ἀποτοποιήσις καὶ καὶ τοῦ ἔξωτεροφοί. Διὰ τὴς νέας συμβάσεως παρέχεται αὐξῆσις 12.5 0) ἐπὶ τῆς μισθολογίας πλίμακος τοῦ 1936, η δὲ αὐξῆσης αὐτῆς διακυναθῆται διὰ τὸ τρέχον ἔτος πέριξ ποσοστοῦ 19 0), διότι η ἴσχυς της είνει ἀναδομική. Βάσει τῆς νέας πλίμακος οἱ μισθοὶ δοξίζονται ὡς εἶναι: ΑΚΤΟΠΛΟ ΓΑ Α' ἀξιωματικὸς 314 κορῶνα μηνιαίως, ἀναβιβαζόμενα εἰς 443 μετά ἐνδεκατηνῆ ὑπερεσίαν. Β' ἀξιωματικὸς 255 ἔως 344 κορῶνα καὶ γ' γ' ἀξιωματικὸς 220 ἔως 235 κορῶνα. ΠΛΟΕΣ ΑΓΓΙΧΙΠΛΟΙ-Ι-ΚΟΙ: Α' ἀξιωματικὸς 301 ἔως 396 κορῶνα καὶ Β' 247 ἔως 305. Αξιωματικὸς ἐπηρετῶν ἐπὶ πλοίων κάτω τῶν 200 τόννων γκρός, τρεφόμενος δὲ καὶ στεγαζόμενος ιδίαις δαπάναις, θὰ λαμβάνῃ 297 ἔως 355 κορῶνας μηνιαίως. Η νέα σύμβασις ἔτενη ἡδη εἰς ἔργασμον καὶ θάση μέχρι Ιησ. Απριλίου 1939.

Γραφεῖον στατιστικῆς ναυτικῶν ἀτυχημάτων

Τὸ συνταθὲν πρὸ τούς εἰς τὸ «Οσλο», ἐν συνεργασίᾳ τῆς «Ἐνώσεως Νορβηγῶν Εφοπλιστῶν», τῆς «Ἐπιτροπῆς τῶν ἀλλήλασπαλιστῶν σωμάτεων (Clubs) καὶ τῆς «Κεντρικῆς Ενώσεως» τῶν θαλασσασφαλιστῶν «εἰσονῶν γραφείων στατιστικῆς ἀτυχημάτων» τῶν Νορβηγικῶν ἀσφαλειῶν ἐπὶ πλοίων ηρχούσας τελευτών τὰς ἔργασίας τουν. «Η διοίκησί του ἀπετελεῖσθη ἐπὶ δύο ἀντιπροσώπουν ἐκάστοτε τῶν ἀνωτέρων ὀργανώσεων.

Σκοπὸς τοῦ «γραφείου» τούτου είνε ὁ καταπομός ἀπτηριδιώμενων στατιστικῶν ἀποτελεσμάτων ἀσφαλίσεως σκαφῶν καὶ τῶν δι' ἀπότομοις μεταφερομένων φροτῶν, ἐπὶ δημοίων βάσεων πρὸς τὰς τηρουμένας αὐτῆς πλατείας τοῦ Κεντρικῆς Ενώσεως Θαλασσασφαλιστῶν καὶ τοῦ γραφείου στατιστικῆς τῆς «Ἐνώσεως Εφοπλιστῶν», τῶν δύο τούτων ἐπηρεσιῶν συγχρονιθείσην ἡδη εἰς τὸ νεοδημιθὲν κοινὸν γραφείον. Αἱ πρότιτη στατιστικὴ τῆς νέας ἐπηρεσίας θὰ ἀναφέρωνται εἰς τὸ 1936. Διὰ τὰ προγνώμενα ἔτη την καταρτισθῶν τοιαύτων χωριστῶν ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἐπὸ τῶν ναυτιλιαστῶν, μολονότι η ἔργασία αὐτῆς θὰ διεκπεραιωθῇ ἐπὸ τοῦ «εἰσονῶν γραφείου». Αἱ νέαι στατιστικαὶ θὰ περιλαμβάνουν ὅλη την Νορβηγικὴν ἀτμόπλοιαν καὶ «μέτορσοις» 300 τόννων γκρός καὶ ἄνω ἔτη.

ΑΠΟΦΕΥΓΕΤΕ ΤΑΣ ΑΠΟΜΙΜΗΣΕΙΣ

Χρησιμοποιεῖτε μόνον παρεμβύσματα **"ΛΑΓ' ΤΩΝ"**

Είνε ὁ ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ καὶ χορηγοῦνται εἰς τὸ Βρετανικόν, Ἐλληνικόν καὶ διάφορα ἔτερα Πολεμικὰ Ναυτικὰ ὡς καὶ εἰς τὰς μεγαλυτέρας ἀτμοπλοΐας τοῦ Κόσμου.

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

"LION,"
PACKING FOR
STEAM & WATER



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

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
ΜΕΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗΣ

ΑΙΓΑΙ ΝΑΥ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
“ΑΣΤΗΡ,”
ΑΚΗ ΤΣΕΛΕΠΗ-ΠΕΙΡΑΙΑ
Τηλέφ. 40-195
Τηλ. τα STARCO



καστον καὶ θὰ ἐμφανίζουν τὰ ἀποτελέσματα, ως πός την πυκνότητα καὶ τὰ ποσά τῶν ἐκάστοτε ἀπωτήσεων παρ' ἐκάστης κατηγορίας πλοίων (σύνολον ἀπωτήσεων καὶ μέσον ὅρον), τόσον εἰς ἀπολέντους ἀριθμοὺς ὅσον καὶ εἰς σχετικοὺς τοιούτους.

Τὰ πλοια ὅτα κατανεμηθῶν ἀνάλογος τύπου, μεγέθους, ἡλικίας καὶ συνθήκων ἀσφαλίσεως, τὰ δὲ ἀκτοπλοϊκά σκάφη ὁ ἀποτελέσσον ἀντικείμενον ἰδιαιτέρας μελέτης. Ό μέσος ὅρος τῶν ἀπατήσοντος ὅτα διαιρῆται εἰς περιπτώσιες μερικῆς ἀδιάβασης, εὐθυνῶν ἐξ συγκρόσεων, γενικῆς ἀδιάβασις, σώστων κατὰ τὸν ἄνθρακα, ἐνῷ ἀλλατικές διὰ μερικῆς ἀδιάβασις ὅτα ἔχοντα περιφερέον ὑποδιαιτεῖσον, ήτοι ἔντιμας ἐξ περός, συγχρόνεσσι, προαιρέσεως καὶ ἔντιμας ἐξ τροιζηματος εἰς τὸ σκάφος ἢ τὴν μηχανήν.

Pouμανία

Αἱ δοκίμαι τοῦ «Τρανσυλβανία»

Τό πρωτόν εξ τῶν δύο νεοτείχτων δημιουργούσιν της «Ρουμανικῆς ἀποικίας», τὸ «ελάνερ» *«Transilvania»*, ἔξετέλεσε πρὸ ήμερῶν εἰς τὰ Δανικά ναυπηγεῖα *«B. & W.»* ἐπιτυχῶς τὰς τεχνικὰς δοκιμάς του. Τὸ σκάφος τοῦτο, προοριζόμενον, ως γραπτῶν, διὰ τὴν ταχείαν γραφικήν Κονστάντζης — Κοντάρεως — Πειραιῶς — Λεμεσοῦ, ἔχει διαστάσεις μῆκος 432.6 ποδῶν, πλάτους 57.9 καὶ κούπων (βάθος) 30.9 ποδῶν, χωρητικότητα δὲ 7000 τόννων γκρός. Διὰ τὴν πρόσωσιν του ἐφοδιάσθη μὲ δύο μηχαναὶ Ντέζελ, δυνάμεως 18.000 ίππων, αἵτινες ἔξαστα λίζουν εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 20 μιλῶν τὴν ὥραν. Τὸ *«Τρανσιλβανία»* διαθέτει διαμερίσματα ἔξτιχτης πολυτελείας, παρέχοντα εἰς τὸ ταξιδιωτικὸν κόσμον κάθε δινατῆ ἀνεσιν καὶ ἱκανοποίησιν, ἐφωδιάσθη μὲ δλα τὰ σύγχρονα δργανα ναυπιλοίας, πληροῦ δλα τὰς νεωτέρας ἀπατήσεις καὶ τεχνικὰς ἑφαδικογάς, ἔχωπλισθη δὲ μὲ ἀρτίαν ἔξαστην, διασφαλίζουσαν τὴν ταχείαν φροτοεφόρτων καὶ τὴν καλὴν μεταχείρισιν τῶν ἐμπορευμάτων. Ἐπιρροθέτως διαθέτει καὶ ἴανόν καὶ φυγείον διὰ τὴν μεταφοράν επάθων φροτίων καὶ διὰ τὴν συντήρησιν τῶν εἰς τρόφιμα προμηθειῶν τοῦ πλοίου.

Σελ. Ρωσσία

Ναυτιλία και μεταφοραί

Πληροφορία Ρωσικής πηγής ύπολογίζουν, ότι ή συμμετοχή της Σοβιετικής γαντιλίας είς τὸ ἔξιτερικὸν ἐμπόριον τῆς χώρας, ἥκολούθησε τὰ κατετέρῳ διαδοχικά εἰς ποσοτά τοῖς ἕκατον αὐξομείωσεις ἀπὸ τοῦ 1929 μέχρι καὶ τοῦ 1936, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὸ τελευταίον προπολεμικὸν ἔτος 1913:

	1913	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936
Έξαγωγές	7.7	7.4	4.7	4.2	5.1	10.4	16.6	24.2	33.1
Εισαγωγές	15.9	41.2	44.3	35.2	41.6	88.6	82.9	67.4	73.0

Από τον 1934 τὸ ποσσοτὸν εἰς τὰς εἰσαγωγὰς ἐμφανίζεται πως μειώμενον, ἐνῷ διὰ τὰς ἔξαγογάς βαίνει αὐλανόμενον. Μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1928 καὶ 1932 τὰ ἐμπορεύματα, ἀπίνα τετεφθόσαν διὰ Σοβιετικῶν σκαρδῶν, ηὔξησθον απὸ 7.9 εἰς 14.8 ἑκατομμύρια τόννων, διὰ νὰ φθάσουν τὸ 1936 εἰς 30.8 ἑκατομμύρια τόννων. Σημειωτέον, ὅτι ἀπὸ διετίας ὁ συναγωνισμὸς τῆς Σοβιετικῆς ναυτιλίας καὶ εἰς τινας διεθνοῦς κινήσεως τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς ηὔχει διαγραφόμενος. Οφελεῖται τοῦτο εἰς τὴν ἐπιδίωξιν, διότις τὰ Σοβιετικὰ πλοῖα, ἐπανακέμπτοντα εἰς τὰς βάσεις των, ἔξασταθλίουν, ἔστω καὶ εἰς χαμηλὴν τιμήν, ἕνα σιδηρήποτε ναῦλον ἐπιστροφῆς.

Σουηδία

Τὸ λάτινερ «Stockholm»

Ἐκ τῶν Ἰταλικῶν ναυπηγείων «Montfalcone» καθειλέσθη πρὸ ίμερῶν τὸ νέον Σονηδικὸν ἐπεροχεάνιον «Stockholm», προοριζόμενον, ὃς γνωστόν, διὰ τὴν τακτικὴν Σονηδικὴν γραμμὴν πρὸς τὰς Ἕνωμένας Πόλιτειας, παραλλήλως πρὸς τὴν ἐκάστοτε ἀνάληψιν καὶ τουφιστικῶν ταξιδίων διὰ τὰς Δυτικὰς Ἰγδίας, τὸ Βόρειον Ἀκρωτηρίον, τὴν Βαλτικὴν καὶ τὴν Μεσόγειον, ἐναλλάξ μὲ τὰ ἔτερα σκάφη τῆς Ἰδίας ἑταῖροις «Kungsholm» καὶ «Grisholm». Ὁ προσαταρκτὴ ἐγγασίος ἐκπονήσεως τῶν σχεδίων τοῦ ἐπιλέκτου τούτου Σονηδικοῦ «λάινερος» ἤρχισε τὴν ἄνοιξην τοῦ 1935, μεταξὺ δὲ τῶν ἡητημάτων, ἄτινα ἰδιαίτερος ἀπηγόρησαν τοὺς ναυτικοὺς ἀρχιτέκτονας, κατελέγετο καὶ ἡ ἀποφργὴ τοῦ κραδασμοῦ πρὸς ἔξασταλιστ ἀνωτέρου ἐπιπέδου εἰσταθείσας εἰς τὸ σκάφος. Πρὸς τὸν σποντὸν αὐτὸν νίοβετήθησαν ἐπάκτως εὔρεα καὶ ἀεροδυναμικὸν σχήματος παραπτορίας (bilge keels), τὰ ὅποια πιστεύεται, ὅτι θὰ συντελέσουν μεγάλως εἰς τὸν περιορισμὸν τοῦ κλινωνισμοῦ ἀπὸ 15 περίπου μοίρας εἰς 5 μόνον, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν κατάλληλον τοποθέτησιν εἰδικῶν δεξαμενῶν εἰσταθείσας.

"Οσον ἀφορᾶ τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν, δὲν ἡρξολυθήθη τὸ σύνηθες σύστημα τῶν διπλῶν διαδόμων, ἀλλ' ἀντ' αὐτῶν προεκριθῆ εὑρὺς κεντρικὸς διάδομος κατὰ μῆκος τῶν αἱδουσῶν ἔκαστον κατὰ

νας μὲ θέαν πρὸς τὴν θάλασσαν, ἐνῷ αἱ κοινόχοητοι ἀθουσαὶ τῆς α'
καὶ β' θέσεως καὶ τῆς «τοῦνιστ - κλάς» διαφέρονται διὰ τὴν εὐρυχωρί-
αν τῶν καὶ τὴν φιλότεχνον αὐτῶν ἐπίτασιν. Σημειώσονται δὲ τὰ πλείστα
τῶν διαιρεσμάτων τὸν ἐπιβατὸν διαθέτον εἰδού ἔξτεροις «χώλλῃ» πρὸ-
τον κοιτῶνος. Οταν τὸ πλοῖον ἐκτελή τακτικὴν γραμμὴν τοῦ Βορᾶ. Ἀτλαν-
τικῷ δὲ έχει θέσεις «εαβίνη», «τοῦνιστ» καὶ γ' θέσεως, δυνάμενον νὰ μετα-
φέρῃ 1350 ἐν συνόλῳ ἐπιβάτας, ὅταν δημοσίος ἡ ἀναλαμπάνη περιηγητικά
ταξίδια δὲν θὰ δέχεται περισσοτέρους τῶν 620 ἐπιβατῶν. Τὸ πλήρωμά
τον θὰ ἀποτίζεται ἀπὸ 600 περίπου ἄτομα.

Τό «Stockholm» έχει μήκος 625 ποδῶν και χωρητικότητα 28.000 τόνων γραδός περίπου, διά δὲ τὴν πρόσθισην του ἐξοδάεται μὲ τρεις δεκακιλινδρούς μηχανάς «Sulzer», ἀπίνες ἀναπτυσσούσουσα δύναμιν 22.000 ίππων, κατανεμούμενή εἰς τρεις θλίψις. Θὰ παρέχουν εἰς τὸ σκάφος ταχέτητα 18 ἔως 19 μιλίων τὴν ὥραν.

Τὸ ὀκτάωρον εἰς τὰ πλοῖα

Τό ιποβληθέν πρὸ καρδοῦ εἰς τὴν Σονητικὴν Βούλην νομοσχέδιον περὶ εἰσαγωγῆς τῆς ὀξτώρου ἐργασίας εἰς τὰ πλοῖα καὶ ἀναλόγου συνθέσεως τῶν πληρωμάτων των, ἀγγέλεται ὅηδι ἐς Στοχοδόμης, διὶ τοῦ φριπτισθῆ, ἔξαρθτεσις ὡμοῖς τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ ἀπὸ τὴν προτυγμένην ψηφίσιον παρομοίων νομοσχέδιον παρ' ὄλον τῶν Σκανδιναϊκῶν χωρῶν καὶ ἀπὸ τὴν ἐπικυρώσιν τῆς σχετικῆς διεθνοῦς οικισμούς τῆς Γενεῆς ἐπιμέρους τῶν κυριωτέρων ναυτικῶν Κρατῶν τοῦ κόσμου. Κατὰ τὴν προγνηθείσαν ἐν τῇ Βούλῃ συζήτησιν, ὁ ὑπουργὸς τοῦ Ἐμπορίου, ὅμιλῶν ἑπέρ τῆς ψηφίσεως τοῦ νομοσχέδιον, ἀνεφέρθη εἰς τὴν πρότασιν τῆς ἀρμοδιᾶς κοινοβούλευτικῆς ἐπιτροπῆς, καὶ ἦν ἡ ἐφαρμογὴ τοῦ ὀξτωροῦ θὰ ἐξητάστω πράγματα ἀπὸ τὴν παρεμφερῆ νομοθεσίαν τῶν γειτονικῶν πρὸς τὴν Σονητίαν χωρῶν, ἐτόνισε δὲ ὅτι τὸ ζῆτημα τοῦτο ἐσημειώνει προδόσιον τόσον εἰς τὴν Νορδηγίαν καὶ τὴν Δανίαν, ὃσον καὶ εἰς τὴν Φινλανδίαν.

‘Η συνέλευσις τῆς «Βαλτικῆς Διασκέψεως»

Κατά τὴν συγκροτηθείσαν τὴν 2αν Ἰουνίου ἐν Στοκχόλμῃ συνέλευσιν τῆς «Βαλτικῆς καὶ Διεθνῆς ναυτικῆς Διασκέψεως», ὁ ἀποχωρῶν πρόεδρος αὐτῆς κ. Τ. R. Cairns ἐπέσυνε τὴν προσοχὴν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας ἐπὶ τινῶν θεμάτων γενικοτέρους ἐνδιαφέροντος. Οὗτως, ὑπέδειξεν, ὅτι αἱ ἵπποι διαφόρων λιμένων παρεζόνειν εὐκόλια εἰς τὰς φροτεκφορτώσεις ἐμφανίζουν εἰσέτι ἀρχετήν καθηρέσθιον, ἐν συγκριτικῇ τὰς προόδους τῶν συγχρόνων πλοίων καὶ διεκπελεῦν, ἀναφορικῶς, τὸδέ τὰς ἴκανον ποιητικὰς εἰσπράξεις ἐκ τῆς προσωρινῆς κατά τὸ παρελθόντος ἔτος ἀναβιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς, διτι μετα μίαν δεσμεπτιετίαν κρίσεων ἡ περιοδισμένων ἐργασιών πολλὰ κανέναι ἀξόνια παραμένουν πρός πλήρωμα τοῖς ἡ κατασκευὴν τῶν ναυπηγείων ἀποτελεῖσθαι.

ον, πλην ή καλύψουν αι ζημια των ναυτιλιανων επιχειρησεων.

Η «Διάσκεψις» προβλέθην εις τὴν ἀπόφασιν τῆς κατ' ἄρχην ἐγκρίσεως τοῦ σχεδίου παραπλευρικού τῶν ὑπεραριθμών πλοίων, ἐν συνδιασμῷ ποδὸς τὴν καταβολὴν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας των μᾶς ἀποζημιώσεως καὶ ἔταξθη, ἐν προσεμένῳ, ὑπὲρ τῶν προσπαθειῶν τοῦ «Αγγλικοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου» καὶ τῆς «Διεθνοῦς Ναυτικῆς Διαισχέψεως» διὰ τὴν ἐπόνησην τοῦ σχετικού σχεδίου, μελλοντος νά ἐφαρμοσθῇ εἰς τὰ ἄνω τῶν 2500 τόννων γκρός φορτηγά πλοῖα. Ή ἀπόφασις προσθέτει, διτὶ εἰς περίπτωσιν ενδοθεώς τοῦ ἐπιδιωκομένου οροπού, ἡ «Βαλτική καὶ Διεθνῆς ναυτική Διάσκεψις» είνει ἔτοιμη νά ἔξετασῃ τὴν σκοπιμότητα ἐπεκτασεως τοῦ «σχεδίου» καὶ ἐπὶ πλοίων κάτον τῶν 2500 τόννων γκρός.

Δι. ἔτρεσας ἀπόφασις ἔξενοισιστόνθη ἡ ἐπειστρατηγική πλατφόρμα της

τις επεργα αποφοίων εξοριστικήν η επελεστική επιφορή της «Διασκέψεως», δωρεά προσθήτη εἰς παραστάσεις παρά την Ἀγγλική Ἐπιφορή ἐλέγχου τῆς γνωνθρακοπαραγωγῆς, καθώς καὶ εἰς τὸν προμηθευταῖς γνωνθράκων τοῦ Κόντινεντ, διὰ τὴν μείωσιν τῶν ὑφισταμένων διά τὰς ἀνθρακεύσιτες τῶν πλοίων ἴντιλον τιμῶν.

Toupkíα

Παραδόσεις και καθελκύσεις

Τὰ παραγγελθέντα ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους νέα ἐπιβατηγά ἀτμόπλοια εἰς τὰ Γερμανικά ναυπηγεῖα τοῦ Ἀμβούγου καὶ τῆς Βρέμης ἤρχισαν παραδιδόμενα. Τὸ πρῶτον καθελκυσθὲν ἀτμόπλοιον «Τράκα» κατατλείναν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος μηνὸς εἰς Κονσταντινούπολιν, ἐτέθη εἰς τὴν ἑπτηρείαν, ἐνῷ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν κατατλέει εἰς τὴν Σμύνην καὶ τὸ προσοξύμενον διὰ τὴν συγκονιναί του κόλπου ἀτμόπλοιον «Ἐφέση». Ἐν τῷ μεταξὺ συμπληρώματαν καὶ παραδίδονταν μέχρι τέλος τοῦ ἑπτακόλπου τὰ ἀτμόπλοια «Σύνη», «Σύνη» καὶ «Ἐπρωτός», ἐντὸς δὲ τοῦ αὐτὸῦ χρονικοῦ διαστήματος καθελκύνονται καὶ τοία ἐκ τῶν μεγαλύτερῶν σκαφῶν, ἄτινα πρόκειται νά όνομασθούν «Ἀμούρο», «Χαδσούσας» καὶ «Ἔτε - Ντε-



"MIDGARD," EMDEN

Zweigniederlassung der
"Midgard," Deutsche
Seeverkehrs-Aktiengesellschaft

SHIP BROKERS & AGENTS

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

στα εἰς τὴν προστασίαν καὶ τὸν δόν μεγάλων παραγόντων τῆς ἔθνικῆς ήμιδὸν ναυτιλίας, τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐργάτον θαλάσσης, ἐφόσον διὰ τοῦ θεσμοῦ τούτου ἐπιδίκεται ἡ κατὰ στοιχειώδης ἀνθρωπιστικὸν τόποντον κανονική διεξαγωγὴ τῆς ἐργασίας καὶ η ἐν γένει ἐν τῷ πλοίῳ ενδυνάμωσις, η ἐν ταύτῃ ἀσφάλεια αὐτοῦ καὶ η ειδόθωσις τοῦ πλού καὶ τέλος η ἔξα-
τερωσις τῆς ἀνεργίας. 6') "Οτι ἐν τοῖς πράγμασιν, ἐξ αὐτῶν κυρίως ἔξαρτάται ἡ ἀρτία ἐφαρμογὴ τῶν ώς ἄνω διατάξεων καὶ ὅτι ἐπομένως πᾶσα ἐκ κακῶς ἐννοούμενης προστασίας τῶν συμφερόντων τῶν ἐφοπλι-
στῶν ἐκδηλουμένη, ὡς συνήθως καὶ δὴ δὲλγὺν πρὸ τοῦ ἀπότομον τοῦ πλοίου, μὲν ἀστόρα ἐπειχειρισταλογίαν (λ. γ. χειμῶνέντι ναυτιλίᾳ, καν-
τοέλλῳ κλπ.) τάσις πρὸς καταστατήγησιν αὐτῶν καὶ διστορπαί ἐν γέ-
νει πρὸς σιμόφορον εἰς τὰς σχετικὰς διαταγὰς καὶ ὑποδείξεις τῶν ἀρχῶν, θίγει τὰ γενικότερα σημερόντα τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας καὶ δὶ τοῦ ἐμφύχουν ἀλικοῦ ταύτης, εἰς τὸ ὄποιον ἄλλως τε ἀνίκουν καὶ οὕτινος
ιεραρχικῶς προΐσταντα καὶ θέτει αὐτῶν νομιμῶς καὶ ιθικῶς ἀντιτετο-
πους τοῦ Κράτους καὶ τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. γ') "Οτι διὰ πάσαν ἐν τούτῳ
ἀπαγόρευσιν καὶ καυνεσθήσονται ἐκ μέρους τῶν ἀμφοδίων ἀρχῶν, κατ' ἐ-
φαρμογὴν τῶν προκειμένων διατάξεων καὶ ἐπέτελεν διαταγῶν ήμιδον, δέ-
ον νῦ μὴ αἰτιῶνται τὰς ἀρχάς, ἀλλ' ἕαντον καὶ μόνον, ἐφόσον ἐπ προ-
θέσεως η ἐξ ἀμελείας δὲν ἐμεριμνήσαν ἐγκαιώνως νά ὧσιν ἐν ταξεὶ ἔννυ-
τι τῶν νόμων. Καὶ δ') "Οτι τὸ Ὑψητονυγείον, ἀπόδοσιν δὲλ ωλς ἔξαρτη-
κήν σημασίαν εἰς τὴν ἐπ της καλῆς ἐφαρμογῆς τοῦ θεσμοῦ ἐπίτευξιν τοῦ
δι' αὐτοῦ σκοπουμένων ἀποτελεσμάτων, παρακολουθεῖ ἀπὸ μαροῦ ἐπ
τοῦ σύνεγγυς τὴν ἐπ προκειμένῳ διαγωγὴν ἐνίων πλοιάρχων διὰ τὴν ἐν
καιρῷ — ἀνέξαρτήτως τῆς τυχὸν συντρεχούσης ἀσκήσεως ποιικῆς διώ-
ξεως — παραπομπὴν τοῦ ἐνόπιον τοῦ Ἀναζοτικοῦ σιμωνίου τοῦ Ἐμ-
πορικοῦ Ναυτικοῦ, μὲ τὸ ἐρῶτημα τῆς στερήσεως τοῦ διπλώματος τού,
διὰ πράξεις η παραλείψεις γενομένας εἰς τῇ ἀσκήσει τῶν καυθρόντων
καὶ ἀντιβανόντως εἰς τὰς ἐπαγγελματικάς, ήθικάς καὶ νόμῳ ἐπο-
γερώσεις τού.

· Αγωγή κατά διαχειριστού φορτηγού

Ἐξεδικάσθη πρὸς ἡμεροῦν ἀπὸ τὰ Ἀγγλικὰ δικαστήρια ἀγωγὴ τῆς κ. Γ. Αυμπεροπούλου, συζύγου τοῦ δρός Ε. Αυμπεροπούλου, τῆς Γένοβας, ἐναπότιν τῶν ταύτων, ἀλλεδαῦτον Βλασπούνιου, τοῦ Λονδίνου. Ἡ ἐνάγουσα ἀπήτησε τὴν καταβολὴν εἰς αὐτὴν τῶν 18 οὐ τῆς πληρωθείσης ἀσφαλείας διὰ τὴν ὄλικὴν ἀπώλειαν τοῦ φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου «Μαρία», ἡξιώσει δὲ ἐπίσης νά τῇ ἱποβλήθουν οἱ λογαριασμοὶ ὅλων τῶν ταξιδίων τοῦ ἀτμοπλοίου «Μαρία» καὶ νά καταβιλθῇ εἰς αὐτὴν ἡ κατὰ τὰ 18 οὐ ἀνάλογια ἐπὶ τοῦ ὁφειλομένου ἵπολαιόν εἰς τῶν κερδῶν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ πλοίου, συμφώνως ποδὲς τοὺς λογαριασμοὺς τῶν ἐναγομένων, οἵτινες ἥσαν διαχειρισταῖ τοῦ ἀπὸ της «Μαρία».

Οι ἐναγόμενοι ἀντέχουσαν τὴν ἄγωγήν μὲ τὸ αἰτιολογικὸν, ὅτι ποινὴ τὸ πλοίον ἀποτεφρώθη, είχε δεχθῆ ἡ ἐνάγοντα σχυλιον καὶ δεσμευτικὴν σημασίαν διὰ τὴν πώλησιν τῶν μεριδίων τῆς εἰς ἑνὸν συνεταφόν τοῦ Οἴκου τῶν ἐναγομένων. Ὁ δικαστὴς κ. Σιμόνης ἔχει περιττῶν νὰ ἐδώσῃ ἀπόφασιν ἐπὶ τοῦ σημείου τῆς οὐτιμένης ἀναλογίας ἐπὶ τῶν ἀσφαλίστων, διότι — ὡς είπεν — ἀπεδείχθη ἐπὶ τῶν μαρτυρικῶν καταβέσσεων, ὅτι δὲν ἴστησε δεσμευτικόν τι συμβόλαιον καὶ συνεπὼς τὸ ποσσόν 18 οὐ τῆς ἀσφαλείας ἀνήκειν εἰς τὴν ἐνάγοντα, ἐκτὸς ἐὰν οἱ ἐναγόμενοι είχαν νὰ προβάλουν ἀπάτησιν τινὰ δι'. ἔξοδος τούς διασειωστῶν.

Ὥς πόδες τὴν ἀπάτησιν προσκομίσεως τῶν λογαριασμῶν οἱ ἔναγό-
μενοι δὲν ἡμιφισθήσαν τὴν ὑποχρέωσίν των, συμμορφώμενοι πόδες τὰς
διατάξεις τοῦ Ἑλληνικοῦ Ἐμπορικοῦ κώδικος, ὅστις καθῷριζεν, ὅτι «οἱ
διευθυνταὶ διφεῖλοι νῦν τηροῦν ἔποια πόδες ἐλέγον τὰ δικαιολογητικά
κλπ. ἔγγραφα τῆς διαιρεισθεῶν των». Ὁ κώδικας δὲν ἀπατεῖ νῦν σταύρων
τὰ δικαιολογητικά εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους ἐφοπλιστάς, διότι τοῦτο
ἄλλως τε καὶ ἀπὸ πρωτικῆς ἀπόφευξ θεὶ ἦτο ἀδύνατον.

Έσπειρην, πρόσφατα έχοντας αποφέρεις την πρώτη δικαιοσύνη.
Επίσημη θητεία, πρόσφατα έχοντας θητείαν ο "Αγγελος δικαστής, μία ά-
δικωλόγητης καθιστέρησης περί τὴν προσαγάγην διώσιμενον λογαρια-
σμὸν, ἀλλ' ὅταν οὗτος παρεδόθησαν, δὲν προεξάλεσαν σοβαρὰν τινὰ ἀ-
φοροῦν ἐπιχρίσεως. Τὸ ἐπίμαχον σημεῖον ἦτο, ἂν οἱ ἐναγόμενοι εἰζον-
παραβή τὸ καθήκον τῶν ἀργητέντες νῦν προσαγάγουν τὰ δικαιωλόγητα
καὶ εἰς τὸν σύζυγον τῆς ἐναγόντις. Αἱ ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου μαρ-
τυρικαὶ καταδέσεις διεφύνουν, ὁ λόρδος δικαστῆς ὡμοιοφέρει τὴν
γνώμην, ἵτε δὲν γνωστά πάντοις εἰς τὸν ἀποστολὴν τῶν δικαιολογη-

τικῶν. Κατὰ συνέπειαν τὸ δεύτερον μέρος τῆς ἀγωγῆς τὸ ἀφορῶν τὴν ἀπόδοσιν λογαριασμοῦ ἔπειτα νῦν ἀπορριφθῇ. Διαστικά ἔχοδα εἰς οὐδένα τῶν ἀντιδίκων ἐπεδικάσθησαν.

΄Η πυρκαϊά του τάνκερ «Πετράκης Νομικός»

Τὸ «Ναυτικὸν Συμβούλιον» τοῦ «Αμερικανικοῦ Επειδόματος» προσέθεται τὸ πόροιμα τῆς ἐνεργηθείσης παρ' αὐτοῦ ἔρευνης, ἐν σχέσει μὲν τὰς συνθήκας, ἵνα τὰς δομαὶς ἔλαβε χώραν τὴν 31ην Ὀκτωβρίου 1936 εἰς τὸ Schiedam τῇ ἐποχῇ ταῖς περισσαῖς ἐπὶ τοῦ δεξαμενοπλοίου «ΠΕΤΡΑΚΗ ΝΟΜΙΚΟΣ», καθ' ἣν ἐφονηθήσαντα 14 «Ολλανδοί», ἐγράται κατὰ τὸ πλειστον καὶ πυροσβέσται, ἐτραματισθησαν δὲ ἑτερα 25 ἄτομα. Τὸ σκάριος είχε καταπλέσθαι εἰς τὸν ηρθέντα «Ολλανδικὸν λιμένα δι' ἐπισκενάς, ἀφοῦ προηγουμένων ἐξερρόφθωσεν εἰς τὴν Χάρδην 10.000 τ. ἀκαθάρτων πετρολίων. Η ἐρημητικὴ σῆματος κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν ἐπισκενῶν εἰς δὲ ἐν τὸν ἐνεργηθάντον τὰς ἀνακαρδίσεις ναυτικῶν ἐπιθεωρητῶν ἀνεύκοπες πρὸς καρδῶν, ὅτι ή «Ολλανδική» κυβερνήτης ἐπέξεισαγέτε οὐνος Κανονισμούς πρὸς ἀποφυγὴν ἐν τῷ μέλλοντι παρομοίον καταστροφῶν.

“Ηδη, διὰ τοῦ ἐκδοθέντος πορφύματος τῶν ἔρευνῶν του τὸ «Ναυτικὸν Συμβούλιον» ἀποφαίνεται, διτὶ ἡ ἔκρηξις προῆλθεν ἐκ τῆς ἑπαγῆς τῆς φλογὸς μᾶς λυγνίας ἀστευτίνης μὲ μίγμα ἐκρητικοῦ ἀερίου, προερχομένου ἀπὸ τὰς ἀναθυμάσεις τοῦ ἐπικινδύνου ἀσαθάρτου πετρελαϊού της Χάλκας, μικρὰ ποσότητας τοῦ ὅποιον εἰνέρχετο εἰς τὴν δεξιάν δεξαμενήν τοῦ σκάφους. Συνεπειὰ τῆς ἔκρηξεως τὸ πετρελαϊον ἀνεψλεγή, μετὰ παρέλενον δὲ ἡμερείας ὥρας ἐσπιειώθη ἔκρηξις καὶ εἰς τὸ θερινόν «τάνκ» №1, τὸ ὅποιον ἐπεξονόντει μὲ τὰ πλευρικά «μπλώνερε», ἄτινα — πιθανός — περιείχον ποσότητά τινα ἐπικινδύνου ἀσαθάρτου πετρελαϊού ή ἀέρια αἴτου. Κατά τὸ πόρισμα, δὲν κατορθώθη νὰ δοθῇ μία σωμῆς ἔξηγησις διὰ τὴν ὑπαρχόντου πετρελαϊού εἰς τὸ διαμέρισμα τῶν «μπλώνερε», τὸ δὲ «Ναυτικὸν Συμβούλιον» ἤχθη εἰς τὸ συμπέρασμα, διτὶ τὸ δυστύχημα θὰ προελαύνετο, ἐάν τὴν πρόσωπον συνδεόμενον μὲ τὸ πλοῖον είχεν ἴστελέσει τὸ καθῆκόν του.

Τό συμβούλιον δὲν ήδυνατο νά καταλογίσῃ εθνόντη εἰς ώρισμένων πρόσωπων, διότι δὲν προέβλεψε τό ένδεχόμενον ήπαρξεως ἀκαθάρτου πετρελαιού Χάϊφας εἰς τά εμπόνωντες τοῦ σκάφους, ἐφόροντες οἵμως, διό τι ἀν ἔξτατέο τό περιεχόμενον τοῦ θερινοῦ *άταν* Νο 1 — καὶ ὑπῆρχε λόγος νά γίνη τοῦτο — θά διεπιστόντετο ἐγκάρδιος η παρονταί ακαθάρτον πετρελαιον εἰς τά *εμπόνωντες*. 'Ο τόπος, καθ' ὅν τό προσωπικόν τοῦ ἐργοστασίου Wilton ἐνήργησεν ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη χαρακτηρίζεται ως ἀσύνετος. Τό συμπέρασμα τῆς ἐρευνής οἵματει περὶ σειρᾶς σφαλμάτων, διατραχυζέντων παρὰ διαφόρων πρόσωπων καὶ τοινέται έν καταπλεῖδι, διό τι καὶ ἀλάκηη η παρονταί πετρελαιον εἰς τά εμπόνωντες δὲν είλε προβλεψθῇ, θά ήδυνατο καὶ πάλιν νά ἀποσοηθῇ τό διατίγμα, ἐφόσον θά είλον πράξει διοι τό καθήρων των.

Ἡ ναυσιπλοῖα εἰς τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον

Αναφορικῶς μὲ τὴν τόχην τοῦ ἐπὸ Γαλλικὴν σημαίαν φορητηγοῦ «ΕΙ.—DJEM» τῶν π.κ. Κανάλλα καὶ Κωτταφοπούλουν, περὶ τοῦ ὅποιού ἀνεγράψαμεν οὐαὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ἔγνώσθησαν αἱ ἀκόλουθαι νεώτεραι πληροφορίαι. Μετὰ τὸν βομβαρδισμὸν τοῦ, τὸ σκάφος ὡδήγηση τοῦ λεγένετον ἐκτὸς τοῦ μέμνεος τῆς Βαλένθιας, ὃντος καὶ προσηράψῃ εἰς ἄβαθη ἀμμώδῃ θέσιν μεταξὺ Πινέντο καὶ Νάζαρετ. Τὸ πλήρωμα ἀδιντατοῦν νῦν κατασβέσῃ τὴν πυρωτὰν ἐγκατέλειψε τὸ σκάφος καὶ ἀπεβιβάσθη εἰς τὴν ξηράν. Μετά τίνας ὥρας ὅμως τὸ πλήρωμα ἐπανήλθε παρὰ τὸ πλοῖον, δοκιμώνεν δὲ ἀπὸ λιμενοργάτας καὶ πυροσβέστας τῆς Βαλένθιας ἐπέτηγε νῦν καταστῆναι τὸ πέρι ἡμιβύθισσον τοῦ σκάφους εἰς τὰ ἄβαθη. Κατὰ τὴν διαβίβασθεῖσαν πρὸς τὸ Ἀγγλικὸν Λόιδι ἀναφοράν, ὅταν τὸ πλοῖον, βλῆθεν ἐπὸ βόμβας, ἀνεφέλεγη, εἶχαν ἐπιφροτωθῆ τὸ 2/3 ἐκ τοῦ φορτίου τοῦ. Τὸ ἐπόλιον πορτίον κατεστοψῆ ἐκ τοῦ περὸς καὶ τῶν ὑδάτων. 'Ἐξ τοῦ πληγμάτος ἐπανατιθίσθησαν ἀνδρες τινὲς — ἀπαντες ἀλλοδαποί — εἰς δ' ἐξ ἀδύν, Γαλλικούς ἀνηρούθητος, ἐξέπενευσεν εἰς τὸ νοσοκομεῖον τῆς Βαλένθιας. 'Η θέσις τοῦ πλοίου εἴναι κρίσιμος, ἐννῦ ὡς ἐποσενάσμιον, τότε θὰ ἀνελκυσθῇ καὶ θὰ φρουρούληθῇ εἰς τὴν Μασσαλίαν. Διὰ τὴν φυμούλησιν θὰ διαθέσουν οἱ πλοιοστήταις ἔτερον σκάφος τον. 'Ἐάν ωμος καρακατικοῦθῇ ὡς τοῦλικὴ ἀπόλεια, τότε θὰ ἐγκαταλειφθῇ εἰς τοὺς ἀπαλλαστάς.

— 'Εξ ἀλλού κατὰ τὴν ἐνεργηθείσαν τὴν νόντα τῆς δης πρὸς τὴν ιπνούν εἴναισσον ἐπίμεσιν κατὰ τῆς πάλεως καὶ τοῦ λιμένος. 'Αλλ

ZETSKA PLOVIDBA A.D.

ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΥ “LOVCEN..”

διαθέτοντος πολυτελεῖς καμπίνας πρώτης θέσεως μὲ μίαν καὶ δύο κλίνας,
ἐπίσης πολυτελῆ τουριστικὴν θέσιν.

Προσεχείς άναχωρήσεις έκ Πειραιώς διά: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΝ, ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΝ:

ΑΛΒΑΝΙΑΝ· ΓΙΟΥΓΚΟΣЛАVΙΑΝ· ΒΕΝΕΤΙΑΝ· ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ·

ΙΑΝ ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ:

Δι' ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ἀπευθυντέον Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ
Μέσαρου Βάτη. Τηλέσφορου 43-027 καὶ ἄπαντα Γοαρεῖα ταξίδιον.

κάντε, ἐπλήγη ἵπο δομῶν τὸ ἔξει ήγυροθοβολημένον ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «THORPEHAVEN» 3688 τ. γκρός (τοῦ 1912) τῶν κ.κ. Π. Παντελῆ καὶ Σία. Ἐξ τῶν ἔκρηκεν κατεστράφη τὸ μηχανοστάσιον, ἐπικολυώθησε δὲ πυρωπὰ προξενίσασα σημαντικὰς ζημιάς εἰς τὸ πλοῖον. Ἐξ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρωμάτου του ὀθεῖται ἐπραματίσθη, τὸ σκάφος διωρὶς δὲν θεωρεῖται ἡδὸν ὡς νανοπλούν. Τὸ ἔτεον δομῶν φορτηγὸν τῆς ίδιας ἑταφίας «THORPEHALL» 1251 τ. γκρός (τοῦ 1910), παραμένει διθιομένον ἔνα μῆλον ἀπὸ τοῦ λιμένος τῆς Βαλένθιας.

·Η ἀποτέλεσμα τοῦ τάνκερ «Ναυσικᾶ»

Διὰ τὴν ἀποτέφθωσιν ἐξ ἄλλου τοῦ ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν δεξαμενοπλοίον «ΝΑΥΣΙΚΑ», οὐτίνος τὴν ἐγκατάλειψιν ἀνοικτά τῶν Βαλεαρίδων νήσων ἀνηγγείλλουν εἰς τὸ προηγούμενον τεύχος μας, χωρὶς γὰρ ἀναφερθεῖν εἰς τὰ αὐτὰ τῆς ἀναφλέξεως παραβήτονες κατωτέρῳ τὰς διαδικασθείσας ἐξ Λονδίνου νευτέρως πλήροφροίας. Τὸ οῷθὲν δεξαμενόπλοιον κατεύθυνθείνενον μὲν πλήρης φορτίον πετρελαίου ἐξ Λάζ Πιέντρας εἰς Πόρτ Ντέ Μπούκ, ὑπέστη ἀνοικτά τῶν Βαλεαρίδων νήσων καὶ ἀπριβῶς εἰς θέσιν πλάτους 39—44 Β. καὶ μῆκος 4—39 Α., αὐθιδιαστήκην ἀγγνώστων ὑδρόπλανων, ἄπινα ἔροψαν κατ' αὐτὸν ἀράτης βόμβας ἐκ ψαμηλοῦ ἕρησ. Μία ἐκ τῶν βομβῶν πλήξασα τὸ σχάρος, προερχάσεις τὴν ἀνάφλεξιν τοῦ φορτίου. Τὸ πλήρωμα ἐγκαταλείψει τὸ πλοῖον ἐπιβάν δύο οιδηρῶν σωστιών λέμβων, ἀφοῦ προηγουμένως ὁ ἀσυρματικής ἔξαπτστειλε τὸ S.O.S. καὶ καθώρισε τὸ στίγμα τοῦ πλοίου. Τὸ πλήρωμα παρέληφθη, ὡς γνωστόν, ὑπὸ τοῦ «Ιταλικοῦ φροτηρίου-*SECURITAS*» καὶ ἀπεβιβάσθη, σύσων, εἰς τὴν Γένοβαν. Μετὰ τὴν ἐγκατάλειψιν διεβιβάσθησαν περὶ τῆς τύχης τοῦ φλεγομένου πλοίου τὰ αἱόλουθα φαδιοτήτερα φαρμάκατα: Τὸ Γάλλιζὸν ἀτμόπλοιον «EL MANSOUR» ἀνηγγείλεν, ὅτι διῆλθε παρὰ τὴν «Ναυσικά», ἣτις ἐκάιτο εἰς πλάτους 39—35 Β. καὶ μῆκος 4—35 Α. Τὸ Ιταλικὸν ἀτμόπλοιον «AFRICANA» ἀνέφερε τὴν 30ην Μαΐου, ὅτι διῆλθε πλήσιον τῆς πυρολογιμένης «Ναυσικάς», περὶ τῆς ὥποις διέγραψε κύκλον. Τὸ σχάρος ἦτο ἐγκαταλείψιμενον καὶ παρεσίνθετο ἀπὸ τὰ σεύματα καὶ τὸν ἄνεμον, εἰς θέσιν πλάτους 39—44 Β. καὶ μῆκος 4—33 Α. Δύο οιδηροὶ λέμβοι, ἐπιπλέουσαν παρὰ τὸ σχάρος καὶ ἀποτελούσια κίνδυνον διὰ τὴν ναυπλίουν, παρέληφθησαν ὑπὸ τοῦ «Ιταλικοῦ πλοίου». Τὴν 31ην Μαΐου διῆλθε παρὰ τὴν καιομένην καὶ παρασυρμένην «Ναυσικάν» τὸ Ιταλικὸν ἀτμόπλοιον «ORATA», ὅπερ καὶ καθώρισε τὴν θέσιν τοῦ ναυαγίου εἰς πλάτους 39—38 Β. καὶ μῆκος 4—26 Α. Ναυαγωστικὸν πλοῖον φθάσαν τὴν 1ην Ιουνίου πλησίον τοῦ σχάρους, δὲν κατόφθισε νὰ πλησιάσῃ, λόγῳ τῆς ἐμφῆλης θερμαικούσιας. Οἱ ναυαγούστοι παρακολούθησαν τὰ κύματαν «Τάνκερος», θάλασσαν μὲ πρότην εὐκαριάν νὰ τὸ προσδοσούν καὶ νὰ τὸ οικουνώκισουν εἰς τὴν Βαρκελώνην ἢ εἰς τὸ Πόρτο Βάντο.

Τὰ κρατηθέντα εἰς Πάλμαν φορτηγά

Τὴν 10ην τῷ μηνὸς κατέπλευσεν εἰς Πειραιᾶ προερχόμενον ἐξ Πάλμας τὸ φορτηγὸν «ΕΥΓΕΝΑ ΚΑΜΠΑΝΗ», οὗτον τὸ φορτίον κατεργάθει ἐκφορτωθεὶς εἰς τὸν οινόπνευτα Ισπανικὸν λιμένα. Διὰ τοῦ φορτηγοῦ τούτου μετεφέρθη εἰς Πειραιᾶ τὸ πλήρωμα τοῦ κατασκευέντος φορτηγοῦ «ΒΙΚΤΩΡΙΑ» (εἰς «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΝΙΚΟΛΑΟΥ»). Τὸ ἐν δίλφῳ σκάφος, μετὰ τὴν ἐκφορτωσίν τοῦ εἰς τὴν Πάλμαν, ἐτέθη ὑπὸ Ισπανικῆς οικιαίας καὶ ἀπέλευσε, μὲν ἐθνικοτικῶν πλήρωμα, δι' ἀνοικτὸν πέλαγος. Ἐξ τοῦ πληρώματος, ἐκρατήθη μόνον ὁ αἱ πλοίαρχος κ. Γεώργιος Μητρόπολις, ὅστις εἰσαχθεῖς εἰς τὸ ἐν Πάλμα Ναυτοδικείον, κατεδικάσθη εἰς 12τῇ εἰρχτῇ. Οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιούχται ἀνέψευθησαν εἰς τὸν κ. Υφυπουργὸν τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ὃ δὲ κυβερνητικοὶ διεβίβασεν δηργίας εἰς τὸν ἐν Σαλαμίᾳ γραφαρικὸν «Ἐλληνα ἐπιτελοφαμματινον» κ. Ἀργυρόπολιν, διότι προσῆι εἰς διαβήματα διὰ τὴν ἀπόδοσιν τοῦ σκάφους καὶ τὴν ἀπόλυτον τοῦ φύλακασθέντος πλοιάρχου. Διὰ τὰ δύο ἄλλα ισραΐτικά θέντα φορτηγὰ «ΒΙΡΓΙΝΙΑ Σ.» καὶ «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΒΟΥΝΟΣ» ἐγγνώσθη, διότι ἐκφορτώνουν εἰς Πάλμαν καὶ Μελλύλαν, φαίνεται δὲ ὅτι μετά τὴν ἐξαφορτωσίν τοῦ θάμνουθον ἔλευθεροι.

— Τὴν δῆν Ιονίον ὀδηγήσθη εἰς Θέουταν τὸ φορτηγὸν «ΔΙΑΜΑΝΤΗΣ», ἀμέθη ὅμως μετά τινας ὥρας ἐλεύθερον νῦ συνεξίσῃ τὸν πλῶπι του.

Tel. addr.: Ugleexport MOSCOW

Η γραμμή Πειραιώς-Νέας Υόρκης

Διὰ προζηνέεται τοῦ Ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας κ. Δ. Ρεδιάδη, δημοσιεύθησης εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως», ἐκτίνεται εἰς δημόσιον διαγνωσιανόν ή ἐπὶ συμβάσει μετα τοῦ Ἑλληνικοῦ δημοσίου προνομακού ἀνάληψης τῆς δι' Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων ἔκτελέσεως τῆς συγκοινωνίας Ἑλλάδος — Β. Αἰγαίου.

Κατά τὴν προκήμην εἰς τὸν διαγωνισμὸν δύνανται νὰ μετάσχουν ἑκτὸς τῶν Ἑλλήνων πολιτῶν καὶ ἀλλοδαποί, ὥποροι μένειν νὰ ἔκτελέσουν τὴν συγκονωνίαν διὰ δύο τούλλαστρον ὑπεριωκεανών χωροτικότητος 15—20 γιλιάδων πόδων, ταχύτητος οὐχί κατωτέρας τῶν 17 μiliow. ἡλιας δὲ νεωτέρας τῶν 15 ἐτῶν.

¹ Ο ἀνάδοχος ἐπορεύεται εἰς ἔκτελέσιν ἐπτὰ τοῦλάχιστον δρομολόγων εἴτησιος.

Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ἀνωτέρῳ προζηνέσεως ο. κ. ὑψηλορρόγος τῆς Ἑπιποτικῆς Ναυτιλίας προέβη εἰς τὰς κάτωθι ἀνακοινώσεις:

«Είνε γνωστόν, ότι αφ' ής ανέλαβα τὸ υφεπονηγεῖον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας απέδοσαν ίδιαιτέρων προσοχὴν εἰς τὸ ζῆτημα τῆς ἐπαναστάσεως τῆς διαλασίας ἐπικοινωνίας Ἐλλάδος — Β. Ἀμερικῆς καὶ πράγματι τοῖς κατ' ἐπανάληψιν φοραῖς προεκλήθη διαγνωσινούς διὰ τὴν ἀνάθεσιν τῆς ἐπιτέλεσις τῆς συγκονινίας τάπτης εἰς ἀνάδοχον, μεθ' οὗ τὸ Κράτος θύ συνεβάλλετο. Διστιχῶς αἱ γενόμεναι τότε προσφοραὶ δὲν ἔχοιθησαν παρ' ήμῶν ουμέρουσα, ἄλλαι μὲν διότι τὸ προσφερόμενον πλοῖον ἦτο μικρὰς χωρητικότητος, ἄλλαι διότι ή παρὰ τοῦ Κράτους αἰτουμένη ἐπιχορήγησις ἥτο δισανάλιος πόρος τὴν ουνοματικὴν ἀντοχὴν αὐτὸν καὶ ἄλλα διότι ἐτίθετο ὅτι τὸ ἀτμόπλοιον θὰ ἔφερε ξένην ουματικήν, ἐνῷ ἀρχιβῶς εἰς τὸν κεριωτέρων σποτῶν τοῦ Κράτους είνε ὁ πλουτισμὸς τῆς ναυτιλίας μας διὰ πλοίου ἐλληνικοῦ ἐπηγρωμάτων μὲν ἔλληνισθων πλήρωμα.

Ἐκτοτε τὸ ζῆτιμα παρέμεινεν ἐκκριμές, ὃντος δὲ τὸν εὐχαρίστως δύναμαι νὰ ἀναποιῶσθαι, διὸ ἑπελήθησαν ἀνεπισήμως προτάσεις διὰ τὴν ἀνάληψην τῆς ἐξημεταλλεύσεως τῆς γονιμότητος. Συναρφῶς οἱ ἐν Αμερικῇ ὄμογενεῖς διὰ τοῦ ζ. Κριτᾶς, προεδρὸν τῆς Α. Χ. Ε. Π. Λ., ὁ οποίος πρὸ μηρουδιῶν μὲ ἐπεγνωμῃ, μοὶ ἔξερουσαν καὶ ἐγγάφως θεομοτάτην παράληπτον πρὸς ἐπίλυσιν τοῦ ζῆτιματος, ὑποσχόμενοι, διὸ θέλοντον ἐνισχύσει τὰς πρὸς τοῦτο προσπαθείας τοῦ Κράτους διὰ πάσης δινατῆς συνδρομῆς. Κατόπιν τούτων ἐθεορησαν ἀναγκαῖον νὰ προκηρύξω νέον διαγωνισμὸν καὶ ἔχο πολλὰς ἐλπίδας, διὸ αὐτῆν τὴν φορὰν θὰ πληριάσωσαν εἰς τὴν ἐπίτευξιν τῆς ποδονέμένης λύσεως. Περιττὸν νὰ προσθέσω, διὸ αἱ προσπαθείαι μοι πρὸς λέσιν τοῦ ζῆτιματος ἐνισχύνονται καὶ ἀπὸ τὴν προσωπικὴν ἐπιθυμίαν τοῦ ζ. Προεδρὸν τῆς Κυβερνήσεως, δοτὶς μετ' ἔξαιρετικον ἐνδιαφέροντος παρακολουθεῖ τὸ ζῆτιμα.

‘Ο Οίκος «Γρέγος και Σιά» εις Ἀμβέρσαν

Address: Kalininsky, str. Moscow 6

DONETZ STEAM AND GAS COALS, AND ANTHRACITE AND BRIQUETTES

BUNKERING AT SOVIET PORTS

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

QUICK DESPATCH

στοποιεῖται ὑπὸ τῆς ἀρμοδίας ἀρχῆς διώξεως τοῦ λαθρεμπορίου.

— Διὰ Β. Διατάγματος, προκληθέντος ὑπὸ τοῦ ἐπονεγείου «Υγείνης καὶ Ἀντιλήψεως, δημοσιευθέντος δὲ εἰς τὴν Ἐφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως», ὅριζεται ὅτι σκάφη φυγαδῶν, θαλαμηγά, δενζινάκατοι κλπ., οἰασθότος, ὑποχρεούμενα νῦν προσκούμενον ὑγειονομική ποτοπόίησιν, ἀπαλλάσσονται ταῦτης, προκειμένον περὶ πλόων μεταξὺ λιμένων τοῦ ἑσωτερικοῦ.

Ἡ περιουσία τοῦ «Ταμείου κατωτέρων πληρωμάτων»

Κατόπιν αἵτισεως τοῦ «Ταμείου κατωτέρων πληρωμάτων» τοῦ Ἑπειρωτικοῦ Ναυτικοῦ πρὸς τὸ ἀνώτατον συμβούλιον «Οἰκονομικῆς Ἀμύνης», παρασχέθη ἡ ἄδεια ὅπως ἐκ τῶν 26.000.000 δραχμῶν, ἄτινα τὸ ἐν λόγῳ ἰδόμνα ἔχει καταθέσει εἰς τὴν Ἐθνικὸν Τράπεζαν μὲ μισθὸν τόσον, ἀποσυνθόνιον τὰ 15.000.000 δρ., καὶ κατατεθοῦν εἰς τὸ «Ταμείον Παρακαταθηκῶν καὶ Δανείων», μὲ τόσον 4—5 ο.ο. Τὸ Ταμείον Παρακαταθηκῶν καὶ Δανείων, βάσει νέον Ἀναγαστικοῦ νόμου, ἀπέκτησε τὸ δικαίωμα νῦν δέχηται τοιαύτας καταθέσεις, τὰς ὅποιας καὶ θὰ διαχειρίζηται, ὑπὸ τὸν κρατικὸν ἔλεγχον.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

— Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 22 συμπληρωματικὸν τεύχος τοῦ «Δούος Ρέτζετερος» (τῆς 23ης Μαΐου) ἀναφέρεται ὅτι διῆρθν σερβεῦ τὰ φορτηγὰ «Ἀλεξάνδρα» εἰς Ἀμέρεσαν, «Ορος Λιγανθότερος» εἰς Ρότερνταμ, «Ορος Ὁλυμπος» εἰς Ἀμστερνταμ καὶ «Ομόνων» εἰς Ρότερνταμ.

— Ἐξετέλεσαν τελευταίως ἐπισκενάς ἐν Ἀγγλίᾳ τὰ φορτηγὰ «Γριός Μάρινερ» εἰς Μπρικεντίνην, «Εὐγενία Χανδρῆ» εἰς Νιούπορτ καὶ «Μίνα Λ. Καμπανάρη» εἰς Μπάρον.

— Ἐπίσης ἐδεξαμενόθησαν δι' ἐπισκενάς ἡ καθαρισμὸν τὰ φορτηγὰ «Δελφοί» εἰς Λίβερπολή, «Λεων. Μ. Βαλμάς» ἐν Μπάρον καὶ «Καίτη Χανδρῆ» εἰς Τάιν.

— Τὸ φορτηγὸν «ΟΥΡΠΑΝΙΑ» 1953 τ. γκρός (τοῦ 1902) τοῦ κ. Π. Αντόπα, διεγόμην ἐν τῶν νηολογίον Πειραιῶς, ὡς τεθὲν ὑπὸ τὴν Παναγιάνη σημιάν.

— Ἐνηλογήθη εἰς Πειραιᾶ τὸ νέον ἐπιβατηγὸν ἀτμόπλοιον «ΣΟΦΙΑ» 1897 τ. γκρός (τοῦ 1918) τοῦ κ. Ιω. Τόγια.

— Τὸ φορτηγὸν «ΕΡΜΗΣ» 950 τ. γκρός (τοῦ 1907) τοῦ κ. Μποδ. Αθανασιάδη μετωνομάσθη «ΣΟΥΖΥ».

Ἄγορα πωλησίαι πλοίων

Καμπία ἀξία λόγου μεταβολὴ δὲν ἐπήλθεν εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων κατά τὸ α' 15θῆμερον τοῦ Ιουνίου. Ἡ ἀξητησία σκαφῶν καὶ ἡ ἔλλειψις ἐνδιαφέροντος ὑπῆρχε γενικῇ, εἰς τόπον διατοπαδικῶν πλοαρτούρων ἐστημεώθησαν. Ως ἡτοῦ ἐπόμενον καὶ αἱ ἀξίαι τῶν φορτηγῶν, ἔλλειψις ἀντιπροσωπευτικῶν τῆς διαγνωμάσεως τῶν τιμῶν, παρέμειναν ἀνάλογοί τοι εἰς τὰ γνωστά ἐποιημένα ἐπίπεδα.

Απὸ Βαλκανικῆς πλευρᾶς ἀξιοσημείωτοι ὑπῆρχαν δύο καθελκύσεις ἐν τῶν Γερμανικῶν ναυπηγείων. Ἡ μία ἀνεφέρετο εἰς τὸ Βούλγαρικὸν πλοίον — ψηφεῖν «Chirkas» 3250 τόνων γκρός καὶ ἡ ἔτερα εἰς μίαν πλωτὴν δεξιμενήν 8000 τόνων, προσφιζόμενην διὰ τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντζῆς.

Αἱ κυριότεραι ἀγοραπωλησίαι πλοίων ἦσαν αἱ ἀπόλοινθοι: «KANGAROO» (τοῦ κρατικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Αὐστραλίας) διπλέλιπον μικτὸν εμπορίου, μὲ δύο καταστρώματα, 4483 τ. γκρός, 2.706 τ. νέτ καὶ 6200 τόνων φορτίου, μὲ ἐμφόρον δύναμις 23.6 πόδῶν, διαθέτον διαμερίσματα α' θέσεως διὰ 32 ἐπιβάτες, κῶδων ψηφεῖν καὶ εἰδικὸν κῶδων δι' 830 ζώνα, ναυπηγηθὲν τὸ 1915, μὲ σερβεῦ No 1 τοῦ 1932 καὶ ταχύτητος 9 ½ ἔως 10 μιλίον, ἐπωλήθη εἰς ἐφοπλιστάς τῆς Σαγκάνης ἀντὶ 25.000 λιρῶν.

«AMOLCO» Κονταρίκων ἀτμοκίνητον «τάνκερ» μὲ δύο καταστρώματα, 3101 τ. γκρός, 5100 τ. φορτίου, μὲ ἐμφόρον δύναμις 20.7 πόδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1914, μὲ σερβεῦ No 2 τοῦ 1935, ἡγοράσθη παρ' Αγγλον ἀντὶ 65.000 δολλαρίων καὶ μετεπολήθη εἰς τὴν Μεζικανικήν.

κυβέρνησιν ἀντὶ 90.000 δολ.

«KAMBOVE» Βελγικὸν τόπον στάνταρ «A» μὲ διπλοῦν κατάστρωμα μὲ τινὰ τῶν κυτῶν του, 7880 τ. φορτίου, 5278 τ. γκρός, μὲ δύναμις 25.4 πόδῶν, ναυπηγήσεως τοῦ 1918 εἰς Γλασούδην καὶ μὲ ἐπιθεώρησην No 1 τοῦ 1935, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς ἀντὶ 24.250 λιρῶν. Καταναλίσει 33 τόνους γαλανθράκων, μὲ 10½ μίλια.

«HOUSTOWE» φορτηγὸν τόπον turret - deck, 3859 τ. γκρός, 6450 τ. φορτίου μὲ δύναμις 21.8 πόδῶν ναυπηγήσεως τοῦ 1907, μὲ ἐπιθεώρησην δεντέρων εἰδικήν No 3 τοῦ 1935, ἐπωλήθη ἀντὶ 10.000 λιρῶν.

«HAWAII» Νορβηγίκων μὲ ἓν κατάστρωμα 3500 τ. φορτίου, 2184 τ. γκρός, ναυπηγήσεως τοῦ 1921 ἐπωλήθη εἰς Δανούς ἀντὶ 21.750 λιρῶν.

«MAROWIAN» Ἀγγλικὸν μὲ ἓν κατάστρωμα καὶ δεντέρον εἰς τὰ κάτη, 5088 τ. d. w., 3385 τ. γκρός, μὲ ἐπιθεώρησην εἰδικήν δεντέρων No 2 τοῦ 1935, ναυπηγήσεως τοῦ 1913, ἐπωλήθη εἰς Ιταλούς ἀντὶ 19.500 λιρῶν περίπου.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Ἡ ἐπὶ συνεχῇ 15θῆμερα παρατηρούμενή ἀπραξίᾳ εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ πλαισιούδηρον ὑπερχροφορησεις κατά τὸ πρότον ἥμερον τοῦ Ιουνίου εἰς μίαν λέλαφρὰ κίνησιν, ἀγειρούμενην υφίσιον εἰς τὴν ἐποιησην μικρῷν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, ἐνὸς μικτοῦ πλοίου 6052 τ. γκρός τοῦ 1908, ἀντὶ 15.500 λιρῶν μὲ παράδοσιν εἰς Γένοβαν, φέροντος ζημίας ἐποροφάζεως καὶ παρωπλισμένου εἰς τὴν Λισσαβῶνα ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Φεβρουαρίου καὶ τοῦ ἀποτελεσμάτος Γαλλικοῦ λάινεος «Lafayette», 25.178 τόνων γκρός (τοῦ 1929). Τὸ τελευταῖον τοῦτο ἐπωλήθη εἰς Ολλανδούς διαλυτὰς ἀντὶ 24.850 λιρῶν. ΟΛΛΑΝΔΟΙ ἐπίσης διαλυτὰς ἡγόρων ἀντὶ 11.500 λιρῶν τὸ φορτηγὸν γραμμῆς «Venecuela» 6350 τ. γκρός (τοῦ 1906) καὶ τὸ ἐπίσης Ολλανδικὸν ἀλεπτικὸν «Gezienau» 156 τ. γκρός (τοῦ 1896).

Οἱ διαλυταὶ τῶν ἄλλων χωρῶν εἰς πεφωτισμένας τινὰς ἀγοραὶ προέβησαν καὶ εἰς τιμὰς μὴ ἀνακοινωθείσας.

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Ἐσφαλμένος ὑπολογισμὸς τοῦ χρόνου φορτώσεως καὶ ἐκφορτώσεως.

Ἐνώπιον τῶν Ἀγγλικῶν δικαιοσημάνων ἔξεδικάσθη ποδὸς ἥμερῶν ἐνδιαφέροντας ἐπόθεσις, ἀφορῶσα ἀπαίτησην τῆς Ἀγγλικῆς ναυτικῆς ἐταιρίας «Z.» τοῦ Αονδίνου, κατά τοῦ Οἰκον. Amforg, τῆς Νέας Υόρκης, διὰ ἐπιστολῆς μόνει ἐκ λιρῶν 90.11.10. Κατά τὴν ἐνάγονταν «Ἀγγλικὴν ἑταῖριαν» εἰχει καθορισθῆ διὰ τὸ συναφθέντος τὴν 2ην Μαΐου 1934 ναυλοσυμφώνου μεταξὺ τῶν διαχειριστῶν τοῦ ἀτμοπλοίου τῶν ἐναγόντων τῶν «Zittella» καὶ τῆς «Ἀγγλ.-σοβιετικῆς ἐταιρίας», ἐνεργούσῃς διὰ λογαριασμὸν τῶν ἐναγομένων ναυλωτῶν, διὼς τὸ ὄρθιεν φορτηγὸν παραληφτὴ εἰς Μαριούπολιν ἢ καὶ Νιζολάσεφ ἢ καὶ Θεοδόσιαν φορτίου γανθανθράκων 6300 τόνων, 5 οἱ πλέον ἢ ἔλαττον, κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ πλοιαρχοῦ. Τὸ σκάφος ἔδει ἀπολούθως νὰ πλένη πρὸς παράδοσιν τοῦ φορτίου καὶ εἰσπαράξῃ τὸ ναύλον του εἰς ἔνα ἀσφαλῆ λιμένα τοῦ Νόρδερν ρέιντ, συμπεριλαμβανούμενον καὶ τοῦ λιμένος τῆς Βοστώνης. Εἶχεν ἐπιτοσιθέτως συμφωνηθῆ, διὰ οἱ ἐνάγοντες πλοιοκτῆται μὴ κατέβαλον εἰς τοὺς ἐναγομένους ναυλωτὰς 15 λιρας ἡμεροϊδίως ἢ κλάσμα τοῦ ποσοῦ τούτου διὰ τρίμηνα ἡμέρας, ἔναντι πάσης ἐπιταζίνσεως πρὸς ἔξοχοτην (dispatch money) κατά τε τὴν φόρτωσιν ἢ τὴν ἐκφόρτωσιν.

Τὸ ἄρθρον 5 τοῦ ναυλοσυμφώνου καθώριζεν, διὰ ἐτο πλοίον θὰ φορτωθῇ 600 τόνους καθ' ἔκστην ἐργάσιμον ἥμερον, καιοῦν ἐπιτρέποντος ἔξαρσην τῶν Κυριακῶν καὶ ἐπιστολῶν ἐσόρτων. Οἱ ναυλωταὶ θὰ ἔχουν τὸ δικαιόωμα νὰ ἐργάζονται καὶ τὰς ἔξαρσειςμον περιόδους, ὡς ἐπίσης καὶ κατὰ τὴν νίκτη, χωρὶς δύος ὁ χρόνος οὗτος νὰ μετρᾶται. Η περιόδος τῶν σταλίων θὰ ἀρχίζῃ τὴν 1ην μεταφεσμούρην ὥραν, ἐφόσον η εἰδοποίησης, διὰ τὸ πλοίον είνε «έπιομν πρὸς φόρτωσιν» ἐπεδόθη πρὸς μεσημβρίαν ἢ τὴν 2ην προσινήν τῆς ἐπομένης ἐργασίους ἡμέρας, ἐφόσον η εἰδοποίησης ἐπεδόθη μετὰ μεσημβρίαν τῆς προηγουμένης.

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩΙ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o LTD

EXCHANGE CHAMBERS

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

νης. Είς περίπτωσιν μή ινάρχειος διαθεσίμους «θέσεωρ» πρός φόρτωσιν κατά την λήψη της ειδοποίησεως τού πλοιάρχου περὶ τοῦ «έποιμον τού πλοίου», διώς δεχθῆ τὸ φορτίον, ὁ χρόνος ἀναμονῆς διὰ τὴν κένουσιν θέσεως δὲν θὰ ἑπερβαίνῃ τὰς 48 τρεχουμένας ὥρας ἐν συνόλῳ, ἔξαιρουμένους τῶν Κυριακῶν καὶ ἑοτῶν. Μετὰ τὴν πάροδον τοῦ 48ώρου τούτου θὰ ἀρχίσουν ὑπόλογοιμένου αἱ σταλίαι.

Κατὰ τὸ δόνον ἄρρενον «τὸ φορτίον τὰ δέ εἰσφορτώνεται πρὸς 800 τόνους κατὰ μέσους ὅρων, ἀνά πάσας ἔργασμον ἡμέραν, καροῦ ἐπιτέρποντος, ἔξαιρουμένων δὲ τῶν Κυριακῶν καὶ τῶν ἐποίημον ἡ τοπικὸν ἑοτῶν, εἴτε χρηματοποιοῦνται αὐτὰ πρὸς ἐκφόρτωσιν, εἴτε δηλ. Οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν νῦν καταβάλουν εἰς τοὺς ναυλωτὰς 15 λίας δι᾽ ἐκάστην ἡμέραν ἢ κλάσμα τοῦ ποσοῦ τούτου διὰ τημάνη ἡμέρας, ἔναντι τοῦ ἔξαιρουμένου χρόνου κατά τὴν φόρτωσιν καὶ ἐκφόρτωσιν, μὲ διακανονισμὸν εἰς ἐξάτερον ἄκρων, ἐάν ἡθελεῖς ζητῇ ἀπὸ τοὺς ναυλωτάς.

Ἄριτρον κατά τὸ 30ὸν ὅρθον «οἱ ὅροι ἔξαιρεσιν τῶν σταλίων ὑπῆρχον εἰς διάταξιν, καθ’ ἣν ἡ ἐπίσημος περιοδὸς παύσεως τῆς ἔργασίας πρὸς ἐκφόρτωσιν Κυριακῆς ἢ ἑοτῆς θὰ ἔξαιρηται τῶν σταλίων, τὰ δέ Σάββατα ἢ αἱ παραμοναὶ τῶν γενικῶν ἡ ἐπιτοπίων ἑοτῶν θὰ λογίζονται ὡς 3)4 ἡμέρας, εἴτε χρηματοποιοῦνται πρὸς ἔργασίαν ἢ μῆ. Κατὰ τὰς Δευτέρας καὶ τὰς ἐπομένας ἡμέρας τῶν γενικῶν ἡ ἐπιτοπίων ἑοτῶν, ὁ χρόνος δὲν θὰ ἀρχέται λογιζόμενος μέχρι τῆς 8ης πρωινῆς, εἴτε χρηματοποιηθῇ ἢ μῆ.

Τὸ φορτηγὸν «Zitella» κατέπλευσεν εἰς Μαριούπολιν τὴν 29η Μαΐου 1934 καὶ ἐφόρτωσεν 6615 τόννους. Οἱ ἐναγόμενοι είχον εἰς τὴν διάθεσίν των 11 ἡμέρας διὰ νῦν περιπάτους τὴν φόρτωσιν, ἐπέτυχον ὅμως νῦν τὴν συμπληρώσουν ἐντὸς 7 καὶ 3)4 ἡμέρων καὶ συνεπὼς ἀπῆτησαν «επιστάτε» διὰ 3 καὶ 1)4 ἡμέρων. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Βοστώνης κατέπλευσε τὸ σκάφος τὴν 11ην Ιουλίου 1934, αἱ δὲ σταλίαι ἤσχισαν τρέχουσαν ἀπὸ τῆς Ιης μεταπειραρχοῦντος ὥρας τῆς 12ης Ιουλίου. Οἱ προβλεπόμενοι διὰ τοὺς ἐναγομένους χρόνος ἐκφόρτωσεως ἦτο ὁ τὸν 8 καὶ 1)4 ἡμέρων, ἔληγε δὲ τὴν 10.25' πρωινὴν τῆς 23ης Ιουλίου. Οἱ ἐναγόμενοι ἐπέτυχον νῦν περιπάτους τὴν ἐκφόρτωσιν τὴν 10.25' πρωινὴν τῆς 19ης Ιουλίου καὶ συνεπὼς είχον ἀπάτησην διὰ «επιστάτε» τεσσάρων ἡμερῶν. Αὐτὴν ὅμως νῦν ἐκέπεσαν ἀπὸ τὸν ναῦλον οἱ ἐναγόμενοι ἵνα ποσό 108.15.0 διὰ «επιστάτε» ἔξαιρον μήδεντος χρόνου 7 καὶ 1)4 ἡμέρων διὰ τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν, ἐκράτησαν λίρων 199.6.10, ἥτοι περισσότερον τοῦ ὀφειλομένου ποσοῦ κατὰ 90.11.10 λίρων, τὴν ἐποτροφὴν τῶν ὅποιον ἀπῆτησαν οἱ ἐναγόμενοι πλοιοκτῆται..

Κατὰ τὸ ὅρθον 4 τὸν ναῦλουσμαρίουν «οἱ ναῦλος θὰ ἐπληρώνεται διὰ τραπεζικῆς ἐπιταγῆς ἐπὶ Λονδίνου, ἀνεν ἐπατέσθεως, κατὰ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτίου. Οἱ παραληπταὶ θὰ εἰναι ἀπόχρεοι νῦν καταβάλουν τὸν ποσοῦν ποσούσης τῆς ἐκφόρτωσεως, ἐφόσον τοῦτο ἡθελεῖς ζητῇ παρὰ τοῦ πλοιάρχου ἢ τῶν ἐκφορτιστῶν. Ἐπίσης κατὰ τὸ ὅρθον 8 «οἱ ἐποπλισταὶ θὰ είχον τὸ δικαίωμα κατοχῆς ἐπὶ τοῦ φορτίου διὰ τὸν ναῦλον ἀποδημίας ἐπειδή τοῦ πλευταίς (demurrage) ὃς καὶ διὰ πάσαν ἀποζημίωσιν ἐξ καθυστερήσεως. Οἱ ναῦλωται θὰ παρέμενον ἀπόχρεοι διὰ τὸν edead freight καὶ τὰς ἐποταλίας (συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ἀποζημίωσεως διὰ καθυστερήσεις), ἀπαντεῖς θὰ παρονταίσονται εἰς τὸν λιμένα φορτώσεως. Υπερχεούντο επίσης οἱ ναῦλωται διὰ ναῦλον, edead freight καὶ demurrage (συμπεριλαμβανομένης τῆς ἀποζημίωσεως διὰ καθυστερήσεις), ἀπαντεῖς θὰ προέκεινται εἰς τὸν λιμένα τῆς ἐκφόρτωσεως, ἀλλ' ἐφόσον καὶ μόνον οἱ ἐποπλισταὶ θὰ ἡδυνάσσουν νῦν ἐπιτέλους τὴν πληρωμὴν τούτου, προσφεύγοντες εἰς τὸ κεκτημένον ἀπὸ τὸν δικαίωμα εἶτε τὸν φορτίον».

Παραληπταὶ τοῦ φορτίου δὲν ἥσαν οἱ ἐναγόμενοι, ἀλλ' οἱ «G. E. Warren Corporation», ὅπινες καὶ κατέβαλον τὸν ναῦλον. Λέν ήσαν συνεπῶς οἱ ἐναγόμενοι ὑπέθυνοι, διότι οὐδέποτε οὗτοι ἐξέπεσαν τὸ ἀμφισθητόμενον ποσοῦν ἢ ἄλλο τι, ὥστε νῦν ἀποχρεύται εἰς οἰλανδήποτε ἐπιτροφήν. Επεκαλέσθησαν ἐπίσης οἱ ἐναγόμενοι καὶ τὸ γεγονός, ὅτι οἱ ἐναγόμενοι, εἰς οἰανδήποτε εὑδετὸν στιγμὴν, είχον τὴν εὐχέρειαν νῦν ἐπιτέλους τὴν καταβολὴν τοῦ ναῦλου εἰς τὸ ἀπέχειν διὰ τῆς ἀσκήσεως τοῦ ἐπὶ τοῦ φορτίου δικαίωμάτος τῶν κατοχῆς, ὅπερ ὅμως παρέλειψαν ἡ τὸ πράξινον. Καὶ ἀπὸ ἄλλης ὅμως πλευταίς — κατὰ τὸν ἐναγομένους ποσούν τοῦ 199.6.10 λίρων, δεδομένου, ὅτι οἱ νάγοντες ἥσαν ἀπόχρεοι νῦν πληρώσουν ἐπιτάχυνσιν χρόνου διὰ περιόδου

οὐρὶ 7 καὶ 1)4 ἡμερῶν, ἀλλὰ διὰ περιόδου 13 ἡμερῶν, 6 ὥρων καὶ 57' λεπτῶν, ἥτις ἔξοικονομήθη κατά τε τὴν φόρτωσιν καὶ τὴν ἐκφόρτωσιν. Τὸ φορτίον ἀνήκετο, ὡς ἐλέγθη, εἰς 6615 τόννους, αἱ δὲ σταλίαι φορτώσεως ἥσαν 11 ἡμέραι καὶ 1 ὥρα. Εφορτώθη εἰς 6 ἡμέρας καὶ 21 ὥρας, ἐξ οὐ προέκυπτεν ἔξοικονομήσις χρόνου 4 ἡμερῶν καὶ 4 ὥρων. Όδια τὴν ἐκφόρτωσιν προβλεπόμενος χρόνος ἀνεφέρετο εἰς περιόδου 8 ἡμερῶν, 6 ὥρων καὶ 27 λεπτῶν. Προστιθεμένης τῆς περιόδου τῶν 4 ἡμερῶν καὶ 4 ὥρων, ὅσα ἔξοικονομήθησαν κατά τὴν φόρτωσιν, ὁ ὅλος διαθέσιμος χρόνος διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν ἦτο 12 ἡμέραι 10 ὥραι καὶ 27 λεπτά. Διάνμει τοῦ Ἀμερικανικοῦ περὶ «Εθνικῆς ἀναγεννήσεως νόμου (National Recovery Act)» ἀπαντά τὰ Σάββατα ἀθεωροῦντο διὰ τὸν λιμένα τῆς Βοστώνης, ὡς ἐφορταὶ, διὰ τὰ σκάφη τὰ ἐκφορτούντα γανάθρακας. Λαμβανομένου ἐπὶ δημητρίου τῶν ἐφορτῶν καὶ Κυριακῶν, ὁ χρηματοποιηθεὶς χρόνος διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν τοῦ φορτίου τοῦ «Zitella» ἔξεπεν τὴν 5.27' μ.μ. τῆς 19ης Ιουλίου, συνεπῶς ἔξοικονομήθησαν 13 ἡμέραι, 6 ὥραι καὶ 57' λεπτά, διὰ δὲ τὸν χρόνον αὐτὸν ἥσαν ἀπόχρεοι οἱ ἐναγόμενοι νῦν καταβάλοντες «επιστάτε».

Οἱ ἐναγόμενοι ἀντέκουνταν, ὅτι δὲ ναῦλος ἐπληρώθη ὑπὸ τὸν «G. E. Warren Corporation», καθὼς καὶ διὰ τὰ Σάββατα ἀπετέλουν ἀροτάς διὰ τὸν λιμένα τῆς Βοστώνης. Υπεστηρίξαν ἐπίστες, διὰ δὲν ἡδύναντο νῦν ἐπιτύχουν τὴν καταβολὴν τοῦ ναῦλου εἰς τὸ ἀκέφαλον, ἀσκοῦντες τὸ δικαίωμα κατοχῆς τοῦ ἐπὶ τοῦ φορτίου, καθόσον ἄπαν τὸ φορτίον είχε παραδοθῆ πρὶν ἡ οἱ ἐναγόμενοι πληροφορηθῶν, διότι είχεν ἐκπεσθῆ ἐκ τοῦ ναῦλου ποσὸν λιρῶν 90.11.10 ἐπὶ πλέον τοῦ παρ’ αὐτῶν ὑπόλογοιμένου «επιστάτε». Πολλαὶ ἄλλαι περιπτώσεις — ἐπόνισεν ὁ συνήγορος τῶν ἐναγόμενων — ἐξηρτώντων ἐξ τῆς ἀποφάσεως ἐπὶ τῆς προκειμένης ἀγωγῆς, εἰς τὴν ὥραν τὸ κυριώτερον ἐκ τῶν ἐπιμάχων σημείων ἥτο, ἀν τὰ Σάββατα ἀπετέλουν διὰ τὸν Βοστώνην ἐφορτάς, δινάμει τοῦ «National Recovery Act». Ο δύοτε τὸν ναῦλοσμαρίουν ὑπόλογοιμός ἦδει νῦν γίνη καθ’ ἡμέραν καὶ τημάτην ἡμέρων καὶ οὐχὶ καθ’ ώρας. Ή ἔργασμος ἡμέρα ἥτο ἀπὸ 8 π.μ. μέχρι 5 μ.μ., τὰ δὲ 3)4 ἡμέρας ἥσαν 6 ώρα. Οἱ ἐναγόμενοι — ἐξηρχολογήθησεν ὁ συνήγορος τῶν πλοιοστητῶν — ἤρολος ἦσαν τὴν ἀποφίμωσην, διότι ἀδιαχρίτως ώραι καὶ λεπτά ἦδει νῦν ληφθοῦν ὑπὸ δημητρίου, διὰ δὲ τὸν τρόπον τούτου ὁ ἀριθμός τῶν οὕτων μετρούμενων ἡμερῶν πυρίζαντο.

Κατὰ τὸν συνήγορο τῶν ἐναγόμενων, οἱ πλοιοκτῆται ἐσφαλμένως ἐστόραγησαν κατ’ αὐτῶν, ἀντὶ νῦν στραφοῖν κατὰ τὸν παραληπτὸν τοῦ φορτίου, ἐξάσαν δὲ τοὺς ἐναγόμενας, διότι δὲν ἥσκησαν τὸ δικαίωμα τοῦ κατοχῆς ἐπὶ τοῦ φορτίου, διὰ νῦν εἰσπράξαν τὸν ναῦλον εἰς τὸ ἀκέφαλον. Συνεχίζων ὁ συνήγορος τὸν ἐναγομένων τὴν ἀνάπτυξην τῶν ἐπιχειρημάτων τοῦ κατὰ τὴν ἐπομένην συνεδρίασιν, εἶπεν, διότι δόνος τοῦ «National Recovery Act» καθόριζε τὴν 48 ὥρων. Καθ’ ὃν χρόνον ἀνεψήν ὁ διαδρομά, οἱ κάτοικοι τῆς Βοστώνης ἐθεωροῦν τὸ Σάββατον ὡς ἑοτῆς καὶ οἱ κατὰ τὴν ἡμέραν κατοχῆς εἰποτέρων πληροφορίας. «Ἄν δο ο ὄηθεις νόμος ἡστο συνταγματικός ἢ δοὶ δὲν ἡδύναντο νῦν ἀποτέλεστο νῦν κωμῆ κατὰ τὸν παρόνταν, ἀλλ’ οὔτε καὶ ἥτο ἔργον τοῦ συνηγόρου ποσὸν πρᾶξη τοῦτο. Οἱ ἐναγόμενοι δὲν ἥσαν καὶ ἡ πεύθινον — κατὰ τὸν συνήγορον — διὰ τὴν ἐγερθεῖσαν ἀπαίτησην, ὅ δὲ δῆλη διαδικασία καὶ γενικῶς ἡ ὑπόθεσις ὀφειλετο εἰς παρεξήγοριν. Καὶ ἄλλη ὑπότετη — ἐπόνισεν — διότι οἱ ἐναγόμενοι είχον τὸ δικαίωμα τῆς ἀγωγῆς, δὲν κατωθόσαν πάντως νῦν ἀποδεῖσον, διότι αἱ κρατηθεῖσαι ἐπιτώσεις δέν ἥσαν ὅρθαι.

Εἰς τὴν ἀνωτέρω ἐπιχειρηματολογίαν ἀντετάχθη ὑπὸ τοῦ συνηγόρου τῶν ἐναγόμενων, διότι η ἀπαίτηση διὰ «επιστάτε» δὲν ἥτο δινατὸν νῦν ἐγερθῆ, πρὶν η ὀλοκληρωθῆ ἡ ἐκφόρτωσις τοῦ φορτίου, ὅποτε διοις οἱ ἐποπλισταὶ δὲν ἡδύναντο πλέον ν' ἀσκήσουν τὸ δικαίωμά των κατοχῆς ἐπὶ τοῦ φορτίου.

Η ΑΠΟΦΑΣΙΣ: Η δικαστὴς λόρδος κ. Gouldard ἐξόδιον τὴν ἀπόφασιν τοῦ, ἐπόνισεν, διότι η ἀπαίτησης ἀσφάρδα ἔνα μικρὸν ποσὸν, ὑπόλογον τοῦ ἐπὶ πλέον εἰσπράξαντος «επιστάτε», ὀφειλομένου δὲ νῦν πλέον τὸ δικαίωμά των κατοχῆς ἐπὶ τοῦ φορτίου.

Καίτοι οικονομικώτερα, είνε ἀνώτερα τῶν ἄλλων κατασκευαστῶν Χρώματα & Βερνίκια παντὸς εἰδους
Ἐπίσης: Ιδιαιτέρα εἰδικότης χρωμάτων πρὸς διατήρησιν τῶν Tanks & Bilges
Αποθήκαι χρωμάτων ἐν τῷ ἔξωτερικῷ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST, CARDIFF
Τηλ)ματα "CAMREX,, - Cardiff ή Sunderland

W. KUNSTMANN, -STETTIN
BERLIN - SWINEMÜNDE
ΟΙΚΟΣ ΙΑΡΥΘΕΙΣ Τῷ 1870

**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ
 ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ**

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ-Swinemunde
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

- Kunstmania, Stettin• Scott's 1906, 1885
- Leschaco, Berlin• Watkins and Appendix,
- Kunstmann, Swinemunde• Seidenst, Boe, The New Boe

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:
 Stettin 25601 (5 lines)
 Berlin 113131
 Swinemunde 2063

IN EMDEN: LEXZAU, SCHARBAU & Co.

στραφή είς τοὺς πλοιοκτήτας. Ἡ ἐπεξιφραστολογία κατά τὴν διαδικασίαν είχε δίαφορα σημεῖα, προτίτοις δέ — κατά τὴν ἀπόψιν τῶν ἑναγομένων — ὅτι ἀκόμη καὶ ἀπάτησις διὰ ναῦλον δὲν θὰ ηστάθει κατὰ τῶν πελατῶν του, βάσει τοῦ 8ον ἀρθροῦ τοῦ ναυλοσυμφώνου, γνωστοῦ ὡς δροῦ κατοχῆς (lien clause), δι᾽ οὐ ἀπολύλασσον τῆς εὐθύνης οἱ ναῦλωται. Ἡ ἀμφισβήτησις περιστρέψετο περὶ τοῦ κατά πόσον τὸ ὑπόλοιπον τῶν λιόων 90.11.10 ἦτο καταβλητέον ως «εντίσπατξ», διτὶ ἡ ὕγιη ἐστράφη κατὰ τὸν ἀνευθύνον ναῦλοτὸν καὶ ὅτι οἱ πλοιοκτῆται δὲν ἔκαμαν κρήσιν τοῦ δικαιώματός των κατοχῆς τοῦ φορτίου. Οἱ ἑναγομένοι ἔξι ἄλλοι — ἔτονταν εἰς τὸ σκεπτικὸν του ὁ «Ἀγγλος δικαιοτῆς» — αντέτειχαν τὸ ἀνέφικτον τῆς ἀσκήσεως τοῦ δικαιώματός των περὶ κατοχῆς τοῦ φορτίου. Πρὸς τὸν ισχυρισμὸν αὐτὸν διώς δὲν συνεργώνει, ἀπὸ ἐμπορικῆς ἀπόγεως, ὁ δικαιοτῆς. «Ο πλοιαρχος — είτε — ἔγνωστες, ὅτι ὑφείλετο ἔνα ποδὸν διὰ «εντίσπατξ» καὶ συνεπῶς ἦτο δύσκολον νὰ δεζῆθη τις ὅτι πασιν ἐπεύθυνα οἱ ναῦλωται, ἐπειδὴ οἱ ἐφοπλισταὶ δὲν ἤσκησαν τὸ δικαιόματά των ἐπὶ τοῦ φορτίου καὶ διότι οὔτε κανένα ἐπεξιφράσαν νὰ πράξουν τοιούτον τι.

Κατά τὴν γνώμην τοῦ δικαστοῦ τὸ προβλήθεν ὑπὸ τῶν ἐναγομένων ἐπιχείρημα, ὃς πρὸς τὸ ἀνεύθυνον αὐτῷν, ὅτο ἴσχυρό καὶ θὰ ἥξει νὰ κρίνῃ τὴν ἔκβασιν τῆς ἀγωγῆς, διότι, ἀν οἱ νωντώνται δὲν ἥσαν ὑπεύθυνοι, ἔπειτε ὡς ἡ ἀγωγὴ νὰ εἴλη στραφῇ κατά τῶν παραληπτῶν τοῦ φροτίου. Ἐπειδὴ ὅμως ἡ ὑπόθεσις ἡδύνατο νὰ ἀχθῇ ἐνώπιον τῶν ἀνοτέρων δικαστηρίων, ὁ λόρδος δικαστῆς ἐπραγματεύθη καὶ ἐπὶ τῶν ὑπολογίων Ἑγγιμάτων, ἄτινα ἐδίγνωσαν κατά τὴν διαδικασίαν. Τὸ πρῶτον ἔξι αὐτῶν ἐπιμαχαν συμειούν ἀφεύγασα τὸν τρόπον ὑπολογισμοῦ τοῦ χρόνου τῶν σταλενών φροτώσεων καὶ ἐκφροτώσεως, ἵνα διαπιστωθῇ τὸ ποσὸν τοῦ ὀφελούμενού ἐντίσταταις. Τὸ ζῆτημα ἐτίθετο, ἀν ὁ χρόνος οὗτος ἔπειτε νὰ μετρηθῇ καθ' ἡμέρας καὶ κλάσματα ταύτης ἡ καθ' ὧδας. Ὁ Δικαστῆς εἰχε πεισθῆ, ὅτι ἡ φράσις εμία ἡμέρας ἕπενοι τὴν λεγομένην «ἡμερολογιακήν ἡμέραν» καὶ συή τὴν ἐργάσιμον ἡμέραν τῶν τοῦ δότου ὕσχων. Εἰχεν ἀκόμη ἀποδειχθῆ, ὅτι κατά ταυτοὺς διεικῆθη νυκτερινή ἐργασία ἐπὶ τοῦ πλοίου, ἐνῷ ὑπῆρχε καὶ τὸ ζῆτημα πῶς ἔπειτε νὰ ὑπολογισθῇ ἡ Δευτέρᾳ 4η Μαΐου 1934, ὡς πρὸς τὴν φροτώσιν τοῦ σκάφους, δεδομένον, ὅτι ἀπέτελε παραμονὴν ἐσορτῆς. Ήχθῇ ὅσσεν ὁ λόρδος δικαστῆς εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ὁ χρόνος κατά τὴν 4ην Μαΐου δὲν ὑπελογίζετο μέχρι της 8ης π. μ. καὶ ὅτι θὰ ἔπειτε νὰ ὑπερηφανθῇ μέχρι τοῦ μεσουντίου. Θὰ ἐλογίζετο συνεπὸς ὡς 3/4 ἡμέρας.

"Οσον άφορα την έξιφότων είς τὸν λιμένα τῆς Βοστώνης παθωρεῖτο, ὅτι αἱ Κυριακαὶ καὶ αἱ ἐπίσημοι ἡ τοπικὰ ἑορταὶ ἔξιφοντο μὴ περιλαμβανόμεναι εἰς τὰς σταλίας. Μία τῶν οὐτοῦ χορηγούσσαι θεοῖσιν ἡμερῶν ἡτοῦ ἓνα Σάββατον, διὰ τὸ δόπιον καὶ ἐλέγχον, ὅτι ἀπετέλει τοπικὴ ἑορτὴν καὶ κατὰ συνέπειαν ἐφέρει νό ἔξιφεν ἀπὸ τὴν μέτρησιν τῶν σταλίων. «Δένν νομίζω — ἔτοισεν ὁ λόρδος Δικαστῆς — ὅτι δύναμαι νό φύσασι εἰς τοιούτῳ συμπέρασμα, ἐπὶ τῇ βάσει τῆς φράσεως «ἐποίημα καὶ ἐπιτοπίων ἑορτῶν». Τὸ Σάββατον δὲν ἀποτελεὶ ἐπίσημον ἑορτὴν καὶ μολονότι τὸ κούτος τῆς ἔργασίας κατὰ τὴν ἡμέραν ταῦτην είνει ὑψηλότερον, δὲν τὴν καθιστᾶ πάντως ἐπίσημουν ἑορτήν, δεδομένουν μάλιστα, ὅτι ἐφαρμόζεται μόνον διὰ τὴν έξιφότων γωνιανθράκων, χωρὶς νό ὑπάρχῃ ἀπόδειξις, ὅτι ισχεῖ ώς ἑορτὴ καὶ διὰ τὰς ἄλλας ἐν τῷ λιμένι ἔργασίας». Ἐπὶ τοῦ σημείου τούτου ὁ λόρδος Goddard ἀπεφάνθη ὑπὲρ τῶν ἐναγόντων, ἐπειδὴ ὅμως ἐπὶ τοῦ βασικοῦ σημείου τῶν ὑπευθύνων διὰ τὴν πληρωμὴν σταλίων, εἶχε κακοὺς στραφά ἡ ἀγορὴ κατὰ τῶν ναυλωτῶν, ἡ ἀπόφασις ἔδει νό ἡτοῦ ὑπὲρ τῶν ἐναγόμενών. Πρόγραμμα δὲ ἡ ἀπόφασις ἔξιδθη ὑπὲρ τοῦ Οίκου Amorg τῆς Νέας Υόρκης, τὰ δὲ ἔξοδα ἐπεδικασθήσαν εἰς βάρος τῶν ἐναγόντων πλοιοκτητῶν.

— Η ύποχρεωτική πλοήγησις και η έκ ταύτης εύθυνη

Ἐξ ἀφομῆς μᾶς περιέγον υποθέσεως συγχρούσεως δύο πλοίουν εἰς τὸν λιμένα τοῦ Δάντσιγκ, ἡγέρθη τὸ ζῆτημα ποῖος ὑποχρεοῦται νὰ καταβάλῃ τὴν ἀποζημίωσιν διὰ ζημιάς προξενηθείσας ὑπὸ σκάφους ὑποχρεωτικῶς πλοηγούμενου. Τὸ Ιστορικὸν τῆς συγχρούσεως ἐλέγει ὡς ἔξις: Τὸ ἀτμόπολιν «Μπεργάντ Μαλούνενφελτ» καθ' ὃν χρόνον κατέλεπε εἰς τὸν λιμένα τοῦ Δάντσιγκ, ἐποχεωτικῶς πλοηγούμενον, εὔρεθνη ἀφιδίως καὶ εἰς ἀπόστασιν 100 μέτρων ἐνώπιον φορτηγίδος, ἡ δοπία ἔπλεεν ἀντιθέτως, χωρὶς νῦ ωμοικήτηται καὶ διαγονίως τῆς πορείας τοῦ ἀτμοπολίου, ἐμποδίζουσα οὕτω τὸν διάπλουν του δι' ὀλοκλήρου τοῦ μήκους τῆς. Πρὸς ἀπορήγην τοῦ ἀμέσου κινδύνου συγχρούσεως καὶ κατόπιν διαταγῆς τοῦ πλοηγοῦ, τὸ ἀτμόπολιον ἐπόντισεν ἐν σπουδῇ μίαν τῶν ἄγκυρῶν του, ὅπτε ἡ πρόφα του ἀπέλκειν πρός τὰ δεξιά. Η φορτηγὴ ἐσύνθη ἐπὶ τῆς πορείας πλευρᾶς τοῦ πλοίου πρὸς τὰ ἀριστερά, λόγῳ

ώμως θραύσεως της ἀλέσεως, ἡ ἔτερα πλευρά τοῦ πλοίου συνέτριψε τὴν πρόσο τὰ δεξιὰ εἰνοσομένην ἔτερα φορτηγίδα «Μπεργκένσε Β.». Οἱ ιδιοκτήτης ταύτης ἦγειρον ἀπαύτησιν ἀποζημίωσεως κατὰ τῶν πλοιοκτητῶν τοῦ «Μπεργκάνου Μπλόύμενφελτ» καὶ τῆς ἀλληλεγγύως, τὰς ίσχυροτήτην, εὐθυνομένης Λιμενικῆς Ἐπιτοποίης τοῦ Δάντοιγ, διὰ τὰς πράξεις τοῦ πατέρος τελούντος πλοηγοῦ.

Το Πρωτοδικείον, δεχθέν κατ' αρχήν την αγωγήν, έκπρωξεν εν τούτοις ἀδάπιουν τὴν κατὰ τῆς ἑταῖρας Μπλόουμενφέλντ ἀξίουν καὶ κατεδίκασε μόνον τὴν Λιμενικὴν Ἐπιτροπήν. Τοῦ Ἐφετείου τοῦ Δάντσιγκ, ἐνώπιον τοῦ ὄπιον ἥζη κατ' ἔφεσιν ἡ πρωτόδικος ἀπόφασις, ἀπέρριψε — ἀντιδέτος — τὴν ἀπάτησιν κατὰ τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς καὶ κατεδίκασε τὴν πλοιοκτήτριαν ἑταῖραν. Ἡ ἀγωγὴ δὲν είχε στηριχθῆ ἐπὶ τῶν περὶ εὐθύνης διατάξεων τοῦ Ναυτικοῦ Δικαίου, ἀλλ᾽ ἐπὶ τῆς διατάξεως τοῦ Ἀστικοῦ Δικαίου περὶ καταστάσεως ἀνάγκης ἡ παροχῆς βοηθείας ἐν καταστάσει ἀνάγκης (ἀρθρον 904 Ἀστικοῦ Κώδικος). Διὰ τῆς διατάξεως ταῦτης ἀναγνωρίζεται ἀπόχρωμις εἰς τὸν ἰδιοκτήτην τοῦ βλάβεντος ἀντικειμένου καὶ ἀν αὐτῷ ὁ προξενήσας τὴν βλάβην εὑρέθη εἰς κατάστασιν ἀνάγκης καὶ λόγῳ ταῦτης δικαιολογημένος ἐπῆλθεν ἡ τὴν βλάβην προξενήσασα πρᾶξις του. Κατὰ τὴν κρίσιν ἀμφοτέρων τῶν δικαιοστηρίων, συνέτρεχον εἰς τὴν προκειμένην ὑπόθεσιν αἱ προϋποθέσεις τοῦ ἀρθρου 904 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, καθόδου ὁ πλοηγὸς ἐν γύναισι τοῖς ἄρχηκας υἱῷ ἐπέλθη ἡ σύγχρονοις τοῦ ἀτμοπλοίου μετὰ τῆς φροτηγίδος Ἀπεργίκενος Β.ε., πρὸς τὸν οποῖον, ὅπως ἀποτέλεψη τὴν σύγχρονοις μὲ τὴν ἑτέρων πρὸ τοῦ πλοίου φροτηγίδα, ὁ ἐπὶ τῆς ὅποιας κίνδυνος ἦτο λιμενιστερος καὶ σχετικός μεγαλύτερος.

Μέχρι τούτο σημείον τούτου ἀμφότερα τὰ δικαιοτήμα εὑχερῶς συνεπώνησαν εἰς τὰς ἀντίληψεις των. Παρέμενεν δῆμος ἀλλοτόν νομικῶς, τὸ ζητήμα, ποιὸς ὑπέγεις τὴν ὑποχρέωσιν πρὸς ἀπόζημωσιν ἐν τῇ προσειμένῃ περιπτώσει. Τὰ δικαιοτήμα ἐδέχθησαν τὴν κρατοῦσαν ἐν τῇ ἐποτήῃ καὶ τὴν νομιλογίαν θεωρίαν τῆς ἐπενδυγίας, καθ' ἣν, οὐχὶ ὁ μεθόλευτος εἴναις ἐπί μας πράξεως ή ἐνεργείας, ἀλλ' ὁ ἐνεργήσας τὴν πρᾶξιν. Σε πρᾶξης ἐπήλθεν ἡ ζημία, εἶναι ὑπόχρεος εἰς τὴν καταβολὴν ἀπόζημωσεως. Κατὰ τὴν θεωρίαν ταῦτην, δὲν ὑπέρει πάντοτε τὴν πρὸς ἀπόζημωσιν πορεύουσιν τὸ φυσικὸν πρόσωπον τὸ ἐνεργήσαν τὴν πρᾶξιν. ἀλλὰ — σταύρωση, πρόσειται περὶ ἐπιτελέσεως ἐντολῆς — ὁ ἐντολοδότης καὶ οὐχὶ ὁ ἐντολοδόγος.

Βάσει της σαφούς ταύτης νομολογίας ουδεμία θὰ ἔπιφερεν ἀμφιβολία, διτὶ ἐπόλοιγοι τῶν ἐν παταστάσει ἀνάγνως ἀηριθέντων μέτρων θὰ ἦσαν οἱ πλοιοκτήται, ἐάν τὸ σχάρος ἐκεινεργάτῳ ὑπὸ τοῦ πλοιάρχου. Κατὰ τὸ Ἐφετεῖον ὡμοιος, τοῦτ' αὐτὸς ισχεῖ καὶ ὅταν ἡ διαυγενήσις τοῦ σχάρους μεταβιβάζεται εἰς πλοηγόν, διότι καὶ οἱ πλοηγὸς πρέπει νὰ θεωρηθῇ ὡς ἔχον τὸ δικαίωμα νὰ λαμβάνῃ, διὰ λογαριασμὸν τοῦ πλοιοκτήτου, μετρα πρὸς ἀποφυγὴν κινδύνου η πρὸς ἐλάττωσιν ζημιῶν. Ἀνεξαρτήτως τῆς ἀπαλλαγῆς τῆς εὐθύνης, περὶ οἵ προβλέπει τὸ ἄρθρο. 737 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, αἱ νομικαὶ σχέσεις τῶν πλοιοκτητῶν πρὸς τὸν ὑποχρεωτικὸν προσλαμβανεμένον πλοηγόν, εἶναι αὐταὶ — δύον ἀφορᾶ τὸ ἀνακτήτων ἐκ τῆς προκειμένης ὑποθέσεως νομικὸν ζῆτημα — ὅπως καὶ πρὸς πάντα ἄλλον πλοηγόν, διότι ουδεμίαν ἐν τούτῳ ἔχει νομικὴ ισχὺν η τοῦ Ἀστικοῦ Δικαίου σχέσις, καθόσον ὁ πλοηγός πρέπει νὰ προσλαμβάνηται ὑπάρχει ἀστινομικῶν διατάξεων. Ή διάταξις τοῦ ἄρθρου 737 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος, καθ' ἣν ὁ ζημιώθεις δια πλάξεων τοῦ ὑποχρεωτικὸν προσλαμβανεμένου πλοηγοῦ οὐδεμίαν ἔχει κατὰ τοῦ πλοιοκτήτου ἀπαιτησαι ἀποζημιώσεως, εἶναι ἔξαιρετη διάταξις, μη ἀπολείνουσα καὶ την εὐθύνην διὰ τὴν περίπτωσιν τῆς ἀνερ ἐπατιόητος προσγνωμένης ζημίας τῆς τὴν ἰδοικτησίαν τρίτου τινός. Ἐπειδὴ δὲ εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν ὁ ὑποχρεωτικὸς προσληφθεὶς πλοηγὸς ἐνήργησε συμφώνως πρὸς τὰ καθήκοντά του καὶ ἐντὸς τοῦ πλασιού τῆς μετά τῶν πλοιοκτητῶν — τοῦ τῆς προσληφθεώς του — συναψθείσης συμβάσεως η τῶν συμβατικῶν σχέσεων, ὡς ἀντιπροσώπου τῆς Λιμενικῆς Ἐπιτροπῆς, ἔδει νὰ ἐγίνετο δεκτὴ η κατὰ πλοιοκτήτου ἀγωγή.

Το Ἐφετεῖον, συνεπῶς, δὲν ἐδέχθη τὴν εὐθύνην τῆς Αιμενικῆς Ἐπιτροπῆς, καθόσον, ἐπὶ τῇ βάσει καὶ μόνον τῶν σχέσεων ὑπερσπακῆς ξαφνίσεως τοῦ πλοηγοῦ ἀπὸ τὴν Αιμενικὴν Ἐπιτροπήν, δὲν ἡδύνατο ἡ σπηλιχθῆ ἢ εὐθύνη τῶν ταχτῶν. Δεδομένου, διτὶ η Αιμενικὴ Ἐπιτροπὴ ἐνδιέφερετα διὰ τὴν ὄμαλήν διεξαγωγὴν τῆς κινήσεως ἐν τῷ λιμένι καὶ μιστὶ ἡ δργάνωσις ὑποχρεωτικῆς πλοηγίας ἀποβλέπει εἰς τὴν πιστοφυγὴν ἐνέδοχομένων διαταραχῶν τῆς λιμενικῆς τάπτης κινήσεως κατά ἣν χρησιμοποίησιν τῶν λιμενικῶν ἐγκαταστάσεων, δὲν δύναται νὰ ἐκπομποῦθῇ ἀστικῇ εὐθύνῃ τῆς Αιμενικῆς Ἐπιτροπῆς, βάσει τοῦ ἀρθρου 04 τοῦ Ἀστικοῦ Κώδικος.

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE
A)Π “KAΙΡΟ ΣITY,,

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ

Τελείωσις άνακατινισθέν μὲ σημαντικωτάτας βελτιώσεις ἐπαναλαμβάνει τὰς ἀναχωρήσεις του διά: ΛΔΕΞΑΝΑΡΕΙΑΝ: 18ην Ἰουνίου ὥραν 4ην π.π.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: 18ην Ιουνίου, ώραν 4ην μ.μ.
ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ: 24ην Ιουνίου, ώραν 11ην πρω

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

Μέγαρον Βάτη, Πειραιά, Τηλέφ. 43.027 και είς τὰ Γοαφεῖα Ταξιδίων.

'Ατυχήματα εις Έλληνικά πλοϊα

ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ: Κατά τὴν καθέλκυσίν του ἐν Σόντερλαντ παρεσύρθη ἀπὸ τὸ ισχυρὸν φέγμα τοῦ ποταμοῦ καὶ προσήραξεν εἰς τὰ ἄβαθη τῆς ἑτέρας ὁχθῆς Δύο ρυμουλκά ἀνένυρον τὸ σκάφος καὶ τὸ ἔρωμαντζησαν πρὸς τὴν προσκαμάν τῶν ναυτηγείων. Κατὰ τὴν φυμάνκυσίν τοῦ σκάφος προσήραξεν εἰς ἀμιδόην βυθὸν, ἀλλ' ἀνασυρθὲν ἀμέσως, ἐπέλευσις εἰς τὸ «εντόξε».

(Μαΐου 28)

ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΧΑΝΔΡΗΣ: Εἶχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προγόνιον τεῦχός μας, ὅτι ἐπέδισεν εἰς Ντόρμπλαν μὲν διαρροήν. 'Ο ἑπιθεωρητὴς ὑπέδειξε τὰς δεούσας ἐπισκεψάς διὰ τοιμέντου, αἵτινες καὶ ἔξετελέσθησαν, ἀμφὶ προηγούμενων ἔξευφρτώθησαν, πρὸς διευκόλυνσιν τῆς ἐργασίας, 855 τόννον σίτου εἰς σάκους. 'Απὸ τὸ ἔφρωτωθεν τοῦτο τῆμα 294 τόννοι είλογεν θλαβή ἐπὶ τὸν ἄδαντον καὶ ἔξαρκτηρισθησαν ὡς μὴ ἐμπορεύσιμοι. Μετὰ τὴν συμπλήσθουσαν τῶν ἐποιευσθῶν ἔχορηγήθη εἰς τὸ σκάφος πιστοποιητικὸν ναυπιλοῖς, ἐπανεργότωσε δὲ καὶ ἀπέλευθεν διὰ Ντακάρα (διαταγάς).

(Ιουνίου 1)

ΕΜΑΡΓΑΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗΣ: 'Αποπλέοντας έπις Νιούσατολ μὲ γαναθρακοφόριον διὰ Πόρτα Σαΐδ, ἥγγισε τὴν κεντρικὴν προθύλακτον τοῦ λιμένος. 'Εποιησε κατὰ τὸν πλοϊὸν συνήντησε τὸ σκάφος σφραγιστάτην τοιμάν παρὰ τὸν Βισαϊκὸν κόλπον. 'Ο ναυάληρος τοῦ πλοϊοῦ παρασυρθεὶς ἐκ τοῦ καταστρόματος ἀπὸ ἓνα κύμα, ἐπινίγη.

(Ιουνίου 1-4)

«ΜΟΤΟΡΙΝΑ» (τάνκερ): Κενὸν ἔξι 'Αμβέρσας διὰ Πρέστον, ἐπανέλευθεν εἰς τὴν 'Αμβέρσαν πρὸς ἐπισκεψήν Ἡμίας τινὸς εἰς τὸ μηχανοστάσιόν τοῦ.

(Ιουνίου 2)

«ΚΩΝΣΤ. ΛΟΥΛΟΥΔΗΣ»: 'Αναχωροῦν ἐπὶ Ροζάφιο μὲ 6500 τ. ἀραβοσίτου δι' 'Αγιον Βιζέντιον (διαταγάς) προσήραξεν εἰς τὰ ἄβαθη τοῦ Σάν Πέντρο, παρὰ τὸ βόρεον γιλιόμετρον τοῦ ποταμοῦ. Τὸ πλοῖον ἀνελύσθη μετὰ δίσων ἄνευ Ἡμιών, λόγῳ δὲ τῆς πυκνῆς ὄμιζλης, ἥκυνθοβόλησεν εἰς τὴν διόρυγα, συνεχίσαν δραδύτερον τὸ ταξίδιόν τοῦ.

(Ιαν. 3-4)

«ΛΗΜΝΟΣ»: Κατευθυνόμενον εἰς 'Αλεξανδρούπολιν μὲ εἰδὴ γενικοῦ ἐμπορίου, ἔφθασεν εἰς Μυτιλήνην μὲ θραυσμένον τὸν τελικὸν ἄσσον καὶ δεβλαμένην τὴν μίαν Ἑλιά τοῦ. Τὸ ναυαγοσωστικὸν «Εἰρήνη Βερνίκου» παρέσθε τὴν ἀναγκαῖαν βοήθειαν εἰς τὸ σκάφος.

(Ιαν. 7)

«ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΔΡΑΚΟΥΛΗΣ»: 'Εξ Βαγούνθερ διὰ Κόπινεντ προσήγγισεν εἰς Κίγκστον (Ζαράκια) μὲ ἐλαγρῶν Ἡμιῶν εἰς τὸ σύστημα τοῦ πηδαλίου τοῦ. Αἱ δέουσαν ἐπισκεψαὶ ἐγένοντο αὐθημέρων καὶ τὸ σκάφος ἐξηρκούθησε τὸ ταξίδιόν τοῦ.

(Ιαν. 9)

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Ἀπογοητευτικὴ ὑπῆρξεν ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν. 'Η κλεισθεῖσα ἔργασία ἐλάχιστον τῆμα τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος ἀποσχόλησε. Οι ναῦλοι ἥκολούθησαν τὴν ἐποιητικὴν τοὺν πορειῶν, ἐπὸ τὴν παρθεναν δὲ κατάστασιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας καρπία δὲν δικαιολογεῖται αἰσιόδοξος διὰ τὸ μέλλον πρόβλεψις. 'Ο παροπλισμὸς τῶν εἰς μάτην ἀναζητούντων ἔργασίαν τινὰ πλοίον εἶναι ἡ μόνη ἀπομένουσα διὰ τὸν ἐποιητικὸν διέξοδος.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ θέσις τῶν εἰς τὸ Πλέιτ ἀργούντων σκαφῶν ἀποβαῖνει δλονέν τὸν δισχερεστέρα. Ἐπιστένετο μέχρι πρὸ τίνος, ὅτι ὁ πρὸς ἔξαγωγὴν ἀραβόσιτος δὲν εἰχε συγκεντρωθεὶς εἰς τὸν λιμένας φροτόσεως κατὰ τὸν τρέχοντα καὶ τὸν προσεχὴ μῆνα, εἰς τούτον, ὥστε τὰ ἀναμένοντα εἰς τὰ ὑδατα τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς σκάφη νὰ ἀποῆλασσοντο τῆς τόσου ἐπίζημος ἀργίας τοῦ. Αἱ τελευταῖα, ἀτυχῶς, πληρωφορίαι ἀναφέρουν, ὅτι, λόγῳ τῶν ἀνωμάλων καιριῶν συνθηκῶν, δὲν ἔχει ἀπέργων ἐπαρκεῖς πρὸς φροτόσεων ποσότητες ἀραβόσιτος πρὸ τοῦ Αγορυστοῦ — Σεπτεμβρίου. Καὶ ἂν ἀκόμη ἀπέργων πληρωμῶν ἀπασθόδεξοι ἥθελον διαπιστωθῆ ἀλλα, δὲν προβλέπεται πρὸ τοῦ Ιουνίου νὰ ἐποδηλωθῇ σοβαρὴ τὶς κίνησις ἐκ τοῦ Πλέιτ.

Ο Κόλπος τοῦ Μεξικοῦ ἐπίσης φαίνεται, ὅτι ἐκάλυψε τὰς μέχι μέσων Ιουνίου ἀνάγκας τῆς κωρητικότητα, ἐνῷ καὶ ἔξι 'Αγίου Λαυρεντίου ἀπροθυμία σημειοῦται διὰ τὸ κλείσθουν σκαφῶν ἔγγετέρον ἡμερημνῶν.

Ἐπὶ δυσχερεστέρᾳ ἀποβαῖνει ἡ θέσις τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἐκ τῆς κρατικῆς καταστάσεως εἰς τοὺς πέραν τοῦ Σουέζ τομεῖς. Οι φορτωταὶ ἀποφεύγουν τῆς γενικῆς δυσπραγίας, ἐπειδήσαν τὰς προσφορᾶς τῶν ναῦλων, τὰς ὅποιας καὶ ὑπερεόσθησαν νὰ δεχθοῦν ὅτι ἐφοσταῖ, μὴ δυνάμενοι ἄλλως νὰ πράξουν. 'Εν διάλογοι, καμμία ἀγορὰ δὲν

ίντελειφθῇ εἰς χαλαρότητα ἢ καὶ πλήρη ἀπαρξίαν. 'Η κοίσις φαγδαῖος ἐπέφερεται μὲ τὰς γνωστὰς ὑλικές συνεπείας τῆς. 'Η κατὰ τομῆς σίνοντος τῆς ναυλαγορᾶς είλη λεπτομερέστερον ὡς ἔξις:

ΠΛΕΙΤ: Αἱ δροζαὶ, ποὺ ἔπι σειράνια μηροφόρων ἐπεκράτησαν ἐν Ἀργεντινῇ, ἐπέτειναν τὴν ἀπογοητευτικὴν εἰσόντα τῆς ἐκεῖ ἀγορᾶς. Μετὰ μίαν ἀνεπαίσθητον μείσων τῆς ἀργούσης χωρητικότητος, τὸ διαθέσιμον τοννάς ἀνέρχεται ἡδη εἰς 960.000 τόννους δ. w., ἐκ τῶν διόπιν 570.000 τόννων ἀναμένοντα εἰς σάρην δινάμενα ἐλεύθερως ἐκ τῶν μέτρων τῆς Ἐπιτροπῆς ναυλωθοῦν. Προσπάθεια ναυλώσεως σκαφῶν διὰ προορισμὸς ἐπέτος τοῦ σειροῦ ἀπέβησαν ἄκαρποι, αἱ μοναδικαὶ δ' ἐκεῖνην πράξεις ὑπῆρχαν ἔνος ἑτοίμου σκάφους ἀπὸ Κοντσέρφον δι' Ἀγγλίαν εἰς τὰ 26)6, χρηματοποιήσαντος τὴν ἀδειαν περιοπῆς τῆς χωρητικότητος τοῦ τοῦ καὶ δύο ναυλώσεων τοῦ Οίκου Γονιλανδρῆ, αἵτινες ἔξεισθησαν εἰς Πειραιά. Οι φορτωταὶ, ἐξ ἄλλων, λόγῳ τῆς ἀθρόας προσφορᾶς χωρητικότητος δὲν ἐπείγονται διὰ τὸ πλεισμὸν σκαφῶν. 'Η κατάστασις τοῦ Πλέιτ θὰ ἐποχρεώσῃ πλειστά σασάρην π' ἀναχωρήσουν κανὰ πρὸς οινδήποτε κατεύθυνσιν, ἐπόσον ἐπαρκεῖς ποσότητες ἀραβοσίτων δὲν ἥτε ληγκεντεωθῆσιν εἰντὸς τοῦ Ιουλίου.

ΕΙΣ ΤΗΝ ΒΟΡΕΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ ἀσημειώθη χαρακτηριστικὴ πτώσιος ζητήσεως χωρητικότητος διὰ γεννήματα. Εἰς τὸν Κόλπον τοῦ Μεξικοῦ ἡ ἔξαντλησης τῶν παλαιῶν πρὸς ἔξαγωγὴν ἀποθεμάτων ἐπέφερε τὴν χαλαρότητα τῆς ἀργούσης καὶ τὴν ἔπτωσιν τῶν ναῦλων εἰς τὰ 24)1/2 τὸ κοντάριον δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ, Ιούλιον. Καὶ εἰς τὰ λοιπὰ κέντρα φροτόσεων ἡ κατάστασις δὲν ἥτε καλυτέρα. 'Απὸ τὸν δρόσιον Ειρηνίζοντος οἱ ναῦλοι ἐμπανίζονται σταθεροποιηθέντες εἰς τὰ 23) — φιο ἀπὸ Βερτανίκην Κολομβίαν δι' Ἀγγλίαν. Μισρόν τι ἐνδιαφέροντος ἐπειδεῖηση ἀπὸ τὴν Κούβαν διὰ ζαχάρων, μὲ ναῦλους ὅμως κάτω καὶ τῶν 15)6 δ' Ἀγγλίαν — Κόπινεντ, Ιούνιον καὶ 16)6 διὰ Μασσαλίαν. Τὰ παλαιωσίδημα μὲ σπουδαίην τινὰ ζητήσιν, ἔνα δὲ μέτριον σκάφος ἔξεισθη δι' Τούνιον ἀπὸ Κόλπον διὰ Γδυνίαν εἰς τὰ 18) — ἐλεύθερον ἐφυφρωτικῶν. Διὰ Δυτικὴν Ιταλίαν δοι. 5, ἀπὸ Νόρδερν φέντε, Ιούνιον. Τὸ Μόντρεαλ μὲ ἀλειφνὸν διαταγῶν δι' ἔγγυτες ἡμερομηνίας.

ΟΙ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟΙ ΤΟΜΕΙΣ δὲν ἐνεφάνισαν καλυτέρα κατάστασιν. 'Απὸ τὴν Αντραράιαν, παρὰ τὴν πόλην πολλῶν ἐν πλῷ φορτίων δι' Ταΐλαν, μικρὰ ἀσημειώθη ἀντίστοιχος ζητήσεως χωρητικότητος. Τὰ «σόγια» ἐν ἀπαρξίᾳ, νομοστικοὶ δὲ οἱ ναῦλοι εἰς τὰ 25) — ἀπὸ Νταλνύ διὰ Ρόττερνταμ — Αμβέρσαν. Οι ναῦλοι ἔχουσιν τούτους τούς ζητήσεις κατὰ 1) —. 'Απὸ Καράτοι (τιγκά) 21)6 διὰ Μεσόγειον — Αγγλίαν — Κόπινεντ καὶ ἀπὸ Μαντζάς (ἐλαύσοποι) σελ. 27) —. 'Απὸ τὴν Νότιον Αφρικήν ἔχεισθησαν μερικά σκάφη (κανὸν ἐξ τοῦ Πλέιτ) εἰς τὰ 15)6 δι' Ἀγγλίαν — Κόπινεντ, μὲ φροτώσιν ἀπὸ Κεῖπ Τάγον, Ιούνιον — Τούλιον καὶ 16)6 κατ' εὐθείαν διὰ Μασσαλίαν, Αἴγυπτον. Αἱ ζαχαρίες Τάβας ἐπειδεῖσαν κίνησίν τινα, ἐναντιώθησαν δὲ καὶ τινὰ Ελληνικά σκάφη εἰς τὰ 26) — Ιούλιον, δι' Ἀγγλίαν. 'Η ζητήσις τοννάς ἀπὸ τῶν Ινδίων δὲν ὑπῆρχεν, σὰ ποὺ μηρὸς ἀνεμένετο. Οι ναῦλοι ἔχουσιν τούτους τούς ζητήσεις κατὰ 1) —. 'Απὸ Καράτοι (τιγκά) 21)6 διὰ Μεσόγειον — Αγγλίαν — Κόπινεντ καὶ ἀπὸ Μαντζάς (ἐλαύσοποι) σελ. 27) —. 'Απὸ τὴν Νότιον Αφρικήν ἔχεισθησαν μερικά σκάφη (κανὸν ἐξ τοῦ Πλέιτ) εἰς τὰ 15)6 δι' Ἀγγλίαν — Κόπινεντ, μὲ φροτώσιν ἀπὸ Κεῖπ Τάγον, Ιούνιον — Τούλιον καὶ 16)6 — ἐὰν ἀπὸ Ντόρμπλαν.

ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ: Οἱ Ρόσοι φορτωταὶ ἐπικυλούσθησαν διαταγάς διὰ γεννήματα, αἱ τιμαὶ δημος, ἀλλὰ ἔξαρτεις καρηκῆς χαμηλά, ἐγένοντο δεκταὶ ἵπο τῶν ἐποδηλωτῶν. Εκείσθησαν σάρην εἰς τὰ 10)3, βάσιν Αμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ, Ιούνιον. Διὰ μεταλλεύματα ἀπὸ Πότι διὰ Γάνδην 9)9 καὶ διὰ Βαλτικόην 13) — Ιούλιον. Οι βαμβακόσποροι 'Αλεξανδρείας εἰς τὰ 9)9 τοὺς 60 κ. π. διὰ Χούττ, ἐνῷ οἱ λοιποὶ λιμένες μεταλλευμάτων διετοῦνται ἐν ἀπαρξίᾳ.

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ: 'Απὸ Νιούπορτ ἡ Κάρδιφ δι' Αλεξανδρείαν 7)3,

ALEXANDRIA - PORT-SAID

Established 1902-Cables GRENLIS

GREG. A. CACOMANOLIS

ALEXANDRIA-PORT SAID-SUEZ

Steamship Agent, Broker
General Merchant

ALEXANDRIA, P.O.B. 400
16, Moh. Aly Square.

PORT-SAID P.O.B. 77
2, Alex. L. Grand

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.

AGENCIES throughout CHINA and JAPAN. Cables & Radiograms—«ONEYBROS» Shanghai

LONDON AGENTS:

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

Cables: "Yannoulatos,—LONDON

διά Δυτ. Ιταλίαν 6)9, διά Πόρτ Σαΐδ 7)3, Ρίον Ιανέτρον 12)6, Μπιζέρταν (μικρόν σκάφος) σελ. 7)9 και Μπουνένος "Αὔρες 15)—. Άπο Τάιν δι' Αδριατικήν 7)6, Γένοβαν 6)9, "Οράν 7)7½ και Μπουνένος "Αὔρες 15)—. Άπο Δάντιγκη ή Γρένιαν 9)6 διά Νταζάρ. Έξ Ρόττερνταμ διά Ρίον Ιανέτρον 12)6.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

-Έκ τοῦ Πλεύτη (διά γεννήματα)

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (Βλασιοπούλοι) σύχι ἄνω τοῦ Κοντούφιου (60 x. π.) 4800 τ. δι' ώριμενον λιμένας Αγγλίας 26)3, ἐνν 'Αγγλίαν γεννώντας (ἔξαιρεσι Ιρλανδίας) σελ. 26)6, ὄψιν Κάρδιφ, Μπάρον ή "Λιοτρεονταμ 26)—, Αμέρεσαν ή Ρόττερνταμ 25)9, Χάρον, Ρονέν, Δουνκέρκην ή Ντιέπην 28)3, καντσέλλο 7 Ιουνίου.

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΔΕΣΤΟΥΝΗΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' Αγγλίαν 25)3, μὲ πλήρη όψιν, φόρτωσις 20—30 Ιουνίου.

«ΝΑΡΚΙΣΣΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 7000 τ. δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ (τιμὴ σχεδίου) ἀμεσος φόρτωσις.

ΔΥΟ ἀπ ΓΟΥΛΑΝΔΡΗ ἐξ Σάν Λορέντζο 6500 τ. ἔκαστον δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ (τιμὴ σχεδίου), φόρτωσις Ιουνίου. (Αἱ ναυλώσεις αὐτῶν ἐκλείσθησαν ἐν Πειραιῷ).

-Έξ Αγγλίας-Κόντινεντ (διά γαιάνθρακας)

«ΑΚΤΗ» ἐξ Ρόττερνταμ 7200 τ. διά Πόρτ Σαΐδ 7)3, φόρτωσις 15—25 Ιουνίου.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΦΙΛΙΝΗΣ» ἐξ Δάντιγκη ή Γρένιας 5200 τ. δι' Αλεξανδρεαν 10)— ἀμεσος φόρτωσις.

«ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ» ἐξ Στέττιν 7200 τ. διά Τοιβιταβέζιαν 8)10½ φόρτωσις 6—20 Ιουνίου.

«ΠΑΡΑΛΟΣ» ἐξ Στέττιν 5600 τ. διά Πειραιᾶ 9)—, φόρτωσις τέλη Ιουνίου.

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΧΑΤΖΗΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ Στέττιν 8500 τ. διά Δυτ. Ιταλίαν 8)—, φόρτωσις τέλη Ιουνίου.

«ΠΑΝΤΙΑΣ» ἐξ Δάντιγκη 7200 τ. δι' Ελλάδα 10)—, ἀμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΙΝ (Ελληνικὸν) ἐξ Κάρδιφ ή Μπάρον 7100 τ. διά Χάϊφαν 8)3, μὲ 600 τ. ἐξφόρτωσιν 1/6, καντσέλλο 15 Ιουνίου.

«ΝΕΛΛΑΥ» ἐξ Δάντιγκη 7000 τ. δι' Ελλάδα 10)—, ἀμεσος φόρτωσις.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΙΝ (Ελληνικὸν) ἐξ Στέττιν 7000 τ. διά Τοιβιταβέζιαν 8)9, φόρτωσις 14—25 Ιουνίου.

«ΕΛΠΙΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 2200 τ. διά Γιουγκοσλανίαν 9)6 φόρτωσις 1—15 Ιουλίου.

«ΟΔΥΣΣΕΥΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 7100 τ. δι' Αγιον Γεώργιον 6)6, ἄφ.

«ΛΙΑΝ» ἐξ Νόρντεγχαμ 7500 τ. διά Θεσσαλονίκην 8)—, φόρτωσις 1—10 Ιουλίου.

«ΜΙΧΑΛΑΚΗΣ» ἐξ Κάρδιφ 6000 τ. διά Μπουνένος "Αὔρες 15)—, ἀμεσος φόρτωσις.

-Έκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΜΙΧΑΛΙΟΣ» ἐξ Πότι 5800 τ. μεταλλευμάτων διά Σκιάν καὶ Πόρογκρου 11)—, καντσέλλο 5 Ιουνίου.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΙΝ (Ελληνικὸν) ἐξ Πότι 8000 τ. μεταλλευμάτων διά Γάνδην 9)3, καντσέλλο 15 Ιουνίου.

«ΔΕΛΦΙΝ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 5800 τ. γεννημάτων δι' Αμέρον — Ρόττερνταμ 10)6, ἐνν 'Αγγλίαν 11)4½, ὄψιν διά Νορβηγίαν 12)3, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΚΕ·Ι·Π ΚΟΡΣΟ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6500 τ. γεννημάτων δι' Αμέρον ή Ρόττερνταμ 10)3 βάσιν, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΡΙΤΑ ΧΑΝΔΡΗ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7800 τ. γεννημάτων δι' Αμέρον ή Ρόττερνταμ 10)3 βάσιν, φόρτωσις Ιουνίου.

«Κ. ΚΤΙΣΤΑΚΗΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρον ή Ρόττερνταμ 10)3 βάσιν, ὄψιν Νορβηγίαν 12)—, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Νοβορωσίσκης ή Οδησσοῦ 3000 τ. γεννημάτων δι' Ελλάδα 8)6 ἐνν λιμένα βάσιν, φόρτωσις 15—25 Ιουνίου.

«ΟΔΥΣΣΕΥΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γαμανθράκων δι' Αμέρον ή Ρόττερνταμ 10)3, ὄψιν δι' ώριμενος λιμένας Αγγλίας 11)— ἐνν διά Νορβηγίαν 12)3, καντσέλλο 12 Ιουλίου.

«ΧΑΟΗ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. γεννημάτων δι' Αμέρον ή Ρόττερνταμ 10)3, μὲ πλήρη όψιν, φόρτωσις Ιουλίου.

«ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Νιζολάσεφ 1650 τ. γεννημάτων διά Γαλάται 4)6 φίο, φόρτωσις Ιουνίου.

«ΠΓΟΡ» ἐξ Μαριουπόλεως 4500 τ. γαμανθράκων διά Πειραιᾶ 6)6 φίο, φόρτωσις 25 Ιουνίου — 5 Ιουλίου.

«ΜΑΡΑΘΩΝ» ἐξ Νοβορωσίσκης 8.500 τ. σιτηρῶν 10)— βάσις δι' Αμέρον — Ρόττερνταμ, τέλος Ιουνίου.

-Έκ τοῦ Δουνάβεως

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» (διόρθωσις προαναφερθείσης ναυλώσεως) ἐξ Δουνάβεως 250 ἐνν 300 βαγ. Ξυλείας δι' Αλεξανδρειαν λ. στ. 6 κατά βαγόνιον, φόρτωσις τέλη Ιουνίου — ἀφάς Αήγοντον.

«ΜΕΣΣΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Δουνάβεως 105 βαγ. Ξυλείας διά δύο λιμένας Ανατολικῆς Ελλάδος λ. στ. 6.5.0, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Δουνάβεως 130 βαγ. Ξυλείας διά δύο λιμένας Ανατολικῆς Ελλάδος λ. στ. 6.5.0, ἀλλα τέσσαρας λιμένας λ. στ. 6.8.0 κατά βαγόνιον, φόρτωσις 15—30 Ιουνίου.

«ΔΗΜ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Δουνάβεως (πλήρης φόρτου ξυλείας) διά δύο λιμένας Ανατολικῆς Ελλάδος λ. στ. 6.7.6, φόρτωσις ἀφάς Ιουλίου.

-Έκ τῆς Μεσογείου

«ΠΟΛΕΜΗΣ» ἐξ Θεσσαλονίκης 2100 τ. μεταλλευμάτων διά Τόνιδα 6)3 φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΟΠΗΗ» ἐξ Θεσσαλονίκης 2450 τ. μεταλλευμάτων διά Τόνιδα 5)9 φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἀπό Καρόντε (Ν. Γαλλίας) 6000 τ. μεταλλευμάτων δι' Αμβούργον 9)9, δέκα πέντε φορτωτικά, 1)— ἐκφορτωτικά, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΕΛΠΙΣ» ἀπό Πόρτο Εμπεντόκλε 2200 τ. μεταλλευμάτων διά Τάμεον 7)6 φίο, φόρτωσις 10—20 Ιουνίου.

-Έκ τῆς Απωλοτῆς

«ΠΙΝΔΟΣ» ἐξ Δυτικῆς Αυστραλίας 6700 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ, Πορτογαλίαν ή Ελλάδα 31)—, ἐνν ἐν Νοτίου Αυστραλίας ή Βικτωρίας 32)—, ἀπό Σίδνευ 31)6, όψιν, διὰ Σαγκάην, Ιαπωνίαν, Βλαδιβοστόκ ή Νότιου Αφρικήν (χῆμα) σελ. 20)—, φόρτωσις 10—28 Ιουνίου.

«ΕΥΗΝΟΣ» ἐξ Τάβας 9000 τ. ξαχάρωες δι' ἔνα λιμένα Αγγλίας σελ. 26)—, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΟΡΟΣ ΟΛΥΜΠΟΣ» ἐξ Ηόρτο Κάμφας καὶ ή Χογκαΐ 8000 τ. ἀνθρακίτου διά Ρονέν 24)6 φίο φόρτωσις 5—20 Αήγοντον.

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ» ἀπό Σαγκάλην 7500 τ. δύοζης διά Μασσαλίαν 24)6, φόρτωσις Αήγοντον.

«ΕΥΗΝΟΣ» ἀπό Σαγκάλην (διά δύο συνεχῆ ταξίδια) 8200 τ. γαμανθράκων καὶ ξυλείας διά Πετροπαύλων δι. στ. 4800 φίο, ἔναρξης 15 Ιουνίου.

-Έκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΕΛΕΝΗ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 8300 τ. γενικὰ εἰδή (430.000 κ. π.) δι' ώριμενος λιμένας Αγγλίας 23)— φίο, φόρτωσις 10—31 Ιουλίου.

«ΠΕΤΡΟΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Ρίου Ιανείου 7000 τ. μεταλλευμάτων διά Δάντιγκη 11)— φίο, καντσέλλο 15 Αήγοντον.

«ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ» ἐξ Γρένιας 1000 φάδοις ξυλείας δι' Αγγλίαν σελ. 46)9 τὸ φάδοι, ἐνν λιμένα βάσιν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ» (Χατζηπατέρα) ἐξ Βαλτικῆς 2000 στάνταρτος ξυλείας δι' Αλεξανδρειαν 49)6, καντσέλλο 1 Ιουλίου.

«ΡΟΚΟΣ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 8.000 τ. d. w. (450.000 κ. π.) 22)6 φίο Ιούλιον.

-Τάξιμ-τσάρτερες

«ΗΑΙΑΣ Γ. ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» 10.000 τ. d. w. «τάξιμ - τσάρτερ» δι' ἔνα ταξίδιον ἀπό Χιλῆν εἰς Εδρόπην σελ. 4)—, ἀμεσος παραλαβῆν εἰς Ρίον Ιανείου, παράδοσις εἰς Αγγλίαν — Κόντινεντ.

ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN ROTTERDAM

PANHELLENIC SHIPPING AGENCY

A. FIRIOS, LTD.

SHIPBROKERS AND AGENTS

Director: A. FIRIOS

Manager: P. J. VAN VELZEN

Contractors for:

STEVEDORING, BUNKERCOALS
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC.

SHIPSTORES DEPARTMENT

Manager: F. M. FIRIOS

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

ITALY

GREGOS & C^O.

SHIP AGENTS & BROKERS

ESTABLISHED 1922

GENOA

Via Nunziata, 18

Branches at all Italian Ports

Telegrams: "GREGOS-GENOA"

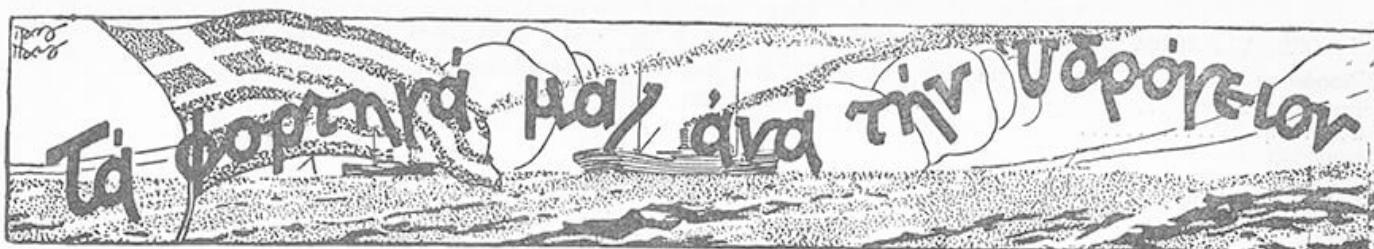
BELGIUM

ANTWERP

Scaldis Buildings

z, Quai Ortelius

Cables: "GREGOSEM-ANTWERP"



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

		"Ετος ναυπ.	Τόν. γρα.	
'Αγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	άργει Πειραιά από 29 Μαΐου
'Αγιος Βλάσιος	Ιο. Δ. Χανδρή	14	4297	άνεξ Χονέλων 2 Ίουν. διά Βαλτιμόρην
'Αγιος Γεώργιος	νιοί Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	άνεξ Σίδνεϋ (Καναδά) 26 Μαΐου, Γιβραλτάρ 9 Ίουν. δι' Έλλαδα
'Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσούλου	12	3283	άργει Σάν Νιζολάς από 24 Μαΐου. Εναελώθη καθειλύνσθη εἰς Σόντερλαντ από 14 Απριλί.
'Αγιος Γεώργιος IV	έτ. Γ. Νιζολάου	38	4920	διήλθε Ντακάρ 9 Ίουν. διά Δουνγκέζκην
'Αγία Βαρθάρα	Δ. Λογοθέτη — Μ. Φακῆ	13	4572	άνεξ Πειραιά 11 Ίουν. διά Τονγκίαν
'Αγία Βαρθάρα	Φο. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	διήλθε Κονγό πόλι 31 Μαΐου, Γιβραλτάρ 8 Ίουν. διά Στέττιν
'Αγία Θαλασσινή	Δ. Κεφάνη	11	3808	άργει Σύνοραν από 1 Ίουν.
'Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Ίουν. διά Βενετίαν
'Αγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	εἰς πλόας 'Αδριατικῆς — Έλλαδος
'Αγιος Νικόλαος	Εδαγ. Νομικοῦ	99	1106	άνεξ. Αγίου Ιωάννην 1 Ίουν. Οράν 9 διά Στέττιν
'Αγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	έφθ. Μπλόρι 3 Ίουν.
'Αγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάση	12	1864	διήλθε Αδριατικῆς 1 Ίουν. διά Στέττιν
Άδαμαντιος	έτ. «Αδάμας» Α. Ε.	15	4277	άνεξ. Νεζοτάσα 1 Ίουν. διά Μαδέρας
'Άδαμας	έτ. «Αδάμας» Α.Ε.	18	4144	άνεξ. Γκαμπτεζ 2 Ίουν. δι' Αμβέρσαν
'Άδαμ. Γεωργαντῆς	άδελφ. Γεωργαντῆ	16	3445	άργει Πειραιᾶς από 1 Απριλί.
'Άδαμ. I. Πειθῆ	άδελ. I. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	άργει Χίον από 9 Μαΐου
'Άδελφότης	Μιχ. Καρδᾶ	17	5838	διήλθε Σάντα Λουτσία 29 Μαΐου διά Κούβαν
'Άδελφοι Χανδρῆ	Ιο. Δ. Χανδρῆ	19	6176	άνεξ. Ρίον 'Ιανέριον 30 Μαΐου διά Δάντοιγκ
'Αθηνᾶ Λιθανού	Σ. Λιβανοῦ	36	4824	άνεξ. Χοδόπολην 9 Ίουν. δι' Αμβέρσαν
'Αθήναι	«Ελληνική» Α. Ε.	10	2897	άνεξ. Αμβέρσαν 11 Ίουν. διά Πάτρας — Πειραιᾶ
Αιας	άδ. Πατέρα	15	4729	άνεξ. Νόρντεγκαμ 2 Ίουν. διά Μόντρεαλ
Αιγαί	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	έφθ. Ρένι 25 Μαΐου
Αιγαίον	Έτ. «Αίγαιον» Α.Ε.	19	5285	έφθ. Μοντεβίδεο 24 Μαΐου
Αιγέυς	άδ. Πατέρα	20	4538	διήλθε Σονέζ 29 Μαΐου διά Φουζία
Αικατερίνη	άδ. Γεωργαντῆ	13	4929	άργει Πειραιᾶς από 27 Μαΐου
Αικατερίνη T.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Ίουν. διά Ρόττερνταμ, φθάνει 15
Αικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	έφθ. Πειραιᾶ 6 Ίουν.
Αίνος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	10	3554	άργει Σάν Νιζολάς από 2 Μαΐου
Άις Γιώργης	ειοί Γ. Σιγάλα	08	2098	έφθ. Πειραιᾶ 1 Ιουνίου
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	έφθ. Λονδίνον 4 Ίουν.
Άλεξανδρα	Κ. Καρδᾶ καὶ Υἱοῦ	13	4355	έφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 31 Μαΐου
Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζμντζῆ	06	4343	άνεξ. Βρασλαν 5 Ίουν. διά Λονδίνον
Άλιάκμων	Σ. Λιβανοῦ	13	4521	άνεξ. Πειραιᾶ 6 Ίουν. διά Ρωσίαν
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανοῦ	17	5140	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαΐου διά Κούβαν
Άλφειός	Σ. Λιβανοῦ	20	5116	διήλθε Ντακάρ 9 Ιουνίου δι' Ειδογμάνον
Άναστασία	Π. Πιωτοπατᾶ	05	2883	έφθ. Χαλκίδα 30 Μαΐου
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άργει Οίνούσας από 17 Μαΐου.
Άνδρεας	I. Α. Κοσμᾶ	17	4933	Ίδε: «ΑΝΑΡΕΑΣ», σημαία Παναμᾶ
Άνδρέας	z' Ιόνιον» Α. Ε.	19	6566	έφθ. Γιοζοζάμαν 23 Μαΐου
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνίεως	12	4393	άνεξ. Νεζοτάσα 6 Ίουν. διά Ντακάρ
Άντια	Γ. Κοκκωτοῦ	97	2741	άργει Οστάνδηρ από 8 Φεβρ.
Άννα	Ν. Λυγιαρδοπούλου	19	5173	άνεξ. Ηόρι Σάιδ 28 Μαΐου, Γιβραλτάρ 5 Ίουν. διά Ρόττερνταμ
Άννα Σ.	Στεφανοπούλου-Ανδρονίκον	03	2759	άνεξ. Κολεγκάγην 8 Ίουν. δι' Αάρφονς
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	άνεξ. Νόρφολ 22 Μαΐου διά Ρίον 'Ιανέριον
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	διήλθε Βεργιούδας 2 Ίουν. δι' Αγγλίαν
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άργει Πειραιᾶς από 29 Μαΐου.
Άννα Μαρία	Μάντακα καὶ Βιντιάδη	85	1272	εἰς Ρένι από 21 Μαΐου.
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	έφθ. Γιοζοζάμαν 4 Ίουν.
Άννα T.	Θ. Δ. Τεργιάζου	06	2728	άνεξ. Κέαν 8 Ίουν. δι' Εμπεν
Άνθιτη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιγάλου	05	3298	άργει Πειραιᾶ από 15 Μαΐου
Άντώνης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	15	3729	άργει Πειραιᾶ από 13 Ιαν.
Άντώνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	έφθ. Πειραιᾶ 2 Ίουν.
Άντώνιος Σταθάτος	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	εἰς Χαδόνιαν 10 Ίουν.
Άντώνιος Χανδρῆς	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	άνεξ. Σίδνεϋ (Καναδᾶ) 30 Μαΐου δι' Αμβούργον
Άνω Βαθύ	Βιορ. «Εφ. Χανδρῆς»	18	5866	εἰς πλόας έναν Κίνα
Άξιδης	I. Δ. Τσούνια	82	1524	έφθ. Αμβέρσαν 27 Μαΐου
Άργολικός	Σ. Λιβανοῦ	19	5289	εἰς Βηρυττὸν 5 Ίουν.
Άρης	Μαρῆ Εμπειρίκου	21	4786	άργει Πειραιᾶ από 30 Μαΐου
Άριδηνη	Μ. Ξυλᾶ	14	4810	έφθ. Νέαν Ύόρζην 31 Μαΐου
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	I. Νικηφόρου	12	4745	διήλθε Γιβραλτάρ 31 Μαΐου δι' Αμστερνταμ, έφθ. 8 Ίουν.
Άρκαδία	E. Γουλανδρῆ	05	3470	έφθ. Κονστάντζαν 3 Ίουν.
Άρμάθια	«Ατλαντίς» Α.Ε.	66—21	853	έφθ. Γρόττεμπουργκ 6 Ίουν.
Άρτεμις Πήττα	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	έφθ. Διρράχιον 31 Μαΐου καὶ Τεργεστήν 6 Ίουν.
Άρχαγγελος	Πήττα	06	1433	έφθ. Μαντζανίλιο 30 Μαΐου
Άρχων	άδ. Λιβανοῦ	17	5692	άργει Βόλον από 29 Μαΐου.
Άσημίνα Μπάσικα	Κωστή Λαμποῦ	21	1364	άνεξ. Πειραιᾶ 8 Ίουν. δι' Αλεξανδρειαν
Άσπασία	Π. Μπάικα	95	1344	άργει Μπουένος "Αὔρες ρόδος από 13 Μαΐου
Άσπασία Νομικοῦ	I. Γαλάκη	14	4211	καθειλύνσθη εἰς Μπορντάλιαντ 30 Μαΐου
Άστεριά	έτ. «Π. Νομικός, Α.Ε.»	38	5200	άργει Πειραιᾶς από 21 Απριλί.
Άστήρ	I. Α. Ταζμντζῆ	04	3313	έφθ. Αλγερίου 30 Μαΐου
Άστερη	Θεμ. Σταφιλοπάτη	96	1350	άργει Ρουέν από 26 Οκτ.
Άτεα	Γ. Κοκκωτοῦ	01	4109	άνεξ. Βόρωντον 25 Μαΐου διά Πέτελ.
Άτλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	άργει Αμβέρσαν από 16 Μαΐου.
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπλετρόλ» Α.Ε.	09	4009	άνεξ. Μπ. "Αὔρες 9 Ίουν. διά Ρίον 'Ιανέριον
Άύρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αφρόσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2529	διηλθε Σιδηράταρο 31 Μαΐου διά Τάραντα
Βαθύ τής Σάμου	νίδων Δ. Ίγγλεση	12	1556	άνεγ. Πειραιᾶ 6 Ιουν. διά Τουρκίαν
Βαλεντίνη	'Ιω. Σκαρλατίδη	09	4713	χρατεῖται εἰς Ιαπωνίαν
Βαρέραρα	'Αθ. Ζούζοπούλου	10	1354	έφθ. Νοβοροσίσκην 3 Ιουν. καὶ Πειραιᾶ 9
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	άργει Σάντα Φὲ ἀπὸ 31 Ιαν. Ἐναντόθη
Βασ. Α. Πολέμης	'Ιω. Γρούμα	07	3429	έφθ. Είδουνάουθ 31 Μαΐου
Βασιλείος Τ.	'Ελ. Τριζόγλου	20	3673	άργει εἰς Ημιμγκαμ ἀπὸ 6 Μαΐου
Βασιλική	Γ. Μαυρολέοντος	05	2089	άργει Ρόπτεργατι ἀπὸ 2 Μαΐου
Βάσος (τάνκερ)	'Ιο. Δ. Χανδρῆ	12	4733	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Μαΐου
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	έφθ. Πειραιᾶ 2 Ιουνίου. Ἐποκενή.
Βικτώρια	N. Απόδιακου—Χ. Πατέρα	14	4202	διηλθε Λάδοντα 1 Ιουν. διά Ντακάρο
Βικτώρια	'Αντ. Γ. Παπαδάκη	17	6600	ΚΑΤΕΣΧΕΘ εἰς Πάλμαν. Σημαία 'Ισπανική
Βιντούεντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	εἰς Ντέριντζε 5 Ιουν. ὑπὸ φόρτωσιν
Βιολατώ Ν. Γουλανόρη	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	3598	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 7 Ιουν. διά Δάντοιγ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	διηλθε Πειραιᾶ 8 Ιουν. διά Βάργαν
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	ώδηγην εἰς Πάλμαν πόδες ἐκφόρτωσιν 10 Ιουν.
Βόρις	έτ. «Βιάσσοβ»	17	5166	άργει Σάν Νιζολάς ἀπὸ 13 Ἀπριλ.
Γ. Σ. Λιθανδς	N. Γ. Λιθανοῦ	37	4835	διηλθε Πόρτ Νατάλ. 24 Μαΐου δι' Ἀγγλίαν
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. E.	18	4393	έφθ. Πόρτ Νατάλ. 26 Μαΐου
Γαρδελάκι	E. Θεοφιλάτον	88	2282	μετωνομάσθη «VIGO», σημαία 'Ισπανική
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	έφθ. Ρίγαν 26 Μαΐου
Γεράσιμος Βεργωτῆς	κληρ. Ρ. Βεργωτῆ	20	6343	έφθ. Μόζ 23 Μαΐου
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	έφθ. Σμύρνην 13 Ιουν.
Γεώργιος	N. Λαγουότη	10	2216	άνεγ. Ἀμβέρσαν 26 Μαΐου διὰ Βραΐλαν
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	έφθ. Σαντάντερ 2 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 6 διὰ Μπλάτα
Γεώργιος Π.	Θ. Ἐπιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Ἀπριλ.
Γεώργ. I. Γουλανόρης	ἀδ. Γουλανδρῆ	13	4345	άνεγ. Κάρδιφ 1 Ιουνίου διὰ Ροζάριο
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεγ. Κάρδιφ 26 Μαΐου διὰ Μπονένος "Αὔρες
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ἀπριλ.
Γεώργ. Μ. Ἐμπειρίκος	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	άνεγ. Βλαδιβοστόκ 4 Ιουν. δι' Ανστραλίαν
Γιάννης	Γ. Ἀνδρέου κ.λ.π.	05	4391	άνεγ. Στρατόν 7 Ιουν. δι' Ἀμστερδαμ
Γιαν. Γούναρης	G. Ζ. Γούναρη	01	2238	έφθ. Αίγαν 5 Ιουνίου
Γκρήκ Μαρινέρ	έτ. Νήλ — Παντελῆ	14	3714	έφθ. Πέναφθ 2 Ιουν.
Γρανικός	«Γρανικός» Α.Ε.	16	3689	έφθ. Βασανάτσουν 1 Ιουν.
Γρηγόριος Κ. II	P. Καλλιμανοπούλου	19	2546	άνεγ. Πειραιᾶ 11 Ιουν. δι' Ἀμβέρσαν
Δαμασκηνή	Παν. Ἀγγελάτου	03	1196	έφθ. Πειραιᾶ 11 Ιουν.
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Δάναπτρις	Ἄδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	άνεγ. Βραΐλαν 2 Ιουν. διὰ Μεσοήνην, ἔφθ. 10
Δάρμας	ἀδ. Πήττα	83	1595	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ.
Δάφνη	N. Λυκιαδοπούλου	18	3798	άργει Ρόπτεργατι ἀπὸ 4 Φεβρ.
Δελφίν	Λῶ καὶ Ἀνδρεάδη	06	3816	άνεγ. Πειραιᾶ 4 Ιουν. διὰ Ροσσίαν
Δελφοί	M. Δ. καὶ Ε. Λαμποῦ	15	4739	έφθ. Αιθεροπόλ. 27 Μαΐου
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Ἀπριλ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	05	3338	άργει Ολονόσας ἀπὸ 16 Φεβρ.
Δημ. Βεργίκος (τάνκερ)	N. Βεργίκον	11	1203	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ ἔτους
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. M. Τατάκη	06	4271	διηλθε Φλώρισης 5 Ιουν. διὰ Γδύνιαν, ἔφθ. 10
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άργει Σάν Νιζολάς ἀπὸ 7 Μαρτ.
Δημ. Ιγγλέσης	νίδων Δ. Ίγγλεση	18	5275	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Μαΐου
Δημ. Νομικός	Λουζά Νομικοῦ	03	1171	εἰς πλόας 'Αλδιατικῆς — Ἐλλάδος
Δημ. Χανδρῆς	'Ιο. Χανδρῆ	10	4643	άνεγ. Ντωμόπαν 1 Ιουν. διὰ Ντακάρο
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	άνεγ. Γδύνια 26 Μαΐου, Γιδραλτάρο 5 Ιουν. διὰ Τοέζα
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	διηλθε Παναμάν 14 Μαΐου δι' Οζάναν
Δίρφυς	ἀδ. Πατέρα	17	4240	άνεγ. Γκαϊμπετ 4 Ιουν. διὰ Πλέμονθ
Διώνη	Γ. Φ. Ἀνδρεάδη	06	4181	έφθ. 'Αμβέρσαν 8 Ιουν.
Διώναδης	Λεων. Α. Ἐμπειρίκου	15	5604	έφθ. Χούλι 31 Μαΐου καὶ Ρόπτεργατι 9 Ιουν.
Δωροίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	διηλθε Πόρτ Νατάλ. 23 Μαΐου δι' Ἀγγλίαν
"Εθη Λιθανοῦ	N. Λιθανοῦ	37	4839	διηλθε Σιδηράταρο 3 Ιουν. δι' Ἀμβέρσαν, ἔφθ. 10
"Εθρος	ἀδ. Λιθανοῦ	18	5283	έφθ. Νοβοροσίσκην 1 Ιουν.
Ελοήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άργει Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 24 Ιαν.
Ελρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	άνεγ. Στέτιν 31 Μαΐου διὰ Πειραιᾶ
Σιρήνη Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκουν	27	4164	εἰς Βλαδιβοστόκ 1 Ιουν.
Ἐκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	διηλθε Κίγκατον 7 Ιουν. δι' Ἀμβέρσαν
Ἐλέγκω Α. Κυδωνιέως	P. Κυδωνιέως	16	4129	έφθ. Μπάρον 31 Μαΐου
Ἐλενα P.	A. Ρούσσου	17	4576	άνεγ. Μοντεβίδεο 3 Ιουν. δι' "Αγιον Βιζέντιον
Ἐλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	άνεγ. ἔξ 'Αμβέρσης 7 Ιουν. διὰ Βαγκούνερ
Ἐλένη Δ.	Δημιούσθ. Δάμπαση	19	5260	διηλθε Παναμάν 19 Μαΐου διὰ Μόζ.
Ἐλένη T.	Θ. Λ. Τεργιάζου	97	3039	άνεγ. Ρόπτεργατι 28 Μαΐου διὰ Σῆρον, ἔφθ. 14 Ιουν.
Ἐλένη H. Κουλουκουντῆ	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5500	έφρωνυλλήη εἰς Τάϊν 8 Ιουν. (διὰ μηχανᾶς)
Ἐλίζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	άνεγ. Δουνγέρεων 4 Ιουν. διὰ Βάργαν
Ἐλισσάθετ	ἀδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ἀπριλ.
Ἐλλενικ Πίονερ	ἀδ. Γιαννουλάτου	24	3549	έφθ. Πειραιᾶ 9 Ιουν.
Ἐλλάς	έτ. «Ελληνική» Α. E.	16	2081	έφθ. Ρόπτεργατι 12 Ιουν.
Ἐλλη	Γιαννουλάτου	90	1198	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ.
Ἐλλην	έτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»	38	4974	έφθ. Χούστον 31 Μαΐου καὶ ἀνεγ. 7 Ιουν.
Ἐλληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04.	3059	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
Ἐλληνικό Βουνό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3667	ώδηγην εἰς Πάλμαν πόδες ἐκφόρτωσιν 5 Ιουν.
Ἐλληνικό Υπαίθρο	Θ. Παπαδημητρίου	89	1499	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν.
Ἐλπίς	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	άργει Σάν Νιζολάς ἀπὸ 28 Ιαν.
Ἐμμυ	A. Ποινέζη	19	1492	άνεγ. Βραντόν 5 Ιουν. διὰ Γιορτένει
Ἐπαμ. K. Ἐμπειρίκος	Γ. Βεργωτῆ	14	2895	άργει Σάντα Φὲ ἀπὸ 12 Ἀπριλ.
Ἐρατώ	νίδων Επ. Ἐμπειρίκου	27	4385	έφθ. Πάτρας 27 Μαΐου
Ἐρμῆς	I. Σκαρλατίδη	18	5904	έφθ. Οζάναν 23 Μαΐου
Εύανθια	Μποδ. Αθανασιάδη	07	950	μετωνομάσθη «ΣΟΥΖΥ»
Εύθοικός	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ἀπριλ.
Εύγενα Καμπάνη	Μαρ. Ἐμπειρίκου	22	4792	έφθ. Γαλάτας 30 Μαΐου καὶ Βοαΐλαν 5 Ιουν.
Εύγ. Σ. Ἐμπειρίκου	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου	98	3470	έφθ. Πειραιᾶ 10 Ιουν.
	Στ. Ἐμπειρίκου	20	4882	έφθ. Ρόπτεργατι 5 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύγενία Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4839	διήλθε Νατάλ 30 Μαΐου διὰ Ντακάρ εἰς Λίβερπολ ἀπὸ 12 Μαΐου. Ἐπισκενὴ
Εύγενία Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	έφθ. Μασσαλίαν 30 Μαΐου καὶ Πειραιᾶ 10 Ἰουν.
Εύδοξία	'Ανδρονίκου·Στεφανοπούλου	03	2018	διήλθε Χόγκ Κόργκ 25 Μαΐου διὰ Καμπούτην διήλθε Μαδέρας 3 Ἰουν. διὰ Ρίον Ἰανέζον
Εύηνος	'Ιω. Λιθανοῦ	19	5627	ἀργεῖ Σῦρον ἀπὸ 13 Ἀπριλ.
Εύθαλία	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	3553	ἀργεῖ Ηώνιον 1 Ιουν.
Εύθαλία Μαρῆ	Ν. Μαρῆ	19	4196	ἀργεῖ Ηώνιον 1 Ιουν.
Εϋπλοισ	Γιώργη Λαμποῦ	11	3862	ἀργεῖ Ηώνιον 1 Ιουν.
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3557	ἀργεῖ Ηώνιον 1 Ιουν.
"Εψιλον	Λεων. Ν. Ἐμπειρίκου	11	4120	ἐφθ. Σάν Νικολάς 28 Μαΐου
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοὶ Γούναρη	07	4407	ἀργεῖ Ηώνιον 1 Ιουν.
Ζαννῆς Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	διήλθε Λόδς "Αντζελες 17 Μαΐου διὰ Γιαβάτα διήλθε Γιβραλτάρ 3 Ἰουν. δι' Ἀλεξάνδρειαν
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	ἀνεχ. Γκαϊτεζ 4 Ἰουν. διὰ Κουντασταύον
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 11 Μαρτ.
Ζέφυρος	έτ. Ζέρυφος ² Α. Ε.	09	4796	ἀργεῖ Κέαν ἀπὸ 18 Φεβρ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947	ἐφθ. Ρίον Ἰανέζον 3 Ἰουν.
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντῆς	ἀδ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 11 Μαρτ.
Ηρα	Γ. Μ. Σταματελάτου	05	3208	ἀργεῖ Κέαν ἀπὸ 18 Φεβρ.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφοῦ κλπ.	06	1516	ἐφθ. Ρίον Ἰανέζον 3 Ἰουν.
Θάλεια	'Ηλία Ξυλᾶ	17	5875	ἀργεῖ Καλάμας 7 Ἰουν. καὶ Πειραιᾶ 13
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Μαΐου
Θεόδηλ 2	Θωμᾶς Ν. Ἐπιφανειάδη	10	657	ἐφθ. Κέρωνταν 11 Ἰουν.
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054	ἀνεχ. Κωνστάντζαν 1 Ἰουν. διὰ Βηρυττὸν, ἐφθ. 7
Θεόδωρος Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	ἐφθ. Πειραιᾶ 2 Ἰουν.
Θεομήτωρ	νιῶν Σπάρου Πολέμη	10	4427	ἐφθ. Σάντος 26 Μαΐου
Θεοσκέπαστη	Β. Μάνου—Σ. Μενδρινοῦ	11	3726	ἐφθ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 6 Ἰουν.
Θεοφανὼ Λιθανοῦ	Σ. Γ. Λιθανοῦ	87	4815	ἐφθ. Σαγίνον 3 Ἰουν.
Θερμαϊκὸς	Μαρῆ Ἐμπειρίκου	23	4518	ἐφθ. Φρειδούσχαβεν 7 Ἰουν.
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	ἀργεῖ Σῦρον ἀπὸ 4 Ἰουν.
Θέτις Α.	Γ. Ἀνδρεάδου	10	4111	διήλθε Γδένια 5 Ἰουν. διὰ Βιπονῆι
Θηρασία Νομικοῦ	Εναγγ. Νομικοῦ	88	1356	ἀνεχ. Μπόναν 1 Ἰουν. διὰ Κωνστάντζαν
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Μαρτ.
Θρασύθουλος	Λ. Βογιατζίδη	12	3693	ἐφθ. Κέρωνταν 11 Ἰουν.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	ἀργεῖ Σῦρον ἀπὸ 4 Ἰουν.
Ιάκωβος	Γ. Ἀγγελίδη	01	2107	διήλθε Γδένια 5 Ἰουν. διὰ Βιπονῆι
Ίγδρ	Α. Ἀναστασίου	07	2693	ἀνεχ. Μπόναν 1 Ἰουν. διὰ Κωνστάντζαν
Ίθάκη	Σ. Βλασπούλου	11	4083	ἀργεῖ Σῦρον ἀπὸ 5 Ἀπριλ.
Ίθακος	Γ. Δρασούλη	06	3916	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ἰαν.
Ικάριον	έτ. Βεργωτῆ	12	4013	ἀργεῖ Ροζάριο ἀπὸ 28 Μαρτ.
Ιλισσός	Ίω. Γ. Λιθανοῦ	15	4724	ἐφθ. Είδονυμάονθ 8 Ἰουν.
Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	διήλθε Κέπι Τάσιν 25 Μαΐου δι' Ἀγγλιαν
Ισμήνη	Ν. Δ. Κοτζιά καὶ Σία	90	2399	ἀργεῖ Λισσαβόνα ἀπὸ 4 Δεκ. Ζημία
Ιωάννα	Έλ. Βελλιώτη	01	1192	ἐφθ. Γαλάτει 1 Ἰουν.
Ιωάννης	Δ. Δάμπταση	09	3667	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 9 Φεβρ.
Ιω. Καρρᾶς	Παν. Καρρᾶ	17	3527	διήλθε Κωνιάτην 4 Ἰουν. καὶ Ρόττερνταμ 9
Ιω. Μ. Ἐμπειρίκος	Στ. Ἐμπειρίκου	24	3734	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 3 Ἰουν. διὰ Γένοβαν
Ιω. Νομικὸς	Λ. Νομικοῦ	99	640	ἀργεῖ Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 24 Ἰαν.
Ιω. Π. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	10	3750	ἐφθ. Μπάρον 4 Ἰουν. διὰ Ζαράτ
Ιω. Φαφαλίδης	Α. Φαφαλίου	19	5670	ἐφθ. Λίβερπολ 27 Μαΐου καὶ Νιούπορτ 8 Ἰουν.
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	ἐφθ. Μαριούπολην 5 Ἰουν.
Ιω. Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	20	6094	ἀνεχ. Γκαϊτεζ 2 Ἰουν. διὰ Ρόττερνταμ
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ἀπριλ. Ἐναντιόθη
Καδιώ	εἰσι Γ. Σιγάλα	11	1430	ἀνεχ. Ρούν 2 Ἰουν., Γιβραλτάρ 9 διὰ Ρένι
Κατη Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	18	3061	ἀνεχ. Τάιν 7 Ἰουν. δι' Ονέγζα
Καθαριώτισσα	εἰσι Γεωργ. Καραβία	13	1877	ἐφθ. Σούντσβαλ. 4 Ἰουν.
Καλασφάτης	K. Καλαφάτη	17	4443	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Ἰουν. δι' Ιταλίαν
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 1 Ἀπριλ.
Καλλιόπη Σ.	Ίο. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 31 Μαΐου διὰ Μόντρεαλ
Καλυψώ Βεργωτῆ	«Ἐπτάνησος» Α. Ε.	18	5686	ἐφθ. Πειραιᾶ 5 Ἰουν.
Καπετάν Στρατῆς	Ενιδός—Κουτηῆς καὶ Σία	06	3574	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Μαρτ.
Καραβάδος	Γ. Σταματελάτου	13	2325	εἰς πλόωσ ἐς Κίνα
Καρρᾶς	Κ. Καρρᾶ καὶ Υλοῦ	18	5234	ἐφθ. Γκάλεστον 31 Μαΐου
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	5106	ἐφθ. Νέαν Υόρκην 21 Μαΐου
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	ἀργεῖ Σῦρον ἀπὸ 21 Ἀπριλ.
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	ἐφθ. Χόγκ Κόργκ 1 Ἰουν.
Κάτε	N. Λυκαρδοπούλου	18	5197	ἐφθ. Μόζι 2 Ἰουν. καὶ Γιαβάτα 5
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόβλ» Α. Ε.	87	2495	ἀνεχ. Πειραιᾶ 6 Ἰουν. διὰ Κωνστάντζαν
Κατλύκω Χατζηπατέρα	νιῶν Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	ἐφθ. Ονόύρας 7 Ἰουν.
Κατίνα Βούλγαρη	Νιζ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	ἐφθ. Αιθερούν 29 Μαΐου καὶ Μπάρον 2 Ἰουν.
Κέιτ Κόρσο	Άθ. Κουλούρα ἢ Κ. Σένου	05	3890	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Ἀπριλ. Ἐναντιόθη
Κεραμές	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	διήλθε Κωνιάτην 28 Μαΐου διὰ Δανίαν
Κεχρεά	Θ. Ἐπιφανιάδη	12	1968	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Κλεάνθης	Λ. Βογιατζίδη	11	4153	ἐφθ. Ροζάριο 31 Μαΐου
Κολχίς	ἀδ. Συνοδινοῦ	09	2219	ἐφθ. Βάτερφορντ 3 Ἰουν. καὶ ἀνεχ. 11 διὰ Φλόσιγκ
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	διήλθε Μαδέρας 27 Μαΐου διὰ Σάντος
Κονίστρα	Θωμᾶς Ἐπιφανιάδη	07	3530	ἀνεχ. Στάβαγκερ 31 Μαΐου διὰ Γδένιαν, ἐφθ. 4 Ἰουν.
Κορινθιακὸς	Μαρῆ Ἐμπειρίκου	10	3562	ἀνεχ. Αιμέρον 20 Μαΐου διὰ Βλατταν., ἐφθ. 6 Ἰουν.
Κόρθιον	ἀδελ. Σίμπονα	09	2116	ἀνεχ. Κοσσεῖον 11 Ἰουν. διὰ Λονδίνον
Κουλούρας - Ξένος	'Αθ. Κουλούρας-Κυρ. Σένου	15	4914	ἐφθ. Θεσσαλονίκην 10 Ἰουν.
Κουμουνδούρος	Yiol 'Επ. Εμπειρίκου	25	3598	ἀνεχ. Σίδνευ (Αντστραλία) 28 Μαΐου διὰ Ντακάρ
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Φεβρ.
Κύμα	I. Χαδούλη - M. Σιτινᾶ	12	3994	διήλθε Πόρτο Νατάλ 8 Ἰουν. διὰ Λίβερπολ.
Κύμα	Απ. Πεζᾶ	11	3959	ἐφθ. Πειραιᾶ 29 Μαΐου
Κυρά - Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	ἐφθ. Μυτιλήνην 29 Μαΐου
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαμποῦ	18	4340	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Ἰουν.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	ἐφθ. Γάνδην 31 Μαΐου καὶ Λονδίνον 6 Ἰουν.
Κωνσταντ. Λουλούδης	ἀδ. Γουλανδρῆ	22	4697	ἀνεχ. Ροζάριο 30 Μαΐου δι' Αγίου Βικέντιου
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Yiol K. Χατζηπατέρα	13	5962	ἐφθ. Λονδίνον 11 Ἰουν.
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη..	19	5438	διήλθε Πόρτο Νατάλ 6 Ἰουν. διὰ Ντακάρ

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυλ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Κωστή	Ι. Δ. Χανδρή	05	3933	διηλθε Πιβραλτάρ 27 Μαΐου διά Χαλκίδα, έφθ. 3 Ιουν.
Λακωνικός	Μαρή Έμπειρίκου	14	3803	έφθ. Κονιόρδιον 9 Ιουν.
Λάνα	Στεφ. Γ. Φαρκούχ	98	3462	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Ιουν.
Λειθαθώ	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1765	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Λ. Τεργιάζος	11	4953	έφθ. Ρόττερνταμ 4 Ιουν.
Λέρος	'Ιω. Φασόλη	99	846	ἀνεγ. Γαλάτσι 2 Ιουν. διά Πειραιά — Κρήτην, έφθ. 9
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	ἀργεί Πειραιά ἀπό 16 Ιαν.
Λεωνίδας	Θο. Βογιατζήδη	28	4573	έφθ. Κάρδιρ 5 Ιουν.
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	ἀργεί Σάν Νικολάς ἀπό 13 Απριλί.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	Σλέηρον. Α. Καμπάνη	17	4274	εἰς Βλαδιβοστόκ 25 Μαΐου
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	ἀνεγ. Σόντερλαντ 8 Ιουν. δι' "Ορνοσολντβικ
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νῖνων Λ. Κονδύλη	12	3923	έφθ. Ζογζουλδάκ 9 Ιουν.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	ἀργεί Ρόττερνταμ ἀπό 31 Δεκ.
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	έφθ. Αδελαΐδα 6 Ιουν.
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	ἀνεγ. Τσάρλεστον 9 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Μαίηντ δφ Σάμος	νῖνοι Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	ἀργεί Πειραιά ἀπό 7 Απριλί.
Μαϊρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	έφθ. Ρόττερνταμ 7 Ιουν.
Μαϊρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀργεί Ημπλίζοντι ἀπό 22 Φεβρ.
Μαϊρη Δευτεραίου	Βασ. Λευτεραίου	03	1383	έφθ. Αλεξάνδρειαν 3 Ιουν.
Μαϊώτις	Α. Συνοδίνον	88	1709	ἀνεγ. Κίελον 10 Ιουν. διά Θεσσαλονίκην
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπολούλου	06	3546	ἀργεί Πειραιά ἀπό 2 Μαρτ.
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρίκου	12	3903	έφθ. Κονιόρδιον 29 Μαΐου
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέα	17	5709	έφθ. Πειραιά 3 Ιουν.
Μαννούλα	νῖνοι Γεωργ. Καραβία	20	1965	ἀργεί Πειραιά ἀπό 15 Μαΐου
Μάξις Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	ἀνεγ. Μπάρουν 9 Ιουν. διά Μπάγιαν Μπλάγκαν
Μαραθών	Α. Λούζη κλπ.	19	6352	ἀργεί Πειραιά ἀπό 17 Απριλί.
Μαργαρίτα	Γεωργάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἀργεί Πειραιά ἀπό 8 Φεβρ.
Μαργαρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5401	ἀνεγ. Τάνι 28 Μαΐου. Γιβραλτάρ 6 Ιουν. διά Πόρτ Σαΐδ
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	ἀργεί Μπονένος "Άρδες ἀπό 9 Απριλί.
Μαρή Χανδρῆ	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5840	έφθ. Δάντσικ 2 Ιουν. καὶ Γδύνια 11
Μαρία	Σ. Περη — Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	ἀργεί Πειραιά ἀπό 11 Μαΐου
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμποῦ	12	4707	έφθ. Μπάγιαν Μπλάγκαν 2 Ιουν.
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	έφθ. Καβάλλαν 4 Ιουν.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Γένοβαν 2 Ιουνίου
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	ἀνεγ. Σίδνεϊ (Καναδᾶ) 31 Μαΐου δι' Ελλάδα
Μαριέττα	Ν. Ενσταθίου	13	6042	ἀνεγ. Σίδνεϊ (Καναδᾶ) 1 Ιουν. διά Δανίαν
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	διηλθε Κολόμπιο 2 Ιουν. διά Βορδό
Μαριόγκα	Ι. Νικηφόρου	12	4236	ἀργεί Πειραιά ἀπό 17 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	διηλθε Βοστόνη 6 Ιουν. διά Βοστόνην
Μαρουκώ Πατέρεα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἀνεγ. Τάνι 10 Ιουν. διά Γδύνια
Μαρουλίδη	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	έφθ. Θεσσαλονίκην 2 Ιουν.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	13	4669	ἀνεγ. Γζάλεστον 7 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Μάρπησσα	Ν. Εύσταθίου	19	5476	έφθ. Λίβερπολ 6 Ιουν.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	ἀνεγ. Μοντεβίδεο 28 Μαΐου δι' Αγιον Βιζέντιον
Μεμάς	«Αλγαίον» Α.Ε.	00	4359	εἰς Τσέκα 10 Ιουν. ἐπό έκφρότοσιν
Μεμάς	Μαρ. Κουρούκη	12	1735	εἰς Ρένι ἀπό 2 Μαΐου
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἀνεγ. Σούλιναν 1 Ιουν. διά Νοβορωσίοκην
Μερόπη	'Ανδρ. Πατᾶ	11	4181	έφθ. Λανόφιον 24 Μαΐου
Μεσσαριάδη Νομικοῦ	'Ετ. «Π. Νομικοῦ» Α.Ε.	95	985	έφθ. Πειραιά 7 Ιουν. καὶ Καβάλλαν 10
Μίλης Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	έφθ. Λά Παλλίς 6 Ιουν.
Μίλος	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	ἀνεγ. Γδύνια 9 Ιουν. διά Χαλκίδα
Μίλα Λ. Καμπάνη	εληνού. Α. Καμπάνη	20	5227	ἀνεγ. Μπάρουν 25 Μαΐου διά Κέυ Ούεστ
Μιχαήλ Λιθανὸς	Σ. Λιβανοῦ	38	4840	έφθ. Αμβούργον 4 Ιουν. καὶ Τάνι 10 Ιουν.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	έφθ. Λίβερπολ 2 Ιουν.
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς	εληνού. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	ἀργεί Πειραιά ἀπό 27 Απριλί.
Μιχαλάκης	Ν. Ενσταθίου	19	5234	έφθ. Μπάρουν 21 Μαΐου
Μιχαλίδης	άδ. Ξυλά	08	3742	ἀνεγ. Πότι 5 Ιουν. διά Σκιάν
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	έφθ. Ρόττερνταμ ἀπό 19 Μαΐου
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	ἀνεγ. Εμδεν 11 Ιουν. διά Σάντος
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2239	έπανελπλευσεν Αμβέρσαν 30 Μαΐου
Μόκονος	Ν. Ανδρόνικου	01	1098	έφθ. Πειραιά 31 Μαΐου καὶ ἀνεγ. 11 Ιουν. διά Ρογμανίαν
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	ἀργεί Πειραιά ἀπό 2 Ιουν.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἀργεί Σάν Νικολάς ἀπό 7 Φεβρ.
Ναυαρίνον	Π. Κωτταροπούλου	14	1735	ἀργεί Σέτταν ἀπό 1 Μαΐου. Ζημία
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	ἀργεί Πειραιά ἀπό 7 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	ἀργεί Χίον ἀπό 3 Ιουν.
Νέδων	Α. Καλλινίζου	19	5263	ἀνεγ. Χάμπτον φόδες 4 Ιουν. διά Γένοβαν
Νέλλη	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	13	4826	ἀργεί Ρουέν ἀπό 26 Φεβρ. Εναντιώθη
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διηλθε Παναμάν 29 Μαΐου διά Γιαβάτα
Νέστος	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	διηλθεν Αζόρας 29 Μαΐου διά Κούβαν
Νέστωρ	εληνού. Γ. Γράτσου	18	1954	έφθ. Κονιόρδιον 30 Μαΐου
Νήσιον	Α. Καλλινίζου	18	5154	διηλθε Πόρτ Νατάλ 10 Ιουν. διά Γλασκώνη
Νηρεὺς	'Ηλ. Χατζηλία	37	5205	διηλθε Πόρτ Σαΐδ 6 Ιουν. διά Χούλλ.
Νηριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἀργεί Ρόττερνταμ ἀπό 20 Απριλί.
Νικοκλής	Γ. Μ. Μωραΐτη	21	3576	ἀνεγ. Περαμαπούνον 3 Ιουν. καὶ Σεαρά 7 διά Μασσαλίαν
Νίκος Τ.	'Ελεν. Τρικόγλου	19	5175	έφθ. Χούλλ 3 Ιουν.
Νίκ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. Ατλαντικός	17	3201	ἀνεγ. Αργάγγελον 3 Ιουν. διά Βέλσεν
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	έφθ. Πειραιά ἀπό 24 Μαΐου
Νικόλ. Μ. Έμπειρίκος	Κουλούνθου — Έμπειρίκου	19	5295	διηλθε Πόρτ Νατάλ 10 Ιουν. δι' Ειβονιάνθη
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικοῦ	99	625	έφθ. Αλεξάνδρειαν 3 Ιουν.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἀνεγ. Πόρθον 8 Ιουν. διά Χάδοην
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχέ Φιλίνη	04	3111	ἀνεγ. Μπλάϊθ 3 Ιουν. διά Δάντσιγκ, έφθ. 7
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολέμου	10	4540	ἀργεί Κάρδιρ ἀπό 17 Φεβρ.
Νικόλαος Αγγελος	'Ιω. Αγγέλου	12	4351	ἀνεγ. Λά Ρομάνια 5 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Νικόλαος Πατέρεας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	ἀνεγ. Γραμπέτες 31 Μαΐου διά Κουντσάουν
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	διηλθε Παναμάν 29 Μαΐου διά Κόμπιτε
Νικολάου Γεώργυιος	Γ. Νικολάου	30	4108	ἀνεγ. Τάνι 1 Ιουν., Γιβραλτάρ 7 δι' Αγκόνα

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυλ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικολάου Έλενη	Γ. Νικολάου	20	4528	άνεξ. Νιούπορτ 9 Ίουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Νικολάου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13	7156	έφθ. Λονδίνον 11 Ίουν.
Νικολάου Μαρία	Γ. Νικολάου	27	5525	άργει 'Αμστερδαμ από 14 Απριλ.
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	διήλθε Παναμάν 2 Ίουν. διὰ Κόμπε
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άργει Σύρον από 31 Μαΐου
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	άργει Πειραιᾶ από 26 Απριλ.
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	άνεξ. Ρόττερνταμ 9 Ίουν. διὰ Πειραιᾶ
"Ολγα" Έπ. Εμπειρίκου	ειδών Έπ. Εμπειρίκου	22	4677	διήλθε Παναμάν 28 Μαΐου δι' Παπούαν
'Ολλανδία	ε' Ελληνική, Α. Ε.	11	1759	άνεξ. Πειραιᾶ 14 Ίουν. διὰ Κονγκούν
"Ολυμπίας	Κουλούθρου — Εμπειρίκου	18	5249	έφθ. Όζάκα 6 Ίουν.
'Ομόνοια	Σενιού-Άδ. Χριστοφόριδου	08	3699	άργει Χίον από 16 Μαΐου
"Ορος" Αθωάς	Ρεθύμνη — Κονδυλουσουντή	13	3578	άργει Καλαί από 9 Μαρτ.
"Ορος" Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4233	άνεξ. Γράλεστον 25 Μαΐου διὰ Καλάμας
"Ορος" Ατλας	Ρεθύμνη — Κονδυλουσουντή	16	5647	άνεξ. Μπάρον 27 Μαΐου διὰ Μπουένος "Αϊρες
"Ορος" Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κονδυλουσουντή	24	6651	άνεξ. Ρίον Ιανέριου 27 Μαΐου διὰ Βαλτιμόρην
"Ορος" Ελικών	«Τράμπι, Σοφ.	18	5525	άργει Ρόττερνταμ από 16 Απριλ.
"Ορος" Ιδή	«Ατλαντικός» Α. Ε. κλπ.	38	4202	άνεξ. Ροζάριο 21 Μαΐου δι' "Αγίου Βικέντιου
"Ορος" Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κονδυλουσουντή	14	4191	διήλθε Μαδέρας 25 Μαΐου διὰ Ροζάριο
"Ορος" Κάσιον	Ρεθύμνη — Κονδυλουσουντή	18	7914	άργει Κάρελοτς από 7 Απριλ.
"Ορος" Κιθαιρών	«Τράμπι, Σοφ.	12	3876	άργει "Αμστερδαμ από 27 Ιαν.
"Ορος" Κύθνος	«Τράμπι, Σοφ.	18	5188	άργει Πειραιᾶ από 1 Μαΐου
"Ορος" Λυκαβηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	άνεξ. Σίδνεϊ (Καναδά) 1 Ίουν. δι' Αμβέρσαν
"Ορος" Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή καὶ Σία	07	3556	έφθ. Ρόττερνταμ 3 Ίουν.
"Ορος" Μυρτώ	Κοσμέτου — Κονδυλουσουντή	19	5403	έφθ. Μπέλφαστ 4 Ίουν. καὶ Χούλι 11
"Ορος" Ολυμπίας	Ρεθύμνη — Κονδυλουσουντή	20	5166	διήλθε Παναμάν 25 Μαΐου δι' Όζάκαν
"Ορος" Θορυβος	Μ. Μάρον	19	4817	άνεξ. Γράμπητες 31 Μαΐου δι' Αγγλίαν
"Ορος" Οσσα	Ρεθύμνη — Κονδυλουσουντή	19	5252	άνεξ. Μπούμπουν 20 Μαΐου διὰ Ντακάρ
"Ορος" Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κονδυλουσουντή	21	5334	άργει Ρόττερνταμ από 21 Μαρτ.
"Ορος" Πάρνης	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	έφθ. Μόζι 3 Ίουν.
"Ορος" Πέρα	Κοσμέτου — Κονδυλουσουντή	18	5208	διήλθε Παναμάν 7 Μαΐου διὰ Γιοζογάμαν
"Ορος" Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη	17	5896	άργει Ρόττερνταμ από 24 Μαρτ.
"Ορος" Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	5655	άργει "Αμβέρσαν από 20 Δεκ.
"Ορος" Πίνδος	Ρεθύμνη — Κονδυλουσουντή	20	5729	άργει "Αμβέρσαν από 3 Μαρτ.
"Ορος" Πρίονας	Ρεθύμνη — Κονδυλουσουντή	10	3986	άνεξ. Μονμανσ 2 Ίουν., Γούτζ 8 διὰ Ριέρ
"Ορος" Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	διήλθε Γιβραλτάρ 8 Ίουν. διὰ Γένοβαν
"Ορος" Ταῦρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	διήλθε Παναμάν 14 Μαΐου διὰ Καμάτοι
"Ορος" Υμηττός	Ρεθύμνη — Κονδυλουσουντή	21	6388	άνεξ. Νέαν Ύδρην 7 Ίουν. διὰ Γιαβάτα
"Ορος" Χελμός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	23	6481	έφθ. Γιοζογάμαν 27 Μαΐου
Ούρανία	Παν. Αντύπα	02	1953	"Ιδε: «ΟΥΡΑΝΙΑ», σημαία Παναμᾶ
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	έφθ. Μασσαλίαν 7 Ίουν.
Παγκρατίον	Δημ. Ν. Κουφδές κλπ.	20	2171	άργει Πειραιᾶ από 24 Φεβρ.
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	άνεξ. Γκάμπιτες 2 Ίουν. δι' Αμβέρσαν ἢ Ρόττερνταμ
Παναγιώτης	Ι. Δ. Τσούνια	94	2744	εἰς πλάς ἐν Κίνα
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος.	Εδαγγ. Νομικοῦ	01	3575	άνεξ. Δάντσιγκ 1 Ίουν., Ούζαν 8 δι' 'Αλεξάνδρειαν
Πανάχραντος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	έφθ. Γκρέφαλτον 30 Μαΐου
Παντελής	Β. καὶ Ι. Κουτσούνου	15	4661	άνεξ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 10 Ίουν. δι' "Αγίου Βικέντιου
Παντιζάς	Κ. Λαμπού καὶ Ι. Ποντού	11	3845	άργει Βίλλαν Κονστιτούσιον από 7 Μαρτ.
Παπαλεμός	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	άνεξ. Ρουέν 29 Μαΐου διὰ Γδύνια, έφθ. 3 Ίουν.
Πάραλος	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άργει Σάντα Φε ἀπό 28 Δεκ.
Παρθενών	Κ. Α. Πετρούση	06	3435	άνεξ. Πιεραιᾶ 29 Μαΐου, Γιβραλτάρ 7 Ίουν. διὰ Σέτετιν
Πεντέλη	άδ. Πειθή	08	3189	άργει "Αμοτερόνταμ από 1 Απριλ.
Περράκης Λ. Καμπάνης	άδ. Κουλούθρου	19	5287	άνεξ. Γκάμπιτες 28 Μαΐου διὰ Κονιντάσιον
Περσεός	κληρο. Α. Καμπάνη	10	3584	άνεξ. Μπέριαν Μπλάγχαν 7 Ίουν. διὰ Ντακάρ
Πεταλοί	Α. Ανδρεάτου	18	5172	άργει "Αμβέρσαν από 16 Μαρτ.
Πετρούλι	Μαρή Εμπειρίκου	17	6565	έφθ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 9 Ίουν.
Πετράκης Νομικός(τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετόδιλ»	03	4634	έφθ. Σαίν Λούν (Ροδανοῦ) 29 Μαΐου
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	Μ. καὶ Ε. Νομικοῦ	14	7020	άνεξ. Ρόττερνταμ 31 Μαΐου διὰ Κιονφασώ
Πέτρος Νομικός	άδ. Γουλανδρῆς	23	4693	άνεξ. Ροζάριο 11 Ίουν. δι' "Αγ. Βικέντιον
Πίγγασος	Π. Νομικοῦ	13	4044	άνεξ. Ρίον Ιανέριου 13 Μαΐου δι' "Αμστερδαμ
Πήλευς	Γ. Ν. Λουνιόνη	15	1795	έφθ. Λά Ροζέλ 5 Ίουν. καὶ ἀνεξ. 8 διὰ Σονάν
Πηνελόδη	Ε. Χατζηλία	28	4695	άνεξ. 'Αδελαίδα 4 Ίουν. δι' Αγγλίαν
Πίνδος	Σπ. Παρασινιότη	19	6559	διήλθεν Οφάν 3 Ίουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Πιτίνα	έτ. «Πίνδος» Α.Ε.	08	4360	άνεξ. Καράτουσ 21 Μαΐου διὰ Ρόττνεστ "Αϊλαντ
Πλειδές	Γ. Μ. Σταματελάτου	04	2709	εἰς πλάς ἐν Κίνα
Πολέμης	άδελφ. Πρωτίου	18	4620	άργει Πειραιᾶ από 4 Μαρτ.
Πολύκατωρ	Ι. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	έφθ. Θεσσαλονίκην 8 Ίουν.
Πότη	Γ. Δρασούλη	14	4077	άνεξ. Ρόττερνταμ 7 Ίουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Πότη Σ.	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	άργει Πειραιᾶ από 8 Ιαν. 'Εναντιόθη
Ποσειδῶν	Υἱοί Γ. Σιγάλα	03	2083	έφθ. Τράπαν 2 Ίουν.
Ποσειδώνια	άδ. Πήγτα	09	3840	εἰς Σπαλάτο 10 Ίουν. ὑπὸ έκφρασιν
Ρήνος	Δ. Γεωγγοπούλου καὶ Ρ.-Κ.	09	3681	άργει 'Αλγέριον από 10 Φεβρ.
Ρίτα	Λεων. Έμπειρίκου	19	4649	άνεξ. Νιούπορτ 27 Μαΐου, Γιβραλτάρ 3 Ίουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Ρίτα Χανδρῆ	Γ. Πανᾶ	01	2495	άργει 'Αργυροτόλι από 15 Φεβρ.
Ρόκος	Ίω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	άργει Πειραιᾶ από 29 Μαρτ. 'Εναντιόθη
Ρόκος Βεργωτῆς	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	6429	άνεξ. Καλλάο 9 Ίουν. διὰ Λός 'Αντζελλες
Ρούλας	«Επτάνησος» Α.Ε.	19	5637	διήλθε Παναμάν 7 Μαΐου διὰ Γιαβάτα
Σαρωνικός	Μιχ. Καραγεώφη	99	1044	έφθ. Πειραιᾶ 7 Ίουν. καὶ Σύρον 11
Σίφνος	Μαρή Έμπειρίκου	12	3548	διήλθε Μπόναν 9 Ίουν. δι' 'Αάρονς
Σοῦζου	Θεμ. Σταφύλοπατή	17	2290	έφθ. Φιόμης 25 Μαΐου καὶ Πειραιᾶ 7 Ίουν.
Σουλιώτης	Μπαδ. Αθανασιάδη	07	950	άργει Πειραιᾶ από 13 Μαΐου
Σπάρτη	Μαλάμου	17	4300	άνεξ. Πενσακόλαν 30 Μαΐου διὰ Κονιντάσιον
Σπύρων	Γ. Μ. Σταματελάτου	22	1202	κρατεῖται εἰς Φορμόζαν από 23 Ιαν.
Σταύρ. Γ. Έμπειρίκου	έτ. Βεργωτῆς	18	6629	άνεξ. Σαΐγκον 6 Ίουν. διὰ Λά Παλλίς
Στάμος	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρίκου»	36	3941	διήλθε Πότο Νατάλ 20 Μαΐου δι' Αύστραλιαν
Σταυρός	Δ. Φαφαλιού	14	3801	άνεξ. Ροζάριο 2 Ίουν. διὰ Ντακάρ
Σταύρος Κουμάνταρος	«Κάσος» Α.Ε.	25	4853	διήλθε Λάδσεντ 22 Μαΐου διὰ Ρίον Ιανέριου
	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	έφθ. Μότζεαλ 11 Ίουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γραφ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Στρυμών	Στ. Διδανοῦ	19	5250	διηλθε Κέπτ Τάορν 30 Μαΐου διά Σάρωνες
Στυλιανή	άδ. Πήγατα—Κ. Σκριβάνου	96	3256	άργει Πειραιάς από 9 Απριλ.
Στυλιανός Χανδρῆς	Γιώ. Λ. Χανδρῆ	19	6059	Έφθ. Γραμπεζ 9 Ιουν.
Τάκης	Π. 'Αντύπα	04	1698	άργει Κέαν από 9 Ιουν.
Τάμεσις	Λεων. Α. 'Εμπειρίκου	14	3342	Έφθ. Πειραιάς 27 Μαΐου
Τάνας	Ίδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	Έφθ. Έλενονία 7 Ιουν.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμπού	13	4221	άργει Πειραιάς από 18 Μαρτ.
Τάσις	«Μυρτώον» Α.Ε.	13	4706	άνεγ. Καλλάρι 24 Μαΐου διά Λός "Αντελες
Τάσος	Έμι. Καραβία	01	3634	άνεγ. Πειραιάς 6 Ιουν. διά Λάντσιγκ
Ταύγετος	Κονλούνθρου — Εμπειρίκου	18	5687	Έφθ. Μόντρεαλ 29 Μαΐου
Τέτη	νίοι Γ. Σιγάλα	03	2747	άνεγ. Άλεξάνδρειαν 2 Ιουν. και Πειραιάς 8 διά Ρεοοίαν
Τέτη Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	02	1882	άνεγ. Άλεξάνδρειαν 4 Ιουν. διά Λονδίνον
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3658	Έφθ. Κονσταντζαν 2 Ιουν.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	Έφθ. Θεσσαλονίκην 11 Ιουν.
Τουρλιανή	Γ. 'Ασημούμητη	19	2486	διηλθε Ίγραλτάριο 29 Μαΐου διά Τράλε, έφθ. 6 Ιουν.
Τρεγκόδναν	Βασ. Ι. Σαποβάρου	03	3075	άργει 'Άλεξάνδρειαν από 31 Ιαν.
Τρίτων	νίοι Γ. Γράτσου	14	4211	διηλθε Πόρτ Νατάλ 3 Ιουν. διά 'Αγγλιαν
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	3163	Έφθ. Λίβερπολ 9 Ιουν.
Υδραίος	Α. Κονλούνθρα και Κ. Ξένου	02	4476	διηλθε Οδζάλι 25 Μαΐου διά Θεσσαλονίκην
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	άνεγ. Πειραιάς 28 Μαΐου διά 'Ακταία
Φαίας	Σπ. Παραμυθώτη	15	7188	άργει Χούλλας από 25 Μαρτ.
Φανερωμένη	Λ. Βλαζάζη	08	3404	άργει Πειραιάς από 6 Μαΐου
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	άργει Πειραιάς από 22 Απριλ.
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	21	2012	Έφθ. Θεσσαλονίκην 5 Ιουν.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	6701	άνεγ. Νιούπροτ 4 Ιουν., Μαδένας 10 διά Μοντεβίδεο
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	Έφθ. Μπονένος "Άντες φόδες 16 Μαΐου
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	Έφθ. Ζονγκονάλδας 26 Μαΐου
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	διηλθεν Αδεν 8 Ιουν. διά Πόρτ Σαΐδ
Χέλαστρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	Έφθ. Πειραιάς 30 Μαΐου και Μετιλήνη 8 Ιουν.
Χλόη	Ν. Λυκαρροπούλου	28	4641	Έφθ. Σαβόνας 26 Μαΐου
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτή	19	5209	άργει Σαΐδεν από 20 Φεβρ.
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	έφθ. Λίβερπολ 2 Ιουν. και Κάρδιας 10
Ωκεανία	Μ. Καριβάλη	07	4843	άργει Κέαν από 17 Μαρτ.
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	διηλθεν 'Άλεξάνδρειαν 9 Ιουν. διά Μασσαλίαν
Ωρίων	Πόλ. Λύσα — Α. Λούη	09	4798	άργει Σάν Νικολάς από 17 Φεβρ.
Ωρωπός	Μαρη Εμπειρίκου	13	3475	Έφθ. Λοντότερρον 5 Ιουν.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Ανδρέας	I. A. Κοσμᾶ	17	4933	καθειλικούθι εις Γόπτερτουργκ 23 Απριλ.
"Αριστον" (Άργεντ.)	Άρ. Όναση	38	10000	άργει Ρόττερνταμ από 22 Απριλ.
Γοιλάντα (Παναμ.) Τ.	«Φίντσλεύ	13	4680	έφθ. Μασσαλίαν 26 Μαΐου
'Ελένη (Άγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	1138	Έφθ. Κονσταντζαν 17 Μαΐου
Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.)	Καπάτου — Μαροή	03	1601	άργει Ρόττερνταμ από 24 Δεκ.
Κέιπερ (Άγγλ.)	P. Βεργωτή	05	687	άργει Ηράκλειο από 8 Ιουν.
Κλαίρη (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίντσλεύ	16	5845	έφθ. Πειραιάς από 23 Φεβρ.
Μαρτής (Άγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	άργει Πειραιάς από 1 Μαΐου.
Μιρουντάνου (Άγγλικόν)	Μιναζούλη και Σία	05	2539	έφθ. Μασσαλίαν από 1 Μαΐου.
Μυριάμ, (Άγγλ.—τάνκερ)	K. Βενιζέλου	21	7012	έφθ. Γκάλιεστον 4 Ιουν.
Νέλσων, (Άγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	άνεγ. έτ. Πόρτ Σονέδαν 4 Ιουν. διά Σονέζ, έφθ. 9
Νοέμη—Τζούλια (Άγγλ.)	A. Μινακούλη—Ρουσάνοκυ	95	2499	άνεγ. Μασσαλίαν 1 Ιουν. διά Δετ. Μεσσόγειον
Νόρα (Παν.)	A. Π. 'Αναστασάτου	06	1781	άργει Πειραιάς από 8 Φεβρ.
Ούρανία	Παν. 'Αντύπα	02	1953	διηλθε Πόρταλτάριο 9 Ιουν. διά Γαλάτοι
Πάναμ (Παν. - τάνκ.)	K. Βενιζέλου	25	7277	έφθ. Γοτσούάμαν 7 Μαΐου. Επισκεψή
Ρίθερ Ντάρτ (Άγγλ.)	έτ. «Τζέννυ»	12	1859	άργει Πειραιάς από 22 Απριλ.
Ρίθερ Τάιν (Άγγλ.)	έτ. «Τζέννυ Λτδ»	20	1517	άργει Αμβέρσαν από 1 Απριλ.
Σάν Νικόλα, (Ταλικ.)	N. Σταματίου	79	677	άργει Βριτόνιον. Σημίτα.
Τουσσίκα (Άγγλικόν)	K. Λασαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	άργει Μασσαλίαν από 27 Ιαν.
Ωνάση Πηνελόπη (Παναμ.)	'Αρ. Όναση	19	5404	άργει Ρόττερνταμ από 20 Μαρτ.
Telle Pier	άδ. Βλασσοπούλου	28	4512	εις Τάιν 8 Ιουν. ίπτο παραλαβήν

BISTIS SHIPPING CORP.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΠΛΟΙΩΝ

24 STONE ST.

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

NEW - YORK

ARIBISTIS, NEW-YORK

ADMIRALTY LIST COALS-ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN KERKYRA

LUNDSTROM & NILSSONAB
ESTABLISHED 1894

SWORN

SHIPBROKERS

Shipowners, Steamship & Forwarding agents
Insurance - Average

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

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ WOODLEY & CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY - KERKYRA CODES: SCOTT'S 1906 (ROT)
WOODLEY-CORFU BENTLEYS-WATKINS
THALESOPONI 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI