

# NAYTIKA XPONIKA



1η Ιουλίου 1938

Αρ. Φύλλου 181

# ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



## ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Η'. ΑΡΙΘ. 181

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΙΟΥΛΙΟΥ 1938

### 'Η κρίσις και ή φορτηγός ναυτιλία

ΤΟΥ Κ. ΚΩΝ. Γ. ΓΡΑΤΣΟΥ

Έλαχιστοι άσφαλως έξι ήμερων κατά τὸν παρελθόντα Μάϊον θά έφανταζόντο, ότι μετά παρέλευσιν ένδος έξαμήνου ή φορτηγός ναυτιλία θά είχε νά δάντιμετωπίσῃ καὶ πάλιν μιαν κρίσιν κατά πολὺ ίσως χειρότεραν ἐκείνης, ἀπό τὴν ὅποιαν μολις είχεν ἔξελθει. Οι δύλγοι ἀπαισιόδοδοι, οἵτινες ἔξεφραζαν ὠρισμένας ἐπιφύλαξεις ως πρὸς τὴν διάρκειαν τῆς νεοαποκτηθεῖσης εὐημερίας, ἔθεωροῦντο ὡς παραδοξολόγοι, ή δὲ μεγίστη πλειοψηφία τῶν ἐφοπλιστῶν Ἐλλήνων τε καὶ ξένων, ἐθαυκαλίζετο μὲν ὄνειρα μιᾶς ἐπὶ τινὰ τούλαχιστον ἔτη ἔξησφαλισμένης εὐπορίας.

Δυστυχώς δύμως τὰ δύνειρα διελύθησαν, ἀφίσαντα ως μόνα τεκμήρια τῆς ἔφημέρου ὑπάρχειώς των, τὴν μελαγχολικὴν καὶ συνάμα ἔρεθιστικὴν ἀνάμνησιν ποὺ ἀφίνουν συνήθως αἱ ἀνεκπλήρωτοι ἐπιθυμίαι καὶ μίαν συντριπτικὴν αἰδησιν δλῶν γενικῶς τῶν ἔξδόνων κινήσεως τῶν πλοίων.

Ἡ ἀνάλυσις τῶν αἰτίων τῆς τόσον ραγδαίως ἐπελθούσης μεταβολῆς δέν εἶνε πράγμα εὔκολον. Πολλοὶ ἐπεχείρησαν νά δικαιολογήσουν τὴν ἐπελθούσαν ὑφεσιν, ως διφειλομένην κυρίως εἰς τὰς κακάς ἔσσοδειας τῆς Ἀργεντινῆς καὶ εἰς ἔνα προσωρινὸν κορεσμὸν τῶν ἀγορῶν πρώτων ὑλῶν, δύο φαινεμένα, τὰ ὅποια πολλάκις ἔχουν παρουσιασθή, ἀλλ᾽ εἰχόν πάντοτε ἔνα χαρακτῆρα παροδικόν. Καὶ δύον μὲν ἀφορᾶ τὰς ἔσσοδειας τῆς Ἀργεντινῆς, δέν συνετέλεσαν αὖται εἰς τὴν σημειουμένην περιστολὴν τῶν μεταφορῶν, διότι αἱ εισαγωγικαὶ ἀνάγκαι καὶ τῆς Εὐρώπης ἔξυπηρτησαν ἀπὸ τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Αὐστραλίαν. Τὰ πλοία ἀπησχολήθησαν εἰς τὰς ἀγορὰς αὐτὰς δι' ίσουν περίπου χρονικὸν διάστημα μὲ δύον θά τὰ ἀπησχόλει τὴς Ἀργεντινῆς. Ἐξ ἀλλοῦ, δύμως, λόγῳ ἀκριβῶς τῆς ἐλλείμεως ἐργασίας ἔξι Ἀργεντινῆς, σκάφη χωρητικότητος 900.000 τόν. περίπου ἔχουν ἀκινητοποιηθῆ εἰς Ν. Αμερικήν. "Αν ταῦτα ήσαν ἐλεύθερα, θά ἔξησκουν ἔτι μεγαλύτεραν πίεσιν ἐπὶ τῶν ἡδονή κεκορεμένων ἀγορῶν.

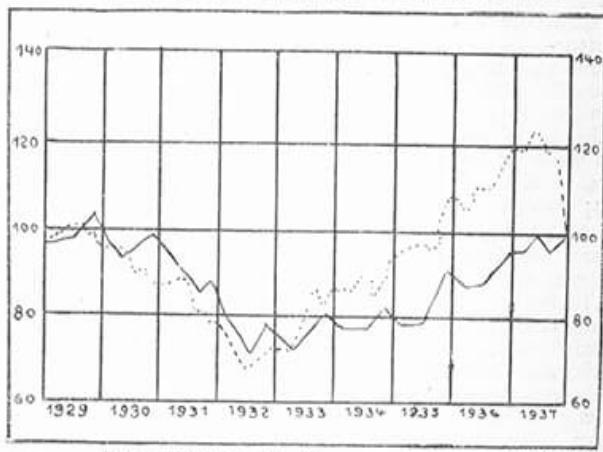
"Οσον ἀφορᾶ τὸ δεύτερον ἐπιχείρημα διά τὰς μεταφορᾶς πρώτων ὑλῶν, τοῦτο δέν ἐκφράζει παρά μέρος μόνον τῆς ἀλληλειας, ἥτις εἶνε μία: "Οτι θάττον ἡ βραδίον αἱ ναυάλαγοραι δέν ἡδύναντο παρὰ νά ἀκολουθήσουν τὴν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος Αὐγούστου ἐπελθούσαν κατ' ἀρχὰς βραδεῖαν καὶ κατόπιν ραγδαῖαν πτώσιν τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὑλῶν.

Μία ἀπλὴ παραβολὴ τῶν τιμῶν τῶν κυριωτέρων πρώτων ὑλῶν κατά τὴν 31ην Μαΐου τοῦ 1938 μὲ τιμάς τῆς ἀντιοτοχού περιόδου τοῦ παρελθόντος ἔτους, καταδεικνύει τὴν ἐπελθούσαν καταστρεπτικὴν μεταβολὴν καὶ ἔξηγει πλήρως τὴν σημεινήν κατάστασιν τῆς ναυλαγορᾶς. Ἰδού ἔνας συνοπτικός πίνακας τῶν τιμῶν τῶν κυριωτέρων πρώτων ὑλῶν:

ΕΙΔΟΣ	Τιμὴ Μαΐου 31, 1938	Τιμὴ Μαΐου 31, 1937
Ἀντιμόνιον . . .	Λίρ. 75.10	Λίρ. 80.0
Χαλκός . . .	> 33.10.71)2	> 59.10
Χρυσός . . . oz	> 7. 0.51)2	> 7. 0.9
Σίδηρος . . .	> 4. 1. 0	> 4. 1.0 (Καρτέλ)
Μόλυβδος . . .	> 13.10.	> 24. 3.9
Πλατίνα . . . oz	> 6.12. 6	> 11. 5.2
Ψευδάργυρος. . .	> 12. 3. 1-1)2	> 22.17.6
Κασσίτερος . . .	> 162.17. 6	> 251.10
Νίκελ . . .	> 182.10.	> 182.10 (Καρτέλ)
Βάμβαξ . . .	Δολ. 4.20.	Δολ. 7.31
Κόρδα . . .	Δίρ. 10.17. 6	Δίρ. 16.12.6
Ἄραβδοσίτος . . .	> 25)5	> 26)9
Βρώμη . (380 λιτ.) . . .	> 14)9	> 18)3
Σίτος . (100 λιβ.) . . .	> 5)9	> 9)2 1)4
Λινόπορος . . .	> 10.13. 9	> 13. 5.0
Βαμβακόπορος . . .	> 5. 0. 0	> 8. 0.0
«Κέρνελς» . . .	> 8.16. 3	> 12.15.0
Σόγια . . .	> 8. 0. 0	> 8.15.
«Ορνέα» . . .	> 9)9	> 10. 1) 1)2
Ζάκχαρις . . .	> 5)1	> 6)7

Μία τοιαύτη ἀπότομος πτώσις εἶνε ἐκ πρώτης ὅψεως δυσεξήγητος, διότι ἡ διεθνῆς οἰκονομία, ως ἐμφαίνεται ἐκ τῆς κάτωθι παρατεθειμένης γραφικῆς ἀναπαραστάσεως τῶν διακυμάνσεων τῆς παγκοσμίου θιομηχανικῆς παραγωγῆς καὶ τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου κατά τὰ τελευταῖα ἔτη, ἐφαίνετο ως ὁριστικῶς ἔξελθουσα τῆς κρίσεως καὶ διὰ τὴν ἀνάρρωσί της θά ἔξηκολούθει.

Διεθνῆς Βιομηχανικὴ παραγωγὴ καὶ διεθνὲς ἐμπόριον



"Η πτώσις τῆς παγκοσμίου θιομηχανικῆς παραγωγῆς, ἥτις κατά τὸν Μάϊον τοῦ 1937 εἶχε φθάσει τὸ μέγιστον σημεῖον τῆς ανιούσθεν ὑπερβάσας κατά 20% καὶ αὐτὸ τὸ 1929 ἥρχισε νά γίνεται αἰσθητὴ κατά τὸ φινιόπωρον τοῦ 1937. Κυρία ἀφορμὴ ὑπῆρξεν ἡ πτώσις τῆς θιομηχανικῆς παραγωγῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν καὶ ὁ περιορισμὸς τῆς ἀγοραστικῆς ικανότητος δλῶν σχεδὸν τῶν Εὐρωπαϊκῶν χωρῶν. Κατὰ τὸν «Federal Reserve Board Index» ὁ δείκτης τῆς θιομηχανικῆς παραγωγῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν, ἀπὸ 117 δύον εὐρίσκετο κατά τὸν Αὔγουστον τοῦ 1937, κατέπεσεν εἰς τὸ 84 κατά τὸν Δεκέμβριον τοῦ ίδιου ἔτους. Ἐπειδὴ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι εἶνε σήμερον δ μέγιστος καταναλωτὴς πρώτων ὑλῶν τοῦ κόσμου, ἀναλίσκουσαι περὶ τὰ 40% τῆς παγκοσμίου παραγωγῆς, ἥτο ἐπόμενον, τὴν χαλάρωσιν τῆς θιομηχανικῆς τῶν δραστηριότητος νά ἀκολουθήσῃ ἀνάλογος πτώσις καὶ τῶν τιμῶν.

Δὲν δυνάμεθα συνεπῶς νά ἐλπίσωμεν εἰς μίαν θελτίωσιν τῆς καταστάσεως, ἔστω καὶ παραδικήν, παρὰ μόνον ἔαν αἱ Ἡν. Πολιτεῖαι ἐπανακτήσουν τὸν οἰκονομικὸν τῶν ρυθμὸν τοῦ παρελθόντος ἔτους. Καὶ τοῦτο φαίνεται πιθανὸν μετά τὴν φήμισιν παρὰ τὸν Κογκρέσου τοῦ νέου «New Deal», ὅπερ προθέπει διάθεσιν 800.000.000 λιρῶν περίπου ὑπέρ τῆς καταπολεμῆσεως τῆς κρίσεως, ἡ μᾶλλον κατά τὴν παραστατικὴν ἐκφρασιν τοῦ Προέδρου Ρούζβελτ ἔνα νέον ρήμα ρυπιρίη τῆς Ἀμερικανικῆς οἰκονομίας.

Ἐκεῖνα δύμως ποὺ εἰναὶ ἀπειράκις δυσκολώτερα, εἶνε ἡ ἔξυγιανσις τῆς Εὐρωπαϊκῆς καταστάσεως καὶ ἡ ὑψώσις τῆς ἀγοραστικῆς δυναμικότητος τῶν Εὐρωπαϊκῶν κρατῶν, ἀνευ τῶν δποίων πάκισα σταθερά καλυτέρευσις εἶνε ἀδύνατος.

Ο ΣΙΤΟΣ ΚΑΙ Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ.— Είνε ἀναμφισθήτητον, ὅτι ὁ κυριώτερος συντελεστὴς τῆς ἀπασχολήσεως τῶν «τράμπτς» εἶνε ἡ κίνησις τῶν γεννημάτων, κίνησις ἥτις συνήθως ἔξαρτᾶται ἀπὸ τὰς τιμὰς τῶν σιτηρῶν. Υψηλαὶ τιμαὶ σιτίου, συμπίπτουν πάντοτε μὲ ὑψηλούς ναύλους, καὶ χαμηλαὶ τιμαὶ σιτίου μὲ χαμηλούς τοιούτους. Ἡ πορεία τῶν ναύλων τοῦ τρέχοντος καὶ τοῦ προσεχοῦς ἔτους θά ἔξαρτησον κατὰ μέγα μέρος ἀπὸ τὴν πορείαν τῶν τιμῶν τοῦ σιτίου. Μέχρι τῆς σιτημῆς δὲν είνε δυνατόν νά ἔξαρκισθωση κανεῖς, οὔτε τὰς ἔσσοδεις τῆς Ἀμερικῆς καὶ τοῦ Καναδᾶ, οὔτε τὰς τῆς Εὐρώπης, ἀπὸ τὴν κακὴν κατάστασιν τῶν δποίων ἔξαρτᾶται, ἀν καὶ πόση θά ὑπάρξῃ ζήτησις εἰς τὸ μέλλον. Καὶ δ-

σον μὲν ἀφορᾶ τὰς Ἁγίας. Πολιτείας, ἄλλοι ἀναθισάζουν τὴν ἑσσοδεῖαν τῶν εἰς 1 δισεκατομμύριον μπούσελς, ἄλλοι εἰς 800.000.000, πάντως δόλοι συμφωνοῦν, διτὶ μέχρις ὥρας φαίνεται νὰ εἰνε μεγίστη. Τὸ ίδιον δύναται νὰ εἴπῃ κανεῖς καὶ διὰ τὸν Καναδᾶν. "Οσον ἀφορᾶ τὰς ἑσσοδεῖας τῆς Εὐρώπης, τῶν διοίων ἡ ἀφονία ή ἡ ἐλευψίς θά είναι καὶ δὲ ἀποφασιστικός συντελεσθήσεις τῆς δημιουργίας μεταφορικῆς κινήσεως, δὲν εἰνε εὔκολον νὰ σχηματίσῃ κανεῖς μίαν σαφῆ ιδέαν περὶ αὐτῶν. Διότι ἐνῷ πρὸς στιγμὴν ἔφαίνετο, διτὶ δόλαι σχεδόν αἱ ἑσσοδεῖαι τῆς Εὐρώπης, πλὴν τῶν Βαλκανίων, ήσαν καταδικασμέναι, κατόπιν ἡ κατάστασίς των ἐκαλλιτέρευε, πρᾶγμα τὸ διόποιον ἐπηρέασε δυσμενῶς τὰ τιμᾶς τοῦ σίτου. Φῆματα ἐπίσης ἐκυκλοφόρησαν, διτὶ εἰς ἑσσοδεῖα τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν ἐνεφάνισε σημεῖα χειροτερεύεσσα καὶ διτὶ πλεῖσται Εὐρωπαϊκαὶ χῶραι θά ἀναγκασθοῦν νὰ καλύψουν τὰς ἀνάγκας των ἐκ τοῦ ἑξωτερικοῦ. "Η Ἰταλία λ. χ. θά χρειασθῇ περὶ τὸ 2.000.000 τόννων, ἡ Γερμανία ποσὸν διπλάσιον τοῦ περισσοῦ, καὶ αὐτὴ ίσως η Γαλλία. Πάντως τὸ γεγονός εἶναι ἔνα: διτὶ αἱ ἐξαγωγικαὶ χῶραι τοῦ Βορ. Ἡμισφαιρίου, θά ἔχουν καλάς ἑσσοδεῖας ἐν τῷ συνδρόμῳ των καὶ διτὶ αἱ Εὐρωπαϊκαὶ χῶραι πιθανόν ἐν τινα μέτρω πτωχάς, πρᾶγμα τὸ διόποιον δύναται ίσως νὰ προσδώσῃ κατὰ τὸ φινόπωρον παροδικήν τινα ζωηρότητα εἰς τὰς ναυλαγοράς, διὰ νὰ καταπέσουν καὶ πάλιν ἀργότερον εἰς τὴν ομηρίνην τῶν κωματώδη κατάστασιν:

**Η ΘΕΣΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.** — "Η ἐπελθοῦσα χαλάρωσις τῶν ναυλαγορῶν, κατέδειξε διὰ μίαν ἀκόμη φοράν την ἀνάγκην τῆς ριζικῆς ἐπιλύσεως τοῦ προβλήματος τοῦ ὑπερπληθωρισμοῦ τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ διὰ τῶν «τράμπτες». Η τελευταία δεκαετία μᾶς ἔδιδαξεν, διτὶ ἐκτὸς τῶν ἔξαιρετικῶν δόλων περιόδων κινήσεως, η χωρητικότης τῶν «τράμπτες» εἶναι τούλαχιστον κατὰ 25 ἔως 30 % ἀνώτερα τῆς δυναμένης νὰ ἀπασχοληθῇ διὰ τὴν κανονικήν διεξαγωγὴν τοῦ ἐμπορίου τῶν εἰδῶν εἰς χῦμα (πρώτων όλων). Ἀντὶ δὲ νὰ ἔλπιζωμεν εἰς μίαν ἐν τῷ μέλλοντι αὐξήσιν τῶν μεταφορῶν τούτων, μᾶλλον ἔλαττωσιν πρέπει νὰ φούσιμεθα, διότι η τάσις πρὸς αὐτάρκειαν ἀφ' ἐνὸς καὶ πρὸς τὴν παραγωγὴν βιομηχανοποιημένων προϊόντων ἀφ' ἔτερου, ήτις εἶνε τὸ κύριον γνωρίσμα τῆς σημερινῆς οἰκονομίας, δὲν δύναται παρὸν νὰ ἐπηρεάσουν δυσμενῶς τὰς μεταφοράς τῶν ἀκατεργάστων πρώτων όλων, εἰς ἄς καὶ ἀσχολοῦνται τὰ «τράμπτες».

**Η ΤΕΧΝΗΤΗ ΔΙΑ ΤΩΝ «ΣΧΕΔΙΩΝ» ΣΥΓΚΡΑΤΗΣΙΣ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΝ.** — "Η πρώτη συστηματοποιημένη προσπάθεια πρὸς ἐπίλυσιν τοῦ ἀκανθώδους τούτου προβλήματος, ὑπῆρξεν η ἀφαρμογὴ τῶν σχεδίων κατωτάτων δρίων ναύλων εἰς ώρισμένας ἀγοράς. Τὰ Schemes, τῶν διόποιων ἀφετηρίας ὑπῆρξε κυρίως ἡ δυσπραγία τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ κατὰ τὸ 1934, καὶ ἀτίνα ἐφηρόδισθησαν κατὰ πρῶτον τὸ 1935, ἔχαιρετιοθησαν παρ' δόλων ὡς ἡ σωτηρία τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Τὰ μειονεκτήματά των γενικῶς, καὶ εἰδικῶς ἀπὸ καθαρῶν ἐλληνικῆς ἀπόμενων, πολλάκις ἐτοίσαμεν ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν, ὅπεραν ἀνιαρά νὰ εἴναι ἡ ἐπαναληψίς τῶν. Ἔκεινο ὅμως ποὺ δὲν εἴναι ίσως ἀσκοπον, εἶνε νὰ ἔξετάσωμεν τὸ κατὰ πόσον η θεωρία τῶν Schemes, ὑπὸ τὸ φῶς τριετοῦς πείρας, εύσταθει, καὶ κατὰ πόσον εἴναι ταῦτα βιώσιμα ὑπὸ τὴν σημερινὴν τῶν τούλαχιστον μορφήν. Διότι δὲν πρέπει νὰ αὐταπατώμεθα: Τὰ Schemes μέχρι πρὸς δύλων μηνῶν δὲν είχον ὑποστῆ κακμίσαν δοκιμασίαν. Γενινθέντα κατὰ τὰς ἀρχὰς τῆς παροδικῆς ἀναρρώσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἐπέζησαν εύκολως τῆς μικρᾶς κρίσεως τοῦ θέρους τοῦ 1936 καὶ κατόπιν ἐλημονήθησαν διὰ νὰ ἐμφανισθοῦν τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1937.

Μία ἀπλὴ ἀνάγκης τῶν ἀπειραρίθμων συμπληρωματικῶν διατάξεων, ἄς ἔξεδωκεν η Διοικητική ἐπιτροπὴ ἀπὸ τότε μέχρι σήμερον, ἀρκεῖ διὰ νὰ πείσῃ καὶ τὸν πλέον φανατικὸν ὑποστηρικτὴν των, διτὶ τὰ «σχέδια» παραπλαίουν. Εἶναι δὲ τοῦτο εὐνόητον. Διότι διὰ νὰ εἴναι τὰ Schemes βιώσιμα, δοφείλουν νὰ πληροῦν δύο δροῦς πρωταρχικούς:

1ον) Νὰ ἔξασφαλίζουν ἀπολύτως τὴν εἰλικρινή συμμετοχὴν δόλων τῶν ἀσχολουμένων μὲ τὴν βιομηχανίαν τῶν «τράμπτες» καὶ 2ον) Νὰ ἐλέγχουν δόλαις ἀνεξαιρέτως τὰς ἀγοράς, καὶ τοῦτο δχι διὰ κατωτάτων δρίων ναύλων βασιζούμενων μόνον ἐπὶ τῆς ἔξυπηρτήσεως τῶν ἔξδων τοῦ πλοίου καὶ τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἀλλὰ καὶ κυρίως τοῦ ἐμπορεύματος;

Καὶ διὰ μὲν τὸν πρῶτον δρόν, οὐδεὶς δύναται νὰ ἀμφισθήτῃ, διτὶ η πείρα τῶν τελευταίων μηνῶν μᾶς ἀπέδειξε τὴν ἀνάγκην τῆς συνολικῆς καὶ τιμᾶς συμμετοχῆς δόλων τῶν ἐνδιαφερο-

μένων ἐφοπλιστῶν. Διότι εἰς μίαν ἀπρακτούμσαν ἀγοράν ἡ παρουσία 20—30 ἐλευθέρων σκαφῶν καὶ μερικῶν δεσμευμένων μὲν θεωρητικῶς, ἀλλ' ἐν τῇ πράξει ἐλευθέρων, εἰνε ἀρκετὴ διὰ νὰ ἀχρηστεύσῃ τὰ σχέδια. Δυστυχῶς, οἱ κυρίως ὑπαίτιοι τῆς τοιαύτης καταστάσεως εἰμεθα ήμεις οἱ "Ελληνες, ήμεις οἱ πλέον ἀδύνατοι, οἱ ἔχοντες νὰ φοιτηθῶμεν τὰ πάντα ἐκ τῆς διασπάσεως τῆς διεθνούς συνεργασίας καὶ τῶν μέτρων ποὺ θὰ ἐπακολουθηθήσουν.

"Ἀλλ' ἀς ὑπόθεσωμεν πρὸς στιγμὴν, διτὶ η τοιαύτη συνεργασία εἶναι θεωρητικῶς ἔξισφαλισμένη. Εἶνε δημος δυνατὸν νὰ εὐρεθῇ τρόπος νὰ κατοχυρωθῇ αὕτη, δοτε νὰ ἀποφευχθοῦν αἱ καταστραγήσεις, αἵτινες ἀπακολουθοῦν συνήθως τὰς μακράς περιόδους ἀπραξίας, καταστραγήσεις, εἰς ἄς τηνές ἔξι ήμεις διατρέπουν, ἀν καὶ πολλοὶ ἐκ τῶν ξένων συναδέλφων μας δὲν ὑστεροῦν;

Νομίζομεν ὅχι. Διότι οἱ τρόποι τῆς καταστραγήσεως εἶναι τόσον ποικίλοι, ώστε δυσκόλως δὲ ἀνθρώπινος νοῦς νὰ δύναται νὰ προΐδῃ ποία θά είναι ἡ προσεχής ἐπινόησις τῶν τόσων γονιών ἐφοπλιστικῶν ἐγκεφάλων. Διότι, ἐκτὸς τῶν ἰδιαίτερων μετά τῶν φορτωτῶν συμφωνῶν, διὸ μίαν σχετικήν ἐπιστροφήν ναύλου, ἐπιστροφήν, ἵη συνήθως ἀγνοεῖ καὶ αυτὸς ὃ ἐν Λονδίνῳ πράκτωρ τοῦ πλοίου, δοτε δὲν δύναται εἰν τῇ ἀφελείᾳ του νὰ ἐννοήσῃ, πῶς ἔνα "Αγγλικὸν ἀπόδιπλον νεύτευκτον, ἀναγκάζεται μετὰ ἔξαμηνον ἡ ἀναγωρήσῃ τον διὰ τὴν Ἀφρικήν, ἐνῷ τὸ παρ' αὐτοῦ διευθυνόμενον παμπάλαιον σκάφος, ναύλωνται ἀμάρως οὗτος τὸ προτείνει, ἐνεφανίσθησαν μύριοι δοσοὶ τρόποι καταστραγήσεως τῶν Schemes, οἵτινες ἐκ τῶν ύστερων κατεπολεμήθησαν παρὰ τῆς ἐφορευόυσης ἐπιτροπῆς κατά τὸ μᾶλλον ἢ ἡτο τὸν ἐπιτυχόν. Οὕτω μερικά πλοιαὶ ἀπέκτησαν περὶ τὸ δεῦλη τῆς ζωῆς των κυβικά, τὰ ὄποια δὲν είχον ὅτε κατεσκευάσθησαν. "Ἀλλα ἡ ἐναυλώθησαν ὑπὸ τύπων τάξιμος πρότερο μὲ ώρισμένας νεφελώδεις καὶ οὐχὶ πάντοτε δρθοδόξους παραλλαγάς τῶν δρῶν ναύλωσεως καὶ τέλος ἀλλα ἀπηλλάγησαν τοῦ θάρους τῆς ἀναμονῆς διὰ τοῦ νεοειρεύθητος τρόπου τοῦ «γάμου». Γάμος δὲ ἐστίν ἐν προκειμένῳ, η ναύλωσις ἐνὸς πλοίου θάσει τῶν κατωτάτων δρίων ἀπὸ μίαν υπὸ τὸν ἔλεγχον τῶν «σχεδίων» τελούσαν ἀγοράν, μὲ ἀποζημίωσιν διὰ τὸν ναύλωτην μίαν γενναίαν ἔκπτωσιν ναύλου ἐπὶ πλοίου τοῦ ίδιου ιδιοκτήτου, ναύλωμένου ἀπὸ μίαν ἐλευθέραν ἀγοράν.

Συνεπώς, ἔστω καὶ ἀν θεωρητικῶς ἔξισφαλιζετο ἡ συνεργασία δόλων τῶν ἐνδιαφερομένων, οἵτινες θά ἐδεσμεύσαν μόνον διὰ τῆς υπογραφῆς των, η τήρησις τῶν Schemes, βασιζούμενη μόνον ἐπὶ τῆς καλῆς πίστεως εἰνε ἀδύνατος. Διότι δυστυχῶς, αἱ ήθικαί ἀρχαὶ εἰνε ἀδίαι ἀλαστικαὶ, μεταβαλλόμεναι ἀναλόγως τῆς οἰκονομικῆς ἀνθρητητος τῶν ἀτόμων, καὶ κατ' ἀντίστροφον λόγον τῆς ἐντάσεως τῶν πειρασμῶν.

Ο δεύτερος βασικός δρός τῆς καλῆς λειτουργίας τῶν Schemes εἶναι η ἐπέκτασίς των ἔφ' δόλων γενικῶς τῶν ἀγορῶν καὶ ὁ καθορισμός κατωτάτων δρίων ναύλων τοιουτοτρόπων ὑπολογιζούμενων, ώστε ταῦτα νὰ μὴ προκαλοῦν ἀκουσίως τὸν στραγγαλισμὸν μίας ἀγορᾶς εἰς δοφείος μίας ἀλλης.

Τὰ πρώτα «σχέδια» εἰδον τὸ φῶς ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης τῆς, ἔχυγιάσεως τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ κατὰ τὸ τέλος του 1934. Τότε τὸ Πλέιτ ήτο ἡ μόνη ἀδίαι λόγου ἔξαγωγική ἀγορά. Οὔτε δὲ Καναδᾶς οὔτε αἱ "Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι, η ἡ Αὔστραλια ἐδείκνυν ἀπὸ ἐτῶν σημεῖα ζωῆς, ήτο δὲ δύσκολον νὰ προΐδῃ κανεῖς τὴν ποτατά τὸ 1937 ἐπελθούσαν ἀντιστροφήν τῶν πραγμάτων. "Ἐπομένων δύναται εὐκόλως νὰ ἐννοήσῃ τις διατι, τότε δὲν ἀλήφη ὑπὸ δύνην ἔνα γεγονός, τὸ δόπιον ἐκ τῶν ύστερων ἀπεδείχθη οὐσιώδεσταν διὰ τὴν λειτουργίαν τῶν Schemes. Τὸ γεγονός δηλαδή, διτὶ η ἀγορά ποὺ δεσμεύεται, μὲ ἔνα κατώτατον δρίον ναύλων, θαν δὲν ἔχῃ τὴν ἀποκλειστικότητα τῆς παραγωγῆς ἐνὸς Α ἐμπορεύματος, ὑπάρχουν δὲ καὶ ἀλλα ἀγοραὶ δυνάμεναι νὰ ἔχαγαν τὸ ίδιον ἐμπόρευμα, μὴ δεσμευμέναι δημος μὲ κατωτάτα δρία ναύλων, η δεσμευμέναι μὲ τοιαύτα διλλά κακῶν υπολογισθέντα, εἰνε μοιραῖον η ἀγορά αὐτὴ νὰ ὑποφέρῃ καὶ νὰ ἀπρακτή. "Ἐφόσον η τιμὴ παντός εἰσαγομένου εἰς μίαν ἀγοράν ἐμπορεύματος, εἶνε συνάρτησης τῆς ἀδίαις τοῦ ἐμπορεύματος εἰς τὸν πόλον παραγωγῆς, τοῦ ναύλου του μέχρι τοῦ προσορισμοῦ του, καὶ τῶν εἰσαγωγικῶν δασμῶν μὲ τοὺς δόπιοὺς θά πειθαρυθῆ, πῶς εἰνε δυνατὸν δὲ τὸν Αργεντινὸς ἐμπόρος νὰ πωλήσῃ τὸν Εύρωπην ἔστων οὗτος ἐπιθαρύνεται μὲ ναύλον 25—, δοτε δὲν δύναται εἰν τὸν Αὔστραλον ἔξαγωγειαί εἰς τὴν Αγγλικήν ἀγοράν, θαν δὲ τὸ τελευταῖον πληρώνει εὐθηνότερα εἰς τὸν Αὔστραλον παραγωγῶν, καὶ χαρέει καὶ μεγίστων αὐτοκρατορικῶν δασμολογικῶν προνομίων; Ποιάς πιθανότητας ἔχει νὰ πωλήθῃ ὁ ἀραδόδοιτος τῆς Αργεντινῆς ἐν Εύρωπῃ δητὸν οὗτος ἐπιθαρύνεται μὲ ναύλον 25—

**GREEK SHIPPING AGENCY**  
(Grieksche Scheepvaart-Agentuur)  
SHIPBROKERS & AGENTS  
Telegrams: ERGON  
Telephones: 48722—46225

**MIDGARD,, EMDEN**  
Zweigniederlassung der  
"Midgard,, Deutsche  
Seeverkehrs-Aktiengesellschaft  
SHIP BROKERS & AGENTS  
Telephones: 264748      Telegrams: MIDGARD  
The Boe Code—Scotts Code 10th Ed.

οελλινών, ἐνῷ δ' ἀραθόσιτος τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν μὲ 13) —, ὁ τῆς Ν. Ἀφρικῆς μὲ 15) 6 καὶ ὁ τῆς Ρουμανίας μὲ 10) —;

Δὲν εἶνε παράδοξον λοιπὸν τὸ γεγονός, διτὶ οἱ μεγάλοι ἐμποροὶ γεννημάτων κάνουν τὸ πᾶν διὰ νὰ διασπάσουν τὰ Schemes. Δὲν θὰ εἴχαν καμμίαν ἀντίρρησιν νὰ πληρώνουν καὶ 30) — ἀπὸ τὸ Πλεῖτ, φθάνει νὰ ἐπεβαρύνοντο καὶ αἱ ἄλλαι ἀγοραὶ ἀναλόγων καὶ νὰ μὴ ἔγινοντο καταστρατηγήσεις, αἵτινες εύνοοῦν τὸν ἔνα ἔξαγωγέα ἐν ἀντιθέσει πρὸς τοὺς ἄλλους.

'Ο μαρασμὸς τῆς Ἀργεντινῆς κατὰ τὴν τελευταίαν ἔξαμηνιαν κατέδειξε πλήρως τὴν ἀνάγκην τῆς ἀναθεωρήσεως καὶ τῆς ἐπεκτάσεως τῶν σχεδίων εἰς ὅλας τὰς ἀγοράς. 'Η Ἀργεντινή ἔχει αὐτὴν τὴν στιγμὴν πρὸς ἔξαγωγήν, διπλασίαν ποσότητα γεννημάτων, ἀφ' ὅτι εἴχε πρεψι τατὰ τὴν ἰδίαν ἐποχήν, καὶ παρ' ὅλην τὴν ὑποχώρησιν τῶν τιμῶν τοῦ Ἀργεντινοῦ ἀραθόσιτον, δὲν δύναται, ἀκριθῶς, ἔνεκα τῆς ἀνισότητος τῶν μεταφορικῶν ἐπιθερύνσεων, νὰ πωλήσῃ οὔτε ἔνα τόνον εἰς Εὐρώπην.

Τὸ ἔργον, δῆμος, τῆς ἀναπλάσεως τῶν σχεδίων κατωτάτων ὁρίων ναυλῶν ἐπὶ μιᾶς πλέον καθολικῆς βάσεως μολονότι δὲν εἶνε πρᾶγμα εὐκολόν, πρὸς αὐτὴν, πάντως τὴν κατεύθυνσιν πρέπει νὰ τείνουν ὅλαις προσπάθεια τῶν ίθυντων τὰς τύχας τοῦ ἐφοπλισμοῦ. Δυστυχῶς, ἔστω καὶ ἂν αἱ δυσκολίαι αὐτὰ παρακαμφοῦν, τὰ «σεχέδια» δέν θὰ παύσουν ἀπὸ τοῦ νὰ εἰνε φάρμακον λίαν ἀμφιθόλους ἀξίας κατὰ τῆς δυσπραγίας. 'Η συσσωρευσις σκαφῶν εἰς ὀρισμένας ἀγοράς, ἀνεύ ἐλπίδος ἐπιστροφῆς καὶ ἀποζημιώσεως, ὁ ἀναγκαστικὸς παροπλισμὸς μὲ ὅλα του τὰ δεινὰ διὰ μερικὰς σημαίας ἐργαζομένας μακράν τῶν ἔθνικῶν των βάσεων, ἡ προτίμησις τῶν φορτωτῶν πρὸς τὰ νεώτερα καὶ ταχύτερα σκάφη, δὲν εἶνε δύνατον παρὰ σύν τῷ χρόνῳ νὰ δημιουργῆσουν, δυσαρεσκείας, ἀγανακτήσεις καὶ ζημιας, αἵτινες παρ' ὅλην τὴν καλὴν θέλησιν τῶν ἐνδιαφερομένων θὰ καταλήξουν εἰς διαδικασίας πλέον καταστρατηγήσεις.

'Η σκιώδης σημερινὴ ὑπόστασις τῶν Schemes οὐδόλως ἔνθυμιζε τὴν ἀρχικήν των μορφὴν καὶ τὴν πίστιν, μὲ τὴν ὥσπειαν περιθλήθησαν. Παντοιοτέρως καταστρατηγούμενα καὶ διαπομπεύμενα, θὰ καταρρεύσουν, ἀπόδεικνύοντα διὰ μίαν ἀκόμη φοράν τὸ μάταιον πάσης διεθνοῦς συνεργασίας, μηδὲ θασιζομένης ἐπὶ θεμελίων στερεωτέρων. 'Η καλὴ πίστις, ἡ συναδελφικὴ ἀλληλεγγύη καὶ ἡ ἐπαγγελματικὴ ἀξιοπρέπεια δὲν ἀπεδείχθησαν ἀρκετά καὶ στερεά ἔρεισματα τῆς συνεργασίας.

K. G. ΓΡΑΤΣΟΣ

ΕΙΣ ΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟΝ ΤΕΥΧΟΣ: Τὸ σχέδιον παροπλισμοῦ, τὰ ἀσφαλίστρα καὶ ἡ θέσις τῆς Ναυτιλίας μας.

## Τὸ δεκαενδήμερον

### Ai ἀσφαλίσεις κινδύνων πολέμου καὶ ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία

Καθ' ἄ πληροφορούμεθα ἀπὸ καλῶς γνωρίζοντα τὰ πράγματα ἔκτακτον ανταποκριτήν μας ἐκ Λονδίνου ή τὴν κατὰ τὴν 7ην Ιουνίου γενομένην ἀναθεώρησης τοῦ τιμολογίου ἀσφαλίστρων πολέμου παρὰ τῆς Εἰδικῆς Ἐπιτροπῆς ἀσφαλίστρων Θαλάσσης τῶν Λούδης καὶ τῶν ἐν Λονδίνῳ ἀσφαλιστικῶν ἔταιριων νέον προεκάλεσε πλήγμα κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας.

Όντως, κατόπιν ληφθείσης ἀποφάσεως τῶν ἀσφαλίστρων, ἀπὸ τῆς 7ης Ιουνίου εἰσήχθη εἰς τὸ τιμολόγιον κινδύνων πολέμου ἡ λεγομένη 'διάκρισις σημαΐαν' (Flags distinction), συμφώνων τῇ δοπίᾳ οἱ ἀσφαλίστραι δέχονται τὴν κάλυψιν κινδύνου πολέμου ἐπὶ ἐμπορευμάτων φορτωνομένων μὲ ἀτμόπλοια διαπλέοντα τὴν Μεσόγειον, μόνον ἐφ' ὅσον τὰ μεταφέροντα ταῦτα πλοῖα φέρουν σημαίαν Ἀγγλικήν, Γαλλικήν, Ἰταλικήν, Γερμανικήν, Ὀλλανδικήν, Ἰαπωνικήν, Ήν. Πολιτειῶν, Πορτογαλικήν, Δασικήν, Σουηδικήν, Νορβηγικήν, Βελγικήν καὶ Πολωνικήν. Διὰ μεταφοράς ἐνεργούμενας μὲ ἀτμόπλοια τῶν λοιπῶν σημαίων, οἱ ἀσφαλίστραι εἶνε ἐλεύθεροι νὰ δέχωνται ἡ μὴ τοὺς κινδύνους πολέμου μὲ ἀσφαλίστρα τῆς ἀρεσκείας των.

Τὸ μέτρον τοῦτο καταφανῶς στρέφεται καὶ πάλιν κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας κυρίως. Καθότι, καίτοι μεταξὺ τῶν ἀποκλεισμένων σημαίων περιλαμβάνονται αἱ σημαίαι τῶν Βαλκανικῶν Κρατῶν, ἐν τούτοις, καθ' ἄ μᾶς πληροφορεῖ ὁ ἐπιστέλλων ἀνταποκριτής μας, ἐκλείσθησαν ἔκτοτε ἐν τῇ Ἀγγλικῇ ἀσφαλιστικῇ ἀγορᾷ ἀσφαλίσεις κινδύνων πολέμου ἐπὶ φορτίων ἐν τῇ Μεσογείῳ μὲ ἀτμόπλοια Γιουγκοσλαβίκης, Ρουμανίκης καὶ ἑτέρων Βαλκανικῶν σημαίων, διὰ τὰς ἀσφαλίσεις δὲ ταῦτα δὲν εἰσεπράχθη θεωρημένον ἀσφαλίστρον πολέμου, ἐνῷ ἀντιθέτως δι' ὅσας ἀσφαλίσεις κινδύνων πολέμου ἐκλείσθησαν ἐπὶ φορτίων μεταφορεύμενων μὲ Ἑλληνικό καὶ Σοβιετικά ἀτμόπλοια ζητεῖται συστηματικῶς διπλάσιον ἀσφαλίστρον τοῦ εἰσπραττομένου δι' ἀτμόπλοια ἄλλων σημαίων. 'Οπερ δὲ σημαντικώτερον, ἐν τῷ μεταξὺ η Γιουγκοσλαβίκη σημαία ἐξηρέθη ἐπισήμως τῆς ἀπαγορεύσεως, περιληφθείσα ώς ισοτίμος μὲ ταῖς λοιπάς ἀποδεκτάς σημαίας.

Προφανῶς, ἡ ἐπιθάρυνσις αὕτη τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας ὑπηρεύθη ἐκ τῶν τελευταίων ουμδάντων, τῆς δημαρκῆς δηλαδή ναυλώσεως Ἑλληνικῶν πλοίων ἐκ Σοβιετικῶν λιμένων. Εἶνε δῆμος γνωστόν, διτὶ δὲν εἶνε μόνον Ἑλληνικά τὰ πλοῖα τὰ μεταφέρον-

τα φορτία ἐκ Σοβιετικῶν λιμένων. Καὶ εἶνε ἐπίσης γνωστόν, διτὶ τὰς διαλυθείσας ναυλώσεις τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων ἀνέλασθον Ἀγγλικά σκάφη μὲ σημαντικῶν ὑψηλοτέρους ναύλους. Καὶ εἶνε ἀκόμη γνωστόν, διτὶ διδοῖς διαγόνως διαμόρφωσις τῆς Φράνκο Αγγλικά ἀτμόπλοια μετέφερον ύλικὸν διὰ τὴν Ισπανίαν, πρὸς ἡμερῶν δὲ ἐδικάζετο εἰς τὰ Ἀγγλικά δικαστήρια ἡ περίφημος τοῦ Αγγλικοῦ ἀτμόπλοιού του 'Staneroff', τὸ διποῖον μετέφερε φορτίον δι! Ισπανίαν, μολονότι ἐπέβανε τούτου Γερμανός παραπρητῆς τῆς Ἐπιτροπῆς μὴ 'Ἐπεμβάσεως'!

Καὶ δῆμος οὐδὲ σκέψις κανὸν ἔγένετο περὶ ἐπιθάρυνσεως τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας, συνεπείδη τῶν ἀνω γεγονότων. Καὶ εύρεθη μόνον ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία τὸν ἀποτελέση τὸν ἀποδιοπομπαῖον τράγον τῶν 'Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν'.

Ἡ ἐπιθάρυνσις αὕτη τῶν ἀπασφαλίστρων πολέμου ἐπὶ τῶν φορτίων μεταφερούμενων ἐντὸς τῆς Μεσογείου μὲ Ἑλληνικά πλοῖα δὲν εἶνε τόσον ἀσήμαντος, δύον φαίνεται ἐκ πρώτης ὄψεως διὰ τὸν μὴ γνώστην τῶν πραγμάτων. 'Ισως, θὰ σκεφθῆ τις διτὶ τὰ Ἑλληνικά πλοῖα, ὅντα κατὰ μεγίστην πλειονότητα φορτηγά, ἔχοντα τοὺς τομεῖς δράσεώς των ἔξω τῆς Μεσογείου. Πλήν δῆμος, ἡ ἐπιθάρυνσις αὕτη πλήττει τὰ Ἑλληνικά πλοῖα τὸν ἀπασχολούμενα μὲ μεταφοράς Ἑλληνικῶν προϊόντων διὰ τὸ ἔξωτερικόν, ὡς καὶ ζένων προϊόντων δι! Ἐλλάδα ἡ ἐτέρους Μεσογειακούς λιμένας. Καὶ εἶνε γνωστόν, διτὶ διποῖον μετέφερεται ἐξ Ἐλλάδος οὐχὶ μικρά ποσότητα τῶν προϊόντων τῆς χώρας μας, ιδία δὲ καπνῶν καὶ ἡρῶν καρπῶν.

Ἡδη οἱ Ἑλληνες φορτωταὶ θὰ εύρεθοῦν εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ διανεργοῦν τὰ φορτωσίες τους μὲ ξένα ἀτμόπλοια διὰ νὰ ἀποφύγουν τὴν ἐπιθάρυνσιν τῶν πραγμάτων τὸν ἡγεμόνευν ἀσφαλίστρον πολέμου. 'Αλλὰ δὲν εἶνε μόνον τοῦτο. Εἰς τὴν ίδιαν θέσιν θέσιν θὰ εύρεθοῦν καὶ τὰ Ἑλληνικά φορτηγά, τὰ μεταφέροντα τὰ μεταλλεύματά μας εἰς τοὺς διαφόρους προορισμοὺς τῆς ἀλλοδαπῆς. Καὶ κάτι ἀκόμη, τὸ διποῖον φθαίει τὰ δρία του κωμικοῦ: 'Ο ἔμπορος τοῦ Πειραιῶς, ὁ δόπιος στέλλει ἐμπορεύματα εἰς Πάτρας, Κέρκυραν ή Μυτιλήνην καὶ ἐπιθυμεῖ νὰ καλύψῃ τὸ φορτίον του καὶ κατὰ κινδύνων πολέμου, εἴτε διὰ λόγους προνοίας εἴτε ἐξ ὑποχρεώσεως προκυπτούσης ἐκ τῆς ἐμπορικῆς του συμβάσεως, θὰ ὑποχρεωθῇ νὰ πληρώσῃ ηγεμόνευν ἀσφαλίστρον πολέμου, δεδομένου, διτὶ η μεταφορά θὰ ἐνεργηθῇ μὲ Ἑλληνικὸν ἀτμόπλοιον, συνήθως ἐπιθηγόδον σκάφος τῆς Ἀκτοπλοίας!

Δὲν ἀμφιθάλλομεν, διτὶ δη Ἑλληνικὴ Κυθέρησις λαμβάνουσα γνῶσιν τῶν ἀνωτέρω θὰ προσθῇ εἰς τὰ κατάλληλα διαθήματα διὰ τὴν ἄρσιν τῆς θιγούσης ἀμέσως τὰ Ἑλληνικά συμφέροντα διακρίσεως ταύτης τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας. Τὸ προηγούμενον τῆς καταρρήσεως τῆς διακρίσεως ταύτης διὰ τὴν Γιουγκοσλαβίκην σημαίαν, ὀφειλόμενον προφανῶς εἰς σχετικά διαθήματα ἐκ τῆς γειτονος χώρας, εἶνε ἐνισχυτικόν του διτὶ ἐνδεχόμενα διαθῆματα τῆς Ἑλληνικῆς Κυθερηνήσεως θ' ἀποφέρωσιν ἀνάλογον ἀποτέλεσμα. Τὸ ζῆτημα τὸ δημιουργήθεν ἐκ τῆς νέας ταύτης διακρίσεως ταύτης σημαίας μας, ἀποτελεῖ πλὴν τῶν ἄλλων καὶ μίαν σοθαρόν την ἔνδειξιν, ἀλλὰ καὶ προειδοποίησιν ταύτοχρόνων περὶ τοῦ ποία δύναται ν' ἀποθῇ θραδύτερον η θέσις τῆς Ἑλληνικῆς σημαίας, ἔναν ἐξακολουθήσῃ νὰ εἶνε ἀνοργάνωτος ἀσφαλιστικὸς η Ναυτιλία μας.

Πολλά, πάμπολλα, περισσότερα ἀπ' διτὶ ἐπρεπε, ἔγραφοςαν μέχρι τοῦδε περὶ τῆς ἐπιτακτικῆς ἀνάγκης, δῆμος ή Ἑλληνικὴ ναυτιλία ὁργανωθῆ ἀσφαλιστικῶν, πλὴν, δῆμος φαίνεται οὐδὲ καν τὸ πρῶτον θῆμα ἔγένετο μέχρι τοῦδε διὰ τὴν πραγματοποίησιν τοῦ ἔθνικοῦ τούτου σκοποῦ. Πρέπει νὰ κατανοηθῇ ἀπὸ δῆμος τοὺς ἐνδιαφερομένους, διτὶ η ἀσφαλιστικὴ ὁργάνωσις τῆς Ναυτιλίας μας ἀποτελεῖ πλέον ἀμυντικὴν ἐνέργειαν πρὸς περιφρούρη-

### ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAM

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

Telegrams: «DIOSKUOI»  
Telephones: 56015-15166-11442  
Waterclerk 44358

### Greek Shipping Agency (Grieksche Scheepvaart Agentuur) Shipbrokers Agents

Telegrams: «ERGON»  
Telephones: 11442-15166-56615  
Waterclerk 44358

### Ned. Expeditie en Controlebedrijf Expediteurs en Controleurs

Telegrams: «ERGON»  
Telephones: 15166-11442-56615  
20, Willemeskade  
ROTTERDAM

σιν τῶν κινδυνεύοντων συμφέροντων τῆς σημαίας μας, ή όποια πανταχόθεν δέχεται κτυπήματα. Κατὰ τῶν ἐπιθέσεων αὐτῶν πρέπει ν' ἀντιδράσου.

Πρέπει νά κατανοηθῇ καλῶς, δτι ἡ ἀσφαλιστικὴ διάκρισις τῆς σημαίας μας δὲν ἀποτελεῖ παρονυχίδα μέσα εἰς τὰ πολλα-  
πλὰ προβλήματα τ' ἀπασχολοῦντα τὴν Ναυτιλίαν μας, ἀλλ' υ-  
πούλουν καρκίνωμα, τὸ δόπιον κατατρώγει τὰ σπλάγχνα τῆς, κα-  
ταναλίσκει τὴν δυναμικότητα τῆς ἀντιμετώπισεως τοῦ συναγω-  
νημοῦ τῶν ὄλλων σημαιῶν. Πρέπει οἱ δύναμειν νά θέσσον εἰς ἔ-  
φαρμογὴν τὸ μέτρον τῆς ἀσφαλιστικῆς δργανώσεως τῆς Ναυτι-  
λίας μας νά ἔχουν ύπ' ὅψιν, δτι δὲν πρόκειται ίσως τούλαχιστον  
κατά τὰ πρῶτα ἔτη ν' ἀποκομιθοῦν κέρδη ἐκ τῆς ἐπιχειρήσεως  
καὶ δτι δεον, ἀσχέτως πρὸς τὰ λοιπὰ ἀπασχολοῦν τὴν Ναυ-  
τιλίαν μας προβλήματα πάση θυσία νά ἀρχίσῃ τὸ συντομώτερον  
λειτουργοῦσα ή σχεδιαζομένη θαλασσοσαφαλιστική δργάνωσις, ἡ  
ὅποια θ' ἀποτελέση σοθαράν συμβολήν διά τὴν ἔξυγίανσιν τῶν  
θεμελίων τοῦ Ἑλληνικοῦ ναυτιλιακοῦ οἰκοδομήματος.

Ἐξ ὄσων γνωρίζουμεν τὸ ζῆτημα ἔχει πλήρως μελετηθῆ ύπό τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος. Θά κτο μέγα ἀδικήμα κατὰ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας νά ἔξακολουθήσῃ ἡ ράθυμος μελέτη σχεδίων, τὰ όποια παραμένουν σχέδια εἰς τὸ διηνεκές. Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητηρίον είναι δὲ ὑπέρ πάντα ἀλλον ἐνδειγμένος ὁργανισμός διά νά ἐπιδιώξῃ τὴν πραγματοποίησιν τῶν σχεδίων τούτων.

Είνε λίαν χαρακτηριστικόν τοῦ τί δύναται νὰ ἐπιτελέσῃ μία Ναυτιλία ἀρτίως ὡργανωμένη ἀσφαλιστικῶς, τὸ πρόσθιαν παράδειγμα τῆς Ἰαπωνίας. Οἱ Ἀγγλοὶ ἀσφαλισταὶ ήθελσαν τελευταῖς νὰ ἔξαιροσθν τὴν Ἰαπωνικήν σημαίαν τῶν τιμολογίων πολέμου ἐπὶ ταξίδιων διὰ τὴν Ἀπω 'Ανατολήν. Μόλις ἡ ἀσφασις αὕτη ἐγνώσθη ἐν Ἰαπωνίᾳ οἱ ναυτιλιακοὶ καὶ ἀσφαλιστικοὶ ὁργανισμοὶ τῆς Ἰαπωνίας συνήλθον ἐπειγόντως, καὶ ἀπούθυναν πραγματικὸν τελεσίγραφον κατὰ τῶν Ἀγγλῶν ἀσφαλιστῶν, ἀπειλήσαντες, ὅτι θά διεκόπωντο αἱ εἰς Λονδίνον τοποθετούμεναι ἀντασφαλίσεις ἐπὶ τῶν Ἰαπωνικῶν κινδύνων. Τὸ ἀποτέλεσμα ὑπῆρξεν ἄμεσον. Εἰς τὸ τιμολόγιον ἀσφαλιστρών πολέμου τῆς Ἀπω 'Ανατολής προσετέθη εἰδικὴ σημείωσις ἐπιτρέπουσα τὴν ἀσφάλισιν τῶν κινδύνων πολέμου ἐπὶ μεταφορῶν διενεργουμένων μὲν Ἰαπωνικά πλοῖα ἀνευ οὐδεμιᾶς ἐπιβαρύνσεως.

"Άλλος θεώριας είνε ότι έφοροι στοκάρικος και άσφαλιστικός δύκος της 'Ιαπωνίας και δέν άναμένομεν, διτί άρκει, νά πραγματοποιηθή ή άσφαλιστική οργάνωσις της 'Ελληνικής Ναυτιλίας διά νά έπιτυχώναμεν παρόμοια άμεσα άποτελέσματα. Πλήγι είμεθα πεπισμένοι, διτί όπόταν η 'Ελληνική θαλασσοφλετία γίνη πραγματικότης, διοικηθή από πρόσωπα γνωρίζοντα τί πρέπει νά πράξουν και ποῦ ν' απευθυνθούν και πώς νά υποστηρίξουν τά δίκαια της Ναυτιλίας μας, τά 'Ελληνικά πλοῖα θά παύσουν ν' αποτελούν τόν διποδιοπομάτιον τράγον τών "Αγγλων άσφαλιστών, πολύ δέ περισσότερον όπόταν θά καταστή δυνατόν νά καταδειχθή, διτί οι 'Ελληνικοί κίνδυνοι συνηνωμανούνται εις έν ένιασιον σύνολον άποτελουν *"as desirable risks"*, όπως λέγουν εις τήν ίδικήν των γλώσσαν οι άσφαλισται τοῦ Λονδίνου.

**Διά τοὺς ἐθελοτυφλοῦντας**

Εις ἄλλην σελίδα δημοσιεύουμε περίληψην τῆς πρὸ ήμερῶν διεξαχθείσης συζήτησεως εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ἐπὶ τῶν ἀπασχολούντων τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν ἐμποροναυτικῶν προ-  
θλημάτων. Τὰ γνωστὰ ἐπιχειρήματα περὶ τοῦ μειωμένου ἀριθμοῦ  
τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων, περὶ τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ἐπιχοργου-  
μένων καὶ μὲν μικρὰ ἔξοδα κινήσεως σημαιῶν, περὶ τῆς ναυτιλίας  
ώς δργάνου τῆς ἑθνικῆς ἀμύνης ἐπανελήφθησαν ύπό τῶν ἐπερω-  
τώντων τουλευτῶν, θασικὸν δὲ θέμα, γύρω ἀπὸ τὸ ὅπιον περι-  
εστράφουσαν αἱ συζητήσεις ύπηρξεν η θέσις τῆς φορτηγοῦ κυρίως  
ναυτιλίας.

“Αξιαὶ ιδιαιτέρας προσοχῆς είνε αἱ προκληθεῖσαι δηλώσεις τοῦ Ὑπουργοῦ τοῦ Ἐμπορίου. Η Ἀγγλικὴ Κυθέρηνσις— ἔτοντος κατηγορηματικῶς — ἀκολουθοῦσα τὴν πολιτικὴν τοῦ 1934 εἶνε πρόθυμος νὰ προέλθῃ ἀρωγὸς εἰς οἰονδήποτε κάλαν τῆς ἑθνικῆς ναυτικῆς βιοπομπανίας, διστις ήθελεν ἀποδειχθῆ ἔχων ἄναγκην τῆς κρατικῆς θυσιείας. Δέν πιοτεύουσεν ή δηλώσαις αὕτη νὰ σημασίν

τίποτε άλλο παρά τὴν ἐπικειμένην ἐπάνοδον εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις. Ἐάν δηλαδή ἡ κατάστασις τῆς ναυλαγορᾶς καὶ τὸ ἀδύνατον τῆς εἰλικρινῶς παρ' ὅλων συμμετοχῆς εἰς τὴν διεθνῆ συνεργασίαν καταδεῖξουν τὰς ἐκ τοῦ συναγωνισμοῦ τῶν ξένων οηματών προερχομένας ζημιάς εἰς τὴν Ἀγγλικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, αἱ ἐπιχορηγήσεις θά περιφρουρήσουν καὶ πάλιν τὴν θέσιν τοῦ Βρετανικοῦ πλοίου.

Ίσως αἱ δηλώσεις αὐταὶ τοῦ Ἀγγελοῦ ὑπουργοῦ καὶ ἡ ἀποφασι-  
στικότης, μεθ' ἣς ἀντιμετωπίζει ἡ Κυβέρνησις τοῦ Λοιδίνου τὰ ναυ-  
τιλιακά συμφέροντα τῆς Θαλασσοκρατείρας νά τὸ ὑποχρεώσουν καὶ  
τινας τῶν ἐφόπλιστον μας, ὅτινες τελευταίως περιέγουν περὶ  
τῆς διεθνοῦς συνεργασίας διετύπωσαν ἀντιλήψεις καὶ εἰς πρά-  
ξεις προέθησαν μὴ προσαρμοζόμενας εἰς τὸ γενικώτερον συμφέ-  
ρον τῆς Ναυτιλίας μας, νά κατανοήσουν πόσον ἐπιτακτική είνε ἡ  
ἀνάγκη τῆς συνεργασίας ταύτης καὶ πόσον χάριν αὐτῆς τῆς  
ναυτιλιακῆς ἡμῶν ὑποστάσεως ἐπιθάλλεται νά συνεχισθῇ ἡ νο-  
μιμόφρων καὶ ἀνυστερόθουλος συνενόθσις μὲ τὸν Ἀγγλικὸν ἐ-  
φοπλισμόν.

Πιστεύουμεν ἀκραδάντως, ὅτι δὲν θὰ ἐπιτραπῇ τελικῶς εἰς δλίγους ἡ πολλούς Ἑλληνας ἢ ἄλλους ξένους ἐφοπλιστάς, χωρὶς θλιβεράς διά τὸ σύνολον τῆς Ἐλλήνας. Ναυτιλίας συνεπείας νὰ καταστραγοῦν ἀνενοχλήτως τα «σχέδια» καὶ ἐν πλήρῃ ἀδυσοσίᾳ νὰ ὑπονομεύουν τὴν διεθνῆ ουσιεργασίαν, ἀθέμιτον ἔνασκούντες συναγωνισμόν πρὸς τοὺς ουσιεργαζομένους ημετέρους καὶ ξένους πλοιοκτήτας. Ἡ πολιτικὴ τῆς ουσιεργασίας εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, διαφαίνεται ἐξ αὐτῶν τῶν δηλώσαντων τοῦ ὑψηλούργου τοῦ «Board of Trade», ὅτι ταύτιζεται ἀπολύτως πρὸς τὰς ἀντιτίμησις τῆς Ἀγγυλικῆς Κυθερνήσεως. Εὑμενᾶς ἀκόμη παρακολούθοντιν οἱ ἀρμόδιοι κρατικοὶ κύκλοι τοῦ Λονδίνου τὰς περὶ τοῦ σχεδίου παροπλισμοῦ ουζητήσεις, παρὰ τὰς λογικάς ἐπιφυλάξεις των διὰ τὴν θέσιν τῶν πληρωμάτων, ἐν πειρατῶσι ἐφαρμογῆς τοῦ ταμείου τῶν παροπλιζμένων σκαφῶν. Πρέπει οικανά νὰ εἰμεθα πλέον ἡ θέσιοι. ὅτι ἡ Ἀγγυλικὴ Κυθερνήσις θὰ λάθῃ καὶ πάλιν κάθε μέτρον προστατευτικὸν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας της, ἐφόσον ἥθελε πειθῆ ἐκ τῶν πραγμάτων, ὅτι ἀνέφικτος πλέον ἀποθαίνει ἡ προσπάθεια εἰλικρινούς ουσιεργασίας μὲ τὰς ξένας ναυτιλίας, ὅτι ὑπουλος διεδάγεται συναγωνισμός εἰς βάρος τῶν νομιμοφόρων ουσιεργαζομένων. Αγγυλινοὶ ἐφοπλιστοὶ καὶ διτάχως ήμεῖς οἱ «Ἐλληνες τορπιλίζομεν τὰς ἀγαθάς φροντίδας διὰ τὴν θελτιώσιν τῶν δρων ἐκμεταλλεύσεως τῶν φορτηγῶν σκαφῶν.

"Αν τά σημειωθέντα θιλιθέρα κρούσματα καταστραγήσεων τῶν «εχεδίων» ήθελον συνεχισθῆ, ἀναποφέύκτως θά ἐπιφέρουν τὴν διάλυσιν τῆς συνεργασίας. Οἱ Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταὶ θά στραφοῦν πρὸς τὴν Κυθέρην τῶν καὶ καταδεικνύοντες τὴν δύσκολον αὐτῶν θέσιν, θά ζητήσουν τὴν προστασίαν της, ήτις καὶ θά τοῖς παρασχεθῆ. Μέχρι ποίου σημείου θά ἔκταθῇ ἡ τοιαύτη προστασία δὲν δύναται τις νά γινωρίζῃ. «Ολα πρέπει νά τά φοιβούμεθα. Ἀκόμη καὶ τὴν διαφύλαξιν τοῦ ἐνδοστοκρατορικοῦ ἐμπορίου υπέρ τῆς Ἀγγλικῆς ομαδίας. Υπὸ οἰανδήποτε δύως μορφὴν καὶ ἀν ἑκδηλωθῆ ἡ προστατευτικὴ πολιτικὴ τοῦ Ἀγγλικοῦ Κράτους, ἔστω καὶ ἀν περιορισθῆ εἰς τὰς ἐπιχορηγήσεις καὶ τὰ εὐθηνά, μακροπρόθεσμα δάνεια διὰ ναυπηγήσεις, δύσκολος, δυσχερεστέρα ἀπό κάθε ἄλλην περίοδον, θά είνε ή θέσις τῆς Ἐλληνικῆς Ναυτιλίας κυρίως.

Θά ήτο αφελές από μέρους μας νά πιστεύσωμεν, ότι εις τόν ἀνταγωνισμόν, πού δέντατος θ' ἀπολυθῆ εἰς δόλους τούς τομεῖς ἔργασίας τοῦ φορτηγού πλοίου, θά κατιχύνῃ ή ἔστω θά διατηρήσῃ ή φορτηγός ναυτιλία μας τὴν σημερινήν της θέσιν. "Αν ύπο τό καθεώτας τῆς συνεργασίας και τῶν ὄπωδήποτε σταθερῶν ναύλων, κίνδυνοι θετικοὶ διαγράφωνται διὸ τὸ μέλλον τοῦ Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, κίνδυνοι προερχόμενοι σχι από τὴν συνεργασίαν, ἀλλ' από τὸ ἀνοργάνωτον τῆς Ναυτιλίας μας, από τὰ μειονεκτήματα αὐτῆς, διατί νά μή πιστεύσωμεν, διτί δ συναγωνισμός εἰς τοὺς ναύλους, ή ἐπιχορήγησις τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου, ή ἀπροκαλύπτως ἔχθρική πλέον, μετά τὴν διάσπασιν τῆς συνεργασίας, διάθεσις τοῦ Ἀγγλικοῦ ἐφοπλισμοῦ δὲν θά σημάνῃ δριστικήν και ἀναπότρεπτον τοῦ ίδικον μας ναυτιλιακοῦ οίκοδομήματος κατάροειν."

Θά μᾶς καταλογίσουν πιθανόν ἐπιπόλαιοι τινὲς παραπορταὶ

Telegrams:  
"GENICOLAOU,"  
LONDON

# **GEORGE NICOLAOU LTD.**

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

Telephone: Avenue 4941

## ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

"GENICOLAOU,"  
Piraeus

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

Τηλέφ. 42-633

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ  
ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων ύπερμετρον καὶ πάλιν ἀπαισιόδοξίαν. 'Ομολογούμενον δόμων, δότη παρ' δόλην τὴν καλήν μας θέλησιν δὲν ἀνευρίσκομεν τὰ ἑρείσματα, ἐπὶ τῶν δοποίων θάτη στηρίξῃ τὸ πτωχόν 'Ελληνικὸν σκάφος τὴν θέσιν του εἰς τὰς θαλάσσας. Τὰ περὶ οἰκονομιῶν, ἐπιχειρηματικότητος τῶν ἐφοπλιστῶν μας καὶ ναυτωσύνης τῶν πληρωμάτων μας ἀνήκουν εἰς τὸ παρελθόν. Δὲν ἔχουν τώρα πλέον τὴν θέσιν των. Αἱ οἰκονομίαι καὶ ή μαχητικότης μιᾶς ναυτιλίας στηρίζονται σήμερον εἰς τὴν οἰκονομίαν καυσίμου ὑλῆς καὶ ἐπισκευῶν, εἰς τὴν καταλλόλητην τῶν σκαφῶν, εἰς τὸ ὄργανον τῆς δῆλης ναυτιλίας ἑπιχειρήσεως, εἰς τὰ μικρὰ ἀσφάλιστρα, εἰς τὰ εὐθηνά κεφάλαια, εἰς τὴν προτίμησιν τῶν ναυλωτῶν, εἰς τὴν εἰδίκευσιν τῶν πληρωμάτων, εἰς τὸν προστατευτισμόν. Οὐδὲ ἐν ἔξι, δῶλων αὐτῶν τῶν πλεονεκτήμάτων δὲν διαθέτει ή Ναυτιλίας. Παρέλκει νά διεκτραγωδήσωμεν τὴν κατάστασιν τῆς. Θά ἐπαναλάβωμεν γνωστά πράγματα. 'Η θέσις ἐπομένως τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, εἰνε σαφῶς καθωρισμένη. Πιεζόμενοι ἔστω ὑπὸ τῆς ἀνάγκης θά ἐπιδιώξωμεν παντὶ σθένει τὴν διατήρησιν τῆς διειθούς συνεργασίας, ἵνα δ' αὐτῆς ἔτι τινα μέτρων ἀποφύγωμεν τὰς ἐκ τοῦ προστατευτισμοῦ τῆς 'Αγγλικῆς Ναυτιλίας ἐπιχειρίους συνεπείας. 'Εχθρούς τῶν καλῶν ἐννοούμενων ἐμποροναυτικῶν μας συμφερόντων πρέπει νά θεωρήσωμεν τοὺς καταστρατηγούντας τὰ σχέδια, τοὺς ὑπονομεύοντας τὴν πίστιν τοῦ 'Ελληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ. 'Ἐπωφελούμενοι δ' ἐν τῷ μεταξύ τῆς ἐκ τῆς συνεργασίας προερχομένης ἑκεχειρίας, οὕτως εἴπειν, εἰς τὸν συναγωγισμὸν τῶν ναύλων, σύντονον προσπάθειαν καταβάλλοντες διὰ τὴν διεύρυνσιν τῆς συνεργασίας καὶ διὰ τὴν σύστασιν τοῦ Ταμείου ἀποζημιώσεως τῶν παροπλιζόμενων σκαφῶν, περιφρουρούντες δόσον εἰνε δυνατόν τὰ ζωτικώτερα τῶν συμφερόντων μας, θά στραφῶμεν εἰς τὴν ποιοτικὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας, εἰς τὴν ἀνόρθωσιν τῶν παρ' αὐτῆς κακῶν κειμένων, εἰς τὴν θεραπείαν τῶν μειονεκτήμάτων τῆς.

"Ἄν θελήσωμεν καὶ τὴν φοράν αὐτήν νά παρθῶμεν τὴν πραγματικότητα, ἀν τῶν ἀτομικῶν καὶ μόνων συμφερόντων διάκριθης ἐφοπλιστῆς ἐπιδιώξῃ τὴν ἔξυπηρέτησιν, ἀν ἐνασκήσωμεν τὴν γνωστὴν ἐκ τοῦ παρελθόντος τυχοδιωκτικὴν πολιτικὴν, εἰς δεινήν θά περιέλθῃ κατάστασιν ἡ ναυτιλίας μας ὑπόστησαι. Αἱ συζητήσει τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων εἰνε ἀρκτέα δηλωτικαὶ τῶν δυσχεριῶν, ποὺ θά ἀντιμετωπίσῃ τὸ 'Ελληνικὸν πλοῖον εἰς τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Διὰ τοῦ κρατικοῦ προστατευτισμοῦ ή 'Αγγλικῆς Ναυτιλίας θά ὑπερβάλῃ εἰς μαχητικότητα κάθε ἀλλής, πολλῷ δὲ μᾶλλον τῆς 'Ελληνικῆς. Διατί, ἀφοῦ καὶ τὸ συμφέρον του θά ὑπαγορεύῃ τοῦτο, νά μη θελήσῃ ὁ 'Αγγλικός ἐφοπλισμὸς νά θέσῃ ἐκπόδων τὸ φορτηγόν μας σκάφος, ὅταν μάλιστα τοιαύτην ἐπεδείξαντο ἀνειλικρήν στάσιν οἱ 'Ελληνες ἐφοπλισταὶ κατά τὴν μὲ τοὺς ἔνενος συναδέλφους τῶν συνεργασίαν; 'Ημεῖς τούλαχιστον εἰς αὐτὰ τὰ συμπεράσματα καταλήγομεν ἀπὸ τὴν ἀνάγνωσιν τῶν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων συζητήσεων. "Ἄν τινὲς διαφωνοῦν μὲ αὐτά, δωρισμένως θά θέλετο φορούν.

### Εἰς τὸ περιθώριον τῆς Βιοπάλης

'Ωρισμένας σκέψεις μας ἀναφερομένας εἰς ζητήματα ἔξερχομενα τοῦ στενοῦ κόκλου τῶν ἐπαγγελματικῶν ἀσχολιῶν τῶν ναυτιλούμενων, θά μᾶς ἐπιτραπῇ ν' ἀπευθύνωμεν πρὸς τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς πλοιάρχους τῶν νεοναυπηγήτων 'Ελληνικῶν φορτηγῶν. Χάριν τῆς καλῆς παραστάσεως τῶν σκαφῶν, ποὺ καλύπτονται ὑπὸ τὴν Κυανόλευκον καὶ διὰ τὴν ψυχαγωγίαν τῶν πληρωμάτων, τόσους ἀναγκαίους, ἵνα ἡ ἐπὶ τῶν πλοίων διαβίωσις τοῦ ναυτικοῦ, ἐπίμοχθος καὶ ἀχαρις, καταστᾶ διποδιθήποτε ἀντοῖ, θά ἀναγνωρισθῇ, πιστεύομεν, διὰ αἱ σκέψεις μας αὐταὶ εἰνε, κάπως ἐνδιαφέρουσαι. Θά τὰς ἀναπτύξωμεν διὰ διλήγων. 'Ελπίζομεν νά υιοθετηθοῦν ἀσμένως ἀπὸ τοὺς ἐνδιαφερομένους. 'Ολιγή καλή θέλησις χρειάζεται καὶ μικραὶ τινες ἀσήμαντοι δαπάναι.

Εἶκος νεοναυπηγήτης σκάφος θά συγκαταλέγει τὴν τὴν δύναμιν τῆς ή 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸ τέλος του τρέχοντος ἔτους. Τὰ εἰκοσιν αὐτὰ ἀπὸ πάσης ἀπόφεως λαμπρά τῆς νεωτέρας ναυπηγῆς κατασκευάσματα, κατέχοντα ἐν πάσῃ πληρότητι κάθε ἀξιόλογον τεχνικὴν ἐφαρμογήν, μὲ ἀνετα συγχρονισμένα διαμερίσματα διὰ τὸν Πλοιαρχὸν, τοὺς ἀξιωματικοὺς καὶ τὰ πληρώματα, θά περιποιοῦν τιμὴν εἰς τοὺς πλοιοκτήτας των, δείγματα ἀπὸ τῆς ἐπιχειρηματικότητος των θά εἰνε, θά κολακεύουν δόμως καὶ τὸ 'Ελληνικὸν δύνομα, τὸ θέντικόν γόρτρον εἰς τοὺς μακρινοὺς λιμένας ποὺ θά εἰσπλεούν.

Ξένοι λιμενάρχαι, τελῶναι, φορτωταὶ καὶ πράκτορες θά τὰς ἐπισκέπτωται. "Ελληνες ἀπόδομοι, νοστάλγοι τῆς ὥραις Πατρίδος των, μετὰ συγκινήσεως καὶ ὑπερηφανείας θά τὰς ἀντικρύζουν, θά ὄραματίζωνται τὴν 'Ελλάδα. Γεύματα πολλάκις θά παραθέτουν οἱ πλοιάρχοι μας ἀνταποδίδοντες ἐπαγγελματικὰς ή κοινωνικὰς ὑποχρεώσεις εἰς ξένους καὶ συμπατριώτας μας. Εἰς δόλους αὐτοὺς — τοὺς δόλγους η πολλοὺς ἀδιάφορον — ἐπισκέπτας τῶν νεοτεύκτων φορτηγῶν μας δὲν θά ἥτο ἀπὸ πάσης πλευρᾶς σκόπιμον νά ἐμφανίζωμεθα εύπρεπέστεροι, ἐλληνοπρεπέστεροι εἰς παράστασιν; Δέν θά ἥτο δὲ ἔξυπηρέτηκόν της προσπαθεῖας ταύτης ή διακόσμησις λ. χ. τῆς αἰθούσης τοῦ ἑστιατορίου τοῦ πλοίου καὶ τῶν πρὸς αὐτὴν διαδρόμων μὲ δόλγας καλλιτεχνικὰς φωτογραφίας 'Ελληνικῶν τοπίων, μὲ θιβλία πρεσβύτεροι 'Ελλάδος, μὲ κομψοτεχνήματα τινα, ἀνθοδοχεῖα κλπ. ἐγχώριους κατασκευῆς, μὲ ἔνα τάπητα φέροντα τὰ έθνικά χρώματα, μὲ παραπετάσματα μὲ τοπικά κεντήματα ή παραστάσεις έθνικάς, ἐνὶ λόγῳ θά δύσκολον νά ἐμφανίσωμεν τὴν κοινόχρηστον αἰθουσαν τῶν πλοίων αὐτῶν περικλείσουσαν κατί απὸ τὴν 'Ελλάδα;

'Εκαποντάδας χιλιάδων λιρῶν ἐδιπάνησαν οἱ "Ελληνες ἐφοπλισταὶ διὰ τὰς ναυπηγῆσις τῶν σκαφῶν των. 'Ελάχιστα θά προσετίθεντο εἰς τὰς δαπάνας αὐτάς — δόχι πέραν τῶν ἐκαπόν λιρῶν— διὰ νά παράσχουν εἰς τοὺς ξένους κάποιαν, ἀμυδρὰν ἔστω, ιδέαν τοῦ νεωτέρου πολιτισμοῦ μας. Δέν θά προεκαλεῖτο μόνον εἰς τοὺς ξένους ἐπισκέπτας μία εὐχάριστος ἐντύπωσις, δέν θ' ἀπετέλει ή τοιαύτη διακόσμησις ἔνα δεῖγμα πολιτισμῆς ἀντιλήψεως, τὸ 'Ελληνικόν περιθάλλον ποὺ θά ἐδημιουργεῖτο διὰ τῆς καταλλήλου διακοσμήσεως τῶν αἰθουσῶν τῶν πλοίων μας θά προδιέθετεν εύμενῶς τοὺς ἐπισκέπτας των ὑπέρ τῆς χώρας ἡμῶν, προπαγάνδαν ἀποτελεσματικήν θ' ἀπετέλει διὰ τὴν ἀντιτύπων καὶ τῶν πρὸς τὴν 'Ελλάδα ταξιδίων.

'Ορθότατα πρεοβεύεται, διὰ τὸ πλοῖον εἰνε πρόεκτασις τοῦ θεντικοῦ ἔδαφους. 'Απὸ τὴν θεσικήν αὐτὴν ἀρχὴν ἐκπορεύεται δόλη ή περὶ ναυτιλιακοῦ γοήτρου ἀντιληψίς, ή καθειρωθεῖσα εἰς τὰς μεγάλας ἐμποροναυτικὰς χώρας. 'Η 'Ελλάς εἰνε χώρα πωχή, δέν ἔχει τὰς ύλικας δυνάμεις νά ναυπηγῇ καὶ νά διατηρῇ εἰς γραμμάς ὑπερωκέανα σκάφη, αὐτά ποὺ κυρίως διαθρύπτουν τὸ θεντικόν γόρτρον εἰς τὴν ξένην, καθιστάμενα δργανα εύρυτέρων ἐπιδιώξεων, θινικῶν καὶ οἰκονομικῶν. 'Αφοῦ δόμως δέν ηγούχησαν νά ἔχωμεν ἐπιθατγά σκάφη ἐφάμιλλα τῶν ξένων, ἀς μὴ παραλείπωμεν καὶ διὰ τῶν φορτηγῶν μας ἀκόμη, νά ἐπιδιώκωμεν διὰ τῆς καλῆς των παραστάσεως ἀγαθάς διὰ τὴν 'Ελλάδα ἐντυπώσεις.

'Αξιώσεις θεντικῶς σοθαράς περὶ διακοσμήσεων καὶ αἰθουσῶν δέν ημποροῦμεν νά ἔχωμεν ἀπὸ τράμπτες σκάφη καὶ μάλιστα ἀπὸ τὰ παρηλίκα τοιαύτα. Προκειμένου δόμως περὶ τῶν νεοναυπηγήτων, ποὺ προκαλούν τὴν προσοχὴν εἰς κάθε ξένον λιμένα καὶ τὰς ὄποια δυνάμειμα νά ἐπιδεικνύωμεν ώς εὐγλωττον δεῖγματα θαλασσινῆς μας ἐπιχειρηματικότητος, αἱ ἀξιώσεις περὶ εὐπρεπούς ἐμφανίσεως δέν εἰνε ὑπερθολικά. Τὰ διαμερίσματα τῶν κατεσκευάσθησαν μὲ συγχρονισμένην ἀντιληψιν, εἰνε εύρυχωρα, πολυτελέστερα ὑπωδήποτε τῶν παλαιῶν σκαφῶν. Αὐτῶν τῶν διαμερίσματων ἔξαιτούμεθα ἀπὸ τοὺς πλοιοκτήτας καὶ τοὺς πλοιάρχους τὴν πλέον καλαίσθητον διακόσμησιν. Πρόκειται ἄλλως τε περὶ τοῦ ίδιου αὐτῶν οἰκου.

"Ισως νά ξενίσουν τινάς αἱ ἀνωτέρω ἀντιλήψεις μας. Πιθανὸν καὶ νά θεωρηθοῦν ἔξεζητημέναι. "Έχονται τόσον τῶν ὑπεράγων συντηρητικῶν ἀπόφεων τῶν οἱ πλειότεροι τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Πολυτέλειαι καὶ διακοσμήσεις εἰς φορτηγά σκάφη! Δέν εἰνε κάπως ὑπερθολική ή ἀξιώσεις μας αὐτή;

Δέν πιστεύομεν δόμως τὴν ίδιαν νά διατυπώσουν ἀπορίαν οἱ ρηγικέλευθοι τῆς Ναυτιλίας μας. Πρὸς αὐτοὺς ἔξ αλλού καὶ ἀπευθυνόμεθα. 'Επὶ τέλους κάτι θά δαπανήσουν διὰ τὸν εὐτρεπισμὸν τῶν κοινοχρήστων διαμερίσματων τῶν πλοίων των. Αὐτὸς ὁ εὐτρεπισμός, τίποτε περισσότερον δέν ζητοῦμεν, παρὰ νά είνε μελαθητικῶρες, κάποια σχέσιν νά ἔχῃ μὲ τὴν σημαίαν, ὑπὸ τὴν οποίαν καλύπτεται τὸ σκάφος. Εἰνε μήπως παράλογον τοῦτο; Θά είμεθα περίεργοι νά τὸ ἀκούσωμεν.

\* \* \*

'Ιδού τώρα καὶ τὰ περὶ ψυχαγωγίας τῶν πληρωμάτων μας. Εἰνε γνωσταὶ αἱ ἐν προκειμένῳ ἀντιληψεις τῶν στηλῶν αὐτῶν καὶ συνεπῶς δέν πρόκειται νά τὰς ἐπαναλάβωμεν. 'Απλῶς θά συστήσωμεν εἰς τοὺς πλοιάρχους τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν ν' ἀναλάβουν αὐτοὶ τὴν πρωτοθυσίαν διὰ τὴν ἐγκατάστασιν ἐνὸς ραδιοφωνού εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν πληρωμάτων καὶ διὰ τὴν κατάρτιον χάριν αὐτῶν μικρᾶς τινὸς θιβλίοθηκης.

Οἱ ἐφοπλισταὶ, ὅπως ἐτονίσαμεν εἰς προηγούμενον τεῦχός μας, εἰς ἑκάτοντας δαπάνας ὑπελήθησαν διὰ τὴν καλυτέραν ἐνδιάστησην τῶν ναυτιλούμενων ἐπὶ τῶν καινούργων πλοίων τῶν. Διατί νά μη συμπληρωθῇ ή ἀξιέπαινος αὐτὴ προσπάθεια μὲ τὰ δυνατά δυνάστατα — τὸ ραδιόφωνον καὶ τὸ θιβλίον — ποὺ θὰ παράσχουν ψυχαγωγίαν τινὰ εἰς τοὺς θαλασσινούς μας, κατὰ τὰς εἰκοσικούς δαπάνας διπλαίσιας ποὺ θά είνε τοῦ θεντικοῦ περιθώριον τῆς Βιοπάλης.

**W. KUNSTMANN - STETTIN**  
**BERLIN - SWINEMÜNDE**  
 ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1870  
**ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ  
 ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
 ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ**  
 ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔΑ - Swinemunde  
 ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

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

μακρινά των ταξίδια.

Όλιγα καλά θιάσια, μορφωτικά, ιστορικά, τεχνικά, ή και υμιθιστορήματα άκομη θά χαρίσουν ψυχικήν τινά άνακουφίσιν εις τὸν ναυτιλόμενον. Δέν πρόκειται νά στοιχίσουν πέραν τῶν 20 λιρῶν, κατά χρονικά δὲ διαστήματα, έξαμηνα λ. χ., θά άνανεύνται τηματικῶς. Τὰ παλαιά ἀς μεταφέρωνται εἰς ἄλλο σκάφος τοῦ αὐτοῦ πλοιοκτήτου. Θά γινη οὕτως ή ἀπαρχὴ τῆς θαθμιαίας καταρτίσεως τῶν θιάσιων τῶν πλοίων μας.

Εύχαριστως προσφερόμεθα νά διευκολύνωμεν τοὺς πλοιάρχους εἰς τὴν προμήθειαν τῶν θιάσιων αὐτῶν. Θά θέσωμεν αὐτοὺς εἰς ἐπαφὴν μὲ τοὺς ἑκδοτικοὺς οἶκους τῶν Ἀθηνῶν. 'Υπάρχουν τόσα καλά 'Ελληνικά θιάσια, διά τῶν όποιων καὶ τὸ ίθος καὶ ή μόρφωσις δύνανται νά ἀναπτυχθοῦν. 'Ολίγη καλή θέλησις χρείαζεται διὰ νά ίδωμεν πραγματοποιουμένην καὶ παρ' ήμιν μίαν ώραίαν πρωτοβουλίαν, ήτις τὸν ἔκαρποφόρησεν εἰς τὰς ζένας ναυτιλίας. Νά πιστεύωμεν, δητὶ ἀπέλιπεν ή καλή αὐτὴ θέλησις ἀπὸ τοὺς 'Ελληνας πλοιοκτήτας καὶ πλοιάρχους; 'Η ύποδοχὴ τῆς προτάσεως μας θά τὸ ἀπόδειξῃ;

"Οσον ἀφορᾷ τὸ ραδιόφωνον θά παρεῖλη νά ξέρωμεν τὸ γεγονός, δητὶ οὐ έν μέσῳ ὀκεανῷ εύρισκόμενος ναυτιλόμενος θά ἐπικοινωνῇ μὲ δόλκηρον τὸν Κόσμον, θά πληροφορήται τὰ νέα τῆς ήμέρας, θ' ἀπολαμβάνῃ δλίγενη μουσικῆς κατά τὰς μὴ ἐργασίμους ώρας. 'Αντὶ ἐλαχίστης δαπάνης πολλαπλά θά είνε τὰ ὠφελήματα. Τίθεται τοῦτο ἐν ἀμφιβόλῳ;

Τὸ αἰσθῆμα τῆς ἀλληλεγγύης μεταξὺ δλῶν τῶν ἐκ τῆς Ναυτιλίας ἀποζώντων θά ἀναπτυχθῇ ἀπὸ κάθε προσπάθειαν τείνουσαν νά ξέψωσι τὸ θιάσιον καὶ μορφωτικὸν ἐπίπεδον τοῦ ναυτεργάτου. Κάποια πνοὴ θαλασσού πολιτισμοῦ καιρὸς εἰναὶ πλέον νά ἐπικρατήσῃ καὶ παρ' ήμιν. 'Η ἔξελιξις τῶν πραγμάτων καὶ τὸ συμφέρον τῶν ἐφοπλιστῶν κυρίως ἐπιβάλλει τοῦτο.

### Αἱ διὰ Γερμανίαν μεταφοραι

*(Greek tonnage excluded owing to currency restrictions).* Αὐτὰ ἔπι λέξει ἀναγράφει ἔγκυλοις διαταγῶν φορτώσων πυρίου ἐκ Κύπρου διὰ Γερμανίαν, κυκλοφορήσασα πρὸ ήμερῶν εἰς Λονδίνον διὰ τοῦ γραφείου Harris & Graham, Ltd. Λόγω δηλαδὴ τῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν οἱ ναυλωταὶ ἀποκλείονται τὴν 'Ελληνικὴν χωρητικότητα, ἀπὸ τὰς ἐκ τῆς γειτονικῆς Μεγαλονήσου φορτώσεις. Διερωτώμεθα ὅμως εἰς ποίους περιορισμούς ἀναφέρεται η ἔγκυλοις καὶ πόθεν ἐπεβλήθησαν οὗτοι. Δέν πιστεύομεν νά προέρχονται ἀπὸ τὸ 'Ελληνο-Γερμανικὸν κλῆριγκ, διότι κατὰ τὴν πρὸ μηνῶν ἀνανέωσιν τῆς σχετικῆς συμβάσεως ἀνταλλαγῆς ἐπεζήτηθη πράγματι νά συμπεριληφθοῦν καὶ οἱ ναῦλοι τῶν φορτηγῶν μας, ἐπετεύχθη ὅμως τελικῶς η πλήρης ἔξαρσεσις τῶν.

Τὸ πιθανώτερον εἶνε, δητὶ εἰς τοὺς παραλήπτας προβάλλονται, σκόπιμοι ίσως, δυσχέρεια διὰ τὴν ἔκχωρησιν τοῦ ἀναγκαιοῦντος συναλλάγματος πρὸς ἔξοφλους τῶν ναύλων τῶν 'Ελληνικῶν σκαφῶν, ως ἐπὶ τούτου δε οἱ ναυλωταὶ ἀποφέύγουν τὴν σημαίαν μας, ἔξαριστες αὐτὴν ἀπὸ τὰς μεταφοράς τῶν.

Δέν είνε ὅμως η μοναδικὴ περίπτωσις ἀποκλεισμοῦ τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας ἀπὸ τὰς διὰ Γερμανίαν φορτώσεις. Πρὸ μηνῶν ἀκόμη κατηγγέλθη ἀπὸ τῶν ίδιων στηλῶν, δητὶ εἰς διαταγὴν μεταφορᾶς θωξίτου εξ 'Ελλάδος διὰ Στέττιν ἔζητετο πλοίον οἰσοδήποτε ἄλλης ἔθνικότητος πλὴν τῆς 'Ελληνικῆς. Πρόκειται ἐπομένως περὶ τακτικῆς τῆς δοπίας τὰ ἐλαστήρια θά ἐπρεπε νά διακριθωσίν. Τὸ Ναυτικὸν 'Επιελάτηριον είνε πιστεύομεν ἀρμόδιον ἐν προκειμένῳ. 'Ας ζητηθοῦν σχετικαὶ πληροφορίαι ἀπὸ τοὺς κυκλοφορήσαντας τὴν ἀνωτέρω ἔγκυλοιν ναυλομεοίτας τοῦ Λονδίνου, η ἀπὸ τοὺς φορτωτὰς τῆς Κύπρου, ἀς ἐπιστηθῇ δε καὶ η προσοχὴ τῆς Τραπέζης τῆς 'Ελλάδος.

Τὴν στιγμὴν αὐτὴν, ὀνειδαρτήτως τῶν δυσμενῶν ἐντυπώσεων

ποὺ προκαλεῖ η τοιαύτη ἐμφανῆς διάκρισις τῆς ομιλίας μας καὶ μάλιστα εἰς Μεσογειακάς μεταφοράς, εἰνε τόσον δύσκολος η ἔξεύρεσις ἐργασίας διὰ τὰ φορτηγά μας, ώστε έτι μᾶλλον νά δυσχεραίνεται η ἀπασχόλησης των, δητὶ ἀπὸ συστήματος ἀποκλείωνται ταῦτα ἀπὸ τὰς μεταφοράς μιᾶς μεγάλης ἀγορᾶς, ὅπως η Γερμανική.

### Ο κ. Σ. Σορώτος

Μὲ λύπην μας πληροφορούμεθα, δητὶ οὐ Σ. Σορώτος ἀπεχώρησε διὰ λόγους ὑγείας τῆς ἐνεργοῦ σημειοῦχης τοῦ εἰς τὰς καταβαλλομένιας ἐν Λονδίνῳ προσπαθείας διὰ τὴν διεθνῶν τῆς διεθνοῦς συνεργασίας. Οὕτως, ὑπέβαλεν εἰς τὸν πρόδεδον τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς» τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας τὴν παραίτησιν τοῦ ἀπὸ μέλους τῆς 'Ελληνικῆς ἀντιπροσωπείας παρὰ τῇ ἀποτελοποΐη τοῦ «σοχεδίου» τοῦ Πλέξτ καὶ παρὰ τῇ «Γνωμοδοτικῇ Ἐπιτροπῇ». Η ὑπόθεσις τῆς συνεργασίας, δητὶ ἀποχωρήσεως τοῦ κ. Σ. Σορώτου, ἐνδεικνύεται τὴν προτερογανότηταν τῆς διεθνοῦς φορτηγοῦ Ναυτιλίας ἐπὶ ὑγειεστέρων βάσεων ἀναγνωρισθήτως, πολλὰ πρόσεκται νά στεղνηθῇ ἐν τῆς ἀπονοσίᾳ τοῦ πολυτίμου παρόντος.

### Ἡ κατάρτισις τῶν μηχανικῶν μας

Ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύομεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Διευθυντά,

'Ο συνάδελφός μου κ. Σταύρος άπήντησε διὰ τοῦ περιοδικοῦ τῆς δραγανώσεως ὥμον εἰς τὸν φίλον μου κ. Νικόλαον Κόσκοφον ἐπὶ δημοσιεύματός του εἰς τὰς «Ναυτικής Χρονικά», ὑπὸ τὸν τίτλον «Ἀνάδοθος τῆς Ναυτικῆς Ἐπαιδεύσεως», διὰ τοῦ δούλου οὗτος καὶ διὰ δευτέραν φορίαν καὶ ἀπὸ τῶν στηλῶν τοῦ ίδιου περιοδικοῦ ἐπέδειξε τὰ... αἰσθήματά του πρὸς τὸν κλάδον μας, τονίζοντας κατὰ λέξιν, δητὶ: «Τῶν μηχανικῶν ἡ θεωρητικὴ ἐπλιδεῖναις συνίσταται εἰς ἐπιπλόιον ἐπίχρισμα ἐπιπλασμούμενον κατὰ τὰς παραμονάς τῶν ἐξάστοτε ἐπὶ τῷ ἀρχικῷ πτυχίῳ ἡ ἐπὶ προσωγωγῇ ἐξετάσεων, ἐπίχρισμα συνιστάμενον σύχι εἰς μελέτην καὶ ἀφομοίωσιν, ἀλλ' εἰς τὴν ἀποστήθησιν σχεδόν διαφόρων ἐπιπράγματος.

Θά μον ἐπιτρέψῃ οὐ Κόσκοφος νά διαφωνήσῃ φίλων πρὸς αὐτὸν. 'Εάν οἱ ἐποιητοὶ μηχανικοὶ ἐμάθαναν μόνον παταγαλιστὶ τὰ μαθήματα ποὺ παραπολουθήσθησαν εἰς τὰς νυκτερινὰς σχολὰς, ἀπόλυτάντας αἱ ἐξεταστικαὶ ἐπιτροπαὶ, αἱ οὗτοι ἀποτελοῦνται καὶ ἀπὸ πρώτην συναδέλφων τοῦ κ. Κόσκοφον, καὶ μὲ μία λέξι ἀπὸ 'Αξιωματικούς τοῦ Β. Ναυτικοῦ, θά τοὺς ἀπέφερπον, ἀσύνητη, ἐπέτος ἐάν οὐ κ. Κόσκοφος ἔχει τὴν γνώμην, δητὶ ἐν λόγῳ ἐξεταστικαὶ ἐπιτροπαὶ δὲν θὰ ήσαν καὶ αὐταὶ εἰς θέσην' ἡ ἀπληγμόν την πραγματικὴν κατάρτιον τῶν ἐξεταζομένων καὶ νά τὴν ξεχωρίσουν ἀπὸ τὸ «ἐπιπλόιον ἐπίχρισμα τὸ ἐπιπλασμούμενον κατὰ τὰς παραμονάς τῶν ἐξετάσεων».

"Οσον ἀφορᾷ τὰς νυκτερινὰς σχολὰς κανεὶς καλῆς πλίτεως συζητητῆς δὲν μπορεῖ νά τὰς ζωρακτησίῃ, δητὶ παρέζουν τόσον ἐλλιπή μόρφωσιν εἰς τοὺς αὐθιανούς μηχανικούς. 'Αντιθέτως καὶ δῆλος οὐ κόσμος, ἀλλὰ καὶ ἡ 'Ενωσίς μας ἔχουν τὰς καλυτέρας τῶν ἐντυπώσεων περὶ τῶν σχολῶν αὐτῶν, η δὲ 'Ενωσίς μας ἐπεργανεύεται, διότι πρώτη αὐτὴ ἀντελήφθη τὴν ἀνάγκην τοιωτῶν σχολῶν καὶ ἰδρυσε πρὸς 40 ἐτῶν τὴν σχολὴν τοῦ «Προμηθέως», τὴν δοπίαν επὶ σειρᾶν ἐτῶν συνετήσεις της, μόνον δὲ κατὰ τὰ τελευταῖα ἐτη τὸ Κράτος καὶ οὐ Δῆμος Πειραιῶς ἐνίσχυσαν τὴν Σχολὴν αὐτὴν διὰ νά δυνηθῇ νά ἀνταπορηθῇ πληρέστερον εἰς τὸν προσομούν της. 'Επι τῇ εὐκαριότητι τῆς παρούσης συζητήσεως θὰ ήθελα νά ἐφωτίσω τὸν κ. Κόσκοφον τί ἔχει τὰς παραπολουθήσασαν τοῦ διαφέροντος τοῦ παρόντος τοῦ προσεκτικοῦ την πραγματικὴν κατάρτιον τῶν δυσμενῶν καὶ νά τὴν ξεχωρίσουν ἀπὸ τὸ «ἐπιπλόιον ἐπίχρισμα τὸ ἐπιπλασμούμενον κατὰ τὰς μηχανικούς οὐ κόσμος».

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1, ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

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

EXCHANGE CHAMBERS

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

πιμότερον νὰ συντελέσῃ θετικά εἰς τὰς τυχὸν ἐλλείψεις τῆς μορφωσός των ἐνδίδων καὶ αὐτὸς δύος ἔργαζαν οἱ κ. κ. Δονέζης καὶ Φραγκούλης, βιβλία τεχνιά, ποὺ ἀποτελοῦν ἀληθινὰ βοηθήματα διὰ τὸν κλάδον μας;

Αλλ' ο ς. Κόσκορος δὲν ἀρχεῖται νά μέζη τὴν θεωρητικὴν μόρφωσιν τῶν μηχανικῶν, ή δύοια προσθέτω, είνε ὑπεραρχετὴ διὰ τὴν ἀποστολὴν τοῦ μηχανικοῦ καὶ διὰ τὰς ἀνάγκας τῆς Ἐμπορικῆς μας ναυτιλίας, ἐνῷ γνωρίζει καλῶς, ὅτι η θεωρητικὴ αὐτὴ μόρφωσις τῶν συναδέψιφων μου, ή παρεχομένη ἀπὸ τὰς νυκτερινὰς Σχολὰς συμπληρωμόνεται διαρκῶς καθ' ὅλη τὴν διάρκειαν τῆς ἐπαγγελματικῆς σταδιοδρομίας του, καὶ κατὰ τὰς ἀλλεπαλλήλους των ἔξετάσεις διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν τριῶν διπλομάτων του. Θίγει ἀπόμη, ως ἐλλιπῆ καὶ τὴν πρακτικὴν του κατάρτισιν καὶ ἐκπαίδευσιν.

Βεβαίως είς τὸ κατηφόρον αὐτὸν τῶν ἐπιφύσεών του δὲν θὰ μπορέσω νὰ τὸν παρακολουθήσω, διότι ή κατὰ τὸν κλάδον μας στρεβλὴ ἀντίληψί του δὲν πρόκειται νὰ μεταβληθῇ, διὰ τοῦ ἀν τοῦ πῶ. "Οπως καὶ αὐτὸς χωρὶς ἀμφιβολίαν δὲν θὰ πειστή κανένα απὸ τοὺς ἀναγνώστας του, διότι οἱ πάντες γνωρίζουν, διὰ ἔκπατνάδες 'Ἐλληνικὸν φρονηγῶν, εἰς τὰ δόξα τρέχουνται οἱ συνάδελφοι μου συναγωνίζοντα ταῖς μεγαλύτερας ναυτιλίας τοῦ κόσμου, διὰ ἀνταποκρίνονται καὶ μὲ τὸ παραπάνω εἰς τὴν ἀποστολὴν των, ἀκόμη καὶ διὰ τὸν ἐργάζοντα εἰς ἀμπόλια ἐφεδριασμένα μὲ τὰ σύγχρονα μηχανήματα. 'Αλλὰ καὶ διὰ τὸν ἐργάζοντα εἰς πλοῖα παλαιά, καὶ μὲ ἐλεπτῆ μέσα, πολλάκις ἀποσπόν τὸν θαυμασμὸν καὶ τὸν ξένον ἀκόμη, διότι ἐπιτυγχάνουν μὲ τὸ μέγιστον διοίη τῆς ἀπόδοσεως καὶ χωρὶς ἡμιάς, παρὸ τὸ ἀσυγχρόνιστον τοῦ πλιθωτοῦ ὄλικο.

Διά νά καταλάβῃ ό κ. Κόσκοφος πόσον σφαλεράν ἐκτίμησον ἔκα  
τῆς πραγματικής καταστάσεως τοῦ κλάδου μας, τοῦ ἀναφέρω τὰ ἔξῆς  
γεγονότα: 'Ο κ. Κόσκοφος γνωρίζει ἔνα παλαιὸν σύστημα τῶν ἔνενων  
νωπτηγείων. Ἐπειδὴ αὐτὰ φέρουν δῆλη τὴν εὐθύνην διὰ τὴν καλὴν λει-  
τουργίαν τῶν μηχανιστῶν τῶν νεοναυπηγιμένων ἀτμοπλοίων, διεῖ-  
ρουν ἰδιούς των μηχανιστῶν καὶ ἐπὶ τοῦ μηνᾶς καὶ μετὰ τὴν παράδοσιν  
τοῦ σκάφους, οἵτινες παρηκόλουθον κατά τὸ δοκιμαστικὸν ἔδαμην  
ἀντὸ τὴν λειτουργίαν τῶν μηχανῶν τῶν νεοναυπηγήτων ἀτμοπλοίων. Τὸ  
παλαιὸν τοῦτο σύστημα μετεβλήθη κατά τὰ τελευταῖα ἔτη. Διότι σήμε-  
ρον ἐπεβλήθησαν τόσον πολὺ εἰς τὴν ἐκτίμησον τῶν ἔνενων ἔργοστασιον  
οἱ 'Ἐλληνες μηχανικοί, διότε τὰ ἔνενων νωπτηγεία ἐμπιστεύονται ἀντελός  
τὰ σκάφη αὐτά κατά τὸ πρότον δοκιμαστικὸν ἔδαμην ἐκτιμῶντα πολὺ<sup>1</sup>  
περισσότερον ἀπὸ τὸν κ. Κόσκοφον τὴν εὐφύιαν, τὴν ιανότητα, καὶ τὴν  
τεχνικὴν κατάφτων τῶν 'Ἐλλήνων συναδέλφων μον. 'Ἐὰν δὲν φθάνει  
αὐτὸς εἰς τὸν κ. Κόσκοφον ὃλα τοῦ προσθέσον καὶ ἔνα ἄλλο, ἐξ Ἰσραήλ  
γεγονός, ποὺ ἐλπίζει, νά μη τὸ ἀγνοεῖ: Τὸ γεγονός, ὅτι τὰ 'Ἐλληνι-  
κά Γραφεία τοῦ Λονδίνου, ποὺ πολλοὶ ἀντικατέσθησαν τοὺς 'Αγγλῶν  
ἀρχιμηχανικούς τῶν δι' ὀμοεδένων μας, μολονότι οἱ ἀρχιμηχανικοί μας,  
οἱ οποίοι ἐπίσης ἀποτελοῦν ἐπίλεκτα μέλη τῆς 'Οργανώσεως ἡμῶν, καὶ  
αὗτοι δύος καὶ οἱ ἄλλοι μηχανικοί, διήνισαν τὰ πρότα πρόστις τῆς ἐπ-  
ταιαδείσεως τῶν εἰς τὰ νευτερινάς Σχολές, ἀπὸ τὰ φυτόδια αὐτά ἥγ-  
ησαν τὰ πρότα παθηματά τους, καὶ ἐπάνω εἰς τὰ σέπτηπλατα—κατά  
Κόσκοφον — ἐπιχρισμάτα γνώσεων<sup>2</sup> φωτόδημαστον τὸ στερεόν οἰκοδόμη-  
να τῆς ἐπαγγελματικῆς προόδου των, ἀποσκελιάντες, ὡς εἰπομέν, καὶ  
τοὺς 'Αγγλῶν συναδέλφους τῶν ἀρχιμηχανικούς.

"Υστερά ἀπ' αὐτά, ἐὰν ἀκούῃ δὲν ἐπείσθη πόσον κακὴν ὑπόθεσιν ἵπεστηριζεῖν ὁ οὐ. Κόσκορος, ἀσφαλῶς οὔτε οἱ συνάδελφοι μου πταίουν, οὔτε ἔγω ἐὰν δὲν τὸν ἐπεισα. Χωρὶς ἄλλο ὅμως θὰ ἔχουν πεισθῆ οἱ ἀγαγνῶσται τοῦ οὐ. Κοσκόρον, οἱ δοπιοί καὶ ἀπὸ αὐτῆς τὴν σκιώδη εἰκόνα τοῦ παρέχου τῆς τεχνικῆς κατατάσσεσ τοῦ κλάδου, σαφῆ γένεται ἐμούσιον στα γυνόμην. Αὐτοὶ τούθιάστον δὲν είνε ποοκατελλωμένοι, οὔτε καὶ τι-

νοῦνται βεβαίως ἀπὸ ἀγνωστα ἐλατήρια.

Μετά τηνῆς

ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΡΟΚΟΠΟΣ

Προϊστάμενος τῆς Πανελ. Ἐνώσεως Μηχανικῶν  
Ἐπιπολικῶν Ἀτμοπλοίον καὶ Βιομηχ. Ἐργοστασίων

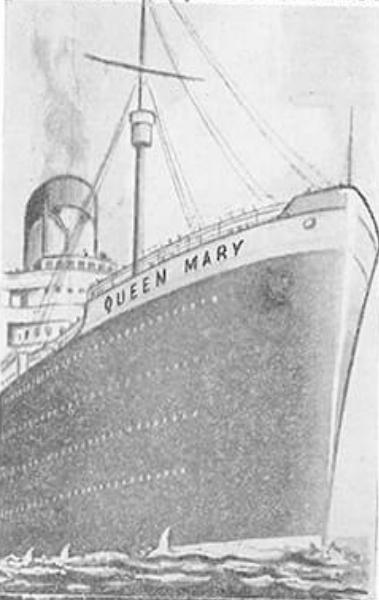
Ἡ ἀνωτέρῳ ἐπιστολῇ τοῦ κ. Πρόκου μᾶς παρέχει τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἑτανέλθωμεν ἐπὶ τοῦ σοθαροῦ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ὅητήματος τῆς τεχνικῆς καταρτίσεως τῶν μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν. Θά συμφωνήσαμεν μὲ τὸν φίλον ἐπιστολογράφον, ὅτι μεταξὺ τῶν μηχανικῶν μας καταλέγονται καὶ ἀριστεῖς τῆς τέχνης, ἀνώτεροι εἰς γενικότεραν μόρφωσιν πολλῶν ζένων συναδέλφων των. Ἰδιαίτερος ἀκόμη πρέπει νὰ ἔξαρθῇ τὸ γεγονός τῆς ἀμέσου καὶ ύπευθύνου παραλαβῆς ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων μηχανικῶν τῶν νεοτεύκτων φορτηγῶν μας, χωρὶς νὰ χρειασθῇ ἡ ἐπὶ τοῦ πλοίου τούτων παραμονή. Αγγλών τεχνικῶν, ὅπως τοῦτο συνέθαιε προπολεμικῶς διὰ τὰς Ἑλληνικὰς ναυτηγήσεις.

Δέν δικαιολογείται όμως έκ τῶν ἀνωτέρω καὶ τὸ ἀπόλυτον συμπέρασμα, διὶ ή δηλ τεχνική κατάρτισις τοῦ κλάδου τῶν μηχανικῶν καὶ μάλιστα τῶν νεωτέρων θεμιτών αὐτοῦ, τελεῖ σήμερον, εἰς ὃ θά ἔπειτεν ἐπίπεδον ἀναπτύξεως. Δέν εἶνε θεωρίας οὐδὲ κατ' ἐλάχιστον οὗτοι ὑπεύθυνοι. Πολλοὶ καὶ ἀνέχαρτητοι τῆς θελήσεως τῶν μηχανικῶν μας εἶνε οἱ λόγοι. Αὗτοι κατέβαλον καὶ καταβάλλουν ἀξιεπαίνους προσπαθείας διὰ νά προσγάγουν, νά συγχρονίσουν τάς γνώσεις των, διὰ νά προσαρμοσθοῦν εἰς τάς ἐπιταγας τῆς τέχνης των, εἰς τάς νεωτέρας ἐφαρμογάς ἐπί τῶν μηχανῶν προώσεως τῶν πλοίων.

Μὲ τὴν περιωρισμένην διά τούς πλείστους τῶν ναυτομηχανικῶν θασικήν μόρφωσιν, μὲ τὰ πτωχά εἰς θιβλιογραφίαν μέσα ποὺ διατίθενται διά τὴν διπλατιδαγώγησιν των, περιστώμενοι ἀπό τὰς θαρείας ἐπαγγελματικάς ἀσχολίας, ξέσικονομοῦντες ἀπό τὴν ἀνάπτωσιν των τὸν ἀπαιτούμενον διά τὴν μελέτην χρόνον καὶ ὅποδιθούμενοι ἀπό τὴν πεῖραν, τὴν νοημοσύνην των καὶ τὰς ὑποδείξεις τῶν ἀνωτέρων των κατώρθωσαν μὲ πᾶσαν δυνατήν πληρότητα νὰ χειρίζωνται τὰς παλινδρομικάς μηχανάς, νὰ ἐπαρκοῦν ὀπωδόπετο τεχνικῶς εἰς τὰς ἀπαιτήσεις τοῦ ἐπαγγέλματός των, μόχυον ὑπέρτερον καταθάλλοντες ἐν συγκρίσει πρὸς τοὺς ξένους συναδέλφους των, ἀν ληφθῆ ὑπ' ὄψιν καὶ τὸ παρήλικον τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῆς Ναυτιλίας μας. "Ἄς μὴ λησμονήται, δτὶ ἡ ραγδαία τῆς χωρητικότητος ἡμῶν αὐξησίς ἀπήτησε τὴν ἀθρόαν εἰσοδον εἰς τὸ ναυτικὸν ἐπάγγελμα ἀξιωματικῶν μηχανῆς καὶ καταστρώματος αἰσθητῶς ὑπολειπομένων τῶν παλαιοτέρων συναδέλφων των εἰς τεχνικήν κατάρτισιν καὶ ναυτωσύνην ἀκόμη.

Όρθη ἐπίσης είνε ή διαπιστώσις τοῦ κ. Κοσκόρου περὶ τῆς πλημμελούς τῶν ναυτομηχανικῶν μας διαπαιδαγωγήσεως εἰς τέ τάς νυκτερινάς σχολάς καὶ τά μηχανουργεῖα τοῦ Πειραιῶς. Παρ-ρέστημεν πολλάκις εἰς τάς προφορικάς ἔξετάσεις τῶν μαθητῶν τῶν διαφόρων νυκτερινῶν σχολῶν καὶ ὄμοιογούμεν, ὅτι μᾶς κα-τέπληξεν ὁ ζῆλος τῶν φοιτώντων εἰς αὐτάς, ἀλλά καὶ τῶν διδα-σκάλων των. Ἀγωνίζονται οἱ μαθηταὶ νά ἐμβαθύνουν εἰς τοὺς τεχνικούς δρους, τοὺς μαθηματικούς τύπους καὶ τάς ἔστω θασικάς τῆς ἐφημερισμένης μηχανικῆς θεωρίας, ἐνώ εἰς φροντίδα φιλότι-μον, ὑπέρτεραν πολλάκις καὶ τῶν δυνάμεων των ὑποβάλλονται οἱ καθηγηταὶ διὰ νά μεταδώσουν, διὰ νά καταστήσουν ἀντιλη-πτάς εἰς τοὺς καθ' δόλην τὴν ἡμέραν μοχθήσαντας εἰς τά ἐργο-στάσια νεαρούς τεχνίτας, γνώσεις, προσπατούσας εύρυτέραν ἐγ-

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



Berger

# MARINE PAINTS ANTI-FOULING COMPOSITIONS

(MERCURY BRAND FOR TROPICAL WATERS)  
(ROSE BRAND FOR ATLANTIC AND PACIFIC OCEANS)

**ROSE BRAND FOR ATLANTIC AND SIMILAR COLOUR PATTERNS & FULL INFORMATION ON APPLICATION TO**

COLOUR PATTERNS & FULL INFORMATION ON APPLICATION TO:-  
**MEANDROS SHIP STORES LTD**

**SOLE AGENTS FOR SUPPLY OF BERGER PAINTS TO GREEK  
SHIPBUILDING INDUSTRY**

## SHIPPING IN GREECE & ENGLAND

**72. BUTE STREET, CARDIFF:**

TELEPHONE: CARRIEE 315 (WATER HOUSE)

TELEGRAMS: "ОТМОЕНИЯ" САДОВОЙ

**NO COMPLAINTS WITH BERCER PAINTS**

κυκλοπαδικήν μόρφωσιν, όν μή δέ τι ἄλλο, πνεῦμα πρόθυμον, ἀντίληψην ἀπηλλαγμένην τῆς καθημερινῆς χειρωνακτικῆς θιοπάλης. Ἰκανοποιοῦν τὸν ἀκροστὴν τῶν ἔξετάσεων αἱ ἀπαντήσεις τῶν μαθητῶν. Διαβλέπει ὅμως τις, ὅτι ἐπιπολαία διὰ τοὺς πλεύστους ἔξι, αὐτῶν εἰνεὶς ἡ κατανόησις, εἰς γλώσσαν μάλιστα δύσκολον, ἐπιστημονικήν, τῶν διαφόρων ἀλγεθρικῶν τύπων καὶ τῶν τεχνικῶν θεωριῶν. "Ισως καὶ ἡ ἔτυμολογικὴ προέλευσις τῶν διαφόρων δρῶν νάνηται παρὰ τῶν μαθητῶν. "Ισως δέ, ὃν ἡ ἔξετασις προχωρήσῃ εἰς λεπτομερείας τινάς τοῦ ἀναπτυσσομένου θέματος, νά καταδειχθῇ πόσον ἀκροβιγώς κατέχεται τοῦτο ἀπό τὸν ἔξεταζόμενον.

Αὐτά ἐν δόλιοις διὰ τὴν θεωρητικὴν μόρφωσιν. Διὰ τὴν πρακτικὴν τοιαύτην, ὁ κ. Κόδικος ὅρθότατα πιστεύει, ὅτι εἰς τὰ σημεινά ἔργοστάσια τοῦ Πειραιῶς, τὰ τόσον καὶ αὐτὰ ὑπολειπόμενα εἰς τεχνικὴν ἀρτιότητα καὶ εἰς ποικιλίαν περιπτώσεων ἐπισκευῶν, οἱ νεαροὶ δόκιμοι μηχανικοί εἰς οὐδέν ἀλλο καταρτίζονται παρὰ εἰς τὴν τέχνην τοῦ ἑφαρμοστοῦ. Δὲν παρέχεται εἰς αὐτοὺς ἡ εὐκαρία, ἀλλ' οὐτε καὶ ὁ ἐπαρκῆς χρόνος διὰ νάνητον ἀποκτήσουν πλήρη τὴν πρακτικὴν τῶν δισπαιδαγωγήσιν. Ἐπὶ τῶν πλοιῶν, ποὺ μετὰ τὸ δίπλωμα τοῦ γ' μηχανικοῦ θά ἀναλάβουν ὑπηρεσίαν, ἔκει ὑπὸ τὴν καθοδήγησην τῶν πεπειραμένων ἀνωτέρων τῶν, μὲ τὴν πάροδον τοῦ χρόνου, θ' ἀποθεοῦν καλοὶ τῶν παλινδρομικῶν καὶ μόνον αὐτῶν χειρισταῖ.

Πολλαὶ δεσμώτεραι εἰνεὶς αἱ ἔξαρέσεις. Δὲν διμιούμεν περὶ αὐτῶν. Κρινομεν τὰ πράγματα ἀπό τῆς γενικῆς τῶν μορφῆς. Δὲν πταίουν ἄλλως τε οἱ οὐτως εἰσερχόμενοι εἰς τὸ ἔπαγγελμα ναυτιλόμενοι. Αὐτά τὰ μέσα τῆς μορφώσεως, θεωρητικῆς καὶ πρακτικῆς, παρεσχέθησαν εἰς αὐτούς. Ἀδίζουν τούναντίον κάθε ἔπαντον αἱ μετέπειτα προσπάθειαί των διὰ νάνητον πληρεστέραν τεχνικὴν κατάρτισιν καὶ θάσει αὐτῆς νάνητον τὰ ἀνωτέρα τοῦ κλάδου τῶν διπλώματα καὶ ἀναλάβουν τὴν ὑπεύθυνον τῶν μηχανῶν τῶν πλοίων μας διαχειρίσιν.

'Ο κ. Πρόκος προϊσταται τῆς ἐπαγγελματικῆς ἑνώσεως τῶν μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν., καθ' ὃ δὲ ἔχει καθῆκον, ὑπεραμύνεται τῶν ουναδέλφων του. Θά μᾶς ἰκανοποιεὶ ὅμως περισσότερον καὶ συνεπέστερος πρός τὰ γενικώτερα συμφέροντα τοῦ κλάδου τῶν θάντο, ὃν δὲν ἔξηπε μόνον τὴν τεχνικὴν ἀπάρκειαν τῶν σημειριῶν ναυτομηχανικῶν, ἀλλὰ μὲ κάποιαν ἀνησυχίαν προσέθλεπε καὶ εἰς τὸ μέλλον. "Ἄν δηλαδὴ ἐτόνιζε τὴν ἀνάγκην, ὅπως τασματήσῃ πλέον ἡ ἀθρόα εἰσοδος εἰς τὸ ἐπάγγελμα νέων μηχανικῶν μὲ ἐλλιπῆ τὴν κατάρτισιν. ἀποφοίτων μόνον τῶν νυκτεριῶν σχολῶν, τῶν ὀπίων τὸ ἔργον εὐεργετικώτατον θάντο, ἐφόσον ἥθελε συμβαδίσει μὲ κάποιαν ἀνωτέραν θασικὴν μόρφωσιν τῶν μαθητῶν καὶ μὲ τὴν πλήρη εἰς τέλεια μηχανουργεία πρακτικὴν τῶν ἔξασκησιν. 'Ως ἔχουν σήμερον τὰ πράγματα ἀναμφισθήτον εἶνε, ὅτι αἱ νυκτεριναὶ σχολαὶ πληροῦν μίαν ἀνάγκην. Πρέπει μᾶς καὶ μόνης σχολῆς ναυτομηχανικῶν θάσει νάνητον ὑπεραρκετή. νατὸ τις νάνητον ἀπιδιώῃ διὰ τὴν τεχνικὴν μόρφωσιν τοῦ μηχανικοῦ κλάδου τοῦ Ἐμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ.

Χρειάζεται εἰδίκη σχολὴ ναυτομηχανικῶν καὶ παραλλήλως πρὸς αὐτὴν πρότυπα μηχανουργεία, ἔξειδικευμένα εἰς ναυτικάς κατασκευάς, ὅπου νάνητον ἔργαζωνται οἱ μαθηταί. Πρόγραμμα καὶ σκοπός τῆς σχολῆς ταύτης, θάντο, θάντο πρέπει νάνητον ιδρυθῆ διπάναις

ΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑΙ ΠΡΟΟΔΟΙ ΤΩΝ ΓΕΙΤΟΝΩΝ ΜΑΣ

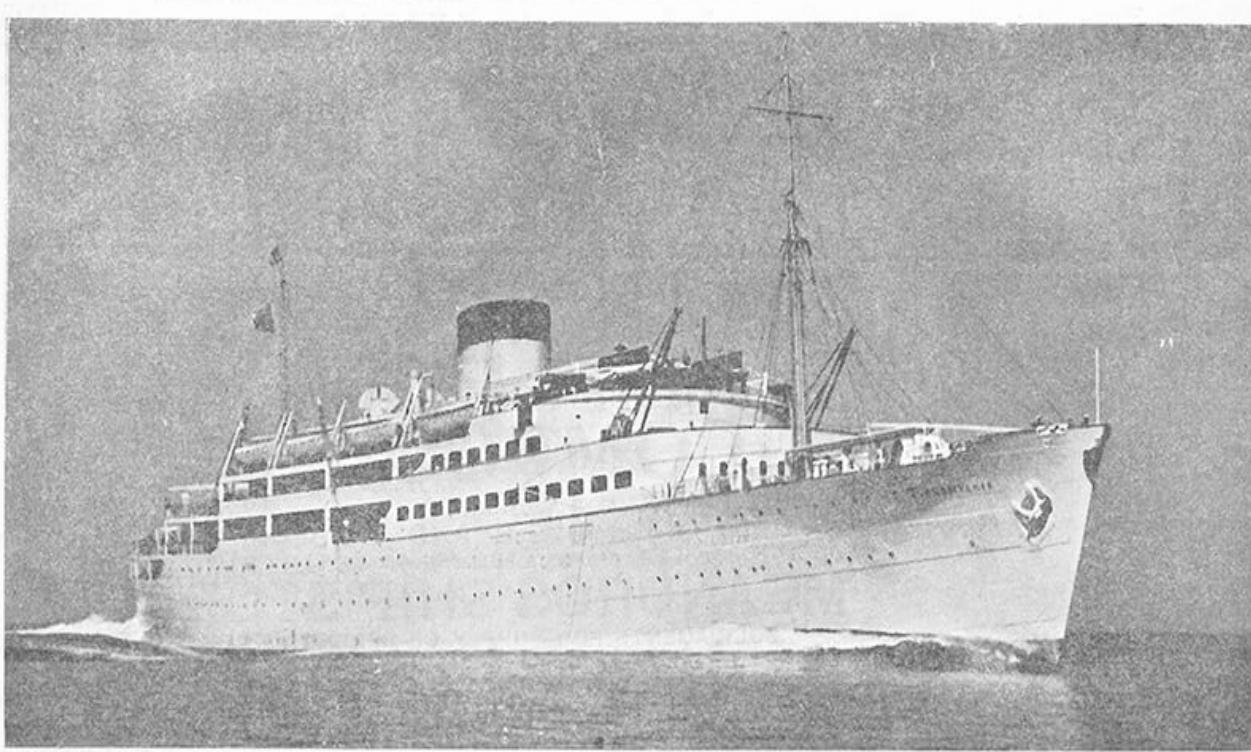
τῶν ἔφοπλιστῶν καὶ ἀρωγῆ τοῦ Κράτους, θάντο ή θεωρητικῆς καὶ ή ἐπὶ σειράν ἔτῶν πρακτικῆς κατάρτισις τῶν νέων ποὺ θάντο ἀκολουθήσουν τὸ ἔπαγγελμα τοῦ ναυτομηχανικοῦ. Πιθανὸν νάνητον διλιγότερος ὁ ἀριθμός τῶν διὰ τῆς σχολῆς μελλόντων νάνητον εἰς τὰ μηχανοστάσια τῶν πλοίων μας, θάντο εἰνεὶς ὅμως οὗτοι ἐκλεκτοὶ εἰς μόρφωσιν, εἰς ηθος, εἰς ἐπίγνωσιν τῆς ἀποστολῆς των.

"Η χωρητικότης ἄλλως τε τῆς Ναυτιλίας μας κατά θασίμους προβλέψεις θάντο περιορισθῆ κατά τὰ ἔπομενα ἔτη. Καλύτερα, νεώτερα σκάφη θάντο ἔχωμεν, διλιγότερα εἰς ἀριθμόν. Θάντο σημειωθῆ, ποὺς τούλαχιστον ἡμεῖς προβλέπομεν, πληθωρισμός εἰς δλους τοὺς κλάδους τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. Οἱ ἐκ τῆς σχολῆς ἐξερχόμενοι θάντο εἰρητοὶ διὰ νάνητον καλύπτουν τὰς ανάγκας τῆς Ναυτιλίας μας εἰς μηχανικούς, λόγω τῆς ἔξδου τῶν παρηλίκων. Τὸ φαινόμενον τῆς ἀθρόας ζητήσεως πληρωμάτων, ποὺς ἐσημειώθη μεταπολεμικῶς δὲν προβλέπεται νάνητον ἐπαναληφθῆ. Η ἀπόδοσις μᾶς καὶ μόνης σχολῆς ναυτομηχανικῶν θάσει νάνητον ὑπεραρκετή.

"Αλλὰ μῆπας δὲν θάντο πρέπει νάνητον μᾶς ἀνησυχῆ τοῦ γεγονός τῆς θασιμαίας ἀποχωρήσεως ἐκ τῆς ὑπηρεσίας τῶν νῦν πρώτων μηχανικῶν, αὐτῶν ποὺς ἡ μακρά τούλαχιστον πεῖρα ἀποτελεῖ μίαν ἔγγυόποιη διὰ τὴν τεχνικὴν ἐπάρκειαν τοῦ μηχανικοῦ κλάδου; Θάντο εἰνεὶς ἀρά γε οἱ διάδοχοι τῶν ἀντάξιοι τῶν ἀπερχομένων; Καὶ δεδομένου, θάντο καθημερινή καὶ ἀδιάλεπτος εἰνεὶς η πρόδοσος τῆς ἐφημοσύνης εἰς τὰ πλοῖα μηχανικῆς, τὴν ὅποιαν μοιραίως θάντο ἀκολουθήσῃ καὶ η Ναυτιλία μας, δὲν θάντο πρέπειν ἀπό τοῦδε νάνητον ἀντιμετωπισθῆ η ἀνάγκη τῆς κατάρτισεως πλέον μορφωμένου, ἀριτώτερον συγκροτημένου ἐμψύχου ωλικοῦ, δυναμένου νάνητον προσαρμοσθῆ εἰς τὰς ἐπιταγάς τῆς προόδου ταύτης;

"Αὔριο η Ναυτιλία μας θάντο καταλαβέται εἰς τὴν δύναμιν τῆς καὶ δηζελόποιοι, θάσεις δὲ καὶ σκάφη μὲ ἀτμοστροβίλους. Αὔταις αἱ παλινδρομικαὶ μηχαναὶ, αἱ ἀπλούστεραι τῶν ἐν χρήσει ἀτμομηχανῶν, θ' ἀποθεοῦ ἔτη μᾶλλον πολύπλοκοι. Οἱ τεχνικοὶ θάντο ἐπιδιώξουν νάνητον τὰς καταστήσουν πλέον ἀποδοτικάς, οἰκονομικάς εἰς ἀνάλωσιν θερμικοῦ ἔργου. Τόσαι καὶ τόσαι ἐντὸς ἐλαχίστων τῶν ἐπειθέμησαν νεώτεροι ἐφαρμογαὶ εἰς τὰς ἀτμομηχανάς, ὥστε νάνητον ἀποκλείεται καὶ η μεγαλυτέρα αὐτῶν ἀνάπτυξις εἰς τὸ μέλλον.

"Τὴν ποιοτικὴν ἀνασυγκρότησιν τῆς Ναυτιλίας μας πιστεύομεν, θάτο πρέπει νάνητον ἀκολουθήσῃ η μᾶλλον νάνητον προηγηθῆ αὐτῆς, η ἀριτωτέρα τοῦ ἐμψύχου ωλικοῦ τῆς κατάρτισις. Δὲν ἐπιτρέπεται νάνητον συνεχισθῆ η διὰ τῶν προχειρότερων μεσών κάλυψις τῶν εἰς ἀξιωματικοὺς μηχανῆς καὶ καταστρώματος ἀναγκῶν τῶν πλοίων μας. 'Ἐνδελεχής προσπάθεια ὅλων ἐκείνων, ποὺς ἐνδιαφέρονται ἀμεσῶς καὶ ἔμμεσως διὰ τὴν ἐμποροναυτικὴν πρόσδοσον τῆς Ἐλλαδος πρέπει νάνητον τὰς δηλαδὴς πλοία, ἀλλὰ καὶ τὰ καλύτερα, τὰ πλέον ἔξειδικευμένα πληρώματα. Χωρὶς τὸ ἐμψύχον ωλικὸν δὲν δύναται νάνητον νοηθῆ καμμία ἐπιτυχῆς τῆς Ναυτιλίας σταδιόδρομία. Αὔτο πρέπει νάνητον ὑπ' ὅψιν τῶν πρώτων οἱ ἐφοπλισταὶ, ἀλλὰ καὶ αὐτοὶ οἱ βιοποριστικῶς ἐπαγγελλόμενοι τὰ θαλάσσαια ἔργα. Μικρόν τι περιθώριον καλῆς θελήσεως διὰ τὸ πάρχη καὶ δηλαδὴ τινές θυσίαι εἰνεὶς ἀρκεταὶ διὰ νάνητον ἐπιτύχωμεν τὴν θασιμαίαν ἔξυψωσιν τοῦ μορφωτικοῦ ἐπιπέδου τῶν Ἐλλήνων ναυτιλομένων. Αὔτο ἀς ἔχῃ ὑπ' ὅψιν του καὶ οἱ κ. Προϊστάμενος τῆς Ἐνώσεως τῶν Μηχανικῶν τοῦ Ε. Ν.



Τὸ πρῶτον ἐκ τῶν δύο ναυπηγουμένων εἰς Δανίαν δηζελοκίνητον ἐπιβατηγόν «TRANSILVANIA» κατὰ τὰς τελικὰς δοκιμάς των. 'Ανέπτυξε ταχύτητα 24½ μιλ. Είνε τὸ ταχύτερον δηζελόποιον θαλαμηγόν τοῦ Κόσμου μετὰ τὸ Βελγικὸν ταχυδρομικὸν «Prins Albert».

**'Η δύναμις τῆς Ναυτιλίας μας  
κατὰ τὸ 6'. τρίμηνον τοῦ 1938**

**Και νέα έλαφρά αὔξησις**

'Η έπικρατήσασα κατὰ τὸ α' τρίμηνον τοῦ τρέχοντος ἔτους ἐπιφυλακτικότης τῶν Ἑλλήνων ἐφοπλιστῶν διὰ τὴν πρόσκτησιν καὶ νέας χωρητικότητος ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, δχι μόνον διετηρήθη κατὰ τὸ 6' τρίμηνον, ἀλλὰ καὶ προσέλαβε τὸν χαρακτήρα πλήρους ἀποχῆς. Ή παράτασις τῆς χαλαρότητος εἰς τὴν παγκόσμιον ναυλαγοράν, ίδιος δὲ ἡ πλήρης ἐπὶ σειράν μηνῶν ἀδράνεια τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ, ἡ ἔλλειψις σαφῶν ἐνδείξεων προσεχοῦς τίνος ζωρητικούς τοῦ ὑπερποντίου ἐμπορίου καὶ ἡ διατήρησις, παρὰ τὴν ἔκπτωσιν τῶν ναύλων, εἰς ψηφλά εἰσέτι ἐπίπεδα τῶν ἀξιῶν τῶν νεωτέρων σκαφῶν, ἥσαν οἱ παραγόντες ἐκεῖνοι, ὑπὸ τὴν ἐπίρειαν τῶν ὄποιων καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ μας πάρεμενον διστακτικοὶ εἰς τὴν διάθεσιν νέων κεφαλαίων δι' ἀγοράς πλοίων.

Οὕτως, οὐδεμία νέα ἀγορά ἐπραγματοποιήθη — μία ἔξαγελθεῖσα τοιαύτη ἔματαιώθη τελικῶς — καὶ οὐδεμία συνεπῶς προσθήκη εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας θά ἐσμειούτο, κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνον, ἐὰν δὲν συνέπηπτον ἀθρόαι τινὲς νηολογήσεις Κινεζικῶν φορτηγῶν, ἀγορασθέντων πρὸ καιροῦ παρ' Ἑλλήνων τῆς Σαγκάνης καὶ προοριζόμενων διὰ ταξίδια μεταξὺ λιμένων τῆς "Απω" Ἀνατολῆς καὶ ἐὰν δὲν ἐλάμβανον χώρων ἀρκετοὶ καθελκύσεις νέων φορτηγῶν μας, εἰς ἑκτέλεισιν τῶν γνωστῶν ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους Ἐλληνικῶν παραγγελιῶν εἰς διάφορα Ἀγγλικά ναυπηγεῖα. Αἱ προσθήσεις καὶ ἀστατική παρορῶσαι 11 σκάφη 41.284 τόνων γκρός, ἀπέδωκαν, μετά τὴν ἀφίρεσιν τῶν διαυγραφέντων κατὰ τὸ 6' τρίμηνον 9 πλοίων 31.238 τόνων γκρός μίαν ἐπὶ πλέον διάφοράν ἐκ 2 φορτηγῶν καὶ 10.046 τ. γκρός, ἔναντι καθαρᾶς προσθήκης 7940 τ. τοῦ α' 3μήνου. Ἀναλυτικώτερον αἱ σημειώσεις μεταβολαὶ εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ ὑπὸ ἀνασκόπησιν τρίμηνου ἥσαν αἱ ἀκόλουθοι:

Ἐννοιογύμνησον τὰ πρὸ καιροῦ ἀγορασθέντα Κινεζικά φορτηγά:				
«ΑΝΝΩ ΒΑΘΥ» ex «Tai Chow»	τ. γκρός	1524	τοῦ	1888
«ΗΡΑ» ex «Dah Shing»	»	3208	»	1905
«ΚΑΡΑΒΑΔΟΣ» ex «Dah Loch»	»	2325	»	1913
«ΛΕΙΒΑΘΩ» ex «Tsung Woo»	»	1765	»	1903
«ΠΑΝΑΓΗΣ» ex «Chang Teh»	»	2744	»	1894
«ΠΙΠΙΝΑ» ex «Dah Sun»	»	2709	»	1904

'Α)π 6 ..... » 14.275

Καθειλκυσθησαν ἐξ ἄλλων διαφορούντος τοῦ 6' τρίμηνον καὶ παρεδόθησαν ἡ τελικὴν ἐπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὰ ναυπηγεῖα τὰ φορτηγά:

«Ἄγιος Γεώργιος IV»	τ. γκρός	4920	τῆς ἑτ.	«Νικολάου»
«Ασπασία Νομικοῦ»	»	5200	τῆς ἑτ.	«Π. Νομικοῦ»
«Ἐλένη Κουλουκούντη»	»	5500	τῶν ἀδελφῶν Κουλουκούντη	
«Ηλίας Γ. Κουλουκούντης»	»	5548	τῶν ἀδελφῶν Κουλουκούντη	
«Θεμιόνη»	»	5500	τῆς ἑτ.	«Κάσος»

'Α)π 5 ..... » 26.668

Προσήλθεν ἐξ ἄλλων ἡ ἀκόλουθη διαφορά ἐξ ἀνακαταμετρήσεων διαφόρων πλοίων, κατόπιν διασκευῆς των, καὶ ἐκ τελικῶν καταμετρήσεων νεοτεύχων τοιούτων:

«Ἄρκαδία»	ἀπὸ	904	τέρτιη	853 τ. γκρός
«Μιχαήλ Λιβανός»	»	4840	»	4774 »
«Ορος Ιδη»	»	4150	»	4202 »
«Σοφία»	»	1491	»	1897 »

Προσώπασα διαφορὰ ἐπὶ πλέον: 341 τ. γκρός

Ἐναντὶ τῶν ἀνωτέρω προσιμηρῶν διεγράφησαν κατὰ τὸ αὐτὸν 6' τρίμηνον τὰ ἀδόλουντα πλοῖα:

**α') ΝΑΥΑΓΗΣΑΝΤΑ**

«Ορος Κελλήνη» τ. γκρός 5313 (19)	βιθισθὲν εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν
6') ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΑΣΙΝ	

«Ἀντώνιος Μίχαλος» τ. γκρός 3514 (01)	Ἴταλοι διαλυταὶ £ 6750
«Βέλος»	» 2082 (96) Ἴταλοι διαλυταὶ » 6800

'Α)π 2 ..... » 5596

£ 13.450

γ') ΠΩΛΗΘΕΝΤΑ ΕΙΣ ΛΑΛΟΔΑΠΟΥΣ ΠΡΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΝ	
«Ανδρέας»	τ. γκρός 4933 (17)
«Γαρδελάκης»	» 2282 (88) Ισπανοὶ
«Γεώργ. Μ. Λιβανός»	» 3831 (28) Γερμανοὶ £ 65.000
«Ναύτης»	» 1926 (12) Ισπανοὶ
«Οὐρανία»	» 1953 (02) σημαία Παναμᾶ
«Ωνάση Ηγηνελόπη»	» 5404 (19) σημαία Παναμᾶ

'Α)π 6 ..... » 20.329

Συμφώνως πρὸς τοὺς ἀνωτέρω ἀναλυτικούς πίνακας, ἐνεγράφησαν εἰς τὴν ναυτιλίαν μας διακροῦντος τοῦ 6' 3μήνου 11 ἀτμόπλοια 40.943 τόνων γκρός καὶ διεγράφησαν ἐπαποτίων αἰτιῶν 9 σκάφη 31.238 τ. γκρός. Προέκυψεν οὕτω, μία ἐπὶ πλέον διαφορά κατὰ 2 πλοῖα καὶ 9705 τ. γκρός, ἡ ὁποία μετά τῶν ἀνακαταμετρήσεων αὐξάνεται εἰς 10.046 τ. γκρός. Ή διαφορά αὕτη, προστιθέμενη εἰς τὴν ὑπάρχουσαν τὴν 31ην Μαρτίου τρ. έ. χωρητικότητα (598 πλοῖα 1.882.561 τ. γκρός) μας δίδει σημερινὴν δύναμιν τῆς ἀπιμόρους ναυτιλίας μας ἀπό:

**600 ΣΚΑΦΗ 1.892.607 ΤΟΝΝΩΝ ΓΚΡΟΣ**

Εἰς τὴν παρούσαν στατιστικήν μας δὲν συμπεριελήφθη τὸ ἐπισυμβάν κατὰ τὸ δεύτερον δεκαπεντήμερον τοῦ Ιουνίου ναυάγιον παρὰ τὸ Οὐζάν τοῦ φορτηγοῦ μας «Άγια Βαρθάρα» 4572 τ. γκρός (τοῦ 1913), δεδομένου, ὅτι ἡ σχετικὴ μεταβολὴ θὰ ἐπέλθῃ μετά τὴν ὑπὸ τοῦ «λόδου» διαπίστωσιν τῆς «όλικῆς ἀπωλεῖας». Δύο ἔξι ἀλλοὶ πλοῖα, ἀγορασθέντα περὶ τὰ τέλη τοῦ α' 3μήνου καὶ τελούντα ὑπὸ παραλαβῆν, δὲν προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς Ναυτιλίας μας, διότι τὸ μὲν ἐξ αὐτῶν — τὸ «Άμερικανικὸν τάνκερ «Sunbeam» — ἐγκατελείφθη μετά τὴν ἐπιθεώρησίν του, τὸ δὲ ἔτερον — τὸ Γαλλικὸν φορτηγόν «Teneriffa» — παρέμεινεν ὑπὸ τὴν Γαλλικὴν σημαίαν καὶ ἔχρησιμοποιήθη ὑπὸ τῶν νέων ἰδιοκτητῶν του εἰς πλόας ἀνὰ τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον.

\*\*\*

"Οσον ἀφορᾶ ἔξι ἀλλοὶ πλοῖαν τὴν ὑπὸ ἔνας σημαίας χωρητικότητα, διὰ τὴν ὄποιαν ἐνδιαφέρονται καὶ «Ἑλληνες ἐφοπλισταὶ ἐνεφάνισε καὶ αὐτὴ ἀρκετάς μεταβολάς κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 6' 3μήνου. Οὕτω, προσετέθησαν εἰς τὴν δύναμιν τῆς 6 πλοῖα 25.862 τόνων γκρός καὶ διεγράφησαν ἔτερα 6 χωρητικότητος 14.733 τόνων, ὧστε προέκυψε μία ἐπὶ πλέον διαφορά ἔξι αὐτῶν 11.129 τόνων γκρός. Μὲ τὴν νέαν ταύτην προσθήκην ἡ ἔναντι χωρητικότης, εἰς τὴν ἰδιοκτησίαν τῆς ὀποίας μετέχουν καὶ Ἐλληνικὰ κεφάλαια, περιελάμβανε εἰς τὸ τέλος τοῦ 6' 3μήνου 85 σκάφη 283.026 τόνων γκρός. Τὸ πλέον ἐπιλεκτον ἐκ τῶν προστεθέντων πλοίων ἦτο τὸ νεότευκτον τάνκερ «Αριστον» 10.000 τόνων γκρός, τοῦ κ. Ἀρ. Ωνάση, νηολογηθὲν ὑπὸ τὴν Σουηδικὴν σημαίαν.

**Η ἀργοῦσα χωρητικότης  
τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας**

**Στατιστική τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν»**

B' 3μήνου 1938	A' 3μήνου 1938
Εἰς Πλέιτ α)π 21 τ. γκρ. 86.063	Ἐναντὶ 14 τ. γκρ. 51.809
Εἰς Κόντινεντ » 19 » 83.023	» 16 » 70.346
Εἰς Αγγλίαν » 4 » 23.315	» 5 » 24.149
Εἰς Μεσόγειον » 2 » 5.416	» 1 » 3.681
Σύνολον: » 46 » 197.817	» 36 » 149.985

'Αφ' ἔτερου τὰ παρωπλισμένα εἰς διαφόρους ἔθνοις λιμένας φορτηγά μας ὁμοῦ μετά τῶν ἀργούντων εἰς τὸ ἔξωτερικὸν καὶ ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον 6' 3μήνου τοῦ 1937, ἐμφανίζονται ἀναλυτικώτερον εἰς τὸν ἀκόλουθον πίνακα:

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

**ΤΖΩΝ ΓΑΛΑΝΗ ΛΤΔ**

**ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΣ ΚΑΠ.**

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

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

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

ΑΡΓΟΥΝ ΤΟΝΝΑΖ Β' ΤΡΙΜΗΝΟΥ 1938		Εναντι 6' Σεπτεμβρίου 1937			
ΛΙΜΕΝΕΣ ΑΡΓΙΑΣ 'Α) π. Τ. γκρ.	59	198.818	10	τ. γκρός	24.163
Πειραιές	6	26.970	—	»	—
Σύρος	6	22.269	—	»	—
Χίος — Οίνοδος	5	13.347	—	»	—
Λοιποί λιμένες	76	261.404	10	»	24.163
Εσωτερικόν	46	197.817	2	»	7.080

Σύνολον: ..... 122 459.221 12 » 31.243

Προκύπτει έκ των στατιστικών αύτών δεδομένων, ότι ή άργούσα φορτηγός χωρητικότης μας είς το τέλος του 6' Σεπτεμβρίου τρ. έ. ήτο πρόσημην, έναντι μεν του άντιστοίχου 6' τριμήνου του 1937 κατά 110 δόλα σκάφη και 427.978 τ. γκρός, έναντι δέ του α' Σεπτεμβρίου τρ. έτους κατά 40 σκάφη και 169.696 τ. γκρός. Διαρκούντος τού ύπο άντιστοίχου 6' Σεπτεμβρίου τρέχ. έτους ή έντονο έσωτερικό παραπλισμένη χωρητικότης η ίδιη κατά 30 πλοία και 121.864 τ., ή δέ έντονο έσωτερικό άργούσα η ίδιη κατά 10 πλοία και 47.832 τ. γκρός. Ή περαιτέρω αύτη διόγκωσις του παραπλισμένου τοννάς της φορτηγού ναυτιλίας μας, διφεύλεται είς την περιπολή της κυνήσεως των υπερποντίων μεταφορών έξ δόλων των θασικών τομέων έργασίας και είς την διακοπή της άπραξίας των έξ Αργεντινής φορτώσεων. Παρά τάς έκαστοτε διατυπωθείσας έπιπλας θελιώσεως, ή παγκόσμιος ναυλαγορά, καθ' όλον τό ύπο άνακτοποντικούς τρίμηνους παρέμεινεν είς έπιπλα χαμηλά, μέτοπαδικάς διαταγάριας, εύκολως καλυπτομένας άπο την πληθωρικώς διαθέσιμους χωρητικότητα. Υπό τάς ουνθήκας αύτας πλειστού δοσού "Ελληνες και ξένοι πλοιοκτήται υπερχεώθησαν νά παροπλίσουν άρκετά έκ των σκαφών των. Από της Ελληνικής πλευρᾶς, διάσημειώντων είνε τό γεγονός του παραπλισμού 46 φορτηγών μας 197.817 τόνων γκρός είς λιμένας της άλλοδαπής, όπου ταῦτα διατηρούνται έν πλήρει έπαινδρώσει (21 σκάφη είς το Πλεύτη) ή έν μερική τοισήτη, δι' οσα έξ αύτών έχουν παραπλισθή είς Εύρωπακούς λιμένας. Περι τό τέλος Ιουνίου μία είκοσάς φορτηγών μας, εύρισκομένων άπο μακρού χρόνου έν παραπλισμῷ, έναντι θέσην έν της Νοτίου Ρωσίας, έκ του Πλεύτη, ή έξ Αγγλίας και Κόντινεντ διά γαιάνθρακας, πρόκειται δέ άλληλοδιαδόχως νά έπανελθουν, οσα δέν έπανηλθον είς την ένεργον ύπηρεσίαν, παραλλήλως θύμως άρκετά άλλα σκάφη μας, έκπληρωσαντα τάς άνειλημμένας μεταφορικάς υποχρεώσεις των, παραπλισθησαν ή πρόκειται νά παραπλισθούν, έλλειψει νέας έργασίας. Πάνωτις, έλπιδες τινές διαγράφονται, ότι ή παρούσα έν άργια χωρητικότης μας ήγγισε τό άνωτανον δρίον αύτης και δι' οσα κατά την θερινή περίοδον θά στραφή αύτη πρός την κατούσαν. Αι προθλέψεις μιάς προσεχούς έξαγωγικής έργασίας άπο των τομέων της Αργεντινής, ή πιθανή διατήρησις ίκανων διαταγών διά σιτηρά άπο την Νότιον Ρωσίαν και αι προθλέψεις μιάς θελιωμένης έργασίας άπο την Βόρ. Αμερικήν, παρέχουν τό ένδοσιμον αισιοδόξου πως άντιμετωπίσεως του έγγυς μελλοντος.

Ο χρόνος άφ' έτέρου άργιας της άνωτέρω χωρητικότητος σημειώνεται είς τόν άκροιον πίνακα, έν άντιπαραθολή και πρός το 6' τριμήνου τού 1937:

Β'. Σεπτεμβρίου 1938		Β'. Σεπτεμβρίου 1937	
'Α) π. Τ. γκρ.	'Α) π. Τ. γκρ.	'Α) π. Τ. γκρ.	'Α) π. Τ. γκρ.
Ο ΧΡΟΝΟΣ ΤΗΣ ΑΡΓΙΑΣ ΤΩΝ Από τών άρχων Ιουνίου	10	37.920	2
Διαρκούντος τού Μαΐου	20	70.199	1
Διαρκούντος τού Απριλίου	29	122.008	1
Πρό 3 έως 6 μηνῶν	56	204.666	2
Πρό 6 έως 12 μηνῶν	6	23.225	1
'Αργούντα πλέον τού έτους	1	1.203	5

Σύνολον: ..... 122 459.221 12 31.243

Ένεις άρκετά χαρακτηριστική ή σημαντική μεταξύ των δύο αύτών άντιστοίχων τριμήνων προκύπτει διαφορά. Πέρουσ, κατά τό δεύτερον τριμήνου ή δλότης σχεδόν της φορτηγού ναυτιλίας μας εύρισκετο ύπο άπασχόλησην, τά δέ έλάχιστα παραπλισμένα σκάφη της άνεφέροντο είς πλοία έπισκευαζόμενα ή άναγκαστικής άπραξτοντα. Δυστυχώς, ή περίοδος έκεινη της έντασης έργασίας, ένειχε μορφήν έντελως παροδικήν, άπό δέ του Οκτωβρίου π. έ. ένεφανθήσθησαν αι πρώται έκδηλωσεις της έπερχομένης νέας κρίσεως. Υπό την δυσμενή ταύτην τροπήν ή Ιη Ιανουαρίου τού 1938 εδρε τόν έμπορικόν μας στόλον μέτρησαν

25 σκάφη 81.259 τόνων γκρός και μέτρησαν ένδειξεις άθροιας πυκνώσεως τών τάξεων τού παροπλισμού. Πράγματι, τό έντονο μετά τό άλλο τά ποντοπόρα φορτηγά μας, ύπό την πίεσην τών άντιστοίχων, κατηγόρησαν τόν έντονο άντιστοίχου, είς τρόπον θώτε τό α' Σεπτεμβρίου τρ. έ. έκλεισε μέτρησαν 82 πλοίων μας 289. 525 τόνων γκρός και τό 6' Σεπτεμβρίου μέτρησαν 122 φορτηγών μας 459.221 τόνων γκρός.

Είς τόν κατωτέρω πίνακα παρέχομεν μίαν συγκριτικήν εικόνα τών διακυμάνσεων της άργούσας χωρητικότητος μας κατά την τελευταίαν έπατετίαν. Απλούν θλέμμα είς τούς τριμηνιαίους στατιστικούς άριθμους πείθει, διτι κατά κανόνα τού δύο πρώτων τριμηνών έκαστου έτους έμφανίζουν πάντοτε μείζονα δύκον παροπλισμού και διτι μάλιστα τό 6' Σεπτεμβρίου έκαστου έτους — έκτος έθεσια τών έκτακτων περιπτώσεων — σημειώνει τό δύνητον παραπλισμού κατ' έτος έπιπλον άργιας. Έξαρισειν άπετελεσε μόνον τό παρελθόν έτος, διπερ διέρρευσε μέχρι τού Οκτωβρίου Νοεμβρίου ύπο μίαν πλήρη ναυτιλιακήν δραστηριότητα. Τόν μεγαλύτερον δύκον παραπλισμένου τοννάς τούντας παρουσίασεν ή ναυτιλία μας κατά τό 6' Σεπτεμβρίου τού 1932 μέτρησαν 164 άργούσα πλοία, συνολικής χωρητικότητος 562.062 τόνων γκρός. Παρά την κρατούσαν έποντον κρίσιν είς την ναυτιλήν βιομηχανίαν, ή ήδη άργούσα χωρητικότης μας είνε μικροτέρα, έναντι τού 1932, κατά 42 πλοία και 102.841 τ. γκρός, δέ διαφορά αύτη είνε έπιπλον μίαν μικρότερα, έκαν η ληφθή ύψην και διημερινή η ίδιη έναντι της άργούσας χωρητικότητος μας, έναντι της άπαρχουσής πρό έξατειας δυνάμεως Ναυτιλίας μας, έναντι της άπαρχουσής πρό έξατειας δυνάμεως.

#### Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΑΡΓΟΥΣΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΟΣ ΜΑΣ

Α' Σεπτεμβρίου 'Α) π. Τ. γκρ.	Β' Σεπτεμβρίου 'Α) π. Τ. γκρ.	Γ' Σεπτεμβρίου 'Α) π. Τ. γκρ.	Δ' Σεπτεμβρίου 'Α) π. Τ. γκρ.
1938 82	289.525	122	459.221
1937 15	50.540	12	31.243
1936 94	288.496	60	200.751
1935 74	210.905	46	136.255
1934 45	129.029	64	224.290
1933 69	206.458	73	238.508
1932 92	292.781	164	562.062
1931 124	379.900	97	300.133

Τό ίδια έξ άλλον τόν ήδη παραπλισμένον φορτηγόν μας, έν συγκίσιμη τού πρός τους άντιστοίχους άριθμους τού 6' Σεπτεμβρίου π. έ. έχει η διημερινή η ίδιη έναντι της άπαρχουσής πρό έξατειας:

Ναυπ. 1930-20	άλπ. 16	τ.	B' Σεπτεμβρίου 1938	B' Σεπτεμβρίου 1937
» 1919-15	» 27	»	65.663	έναντι τ. γκρ.
» 1914-10	» 29	»	169.320	2 π. 4.038
» 1909-05	» 27	»	107.015	2 π. 5.780
» 1904-00	» 13	»	100.245	—
Πέραν τού 1899	» 10	»	35.852	4 π. 12.404

Σύνολον: ..... 122 » 459.221 » 12 » 31.243

Κατά τό πίνακος τούτου σαφώς καταφαίνεται, διτι ο δύνης άργιας διείλεται είς την έλλειψην έργασίας και ούχι μόνον είς την παλαιότητα τών σκαφών μας, δεδομένου, διτι τά 40% της παραπλισμένης χωρητικότητος μας άναφέρονται είς πλοία ήλικιας κάτω τών 24 έτων, μεταξύ τών άποιν μάλιστα καταλέγοντα και 16 πλοία 65.663 τόνων, ναυπηγηθέντα άπο τού 1920 και έντευθεν, έχοντα δηλαδή ήλικιαν κατωτέρων τών 18 έτων.

## THE KOPPERS COAL C°

### ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Έτησία παραγωγή 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνση:

"ELPINCOAL."

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

KOPPERS POCAHONTAS

KOPPERS NEW RIVER

KOPPERS INDIAN CREEK

KOPPERS SLOPE

Πρόστιμος:

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

Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON

Τηλ. Διεύθ. ROYAL 4140

AMSTERDAM

ANTWERP



## Αίγυπτος

### Τὰ πεπραγμένα τῆς ἑταῖριας διώρυγος Σουέζ

Υπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ μαρκήσιον de Vogne συνῆλθε πρὸ ἡμερῶν εἰς Παρισίους ἡ γενικὴ συνέλευσις τῆς ἑταῖριας Διώρυγος τοῦ Σουέζ καὶ ἔλαβε γνῶσιν τῆς ἐπέρεστος τοῦ διοικητικοῦ στρατού καὶ τῶν λογαριασμῶν τοῦ 1937. Τὰ καθαρὰ κέρδη τῆς ἑταῖριας ἀνῆλθον εἰς 853.236.619 φράγκων, τὸ δὲ μέρος μόρισθη εἰς 800 Γαλλικά φράγκα κατὰ μετοχὴν προτιμήσεως. Αἰωνιανέντς ἐπ' ὅμιν τῆς καταβληθείσης διαφορᾶς τοῦ 1937 πρώτης δόσεως τὸ πληρωτέον ἥδη ὑπέλιπον ποσὸν μερίσιμας ὃν εἶνε 344.98 φράγκα κατὰ μετοχὴν προτιμήσεως καὶ 316.10 φρ. κατὰ κοινὸν μετοχῆς.

Οἱ πρόσδροις τῆς συνελεύσεως ἀνέφερεν, ὅτι ἡ διοίκησις τῆς ἑταῖριας μελέτᾳ μίαν περιφέρων μείωσιν τῶν διοδίων. Ἡ αὐξησια σχοινοποίησις τοῦ πετρελαίου —εἴτε — διὰ τὴν πρόσθιν τῶν πλοίων καὶ ἡ διαφορὰ τῆς τιμῆς τον εἰς ὁρισμένην κέντρων ἀνεψιδιαμοῦ συντελοῦν εἰς τὴν ἀποφραγὴν τῆς διώρυγος ἀπὸ τὰ πλοῖα καὶ συνεπῶς συνηγοροῦν ὑπὲρ τῆς διατηρήσεως τῶν διοδίων εἰς τὰ χαμηλότερα δηνατὰ ἐπίπεδα. Τὰ δικαιώματα τοῦ Παναμᾶ, ἄπινα ἡσαν ἄλλοτε ἵσα πρὸς τὰ τοῦ Σουέζ, ἔχουν ἐπέστει σήμερον εἰς τὰ 60 οἱ τῶν διοδίων τῆς Αίγυπτιας διώρυγος. Καταλήγοντο ὁ πρόσδρος διεθεώσις τοὺς μετόχους, ὅτι ἡ παρούσα κατάστασις τῆς ἑταῖριας θεωρεῖται ὡς ικανοποιητική.

Οσον ἀφορᾶ τὰς διελεύσεις, ἐτονίζετο εἰς τὴν ἔκθεσιν, ὅτι τὸ 1937 ἦτηρε διὰ τὴν διώρυγα ἕτος ἐντατικῆς κινήσεως, ἡτοις μάλιστα ὑπερέβη ἀκόμη καὶ τὴν τοῦ 1929. Αἱ εἰσπράξεις ἀφ' ἑτέρου δὲν ἤσαν ὑπέρτερα τοῦ 1936, ἐὰν δὲν ἐφημούζετο ἡ ἐποτίμησις τῶν διοδίων κατὰ 6 τέσσερα τοῦ 1936, ἐὰν δὲν ἐφημούζετο ἡ ἐποτίμησις τῶν διοδίων κατὰ 1—κατὰ τὸνν ἀπὸ τῆς 4ης Ἀπριλίου 1937. Ἐξ τῆς ἐποτίμησεως ταῦτης προεκλήθη μείωσις τῶν εἰσπράξεων τοῦ 1937 κατὰ 5 οἱ, ἐν συγχρίσει πρὸς τὰς τοῦ 1936. Ἐπὶ πλέον, ἡ μετὰ τῆς Αίγυπτιας κινήσεως σύμβασις ἐσήμανε μίαν ἀξησιον τῶν διαπλάνων τῆς ἑταῖριας κατὰ 8 οἱ, μὲ τελικὴν συνέπειαν τὴν μείωσιν τῶν καθαρῶν τῆς ἑταῖριας κατὰ 8 οἱ, μὲ τελικὴν συνέπειαν τὴν μείωσιν τῶν καθαρῶν τῆς ἑταῖριας διὰ τὸ 1937 κατὰ 11 οἱ, εἰς Αίγυπτιας λίθας.

Κατὰ τοὺς πρώτους πέντε μῆνας τοῦ τρέχοντος ἔτους αἱ εἰσπράξεις τῆς διώρυγος ἀπέστησαν πτῶσιν 5 οἱ μόνον, ἐν συγχρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περιόδον τοῦ 1937, ὅποτε ἐπερχόμεται αἰσθητὴ ζωηρότης. Ἐάν δημος διατηρηθῶν ὁρισμένου συντελεσταί, ὡς λ. χ. ἡ σταθερότης τοῦ φράγκων γέγονο ἀπὸ τὴν σημερινὴν ἀντὸν τιμὴν, πατερέτω, ὅτι τὸ 1938 δὲν σημειώσῃ καλύτερα σίκονυμα ἀποτελέσματα ἀπὸ τὸ παρελθόν ἔτος. Ἡ πραγματοποίησις τῶν αἰσθοδόξων αὐτῶν προβλέψεων δὲν σημάνει καὶ νέαν ποτίμησιν τῶν τιμολογίων τῆς διώρυγος.

Ως πρὸς τὰς διελεύσεις, περιέλαβον αὖτας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος 6635 σάλμα 36.491.000 τόννων νέτ. Ἡ ἐν λόγῳ κίνησις, ἀποτελοῦσα ρεκόρ, ὠφελεῖτο κυρίως εἰς τὴν ὁμαλὴν αἴσχισιν τῶν ὑπερθαλασσίων μεταφορῶν, ἐν τινὶ δὲ μέτωφ — διὰ τὸ α' μέρον τοῦ δέκατον — καὶ εἰς τὴν τότε Ἰταλοαυστρικὴν ὁρίζειν.

## Βέλγιον

### Πιστώσεις διὰ νέας ναυπηγήσεις

Ἐν συνεχείς προγενεστέρων πληροφορίων μας σχετικῶς μὲ τὸ ὑποβλήθεν πρὸ μηνὸς εἰς τὴν Βελγικὴν Βουλὴν νομοσχέδιον διὰ τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν ναυπηγήσεων ἐμπορικῶν σκαφῶν, ἐγνώσθησαν αἱ κατωτέρω λεπτομέρεια. Τὸ σύνολον τῶν προβλεπομένων πιστώσεων (σκεψαλίων καὶ τόκων), αἵτινες διὰ τῆς «Belgian Saving Bank» καὶ ὑπὸ τὴν κρατικὴν ἐγγύησιν, δὲν τείνουν εἰς τὴν διάθεσιν τῶν Βελγῶν ἐφοπλιστῶν, δὲν πρόκειται ἐν ὅνδεμα περιπτώσει νὰ ὑπερβῇ τὰ 375 ἑκατομμύρια φράγκων, ἐνῷ καὶ αἱ ἐργασίαι διὰ τὰς νέας κατασκευὰς δὲν διασφαλίζονται προνομιακῶς ὑπὲρ τῶν ἔθνων ναυπηγείων. Ἀναφέρεται ἀπλῶς εἰς τὸ νομοσχέδιον δὲν δύναται ἡ προτίμησις εἰς τὰ Βελγικὰ ναυπηγεῖα, κωρίς δῆμος νὰ ἀποκλείστωνται καὶ τὰ ξένα, ἐφόσον ἥθελον προσφέρει σημαντικότερα τιμάς καὶ δροντος. Ὁπωσδήποτε, ἡ κινητήσις τῶν

**LIVERPOOL**

**REA LIMITED.**

Stevedores of Cargo —of All Kinds—

TUG OWNER  
BIRKENHEAD

Βροξελλῶν ἐπειδηλάχθη νὰ καθοίσῃ σωφέστερον τὰς προϋποθέσεις, ὑπὸ τὰς ὁποίας δὲν ἐπιτρέπει ἡ διαβίσια παραγγελῶν εἰς τὴν ἀλλοδαπήν. Ἡ κινητήσις δὲν διαβίσει τὴν ὑπόθεσην, καὶ ἡ ἀνάπτωσις τοῦ διοικητικοῦ στρατοῦ τοῦ τόκου τῆς ἑταῖριας ζητοῦσαν τοῦ 1937 πρώτης δόσεως τὸ πληρωτέον ἥδη ὑπέλιπον ποσὸν μερίσιμας ὃν εἶνε 344.98 φράγκα κατὰ μετοχὴν προτιμήσεως καὶ 316.10 φρ. κατὰ κοινὸν μετοχῆς.

## Γαλλία

### Αἱ πρὸς τὴν ναυτιλίαν ἐπιχορηγήσεις

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν κρατικὴν ἀρχήν πρὸς τὴν Γαλλικὴν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν ἐδιμοποιήθη πρὸ ἡμερῶν Διάταγμα, διὰ τοὺς ὁποίους καθορίζονται αἱ λεπτομέρεια τῶν νέων συντελεστῶν διὰ τὸν ὑπόλογομον τὸν παρασχέθωμένων πρὸς τὴν γαντζικήν βιομηχανίαν ἐπιχορηγήσεων, δυνάμει τοῦ νόμου τῆς 12ης Ἰουλίου 1934, ὡς οὗτος ἐτροποιήθη τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1937. Οἱ νέοι συντελεσταὶ βασίζονται εἰς τὴν κινητότητα καὶ τὴν ταχύτητα, αἱ δὲ ἀμοιβαὶ δὲν κορηγοῦνται, ὡς κατωτέρευε εἰς σχάπι ἀπασχολίουνται εἰς εἶδικῶν κατονομαζομένας ἐργασίας:

1) Ἐργασία «τρύπα» διὰ μεταφορὰς γανθράκων καὶ παρομοίων κανονίων ὥλων μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ἀλγερίου, συντελεστὴς 1.3.

2) Εἰσαγωγαὶ εἰδῶν πετρελαίου: Οδηγία ἀμοιβή. Διὰ ἀκτοπλοΐων ἐργασίαν μεταφορᾶς πετρελαίου καὶ παραγόγων αὐτῶν, συντελεστὴς 1.

3) Γαλλικὴ ἀκτοπλοϊκὴ ἐργασία, συντελεστὴς 3.

4) Εργασία μεταξὺ Γαλλίας καὶ Τόνιδος, συντελεστὴς 5.6.

5) Εργασία μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἀνατολικῆς ἀπτῆς τῆς Νοτίου Αμερικῆς, Γαλλικῆς Δυτικῆς Ἀφρικῆς καὶ Γαλλικῆς Αφρικῆς τοῦ Ισημερινοῦ, συντελεστὴς 1.40.

6) Εργασία μεταξὺ Γαλλίας καὶ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης ή Βαλτικῆς καὶ Ρωσίων Βαλτικῆς, συντελεστὴς 2.

7) Εργασία μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ἀνατολικῆς ἀπτῆς Νοτίου Αμερικῆς διὰ πλοίων, ἄπινα κατὰ τὰς δοκιμάς των ἀνέπτυξαν ταχύτητα 17 μῆλων τούλαρχων καὶ ἐργασία μεταξὺ Γαλλίας καὶ τῆς ἀπτῆς Ειρηνικοῦ τῆς τε Βρετανίας καὶ τῆς Νοτίου Αμερικῆς, συντελεστὴς 6.

8) Πλοία ἀπλείας: Συντελεστὴς 1 διὰ πλοία διεπόμενα ὑπὸ τοῦ ἄρθρου 28 τοῦ Διατάγματος τῆς 6ης Νοεμβρίου 1934 καὶ συντελεστὴς 8 διὰ πλοία διεπόμενα ὑπὸ τοῦ Διατάγματος τῆς 25ης Αὔγουστου 1937.

Ἀναφέρεται ἀζόμη εἰς τὸ Διάταγμα, ὅτι καταβολαὶ ἔναντι λογαριασμοῦ, σημαντούσης πρὸς τὸ ἄρθρον 10 τοῦ νόμου τῆς 12ης Ἰουλίου 1934, δὲν γίνονται ἐν ἀναλογίᾳ 30 οἱ τῶν ἐπιχορηγήσεων. Οἱ καθοριζόμενοι ἐξ ἄλλων συντελεσταὶ ὑπὸ τοῦ Διατάγματος τῆς 19ης Οκτωβρίου 1937 ἥσαν οἱ ἀζόλουνθοι:

Δι' ἐργασίας μεταξὺ Γαλλίας καὶ Ἀλγερίου 0.25, Γαλλικῆς ἀκτοπλοΐως 8, ἐξαιρέσει τῶν γανθρακοφόρων, διὰ τὰ ὄποια διὰ συντελεστῆς ἡτο 1. Δι' ἐργασίας μεταξὺ Γαλλίας καὶ Τόνιδος 0.85, μεταξὺ Εὐρώπης καὶ Ἀνατολικῆς ἀπτῆς τῆς Νοτίου Αμερικῆς, Γαλλικῆς Δυτικῆς Αφρικῆς καὶ Γαλλικῆς Αφρικῆς Ισημερινοῦ 1.20. Οἱ τελευταῖς ὄντος συντελεστὴς ηγένηται εἰς 3 διὰ πλοία, τὰ ὄποια είχον ἀναπτύξει, ἡμέραφορτα κατὰ τὰς δοκιμάς τους, ταχύτητα 17 μῆλων. Δι' ἐργασίας μεταξὺ Γαλλίας καὶ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης ή Βαλτικῆς ή Ρωσίων λι-

**C.K.HANSEN**

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

**COPENHAGEN**

Telegr. Adr.: HANSEN

μένων Βαλτικής 2. Δι' άλιευτικά σκάφη: Συντελεστής 1 διά πλοΐα διεπόμενα ύπό τον ζερθον 28 τον Διατάγματος της 6ης Νοεμβρίου 1934 και συντελεστής 8 διά σκάφη διεπόμενα ύπό τον νόμον της 25ης Αύγουστου 1937.

### Αἱ ἐπικρίσεις τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων

Πλήγη τῆς τροποποίησεως τῶν συντελεστῶν, θάσει τῶν όποιων θὰ καταβάλλωνται ἐφεξῆς ἢ ἐπιχορηγήσεις εἰς τὰ Γαλλικά πλοῖα ταχικῶν γραμμῶν καὶ ὁρισμένων τινῶν μεταφορικῶν ἔργων, ἀδημοσιεύθησαν καὶ ἔτερα διατάγματα ἀφορῶντα τὴν ναυτιλίαν. Δι' ἐνὸς ἐξ αὐτῶν ἀδέξαντας ἡ ἀδμοσιότης τοῦ κυβερνητικοῦ ἐπιτρόπου εἰς τὰς ἐπιχορηγουμένας ἐταιρίας, εἰς δὲ τὴν διοίκησιν τον θὰ περιλαμβάνωνται καὶ δημόσιοι ἵπαλληλοι τῶν ὑπουργείων Ναυτιλίας καὶ Οἰκονομικῶν, ἡ ἐκλογὴ τῶν δύοιν απόκειται εἰς τοὺς δύο ὑπουργούς. Τὸ μέτρον τοῦτο ἐπιμοδύθη ἥδη εἰς τὴν «C. G. T.».

Τόσον ἡ τροποποίησης τῶν συντελεστῶν διὰ τὰς ἀμοιβάς ναυσιπλοΐας, δύον καὶ ἡ ἐπέκτασις τοῦ κρατικοῦ ἐλέγχου, ἀπίκησαν δυσμενῶς μεταξὺ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστικῶν κύκλων, τῶν όποιων καὶ προεκάλεσαν τὰς ἐπικρίσεις. Οἱ κανονισμοὶ τῶν ἐπιχορηγουμένων δεξιανοτολοίων — τονίζουν οἱ ἐποπλισταὶ — μετεβλήθησαν φιλικῶς, διπλασιάζεται δὲ ὁ ἐπιχορηγός τῶν τόνων δασμὸς ἐπὶ τῶν εἰσαγωγῶν πετρελαίων. Κατὰ τὸ πλαίσιον σύστημα, δόλακλησον τὸ ἔκστατο ποσὸν τῶν ἀμοιβῶν διενέμεται καὶ ἀναλογίαν εἰς τὰ μεταφερόμενα φορτία, ἐνῷ ἥδη ἐγκανιάζεται καθισμένη τιμὴ κατὰ τὸν φορτίον τοῦ πλοίου λειτουργίας.

Ηλαττομένη ἀμοιβὴ δόνατων νὰ χορηγήσῃται εἰς τὰ παροπλισμένα «τάνκερς», ἐνώ δύος ἡ ἐν ὑπηρεσίᾳ χωρητικότης τῶν δεξαμενοπλοίων ὑπεροῇ τὰς 400.000 τόνων, ἡ ἐπιχορηγήσεις θὰ ὑποβιβάσσωνται, διότε τὸ σύνολον αὐτῶν νὰ ἐπαρκῇ δι' ὅλα τὰ πλοῖα. Εἰς ἥν περιέπτωσιν δὲν ἔχαντεται τὸ ποσόν, τὸ οὗτοι ἀπόμενον ὑπόλοιπον δόνατων νὰ μεταφέρεται εἰς νέον ἡ νὰ διατίθεται ύπό της κυβερνήσεως διὰ τὴν παραγγελίαν «τάνκερς». Οἱ ἔλεγχοι τῶν ἐπιχορηγήσεων αὐτῶν ἀφαρόμενος ἀπὸ τὸ «Εθνικὸν γραφεῖον Καναΐμων ἐλαϊσιν» ἀνατίθεται εἰς τὸ ὑπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν.

Εἶχε ζητηθῆ — προσθέτουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι διὰ τὰ δεξαμενόπλοια κύκλοι — ν' αὖθιστη τὸ ποσὸν τῶν ἀμοιβῶν, διότι ἡτο ἀνεπαρκές, κατόπιν τῆς ὑποτιμήσεως τοῦ φράγκου καὶ τῆς αὔξησεως τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων. «Ἀντ' αὐτοῦ, τὸ νέον σύστημα μειώνει περιπτώσιο τὰς ἀμοιβάς, ἐφόσον ἡ ἐν ὑπηρεσίᾳ χωρητικότης θὰ ἥθελεν ὑπεροῇ τὰς 400.000 τόνων. Ή τακτικὴ αὕτη ἐνδείκνυται, βεβαίως, ἐκεῖ ὅπου χρειάζεται δῆθισις, διὰ νὰ ἔξελιχθῇ μία ἐπιχείρησης εἰς αὐτοσυντήρησην, θεωρεῖται δῶμας ἀκατάλληλος καὶ ἀνεπαρκής, ὅπαν ἀποσκοτῇ ν' ἀνακονίσῃ τὰ Γαλλικά σκάφη ἀπὸ τὰ ἔκτακτα βάρη των ἀπὸ τὴν γνωστὴν νομοθεσίαν κοινωνικῆς προνοίας.

Ἐπικρίνεται ἐπίσης τὸ σύστημα ὑποστηρίζεως τῆς ἀλιευτικῆς βιομηχανίας, ἀναλόγως τῶν δεξαμενοπλοίων, καθόσον ἡ ἐπιχορηγήσης ἔκεινης αὔξανται κατὰ 1 ἑκατομμύριο φράγκων, τὸ δὲ ποσὸν αὐτὸς ἐκπίπτεται ἀπὸ τὰς ἀμοιβάς τῶν «τάνκερς». Ἐν τέλει ἀμφισθετέσται αὐτὴ ἡ νομοθήτης τῶν νέων διατάγμάτων καὶ τονίζεται, διὰ ἔργασία, ὡς λ. χ. ἀπόπλοικα καὶ αἱ ἀφορᾶσι τὴν μεταφοράν γαιανθράκων, πλήσσονται σοβαρῶς.

### Γερμανία

Ἡ κίνησις τῶν πέντε μεγάλων λιμένων

Ἐνδιαφέρουσαν ἀνασκόπησιν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῶν κυριωτέρων λιμενικῶν συγκροτήματος τῆς Βορειοπειραιωτικῆς Εὐρώπης ἀμερικανούς εἰς τὸ τούτου αὐτού τοῦ τελευταίου τεχνής της ἡ στατιστικὴ ἐπιθεώρησης τοῦ λιμένου τοῦ Αμβούργου. Διαπιστῶταν καὶ ἄρχην ἡ ὑψεστηση τῆς διεθνοῦς ἐμπορικῆς κινήσεως κατὰ τὸ' 3ηνην τοῦ 1938, ἥτις καὶ ἐπέδρασε διαμενῶς εἰς τὴν κίνησιν τῶν σπουδωτέρων Εὐρωπαϊκῶν λιμένων, ἐφόσον μάλιστα ἡ σημειωθείσα ὑποχώρηση τῆς διεθνοῦς οἰκονομίας ἀνέφερετο εἰς ἔνα αἰσθητὸν περιορισμὸν τῶν ἔξαγωγῶν ἀπὸ τὰς βιομηχανίας κώρων τῆς Εὐρώπης. Παραπορεῖται ἐπὶ τοῦ σημαίου τούτου διὰ παρὰ τὴν ἐπελθούσαν γενικὴν ὑποχώρησιν, τὸ σύνολον τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῶν μεγάλων Εὐρωπαϊκῶν λιμένων δὲν ἐμφανίζεται ἀναλόγως περιφορισμένον. Οφειλεται δῶμας τοῦ γεγονός, διὰ αἱ τοσαργογαί τῶν Εὐρωπαϊκῶν ψεύδων διεπορθήσαν ὑπηρότεροι, παρ' ὅσον αἱ ἔξαγωγα

πρὸς τὰς ὑπεροπτίους ἀγοφάς. Ἡ αὕξησις μάλιστα τῶν εἰσαγωγῶν πρώτων ύλῶν ἔξοδετερωσε τὴν ἐπιφορισμοῦ τῶν ἔξαγωγῶν διομηχανοποιημένων προϊόντων προελθούσαν διαφοράν, εἰς τρόπον δύστε ἐν τῷ συνόλῳ της ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τῶν λιμένων νὰ ἐμφανίζεται καὶ δελτιωμένη κατά τι.

Τὰ στατιστικὰ δεδομένα, ἀπίνα ἀνακοινώνται ύπό τῆς ἀρμοδιάς ἑπηρεσίας τοῦ λιμένος τοῦ Αμβούργου, περιλαμβάνονταν τὴν κίνησιν πέντε λιμένων, τοῦ Ρόττερνταμ, τῆς Αμβέρσης, τοῦ Αμβούργου, τῆς Βρέμης καὶ τοῦ Εμδεν. Οὕτως, ἡ ἐμπορικὴ κίνησις, ὃσον ἀφορᾷ τὰς εἰσαγωγάς κατὰ τὸ τὸ' 3ηνην τοῦ 1938, ἐμφανίζεται ηὔξηση διὰ τὸ σύνολον τῶν λιμένων τούτων κατὰ 1.860.000 τόνων, ἐνῷ διὰ τὰς ἔξαγωγάς σημειούνται μία πτώσις κατὰ 570.000 τόνων. Ἀνήλθε, δηλαδή, ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ τὸ' 3ηνην τοῦ 1938 τούτων εἰς 24.970.000 τόνων, ἔναντι κίνησης 23.680.000 τόνων, τῆς αὐτοτοίχου διὰ τὸ 1937 περιόδου. Ἡ αὕξησις ἀναφέρεται ἀποκλειστικῶς εἰς τὸν Γερμανικὸν λιμένα. Πράγματι, ἡ ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ Αμβούργου, τῆς Βρέμης καὶ τοῦ Εμδεν σημειούνται μὲν αὐξησην 1.350.000 τόνων, ἥτοι 15.4 ο.ο., ἐνῷ διὰ τὸ Ρόττερνταμ καὶ τὴν Αμβέρσην διαπιστῶται μία ἀλαφρὰ κάμψης κατὰ 67.000 τόνων. Ἐνῷ δηλαδή, τὸ σύνολον τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως τῶν λιμένων Αμβέρσης καὶ Ρόττερνταμ ἥτο τατὰ τὸ τὸ' 3ηνην τοῦ 1938 τούτων εἰς 14.930.000 τόνων, κατὰ τὸ τὸ' 3ηνην τοῦ 1938 περιορισμὸν εἰς 14.870.000 τόνων.

Ἄξιοσημένοτον είναι, ὅτι ἡ διαμετακομιστικὴ κίνησις Γερμανικῶν φροτίων, ἡ ἔξυπητουμένη μέσῳ τῶν λιμένων τοῦ Ρόττερνταμ καὶ τῆς Αμβέρσης, ηὔξηση ἀπὸ 7.070.000 εἰς 7.440.000 τόνων, ἐξ οὐ καταφένεται, ὅτι ἡ σημειωτὴ τοῦ Ράιχ εἰς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῶν δύο τούτων λιμένων ἀνήλθεν εἰς 50 ο.ο. τῆς ὅλης κινήσεως των, ἐνῷ καὶ τῶν τριῶν Γερμανικῶν λιμένων ἡ κίνησις ηὔξηση ἀπὸ 8.740.000 εἰς 10.100.000 τόνων.

Ἡ Γερμανικὴ ἐπιθεώρησης ἐφιστᾶ ἰδιαίτερως τὴν προσοχὴν ἐπὶ τοῦ γεγονότος, ὅτι ἡ σημειωθεῖσα αὔξηση τῆς εἰσαγωγῆς κινήσεως τῶν ὡς ἀνώ πέντε λιμένων ὀφείλεται κυρίως εἰς τὴν αὔξησην τῶν εἰς τὸν γόρην φροτίων. Οὕτως, ἐνῷ παρουσιάζεται μία συνολικὴ αὔξηση 1.300.000 τόνων, ἀναφέρεται αὕτη ἐξ ὀλοκλήρου εἰς τὰ φροτία εἰς τὸν γόρην, ἀπειλήσης 16 ἑκατομμύρια ἔκθεταν εἰς 17.3 ἑκατομμύρια τόνων, μὲν ἀμετάβλητον τὴν θέσην τῶν γενικῶν ἐμπορευμάτων εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 7.600.000 τόνων.

Τὸ Ρόττερνταμ διατηρεῖ τὴν κυριαρχίαν δέσιν τοῦ εἰς τὴν κίνησιν τῶν εἰς τὸν γόρην φροτίων, μὲν μικρὸν δύος πόνων ὑποχρησιῶν τῆς σημειοτοῦς τοῦ εἰς τὸ σύνολον τῆς κινήσεως ἀπὸ 47.7 εἰς 44.3 ο.ο. Τὸ Αμβούργον κατέλαβε τὴν δευτέραν θέσην, ἔναντι τῆς Αμβέρσης. Τονίζεται ἀκόμη, ὅτι ἡ Γερμανικὴ ἐμπορικὴ κίνησις σημειεύεται κατὰ τὰ 2/3 εἰς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τοῦ Ρόττερνταμ, ἀνελθούσαν κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασκόπησιν α' τούτην τοῦ 9.300.000 τόνων, ἔναντι 6.100.000 τόνων τοῦ Αμβούργου καὶ 5.600.000 τόνων τῆς Αμβέρσης.

### Ήνωμέναι Πολιτεῖαι

Αἱ ἐμποροναυτικαὶ κατευθύνσεις

Ο νέος πρόεδρος τῆς «Ανοιτάτης Ναυτικῆς Επιτροπῆς» τῶν «Ηνωμένων Πολιτειῶν, ναύαρχος Land, ὅμιλον τελευταῖος εἰς τὸ «Propeller Club» τῆς Νέας Υόρκης, ἐσκιαγράφησε τὰ μεγάλα καὶ γενικῆς φύσεως πορόληματα τῆς Αμερικανῆς ναυτιλίας καὶ τὰς ἐπ' αὐτῶν κυβερνήσεως κατευθύνσεις, καθὼς καὶ τὰς ἐπὶ τῶν ἴδιων θεμάτων γνώμας τῆς «Ἐπιτροπῆς». Ο κ. Land, ἀμοῦ ἐχαρακτήριος τὴν πρὸς τὴν ἔθνικὴν ναυτιλίαν ὑποτίηριξιν, ὃς ἀποτελούσαν προστατών αὐτῆς ταύτης τῆς εὐημερίας τοῦ τούτου, ἐτόνισε, ὅτι ἡ ὄλη θέση τῆς ναυτιλίας ἀπετέλεσεν ἀντικείμενον προσεκτικῆς μελέτης, τὰ δὲ εὐπαθή σημεῖα τῆς ἔξητάσθησης μετά την συνέσεως. «Ἐκτοτε, ἀἱ ἔργαται καὶ δυσχέρεια εἰς τὴν ναυτιλίαν παραγόντων ἥρχοις νὰ κατατὰ δύσμερα καὶ περισσότερον ἔδαφος.

Τὸ σπουδωτέρων γεγονός — ἐξηκολούθησε ὁ κ. Land — ἔγκειται εἰς τὴν γενομένην ἀπαρχὴν ἀντικαταστάσεως τῶν παλαιῶν πλοίων τοῦ

# SVENSKA ORIENT LINE GÖTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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

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

Γενικοὶ Πράκτορες ΣΚΑΝΔΙΝΑΪΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ  
Πειραιεύς, Μέγαρον Σπυράκη

Αριθ. Τηλεφ. 41.331—41.332

Αμερικανικού ἐμπορικοῦ στόλου. Υπεργάφησαν μέχρι τοῦδε συμβόλαια διὰ τὴν ναυπήγησιν 25 σκαφῶν, ἀντὶ μᾶς συνολικῆς δαπάνης 75 ἔκα-  
τομμαρίων δολαρίων, ἐπίτεται δὲ ἐντὸς τοῦ ἔτους νὰ παραγγελθῶνται  
καὶ ἔτερα 25 πλοῖα ἵνας ἄξιας. Ἐπίσης ἐτέθη ὑπὸ ἐφαρμογὴν πόργαμ-  
μα ναυπηγήσεων 25 πλοίων ἀντὶ δαπάνης 100 ἔκατομμαρίων δολαρί-  
ων, διὰ τὴν ἀναυγκότητον τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ τῶν γραμμῶν ἀπῆ-  
τον Εἰρηνικοῦ, ἡ δὲ «Ἐπιφοτὴ» πρόκειται νὰ ἐγκωιάσῃ μίαν νέαν καὶ  
ταχείαν γραμμὴν πρὸς τὴν Νότιον Αμερικὴν διαθέτουσα πόδις τοῦτο τοίλα  
ἐκ τῶν ἐπιφανεστέρων Αμερικανικῶν «λάίνερς». Εἰς ἡμᾶς ἐναπόκειται—  
ἔχηκολονθησεν δ. z. Land — νὰ προχωρήσωμεν εἰς τὴν ἔνγνιαν τῆς  
ναυτιλίας μας μετὰ προσοχῆς καὶ σωφροσύνης, ὅστε νὰ παρακαμψθῶν  
οἱ σκοπελοί, ἐπὶ τῶν δόπιον προσέκοψε καὶ ἐμπατωθῆ ἡ ἐφαρμογὴ τῶν  
πογονοαιμάτων τοῦ παρελθόντος.

«Είμεθα ή πλουσιότερά χώρα τοῦ Κόσμου, μὲ ἔχοτε φιλούν ἐπιτόφιον ἐργάζοντας δεύτερον κατὰ σειράν, ἐνῷ ἀντιθέτως κατέχομεν ναυτιλίαν ἑτελῶς ἀκατάλληλον καὶ ἀνεπαρκόν. Ἐρχόμεθα, ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων, εἰς τὴν τετάρτην θέσιν, ὡς πρὸς τὸν ταχύτητα εἰς τὴν ἔκτην καὶ ὡς πρὸς τὴν ἥλικαν εἰς τὴν ἑβδόμην θέσιν, μεταξὺ τῶν ποντοπολιούσιν τὸν ὄπτω κυριωτέρουν ναυτικῶν χωρῶν. Ὁφεῖλομεν οὖθεν νὰ βελτιώσουμεν τὴν ναυτικήν μας διοικησίαν καὶ νὰ καταλάβουμεν τὴν ἐμπορεύουσαν θέσιν. Διὰ τὴν ἀντικατάστασιν τῶν γηραλέων στόλουν μας — ἔχολονθησεν ὁ κ. Land — ἀπαιτεῖται ή ναντήγησις ἐπὶ μίαν πενταετίαν 261 πλοίων κατ' έτος. «Ἐνα διώρος τόσον ἐνδύ πρόγραμμα θὰ ἀπῆται, ὥπλος τὰς σημειωμάς συνήκας, μίαν δαπάνην 2.50 δισεκατομμυρίου δολαρίων, ή δὲ χώρα δὲν δύναται νά αναλάβῃ εἰς μικρὸν χρονικὸν διάστημα τὸ τεφάσιον τούτο ἐγγείοιμα. Ἀντ' αὐτοῦ πρόκειται νά προβῇ εἰς τόσας ναυτιγήσεις, δύος ἑπτάλληλει τὸ ἐλάχιστον ὅριον τῶν ἀναγκῶν μας. Τὸ ἐλάχιστον αὐτὸῦ ὅριο — λαμβανομένης ἵνη δύνη καὶ τῆς ἐθνικῆς ἀμύνης — παλύπτεται διὰ 500 νέουν πλοίων, δυναμένων νά κατασκευασθοῦν ἐντὸς μιᾶς δεκαετίας, ἀντί δαπάνης 1.250 ἐγαπομένων δολαρίων, ἀνταποκρινομένης εἰς τὴν οικονομίαν δημιουρότητας τῆς χώρας».

Έβεβαίσσεν εν συνεχείᾳ δὲ καὶ Land, ὅτι ἡ πρόοδος εἰς τὴν ἑφαδιμογήν τοῦ προγράμματος τῆς «Ἐπιτοπῆς» καὶ ἡ διεύνουσις τῶν πολεμικῶν ναυπηγήσεων θὰ οημάνῃ πολλάς δυσχερείας διὰ τὴν δόλοκληψίαν τῶν κατασκευῶν τῆς ναυτιλίας, ὑπενθύμισε δὲ ὅτι ἡ ἐπινυμά ἔξυγανσις τοῦ Αμερικανικοῦ πλωτοῦ ὄπλου, δὲν πρέπει νὰ ἔχληφθῇ ἀπὸ τοὺς ναυπηγοὺς κύριους, ὡς εὐνοιαί διοχετεύσεως χρισθῶν εἰς τὰς ἐπιχειρήσεις των. Ή «Ἐπιτοπῆ» θὰ τηρήσῃ ἀστηράν τιμοδολήματαν εἰς τὴν τοποθέτησιν τῶν λαραγγελιῶν της καὶ εἰς οὐδεμίαν διάκρισιν θὰ προβῇ μεταξὺ μεγάλου καὶ μικρῶν ναυπηγείων, ἀρχεῖ αἱ συμφερώσεων προσφορά νὰ συνδενθούν ἀπὸ τὰς ἀπατούμενας, τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς φύσεως, ἔγγυοις.

Κύριος σκοπός της δημιουργίας ἐπωκοῦς καὶ συγχρονισμένου ἐμπορικοῦ στόλου είνε — κατά τὸν κ. Land — ἡ προστασία τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου τῶν Ἕνωμένων Πολιτειῶν καὶ ἡ διαιταδιαγώνιση ἐμπειρίων στελεχῶν, ὅπερ ἐν περιπόσει πολέμου νό τοποποιηθῶν εἰς τὰς τον-  
θητικὰς ὑπερεδίας τῆς ἔθνικῆς ἀμύνης. Οἱ Ἀμερικανοὶ πολέμησαν ἀπόδεχόν-  
ται ἀνεν διαμαρτυρίας τὰς οἰκονομικάς, πρός εὐδόσιν τοῦ ἀνωτέρῳ σκο-  
ποῦ, θυσίας, παραλλήλους ὅμως παριστάτας ἀνάγκη νὰ ἐκδηλωθῇ καὶ ἡ  
ἐμπιστοσύνη τῶν ἐπιβατῶν καὶ τῶν ἐμπόρων πρὸς τὰ ἔθνικά πλοῖα. Ἐπὶ  
τοῦ τελευταίου τούτου ἵπενθίσαντεν ὁ ὄμαλητής, ὃν κατὰ τὸ παρελθόν ἔ-  
τος ἐπι μετεφερθέντον φορτίον τοῦ ἔξωτερικοῦ ἐμπορίου, συνολικῆς ἀ-  
ξίας 6 ½ δισεκατομμύριον δολαρίων, μόνον τὰ 35 ο) μετεφερθῆσαν  
διὰ τῆς ἔθνικῆς σημαίας καὶ ἐξ 366.500 Ἀμερικανῶν ἐπιβατῶν μόνον 30  
ο) πορεύουσαν τὰ Ἀμερικανικά πλοῖα.

Αἱ ἐπιχορηγήσεις δὲν εἶναι δῶρα

«Εάν τὰ πλοιά μας — συνέχισεν ὁ κ. Land — μετείχον δι' ίκανοποίητου ποσοστοῦ εἰς τὴν κίνησιν ἐπιβατῶν καὶ φορτίων, θὰ εἴχομεν εὐημερούσαν ναυτιλίαν καὶ συνεπός οἱ φορολογούμενοι πολίταια θὰ ἔπειραν νοντοῦ άλιγότερον από τῆς πλευρᾶς τῶν ἐπιχορηγήσεων πόθες τὴν ναυτι-

1

## Δευτέρα ἔκδοσις (1938)39)

Τοῦ Ὀδηγοῦ  
τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας  
ὑπὸ Μ. Σαπόστα.

ΕΞΕΔΟΘΗ

‘Η δευτέρα ἔκδοσις τοῦ ‘Οδηγοῦ θὰ ἀναφέρῃ ἐπίσης καὶ τὰ πρώην ὄνόματα ἐκάστου Ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου. Θὰ συμπεριλάβῃ τὰ νέα ἐν Λονδίνῳ ἐγκαταστηθέντα ‘Ἑλληνικὰ Γραφεῖα, ώς καὶ τὰ ὑπ’ αὐτῶν διαγειούμενα ἀτμόπλοια

Διὰ παραγγελίας καὶ δημοσιεύσεις εἰς τὸν Ὁδηγὸν  
ἀποτανῦθῆτε εἰς τὰ Γραφεῖα:

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

κήν βιομηχανίαν. Τὰ Ἀμερικανικά πλοῖα κοστίζουν σήμερον ἀκριβώτερον ἀπό τὰ ξένα, τόσον διά τὴν ναυπηγήσιν, δοσον καὶ διά τὴν ἐκμετάλλευσιν των, συνεπει τοῦ ἀντέρον βιοτικοῦ ἐπιτέδου τῶν Ἀμερικανῶν ἔργατῶν καὶ τεχνιῶν καὶ τῶν Ἀμερικανικῶν πλημμάτων. Διὰ νὰ ἀνακοπῇ ἐπομένως ἡ ἔκπτωσις τῶν ἑθνικῶν σκαφῶν ἀπὸ τὰς ξένας σημαῖς παρίστατο ἀνάγκη νὰ καλύψῃ διά τῆς τε κυβερνήσεως ἡ διαφορὰ αἵτινοῦ κόστους ναυπηγήσεως καὶ ἐκμεταλλεύσεως. Εἰς τοῦτο ἀκριβῶς ἀπέβλεψεν ἡ παρασχεθεῖσα κρατικὴ βοήθεια, δεδομένου δέ, ότι ἡ διατήρησις ἴσχυροῦ ἐμπορικοῦ στόλουν εἶνε ἀναγκαῖα διὰ τὴν ἑθνικὴν τῆς χώρας ἄμυναν, ἡ παροχὴ τῶν ἐπιχορηγήσεων ἀποτελεῖ τοποθέτησιν ἑθνικῆς ἀνάγκης καὶ οὐχὶ δύορον. Ἀλλὰς τε οὔτε οἱ ἐφοπλισταὶ, οὔτε οἱ ναυτιγοὶ καρπούντα τῶν ἐλύγων ἀμοιβῶν, ἐφόσον τὰ 60 ἔως 80 α) τῶν καταβαλλομένων ποσῶν περιέχονται εἰς τὸν ἔργατικὸν παραγόντα ἐπὸ μορφήν μισθῶν καὶ ἱμέρωμαθίων.

»Είνε ἀληθές, διτά τὰ περισσότερα Ἀμερικανικά πλοια μειονεκτοῦ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ταχύτητος καὶ τῆς ἥλικιας, ἕπαρχον διως καὶ ἀρχεῖα σκάφη, ἐφαμίλλα τὸν ξένον καὶ δυνάμενα ἐπιτυχῶς νά συναγωνισθοῦν πρὸς αὐτά. Ἀπὸ ἀπόγεως μάλιστα ἀσφαλείας, οὐ Ἀμερικανικὴν ναυτιλία εὑρίσκεται εἰς ἀριστον ἐπίπεδον. Μολονότι οἱ φορτωταὶ καὶ οἱ εἰσιγωγεῖς — ἔξηρολοι θήσεν ὁ z. Land — προτιμοῦν διὰ τὰς μεταφορὰς τῶν ἐμπορευμάτων καὶ προϊόντων των τὰ ξένα πλοια, δὲν πρέπει ἐν τούτοις νὰ λησμονοῦν τὸ πάθημα τοῦ 1914, διότε, ἐλλείψει διαβεσίμων ξένων σκαφῶν, παρέμενον τὰ πρὸς ἔξαγογον φορτία των εἰς τὰς προκηπίας στόρμενα καὶ καταστρέψομένα, ἐπὶ ἀντιτολογίστη. Ξημάτι τῆς ἔθνικῆς οἰκονομίας μαζ. Αὐτῇ είνε ἡ ἀφομη, διὰ τὴν διοίαν τὸ Κογκρέσσον, ἀπὸ μιᾶς 2ετίας περίπου, προσπαθεῖ διὰ καταλλήλου νομοθεσίας νὰ προλάβῃ τὴν ἐπανάληψην παροιμίουν κακοῦ καὶ δι' αὐτὸν καὶ μόνον τὸν λόγον, ἐπὸ τὰς κρατούσας σήμερον ἀνησυχίας εἰς τὸ διεθνῆ πολιτικὸν ὅρισοντα, ἀποτελεῖ τὸ ζήτημα τοῦτο ἀντικείμενον ἵπτορέον συζητήσεων. «Υπάρχουν βεβαίως περιπτώσεις — κατέληξεν ὁ διμιλητῆς — καθ' ἃς οἱ Ἀμερικανοὶ φορτωταὶ, τῇ ἀπατήσοι τὸν ξένον πελάτων, ἀναγκάζονται νὰ ναυλώνουν τὰ ὑποδεικνύμενα ξένα πλοια. Τοιούτοι, οἱ, ἀς ἐφαρμοσθῆ κατ' ἴδιον τρόπον καὶ ἀπὸ τοὺς Ἀμερικανοὺς εἰσιγωγεῖς διὰ τῆς παρ' αὐτὸν ἀξίωσεως, ὅπως τὰ ἀγροφάρμενα ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς φορτία, μεταφέρονται εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας δι' ἐθνικῶν πλοίων.

'Ιαπωνία

Τὸ ταχύτερον φορτηγὸν γραμμῆς

Τό νεότερικον Ἰαπωνικὸν φραγμῆς «Kinka Maru» ἐπέτυχε τὸν ταχύτερον διάστημαν τοῦ Εἰρηνικοῦ ὥστεν, πραγματοποιῆσαν κατὰ τὸ παρθενικὸν τοῦ ταξιδίου μέσην ταχύτητα 18.2 μίλιον καθ' ὥραν. Οὕτω τὴν μεταξὺ Γιοκοζάκαι καὶ Ἀγίου Φραγκίσκου ἀπόστασαν τὴν διῆμνσεν ἑντὸς 12 ἡμέρων, 12 ὥραν καὶ 29 λεπτῶν, ἐνῷ διὰ τὴν συμπλήρωσην τοῦ ταξιδίου τοῦ ἀπὸ Γιοκοζάκαι εἰς Νέαν Υόρκην ἔχοιτάσθη 22 ἡμέρας καὶ 23 ὥρας. Πρόκειται δηλαδὴ περὶ τοῦ ταχύτερου δηξελοκινήτου φραγμοῦ τοῦ Κόσμου, αἱ δὲ Ἰαπωνικαὶ ἑταῖραι προσβαίνουν εἰς γαυπηγῆσεις παρομοίων διὰ τὴν ἀφτοτέρην ἐξεπλήσσουν τὸν πόρο τῆς Βόρεον Ἀμερικὴν γραμμῶν των. Ἔνα ἀξιόλογό πλοϊόν τοῦ «Kinka Maru» τελεῖ ἕδη ὅποι κατασκευὴν εἰς τὰ γαυπηγεῖα «Καβασάκι» τοῦ Κόπτε.

'Italia

‘Ο λιμὴν τῆς Τεργέστης καὶ τὰ Βαλκάνια

Ο δόξτιος Alberto Moscheni, θατίς πατέρεψε πλήρως τα νωτιακά προβλήματα και στενούς δεσμούς έχει με τον λιμένα της Τρεγγότης, ιπέβαλεν είς το συγχροτήθεν ποδό ημερών έν Μιλάνο συνέδιον της διεθνούς πολιτικής, ένδιαφέροντας ζηθείσαν επί της έμπορο-ναυτικής κυνήσεως μεταξύ Ιταλίας και Βαλκανικών γυανών.

Οι Ιταλοί λιμένες — άναφέρει εἰς τὴν ἔκθεσιν του — διατηροῦν μὲ τὰς ἐξ Βαλκανικὰς χώρας μίαν ἑτησίαν ἐμπορικήν κίνησιν 3.600.000 τόννων εισαγγομένων καὶ ἐξαγομένων ἐμπορευμάτων, ἐξ ὧν 2.250.000 τόννων μεταφέρονται δι' Ιταλικῶν σκαφῶν. Σημαίνει τοῦτο ἕνα ἑτησίον ἐκ νωρίου εἰδότημα 200 ἔως 250 ἐκαποτυμάριών λιγεττον. Τό γεγονός θεν, ὅτι ἡ Ιταλικὴ σημαία κατέχει σχεδόν την πολύτιμη θέσιν μεταξὺ τῶν ξένων νωριάτων εἰς ὅλους τοὺς Βαλκανικὸν λιμένας, ἐνέχει ἐξαιρετικὴν σπουδαστήτηα καὶ πρέπει νά τύχῃ τῆς δεσμῶν ποσοσύνης.

Τα πρόσωπα εξ ἄλλου γεγονότα, τά προελθόντα από τό «Αναλογία», ἐμφανίζουν ὑπό συγχεκουμένην μορφήν δύνανται φαίνεται: Την Γερμα-

CAPTAIN NICOLAS A. KATRAMADOS

SHIPPING AGENT  
ROSARIO

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

Τό πρώτον ίδρυθεν εις POZARIO καὶ τὸ μόνον ναυτικὸν Γραφεῖον Ἀντιπροσωπείας Ἑλληνικῶν ἀτμόπλοιών (Protecting Agency). Εὐκολίᾳ μοναδικῇ διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ συμπληροῦντα τὸ φορτίον των εἰς οἰνοδήποτε λιμένα τοῦ ποταμοῦ Parana. Εις Σάν-Λορέντζο, Βίλλα Κουστιούσιον. Σάν Νικολάς.

νικήν προσπάθειαν ὅπως καταστήσῃ τὴν Βιέννην πύλην πρὸς τὴν Ἀνατολήν, ὅπερ σημαίνει αἴξησην τῆς δι' αὐτῆς κινήσεως πρὸς τὰ Βαλκάνια, ἵνα τὴν ἀποζημιώσῃ, διότι ἔπαινος νὰ είναι πρωτεύουσα κράτους καὶ τὴν Οὐγγρικὴν προσπάθειαν, δῶς ὁ νέος ποτάμιος λιμνὴ τῆς Βοιωτεύστης, Κερεψ., ἀπόδην πάλη τῆς Ἀνατολῆς, ὃχι μόνον διὰ τὴν Οὐγγραφίαν, ἀλλὰ δὲ ὅλα τὰς παραδοναβίους χώρας. Ο ρόλος τῆς Τεργέστης, ὡς κέντρου τῆς κινήσεως πρὸς τὴν Ἀνατολήν, παρουσιάζει ὅθεν μίαν νέαν κατάστασιν συναγωνισμοῦ, ἥτις ἐπό τὸ κρατοῦν πνεῦμα συνεργασίας μεταξὺ Ἰταλίας, Γερμανίας καὶ Οὐγγραφίας θὰ ἱδύνατο νὰ ἐπιτρέψῃ ἵνα φιλικὸν διακανονισμόν.

Αἱ πιθανότητες μεταβολῶν εἰς τὰς κατεύθυνσεις τοῦ Βαλκανικοῦ ἑμιπολίου — καταλήγει ὁ δρ. Moscheni — ἀποδεικνύουν τὴν σημασίαν τῶν τακτικῶν Ἰταλικῶν ἀποτοποῖκῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Ἐγγὺην Ἀνατολήν καὶ τὴν Μαύρην Θάλασσαν.

### Παραγγελίαι εἰς τὰ Ἰταλικὰ ναυπηγεῖα

Ο Ἰταλὸς ὑπουργὸς τῆς Συγκοινωνίας κ. S. Benni ὄμαλον πρὸς τὴν συνέλευσιν τοῦ Ἑμπορικοῦ καὶ Βιομηχανικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Γένοβας ἀνέκοινωσεν, ὅτι ὁ Ὁργανισμὸς «Fiumare», δύσις κατέχει τὴν πλειονότητα τῶν μετοχῶν τῆς Ἰταλίας, τοῦ «Λόδδη Τριεστίνο», τῆς «Ἀντιόκης» καὶ τῆς «Τιρφένια», παρήγγειλε διὰ τὰς ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ ἑταῖρας 11 δημερόπλοια γραμμῆς κωρηπικότητος 9000 τόννων φορτίου ἔκαστον καὶ ταχύτητος 18 μίλιων κατὰ τὰς δοσμάς. Κατὰ τὸν Ἰταλὸν ἑπονγόνον πρόκειται συντόμως νὰ παραγγέλθονται 11 «μότοροις» 4000 τ. γκρός καὶ 2750 τόννων d. w. ἔκαστον, μὲ προβλεπομένην ταχύτητα 16 μίλιων, 3 «μότοροις» τῶν 2000 τ. γκρός καὶ ταχύτητος 11 μίλιων καὶ 6 μότοροις τῶν 2000 τ. γκρός καὶ ταχύτητος 13 μίλιων. Η «Fiumare» εἶναι ἡδη ἐτοιμή νὰ προσθῇ καὶ εἰς παραγγελίας ἐπιβατηγῶν δημεροπλοίων σκαφῶν, ἀρχαμένου τοῦ προγράμματος τῆς διὰ τῆς κατασκευῆς ἐνὸς μικτοῦ δημεροπλοίου 4.000 τ. γκρός καὶ ταχύτητος 17 μίλιων.

Η ἑταῖρα «Fiumara» ἔξει ἄλλον, πλὴν τῆς ναυπηγήσεως δύο μικρῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, παρήγγειλε καὶ 6 φορτηγά τῶν 10.000 τόννων ἔκαστον καὶ ταχύτητος 16 μίλιων, ὡς δὲ ἑταῖρα «Garibaldi» παρήγγειλε 4 «μότοροις» τῶν 9000 τόννων ἔκαστον καὶ ταχύτητος 17 μίλιων, ἐνῷ καὶ διὰ λογαριασμὸν διαμόρφων ἐφολιστῶν τῆς Γένοβας παρηγγέλθησαν 13 «τρόμπες» 10.000 τόννων ἔκαστον καὶ ταχύτητος 14 μίλιων. Πιστεύω—συνεπέσανεν ὁ ὑπουργὸς κ. Benni—ὅτι καὶ ἡ ἑταῖρα «Alta Italia», πρόκειται νὰ παραγγεῖλη 3 δημεροπλοίων σκαφῶν τῶν 8500 τόννων καὶ ταχύτητος 15.5 μίλιων τὴν ὥραν.

Ο κ. Benni δὲν ἀνέφερε διὰ ποίας γραμμᾶς τὰ ἀνωτέρω σκάφη προορίζονται, ἔγγνωσθή δημος ἀπὸ ἑτέρας πηγάς, ὅτι τὰ 11 «μότοροις» τῶν 9000 τόννων, ἐφοδιάζονται καὶ μὲ διαμερίσματα διὰ 12 ἐπιβάτας, δύο χορηπιούφθων ὑπὸ τοῦ «Λόδδη Τριεστίνο» εἰς τὰς γραμμᾶς Βρετανικῶν Ἰνδιῶν, Ολλανδικῶν Ἰνδιῶν καὶ "Απὸ Ἀνατολῆς, καθὼς καὶ εἰς τὰς γραμμᾶς τῆς Ἰταλίας πρὸς τὴν Βόρειον καὶ Κεντρικῶν Αμερικῶν διὰ τὴν ἐπιτυχὴ ἀντιμετώπισιν τῶν νέων Ἀμερικανικῶν σκαφῶν τῶν «Export Lines» διὰ τὰς Μεσογειακὰς αὐτῶν ἐπηρεούσας.

### Ἡ συμφωνία διὰ τὴν Τεργέστην

Τὰ σκόλια τοῦ Ἰταλικοῦ τύπου, ἐν σχέσει μὲ τὴν ὑπογραφεῖσαν πρὸς ἡμερῶν εἰς τὸ Βερολίνον Ἰταλογερμανικὴν ἑμιπολικὴν συμφωνίαν, ἀποκαλύπτουν ποιάν τινα δισαρέσκειαν τῶν ἐνδιαφερομένων Ἰταλικῶν κύπρων διὰ τὴν τηρηθεῖσαν ὑπὸ τῆς Γερμανίας στάσιν εἰς τὸ ζῆτημα τῆς Τεργέστης. Μία τοπικὴ ἐφημερίς τῆς Τεργέστης τονίζει ἐν προκειμένῳ τὴν ἰδιαίτερα σπουδωτήτη τὴν ἐνὸς δροῦ, προβλέποντος, ὅτι οἱ ναῦλοι δὲ ἐπιτρέψουν εἰσαγόμενα ὡς ἔξαγόμενα μέσω της Τεργέστης, δέοντα νὰ καταβόλωνται εἰς Γερμανικὸν νόμισμα διὰ λογαριασμῶν τοῦ Ἰταλογερμανικοῦ «εκληριγκῆς».

Η «Εφημερὶς τοῦ Μιλάνου» ἀντιτέθεται, παρατηρεῖ, ὅτι ἡ συναφεῖσα συμφωνία ἀποτελεῖ τὴν καλυτέραν διάφενταν δι' ὅσους ἐνώμενα, ὅτι ἡ τύχη τῆς Τεργέστης διεκινεῖτο μετά τὴν ἔνωσιν τῆς Λέστριας μὲ τὴν Γερμανίαν. Η νέα σύμβασις προοφίσταται ν' ἀναπτύξῃ ἀντιμάτως τὸ διὰ Τεργέστην ἐμπόριον, ὥπερ τὴν προϋπόθεσιν πάντοτε, ὅτι οἱ ἐμποροὶ τῶν δύο χωρῶν δύνατον τὸν ἔλαφο λιμένα διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν φορτίων τού.

### Ἡ ἐκ Τεργέστης Γερμανικὴ γραμμὴ

Εἶχομεν ἀναγράψει εἰς προηγούμενον τεῦχος μας, ὅτι ὡρισμέναι Γερμανικαὶ ἑταῖραι ἐπέφερετο νὰ ἐγκανιάσουν τακτικά τίνας γραμμὰς μὲ ὀφετηρίαν τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης. Λεπτομέρεια ἡδη ἐγνώσθησαν τῶν προσεγγίσεων τῆς τακτικῆς γραμμῆς, τὴν ὥποιαν ἀπὸ τῆς 15ης Ιουλίου ἐγκανιάζει ἡ «Schuldt Orient Lines» τοῦ Ἀμβούργου, ἐκ τῶν λιμένων τῆς Ἀδριατικῆς πρὸς τὴν Ἐγγὺην Ἀνατολήν. Πρώτη ἀναχώρησης θὰ πραγματοποιηθῇ ἐκ Τεργέστης τὴν 15ην τρέχοντος μὲ τὸ ἀποτέλεσμα τους «Nordberg». Τέρμα τοῦ δρομολογίου τοῦ θὰ είναι ἡ Μερσίνη μὲ διαμέσους δὲ προσεγγίσεις εἰς Σουσάκ, Πειραιᾶ, Ἡράκλειον, Ἀλεξανδρεῖαν, Χάιφαν, Γάιαφαν, Τέλε - Ἀβίδ καὶ Βηρυττόν, ἐνδεχομένους δὲ καὶ εἰς ὄλους λιμένας. Ἀπὸ τῆς 15ης Αὔγουστου ἡ γραμμὴ θὰ είναι 15θημερος, θὰ γίνονται δὲ δεκτὰ ἑμιποεύματα καὶ διὰ Κονίου, Κωνσταντίνου, Μποντράζ κλπ., μὲ μεταφοράσιν εἰς Πειραιᾶ ἐπὶ τὸν πλοῖον τῆς ιδίας ἑταῖρας, ἀπίνα ἐξανηγορεύοντη τὴν γραμμὴν Βορ. Θαλάσσης—Μεσογείου—Μαύρης Θαλάσσης. Θὰ ἀναλαμβάνωνται ἐπίσης μεταφορώσεις ἐν Πειραιῇ ἐπὶ Ἑλληνικῶν σκαφῶν δι' οίσονδήποτε Ἑλληνικῶν λιμένων.

### Καὶ δεύτερον Σουηδικὸν «λάινερ»;

Κατὰ τίνας πληροφορίας, διεξάγονται μεταξὺ Ἰταλίας καὶ Σουηδίας διαπραγματεύσεις διὰ τὴν ναυπηγήσην ἐνὸς μεταλλικοῦ πλοίου πρὸς τὸν καθελκυσθέν πρὸς τίνος ἐκ τῶν ναυπηγείων τοῦ Μονφαλάνον δημιελοκίνητον ὑπεροχεάνιον «Στοκχόλμη» 28.000 τόννων γκρός. Η ἀξία τοῦ νέου πλοίου θὰ καταβληθῇ, ὡς λέγεται, ἐν μέρει μὲν τοῖς μετόποις καὶ ἐν μέρει διὰ τῆς παραδόσεως εἰς τὴν Ἰταλικὴν ἀγορὰν πολλοῦ κάρπου του καὶ χάλιβος, δύο δηλαδή εἰδῶν, τῶν ὥποιων ἔχει ἀπόλυτον ἀνάγκην ἡ Ἰταλία. Παρόμοια διαπραγματεύσεις λέγεται, ὅτι διεξάγονται καὶ μετά τῆς Νορβηγίας διὰ τὴν ναυπηγήσην τριῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ἀριθμοῦ τίνος ἀλευτικῶν, μὲ πληρωμήν τῆς ἀξίας τῶν 40 ορού τοῖς μετόποις καὶ 60 ορού πρὸς τὸν καθαλάν καὶ οργανῶν.

### Αἱ ἐπιχορηγήσεις τῶν τακτικῶν γραμμῶν

Κατ' ἀπόφασιν τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως, πρόκειται ν' ἀξῆθῃ ἡ ἐπηρηματική διαπραγματεύσης τοῦ «Λόδδη Τριεστίνο» ἀπὸ 28 εἰς 35 ἑκατομμύρια λιρετῶν (ἥτοι ἀπὸ 300 εἰς 372 χιλιάδας λιρῶν) εἰς ἀντιστάθμισμα τῆς ἀπολεσθεῖσης Νοτιοαφρικανῆς ἐπιχορηγήσεως διὰ τὴν τακτικής γραμμῆς Ἰταλίας—Νοτίου Αφρικῆς. Παραλλήλως θὰ ἐπιδιοχθῇ ἐπιχορηγήσης, ὡς ἀντάλλαγμα διὰ τὴν διατηρήσιν τῆς ταχείας τακτικῆς γραμμῆς μεταξὺ Ἰταλίας—Πορτογαλίας καὶ Πορτογαλικῆς Ἀνατολικῆς Αφρικῆς. Ηδη, κατόπιν μᾶς δοκιμαστικῆς προσεγγίσεως, ἀπεφάσισε τὸ «Λόδδη Τριεστίνο» νὰ περιλάβῃ εἰς τὸ δρομολόγιον τῆς ταχείας αὐτοῦ γραμμῆς Γένοβας—Ντῶμπραν καὶ τὸν λιμένα τοῦ Λορεντζο Μαρζέ, μὲ μίαν προσέγγισιν ἀνά διμήνιον.

Ἐν τῷ μεταξὺ καταβάλλονται συστηματικὰ προσπάθεια, ὅπως τονιζεῖ ἡ κίνησις μεταξὺ Μεσογειακῶν χωρῶν καὶ Νοτιοαφρικανῆς Εὐρώπης καὶ διορθώσεις πεισθῆ ἡ Νότιος Αφρική νὰ μετασχῇ εἰς τὴν δραγματεύσην διὰ τὴν 1ην Σεπτεμβρίου τρ. ἔ. δειγματολογικὴν ἐκθεσιν εἰς τὸ Μάρτιον. Η πρὸς τὸ «Λόδδη Τριεστίνο» ἐπιχορηγήσης τῆς Νοτιοαφρικανῆς κυβερνήσεως ἔχει 150.000 λιρῶν ἑτησίως, λήγει, ὡς γνωστόν, τὸ Μάρτιον τοῦ 1939 καὶ δὲν πρόκειται ν' ἀνανεωθῇ.

## 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



## Μεγ. Βρεταννία

Η Ναυτιλία εις τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων

Εἰς τὰ προηγούμενα τεύχη τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρέσχομεν μιαν εἰδόνα τῶν ἀνησυχῶν τῆς κοινῆς γνόμης τῆς Μεγάλης Βρεταννίας, ἐν σχέσει μὲ τὸ ζῆτημα τῆς ὅλης ναυτιλιακῆς θέσεως τῆς Αὐτοκρατορίας. Η ἔξασθλίσις μεῖζονος ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῆς Ἀγγλικῆς χωριτικότητος εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς, ιδίᾳ δὲ εἰς τὸ ἐνδοαντοχατορικὸν ἐμπόριον, ἡ ἀντιμετώπισις τοῦ συναγονισμοῦ τῶν ἐπιχορηγουμένων ξένων πλοίων οἵτινες ἀπόδειπται ἀπό τῶν διεσδόντος εἰς τοιεῖς τελούντας ἔξπλανα ἐπὸ τὴν ἀμεσον Ἀγγλικὴν ἐπιφροήν, ἡ ἐπάρκεια εἰς πλοιά μέσα διὰ τὸν ἐν περιπτώσει πολέμου ἀνεφοδιασμὸν τοῦ Νησιωτικοῦ Βασιλείου καὶ ἡ συναφῶς ἐκδηλωθεῖσα ζητηρά ἀνησυχία διὰ τὴν μείωσιν τοῦ ἀριθμοῦ τῶν Ἀγγλικῶν σκαφῶν καὶ ιδίᾳ τῶν «τράμπες», ἐν ἀγιταπαθοῦ πρὸς τὴν προσολεμπίαν περίοδον, ἐφεύκινσαν, ὡς ἦτο ἐπόμενον, τὴν γενικὴν προσοχὴν καὶ ἀπετέλεσαν τὸ ἀντικείμενον συζητήσεων καὶ σχολίων, εὐρίτατα ἀπειχθέντων εἰς τὸν ἡμερήσιον τύπον.

Πρὸ τινων ἡμερῶν τὸ ὅλον ζῆτημα ἤχθη καὶ ἐνώπιον τῆς Βουλῆς τῶν Κοινοτήτων. Η συζήτησις ἐπὶ τῆς ναυτιλιακῆς πολιτικῆς τῆς Μεγάλης Βρεταννίας ἔγενεται ἐξ ἀρομῆς σχετικῶν ἐπερωτήσεων, ἐνδιαφέρονταις ἀπό τοῦ προεκλήθησαν ἀπαντήσεις ἀπό μέρους τοῦ ἴντουργείου τοῦ Εμπορίου θύγουσα τὰ κριθαρινάτω προβλήματα τῆς Θαλασσορεατείας καὶ ἀπεικονίζουσα τὰς ἐπὶ τῶν ποσοστῶν τοῦ συναγονισμοῦ τῶν λοιπῶν ναυτιλῶν τοῦ Κόσμου, ιδίᾳ δὲ τῆς Ἑλληνικῆς, παραθέτουμεν κατόπιν τοῦ εὐνόητη περιήλημά τῶν διεξαχθείσων συζήτησεων.

Ο βολεντής κ. Graham White τῆς περιφερείας τοῦ Birkenhead ἐτόνισεν, ὅτι ἡ διατῆσις ἐνὸς ίκανον ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῆς ἑθνικῆς ομιλίας εἰς τὰς ἑπεροντίους μεταφοράς ἀποτελεῖ βασικὸν καὶ ζωτικῆς ομιλίας ζῆτημα διὰ τὴν χώραν, δεδομένου μάλιστα, ὅτι ἡ παροῦσα θέσις τοῦ Βρεταννικοῦ πλοίου δὲν εἴναι ἀπλλαγμένη ἀνησυχίᾳ. Τὸ 1913 — εἶτε — τὸ Ἀγγλικὸν ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὰς παγκοσμίους μεταφοράς διετέρετο εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 47 ο.ο., ἐνῷ ἡδη κατέπεσεν εἰς 32 ο.ο., καθ' ἥν τοι γίγνεται τὸ ἔξωτερον ἐμπόριον τῆς Ἀγγλίας καὶ τὸ ἐνδοαντοχατορικὸν ποιότον ταῦταν τὰ 47  $\frac{1}{2}$  ο.ο. τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου. Ξε τῶν ἀριθμῶν αὐτῶν ἀνακύπτει ἀντομάτως τὸ συμπέρασμα, ὅτι τὸ Βρεταννικὸν ποσοστὸν τῶν 32 ο.ο. δὲν ἀποτελεῖ ίκανοποιητικὴν ἀναλογίαν εἰς περιόδους εἰρήνης καὶ ὅτι ἐν περιπτώσει πολέμου ἐνδέχεται νὰ δημηγορῇ τὴν χώραν εἰς δύσκολον θέσιν. Η Ἀγγλικὴ ναυτιλία ἀντιμετωπεῖ τὸν συναγονισμὸν τῶν ἐπιχορηγουμένων ξένων ἐμποριῶν στόλων, καθὼς καὶ ἐκείνων ποὺ κινοῦνται μὲ μικρότερα μισθωτήγια, ἐνῷ καὶ ὡς πρὸς τὰ ναυτηγικὰ κόστος ἀπεδείχθη, ὅτι ἡ ἐργασία εἶναι εὐθηνοτέρα εἰς τὰ ναυτηγεῖα τῆς Ήπειρωτικῆς Εδρῶπερ.

Ἐπηρωτήσειν, ἐν συνεχείᾳ, ὁ κ. White — κατὰ τὴν κυβερνητικὴν ἀντίληψην — εἶναι ἐπαρκῆς ἡ ἐδυνᾶται ναυτηγικὴ βιομηχανία, ὥστε ν' ἀντικαθίστῃ τὰς ἀπολείας πλοίων ἐν περιπτώσει πολέμου καὶ ἔχηται τὰ παιοσχεδὴ εἰς τὸν ἐπολιτικὸν πόλεμον καὶ διασφάλισται τὰς ναυτιλιακὰς εὐνοίας, ὅχι μόνον διὰ τὰ σκάφη, ἀλλὰ καὶ διὰ διακομιδέμενον φορτία. Θά ἀπετέλει — εἶτε — μεγάλην διὰ τοὺς ἐνδιαφερομένους κύκλους ἀνακούφισιν, εἴλεντας ἐγγύωριζαν, ὅτι λαμβάνεται πρόνοια, ὅπως μετριασθοῦν αἱ ἐποικεμένῳ ἀνησυχίαιν τοὺς, αἵτινες ἐπιδροῦν δισμενῶς καὶ ἐπὶ τὸν ἐργασιῶν τὸν ναυτηγικὸν. Ως πρὸς τὸ ναυτιλιακὸν πεδίον ἐτονίσθη παρὰ τὸν κ. White, ὅτι ὁ Βρεταννικὸς ἐμποριός στόλος δὲν κατέχει, οἷαν κατὰ τὸ παρελθόν θέσιν. "Ἐναὶ ἀξιοσημειώτον — εἶτε — γεγονός εἶνε, ὅτι τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον διέρχεται ἀπό τίνος μίαν περίοδον κρίσεως, ἀλλ' εἰναι ἐπίσης γεγονός, οὗτον δὲν πρέπει νὰ παρορθεῖται ἡ ἄξια, ὅτι τὸ παγκόσμιον ἐμπόριον ηὔσηθη μεταπλευρῶν κατὰ ποσοστὸν 25 ο.ο. περίποτον. "Υπάρχουν συνεπόδεις μεγάλαι εὐνωμαῖ, ἵνα ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία ἀνακτήσῃ τημῆμα τι τῆς ἀπολεσθείσης ἐργασίας της.

Τὸ σχέδιον παροπλισμοῦ

Ο κ. Page Groft συνεφώνησε μὲ τὴν γνόμην τοῦ κ. White, ὅτι θὰ ἐργετε νὰ συντηθοῦν τὰ μέτρα ἐνισχύσεως τῆς ναυτιλίας διὰ τὴν

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΤΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

**B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ**

46, ΜΕΓΑΡΩΝ ΝΙΚΟΛΟΥΔΗ

ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

δεδομένην στηγῆ ἀρτίαν παρ' αὐτῆς ἔξυπηρτέστησιν τῶν ἀναγκῶν ἐθνικῆς ἀμύνης. Ο κ. Ronald Cross, ὑφυπουργός τοῦ «Board of Trade», ἐπέστησε τὴν προσοχὴν τῆς Βουλῆς ἐπὶ τὸν γεγονότος, ὅτι ἡ ναυτιλία τῶν εποίματες ἐλάμβανεν ἀφ' ἀντῆς μέτρα βελτιώσεως τῆς θέσεως τῆς διὰ τῆς πελετομένης ἐφαρμογῆς τοῦ σχεδίου παροπλισμοῦ τῶν ὑπεραριθμῶν πλοίων. Η «Διοικητικὴ Επιτροπὴ — εἶτε — ἐγκρίνει σχέδιον λειτουργίας τοῦ Ταμείου Αποζημιώσεως» τῶν παροπλισμένων «τράμπες», τὸ δὲ Υπουργεῖον τοῦ Εμπορίου, αἵτησις ἐφοπλιστῶν τίνον, διεξήγαγεν ἐρευναν διὰ τὸ πιθανὸν ἀντίτυπον τοῦ «σχεδίου» ἐπὶ τῆς φορτηγῆς χωρητικότητος τῆς Μεγάλης Βρεταννίας. Η αὐτὴ Επιτροπὴ ἀντιμετωπεῖ εἴποις καὶ τὰ ἀποτελέσματα ποὺ θὰ προέλθουν ἐκ τοῦ σχεδίου διὰ τὴν ἀπασχόλησην τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τῶν πληρωμάτων τῶν παροπλισμένων φορτηγῶν. Τὸ ορθὲν «σχέδιον» ἐν γενικαὶ γραμμαῖς θὰ ἐπορεύεται νὰ καθοδίσῃ τὴν πολιτικὴν τῆς Κυβερνήσεως, ἡ οἵης οἵης επιφύλασσεται νὰ καθοδίσῃ τελικῶς τὴν στάσιν της, εὐθὺς ὡς γνωσθοῦν αἱ λεπτομέρειαι τοῦ δριστικοῦ σχεδίου.

Ο ἐργατικὸς βολεντής κ. Kirkwood ἐπηρωτήσειν, ἐάν ἡ δριστικὴ κατανομὴ τῆς φορτηγῆς χωρητικότητος διὰ τοῦ παροπλισμοῦ τῶν πλοίων ἐπιδιδούται κατὰ τὸ αὐτὸν σύστημα τῆς διαλέξεως τῶν ὑπεραριθμῶν ναυπηγείων. Ο δὲ κ. White προσέθηκεν ἐάν τὸ Υπουργεῖον «Εργασίας» συντηγάζεται μὲ τὴν Διοικητικὴν Επιτροπὴν διὰ τὴν διαφανάσιον τῆς θέσεως τῶν πληρωμάτων. Άπανταν κ. Ronald Cross παρέσθε τὴν διενεργίαν, ὅτι τὸ «σχέδιον παροπλισμοῦ καὶ ἀποζημιώσεως» δὲν ἀφορᾷ τὴν διάλυσιν τῶν παροπλισμένων σκαφῶν, ἀλλὰ τὴν προσωρινὴν αὐτῶν ἀπομάρτυριν ἐκ τῆς ἐπορείας πρὸς ἀνακούφισιν τῆς ἀγορᾶς καὶ ὑποτροχίζειν τῶν ναυάλων. «Οσον ἀφορᾷ τὴν παρέμβασιν τοῦ Υπουργείου Εργασίας δὲν ἐδημονοργήθη τοιούτον ζῆτημα. Αναφορικῶς μὲ τὸ «σχέδιον» ναυτασφαλεῖδων πολέμων ἐθεβαίσων, ὅτι ἐλαχισθησαν πρὸ τοῦ τοῦ ἐτοῦ φορτισμένα μέτρα καλλιφεως τῶν πολεμικῶν κινδύνων πλοίων καὶ φορτίων καὶ ὅτι τὰ μέτρα ταῦτα θὰ τεθοῦν, ἐν καταστάσει πολέμου, εἰς ἐφαρμογὴν, ἀφορῶν προηγουμένως ἐναμοινισθῶν μὲ τὰς νεωτέρας κεδούδους τοὺς πολεμικῆς τέχνης. Εἰς τὸ αὐτὸν σχέδιον προβλέπεται καὶ ἡ ἀσφάλιση κατὰ τὸν κινδύνον τῆς ζωῆς τῶν ναυτιλούμενων.

RONALD CROSS: Δι' αὐτὸν ἀσφιδῶς ἐχρησιμοποίησα τὴν φράσιν «καταστάσις πολέμου», ἡ οἵης ἐνέχει ενθρητέραν σημασίαν ἀπὸ τὴν λέξιν «πόλεμος». Δύναται νὰ ὑπάρξῃ ἐπιπλέον παρέμβαση κατάστασις καὶ ἀποτελούμενη ἀπὸ τὴν Ἀγγλικὴν εἰς ἄλλας ομιλίας, ἐκ τοῦ φόβου μῆπος ἡ Ἀγγλία ἐμπλακεῖ εἰς πόλεμον.

'Ανεψέρθη είτε ὁ κ. Cross εἰς τὴν γενικὴν θέσιν τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. "Οπως γνωρίζει η Βουλή — εἶτε — τὸ παρελθόν ἔτος ἐπάρξεων ιανοποιητικῶν διὰ τὴν ναυτιλίαν, η ὅποια εἰσηγάσθη μὲ δραστηριότητα. Οι ναῦλοι, ἀφετά ὑψηλοί, ἐπέτρεψαν τὰς κανονικὰς ἀποσθέσεις, ἐν τινὶ δὲ πέρι τὴν τάλυψην καὶ τηματος τῶν καυνητορευμένων τοιούτων, καὶ ἐπανέφεραν τὴν βιομηχανίαν εἰς ἐπίπεδον ὄμαλης ἐργασίας. Δυστυχός, κατὰ τὸν τελευταῖον μῆνας η ναυτιλία ἐπηρεάσθη ἀπότομῶς ἐκ τοῦ περιορισμοῦ τῆς κινήσεως τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, δὲν ναντότιμάριθμος ἐξέπεσε κατὰ Μάρτιον τοῦ τρ. έ. εἰς τὰ 95.5 ο.ο., ἐναντὶ τῆς βάσεως 100 τοῦ 1929. 'Ο δύκος τῆς ἀργούσης κατὰ τὴν Ιητζ Απολίου Βρετανικῆς χωρητικότητος ἀνήρχετο εἰς 400.000 τόννων γραφός μόνον, ἐναντὶ 3  $\frac{1}{2}$  ἐκατομμυρίων τόννων κατὰ τὸ διέπτερον σημείον τῆς κινήσεως τοῦ 1932 καὶ 100.000 τόννων τοῦ κατωτάτου ὄριον παροπλισμοῦ, διότι ἐστημενεύει τὸ παρελθόν φιλοπότερον. 'Ως πρὸς τὸν ξενιὸν συναγονισμόν, καυνητορευμένην ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία, διὰ τῆς συνετῆς διαχειρισίσεως καὶ τῆς πείρας τῶν ἐφοπλιστῶν της, νὰ διατηρήσῃ τὴν θέσιν της, παρὰ τὸ γεγονός τῶν ἐκστασιού πλούσιον την περιφρηγήσεων καὶ μολονότι ἡ Ιαπωνία.

Telephone:  
LEITH 37011  
(4 lines)

Cables:  
LINDSAY, Leith

**W. N. LINDSAY LTD.**

138, Constitution Street,

LEITH

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

All enquiries direct to W. N. LINDSAY LTD.

LEITH

Or to London agents, SHEPPARD & CO.

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

νία, ή Ιταλία και ή Γερμανία δραστηρίως ένισχνον τάς ναυπηγήσεις έμπορικών σκαφών.

### Η θέσις τῶν «τράμπς»

'Η θέσις τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας τῶν «τράμπς» — ἔξηκολούθησεν ὁ κ. Cross — φαίνεται ισχρώ. Κατά τὴν τριετίαν 1935—37 ἔξησταλισθη παρ' αὐτῆς σημαντικὸν ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὰς φορτώσεις ἐκ Πλέιτ, Αντόραλιας καὶ Ἀγίου Λαυρεντίου, μολονότι πρὸς τὸ παρόν οὐ εἶς Ἀργεντινῆς ἐργασίας περιέπεσεν εἰς ἀσημάντους ἀνάλογίας, συνεπείς μειοσεως τῶν ἐκεῖ ἀποθεμάτων σιτηρῶν. Πόλιτος, η δραστηριότης τῶν «τράμπς» δεινύνει ηδη σημεῖα τινὰ βελτιώσεις, αἱ δὲ κρατοῦσα σημερον ἐν τῇ βιομηχανίᾳ ταῦτη συνθῆκα ἐργασίας είναι ἕγειτερα, ἔναντι τῶν προ τῶν ἐποίησεν.

Ο διοικητής καὶ ἐφοπλιστὴς κ. L. Ropner διαφωνῶν πρὸς τὰς ἀνωτέρω ἀντιλήψεις ἀνέφερεν, ὅτι η κατάπτωσις τῶν μεταφορῶν υπῆρχεν ἔξαιρετῶν ὡραδαία κατὰ τὰς τελευταίας ἔβδομάδας, δόπτει κατὰ διωδεκάδας τὰ Ἀγγλικὰ πλοῖα παραπλέοντο. 'Η ἀνάλογια ἀφ' ἐπέρον εἰς τὴν ναῦλωσιν Ἀγγλικῆς χωρητικότητας κατὰ τὴν παρούσαν ἐποχὴν είναι μικρότερα ἔναντι τῶν ἀντιστούχων περιόδων τῶν προηγούμενών ἐτῶν καὶ συνεπῶς είναι σφαλερὸν νῦν ὑποτηρίζεται, ὅτι η ναυτιλιακὴ ἐργασία ἐμφανίζει σημεῖα βελτιώσεως.

'Ο κ. Cross ἐδέχθη ὡς ἄληθη τὴν ἀποφίνιαν ταῦτην, ἐπενθύμησεν, ὅμως, ὅτι ὁ ὄγκος τοῦ διαθέσιμου παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ η ἔκτασις τοῦ ὑπερβαλλοστούς μεταφερομένου τοιούτου, παρουσιάζουν σήμερον μεῖζονα ἡ κατὰ τὸ παρελθόν, σταθερότητα. Κατὰ συνέπειαν, αἱ προβλέψεις διὰ τὴν ἐν γένει ναυτικὴν βιομηχανίαν δύνανται νῦν θεωρηθοῦν ὡς μᾶλλον αἰσιόδοξοι.

### Η ἐπάρκεια τῶν φορτηγῶν σκαφῶν

'Ως πρὸς τὴν ἐπάρκειαν τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας ἐν περιπτώσει πολέμου, ἐπόνεσεν ὁ κ. Ronald Gross, ὁ σημερινὸς μητροπολίτης ἐμπορίου στόλος, ὅμως μετὰ τῶν ἀνηκόντων εἰς τὰς Κτήσεις σκαφῶν μολονότι μικρότερος ἔναντι τοῦ 1914, ἐν τούτοις οὐδεμίαν παρουσιάζει διαφορὰν ἐν τῷ πλαϊσῳ τῆς μεταφορικῆς ἴκανότητος, κάρις εἰς τὸ μεγαλύτερον μέγεθος τῶν πλοίων καὶ εἰς τὴν ἑπτερέων αὐτῶν ταχύτητα. Άλιτθανά πολεμικὰ ἀνάγκαια — δύνανται ἔξηκολούθησεν — δύνανται ἀφορᾶ τὴν πλευρὰν τῆς ναυτιλίας δὲν δύνανται ἐπακριθῶν νῦν προβλεφθοῦν. Κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον αἱ διὰ θαλάσσης στρατιωτικαὶ μεταφοραὶ ἐνείχον παγκόσμιον χαρακτήρα, ἐνῷ εἰς μελλοντικήν τινα σύρραξιν δὲν φαίνεται πιθανόν νῦν περιπλακῆ ἡ Ἀγγλία εἰς τοὺς πολεμικά μέτωπα. 'Εξ ἄλλου οἱ σύμμαχοι τῆς Ἀγγλίας διαθέτουν ἡδη πολὺ περισσότερα πλοῖα ἡ κατὰ τὸ 1914 καὶ 1918 καὶ συνεπῶς διὰ τὴν κάλυψην τῶν μεταφορῶν τῶν δὲν θύμησαν προσφέργυνον εἰς εὐθέταν κλίμακα εἰς τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν.

Κατὰ τὸν τελευταῖον πόλεμον — προσέθηκεν ὁ κ. Cross — ἀποσχόλησμα καὶ ἔνα μέγαν ἀριθμὸν οὐδετέρων πλοίων, οὐ δὲ διαθέσιμος αὐτῇ χωρητικότης ηδη μεγάλως, εἰς τόπον ὥστε καὶ ἀπὸ τῆς πλευρᾶς αὐτῆς θύμησαν ἀπάρχοντα περισσότερα σκάφη ἡ κατὰ τὸ 1914 καὶ 1918. Τὸ «Board of Trade» μελετᾷ συνεχῶς σχέδια ἔξασταλίσεως, ἐν καιρῷ πολέμου, τῆς παροχῆς τῶν ὑπερεσιῶν τῶν οὐδετέρων ναυτιλιῶν, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς μέτρα ἐπιτραπέντων τὴν μεγίστην δυνατήν ἀπόδοσιν τῆς ἔντικης ναυπηγῆς βιομηχανίας.

Εἰς τὸ σημεῖον αὐτὸν τῆς συζήτησεως ὁ ναύαρχος σερ Roger Keyes, ἐπέκρινε τὸ «σχέδιον παραπλισμοῦ», διότι ἔθιγε κυρίως τὸν ἀξιωματικὸν καὶ τὰ πληρώματα, «Κάθε Βρεταννικὸν πλοίον — εἴτε — πρέπει νῦν διατηρηθῆν ἐν ὑπερεοίᾳ, διότι ἐν περιπτώσει πολέμου κάθε πλοίου θύμησεν ἔχοντας τοῦ πλοίου τὴν ζητητικήν». Η προσπάθεια ἀλλων κρατοῦσα, διότι μᾶς ἀπομακρύνουν ἀπὸ τὴν θάλασσαν, δὲν πρέπει νῦν μᾶς παρασύρη.

### Τὰ διαμερίσματα τῶν πληρωμάτων

'Ο sir Archibald Southby, ἔθιξε τὸ ζήτημα τῆς ὑγιενῆς διαμονῆς ἐπὶ τῶν πλοίων καὶ ὑπέδειξε τὴν ἀνάγκην φύκικῆς βελτιώσεως τῶν διατ-

θεμένων διὰ τὸ πλήρωμα διαμερισμάτων. 'Επι τοῦ ἀντικειμένου τούτου δὲ κ. Cross ἵτενθησεν, ὅτι τὸ «Board of Trade» ἔξερνησεν εἰδίκους Κανονισμοὺς ἀπὸ τοῦ παρελθόντος ἔτους, οἵτινες ἀσμένως ἐγένοντο δεκτοὶ ἐπὸ τε τῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἐπὸ τῆς «Συνομοσπονδίας» τῶν ναυτιλούμενον. 'Επι τοῦ ἰδίου θέματος ἔτερος δούλευτης, δ. κ. J. P. Macleay, παρετήρησεν, ὅτι δὲν είναι ὄρθινον νὰ προσάπτεται μοιφὴ εἰς τὸ Ἀγγλικά πλοῖα γενικῶς, ἐπειδὴ ὡρισμένα εἴς αὐτῶν δὲν διασφαλίζουν ὑγιεινὴ ἐπέρον τῶν διαμερισμάτων τῶν διασπορισμάτων τοῦ πληρώματος. Πάντως, η ναυτικὴ βιομηχανία ἐπενθέμει ἐπὸ πάντα ἄλλον νῦν ωμιμόη τὸ ζήτημα τοῦτο, εἰχε δὲ συσταθῆ μία μικτὴ ἐπιφορτὴ ἐφοπλιστῶν καὶ ἐπόροσπων τῆς «Συνομοσπονδίας» τῶν πληρωμάτων, διὰ νῦν προβλέπεται ἀνέπαυχης χώρος καὶ η ἐσωτερικὴ τῶν διασπορισμάτων κάθεντος μερικῶν τῶν ναυτικῶν τονισμῶν. Σημειωτέον ἀπόμονον, ὅτι αἱ φυσικές βελτιώσεις εἴναι τῶν ἐφοπλιστῶν πολλοὶ τῶν ὄποιων δὲν είνονται τὴν εὐχέρειαν νῦν προσοῦν εἰς τὰς ἀπατουμένας διατάξεις. «Οσον ἀφορᾷ τὴν βελτιώσιν καὶ τὴν ἐπάρκειαν τῆς τροφοδοσίας, ἐπονισθῇ παρὰ τοῦ ὄμηλτοῦ, ὅτι καὶ τὸ ζήτημα αὐτὸν μελετάται παρ' ἐτέρας μικτῆς ἐπιφορτῆς, ηδης καὶ θύμησης ἐγνωμονιτηκὸν λόσιν.

### Τάμνυα κατὰ τοῦ προστατευτισμοῦ

'Αναφερόμενος είτα δ. κ. Southby εἰς τὴν γενικὴν κατάστασιν τῆς Βρεταννικῆς ναυτιλίας καὶ εἰς τὰς σχέσεις της πρὸς τὰς ξένας σημαίας ἡ πεστήριξεν, ὅτι η Ἀγγλικὴ χωρητικότητα παρέμεινε στάσιμος καὶ εἰς τινὰς περιπτώσεις ὑποθεσθώσης κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ἐνῷ αἱ ξέναις ναυτιλίας προηγούμενος. Καμμία ἀποτελεσματικὴ ἔρεννα — εἴτε — δὲν διεξήχθη ἐν Ἀγγλίᾳ διὰ νῦν διαποτιθῆ, ἐνώ καὶ κατὰ πόσον ὑπῆρχε σαρῆς ἔθνοι πόλιτικὴ πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ ξένου συναγωνισμοῦ. Σημερον, ἔξηκολούθησε, δὲν μᾶς χρειάζονται ἴμμιτοι καὶ δέν μᾶς ὄφελον αἱ προσωρινότητες, ὡς δ. κ. η ἴδρυσης «Ταμείου Ἀποζημώσεως» τῶν παροπλιζουμένων «τράμπς», ἀλλὰ μία ἐπιτεική πολιτική, μή δυναμένη νῦν ἐπισύνη ἀντέποινα καὶ εννοοῦσα τὸν διατήρησιν τῶν Ἀγγλικῶν πλοίων ἐν πόρει.

Πολλὰ ξένα χώραι ησαν ἀποφασισμένα νῦν δημιουργήσουν ἐμπορικὴν ναυτιλίαν, ἐστο καὶ μὲ ψλικὰς θυσίας, ἀλλα μὲν διὰ νῦν διαθέτουν ἐν δομητικὸν δργανον ἔθνικῆς ἀμάντης ἐν παρθ πολέμου καὶ ἀλλα μὲν διάλογον ἐξενέρεσον τοῦ ξένου συναλλάγματος. Χῶρων τινές ἐπιχορηγοῦν τὰ σκάφη τον, διὰ νῦν ἔξασταλίσουν ὑπὲρ αὐτῶν τὴν ὄλοτητην τῶν μεταφορῶν τοῦ ξένων περιποιούν. Δέοντον ν' ἀντιμετώπισμεν τὴν περιπτώσιν αὐτὴν καὶ νῦν προφορλαζόμενον ἀπὸ τὰς συνεπείας της. 'Επονισθεν ἀπολούθιος ὡς αὐτὸς ὄμηλτης, ὅτι σάρητ 1.000.000 τόννων ναυπηγοῦνται σήμερον ἐν Ἀγγλίᾳ, ἔναντι πλοίων 2.000.000 τόννων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Είνε τοῦτο — εἴτε — μία πλήρης ἀντιστορφὴ τῆς καταστάσεως καὶ πρέπει νῦν ἔξετερη διατί τὸ ναυπηγὸν κόστος είνε ὑψηλότερον κατὰ 15 ἔτος 20 οὐ εἰς τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν.

Δέν ἐπάρχει ἔνα μόνον — ἔξηκολούθησεν δ. κ. Southby — ἀλλὰ δοδεκάς διῶν πιθανῶν ἀντιδότων κατὰ τοῦ ξένου συναγωνισμοῦ, ἔξαρσεις δέν πιθανοποιήσεως τῆς ναυτιλίας, διότι τὸ σύστημα τοῦτο ἀπέβη ἐπικίνδυνον παντοῦ, δου ἐφοπλισμόθι. «Ἄς δοκιμασθῇ ἔνα σογέδιον» δι᾽ ἐμπορικῶν συμβάσεων η δι᾽ ἐπιχορηγήσεων η μᾶλλον διὰ τῆς ἀποκτήσεως καλυτέον πλοίων. Τὸ πνεῦμα καὶ η ἱκανότης κείνων εἰς τὴν ἐφαρμογὴν ἔνος προγράμματος πρὸς τὴν δοθήν κατεύθυνον.

'Ο διοικητής κ. Ropner παρετήρησεν, ὅτι η ἐμπορικὴ ναυτιλία της Βρεταννικῆς ναυτιλίας διατηρηθῆν ἐν τῷ ζήτημα της βιομηχανίας, διότι τὸ σύστημα τοῦ ξένου συναγωνισμοῦ, ἔξαρσεις δέν πιθανοποιήσεως τῆς ναυτιλίας, διότι τὸ σύστημα τοῦτο ἀπέβη ἐπικίνδυνον παντοῦ, δου ἐφοπλισμόθι. «Ἄς δοκιμασθῇ ἔνα σογέδιον» δι᾽ ἐμπορικῶν συμβάσεων η δι᾽ ἐπιχορηγήσεων η μᾶλλον διὰ τῆς ἀποκτήσεως καλυτέον πλοίων. Τὸ πνεῦμα καὶ η ἱκανότης κείνων εἰς τὴν ἐφαρμογὴν ἔνος προγράμματος πρὸς τὴν δοθήν κατεύθυνον.

## BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

### ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSION, ANTIFOULING, BOOTSTRAPPING,

ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

BEDNIKIA & ENAMELS

EIDIKΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΒUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS  
NEWCASTLE - ON - TYNE

LONDON E.C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

HOLLAND HOUSE, 104, BURY ST., LONDON E.C. 3

TELEPHONE: AVENUE 37.33

THAERGR. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

215 DASHWOOD HOUSE

ἐπικειμένων. Μὲ ἀνέκτας, ὅπωσδήποτε, συνθῆκας ἐργασίας, εἰνε κάλλιστα ἡ Ἀγγλικὴ ναυτιλία εἰς θέσιν νὰ προσπάσῃ τὰ ἴδια αὐτῆς συμφέροντα, ἐνῷ, ἂν ἔτελος εἴη τὸν πρατικὸν Ἐλεύχον, τὰς αὐτὰς καὶ πάλιν μὴ ἀντιμετώπιζε δυσχερείας. «Υπὸ τὰς προστάσεις ταύτας, ἐνῷ οἱ «Ἀγγλοί» ἐφόπλισται ὑπόσταντας ζημιάς, οἱ ξένοι ἀνταγωνισταὶ τῶν κατούθουντον νὰ ἔνονται τὰ δύο ἄφρα, ἐκεὶ δὲ δύοι οἱ «Ἀγγλοί» ἀποκομιζοῦν ἕνα κέρδος, οἱ ξένοι πραγματοποιοῦν δεκάκις μεγαλύτερον. Κατὰ τὰς τελευταῖς ἔβδομάδας — συνέχειον ὁ κ. Βορητερ — οἱ ναῦλοι ἔξεπονταν ἐνῷ ταῦτοφόρων δὲν ὑπάρχουν καὶ φορτία. Τὰ σκάφη, ὡς ἐν τούτῳ, παροπλίζονται ἀδύον, ἀξιωματικοὶ καὶ πληρωματικοὶ, εἰς τούτους, εἰς ναυπηγικά ἔσχάραι η μία μετά τὴν ἄλλην παραμένουν κενά καὶ τὰ προσωπικὰ τῶν ναυτηγείον ρίπτονται εἰς τὴν ἀνεργίαν. Αἱ συνθῆκαι ἐργασίαι — ἑτοίσεν — εἰνε σχεδὸν τόσον δυσμενεῖς, ὅσον καὶ κατὰ τὴν τελευταίαν πολυνετὴ κρίσιν, η δὲ μοναδικὴ ἐλπὶ καὶ λέσις ἐναπόκειται εἰς τὴν κυβερνητικὴν ἐνέργειαν. Κάτι ιρπεῖται νὰ γίνη, ἀλλά προκειται ἡ Ἀγγλική ναυτιλία νὰ διατηρήσῃ τὰ ἐξ τῆς διλγυμνήν ζωηφόρητος κτημένητα διφέλη. Τὰ προσωπινὰ μέτρα συνεργασίας δύνανται νὰ καρακτηρισθοῦν ὡς ἀπλῆ σοφιστία, ἐνῷ ἐξ ἄλλου ἀποτελεῖ νοσηράν σφεντὸν τὸ νὰ πιστεύεται, ὅτι θὰ ἡδύνατο ἡ Ναυτιλία νὰ συθῇ διὰ τοῦ παροπλισμοῦ καὶ τῆς ἀποζημίωσεως, ἀνάλογα τὸν ἀπολυθρονεύοντος πλοιωμάτον. «Η πιστορία δὲν ἔγκειται εἰς τὴν ἀργίαν τῶν πλοίων, ἀλλ᾽ εἰς τὴν ἐπλόνησιν προγράμματος, διὰ τοῦ ὃποιού μὴ ἡδύνατο νὰ ἔξευφεδητὴ συνεχής καὶ αἰχνοῦσα ἐργασία. Δὲν ἐστέργονται — εἴπε — νὰ ίδουμεν τὰ πλοιά μας ἐποτζόμενα ἀπὸ τὸν ὄπειαν καὶ τὰς ναυτηγιάς μας ἔσχάραις κενοψύνειας. Τὰ οὐτόπιστα σχέδια συνεργασίας, ἐθνικῆς ή διεθνοῦς, μάργον τῶν ἐπικάνεντα τοῦ ποδοβάτων μίγνου.

“Ελαβεν ἐπίσης τὸν λόγον ὁ ἀρχιγένες τοῦ κόμματος τῶν Φιλέλευθέρων sir Archibald Sinclair τονίσας, ὅτι δὲν καθησύχασεν ἀπὸ τὰς διαβεβαιώσεις τοῦ κοινοβουλευτικοῦ ἐξπροσώπου τοῦ «Board of Trade» z. Cross, ὡς πρὸς τὸ ξήτημα τῶν ἀσφαλίσεων κατὰ κινδύνου πολέμου. Τὰ ἔντικα πλοῖα — εἴτε — χάρονν καὶ σήμερον φορτία ἐκ τοῦ φόβου ἐμπλοκῆς εἰς πόλεμον, ἐνῷ καὶ οἱ βομβαρδισμοί εἰς τὰ Ισπανικά ὄδατα ἐνδέχεται νὰ μὴ είνει ζένοι πρὸς τὴν κατάστασιν ταύτην. Η σοβαροτέρα πάντων αἵτια τῆς ἀπολείμματος δέονταν ν' ἀναζητηθῇ εἰς τὴν ἔλλειψιν κατηγορηματικῆς δηλώσεως, ὅτι τὰ 'Αγγλικὰ πλοῖα καὶ τὰ δι' αὐτῶν μεταφερόμενα φορτία θὰ ἐγκατέποντο ώπο τῆς ἀσφαλείας ἐν περιπτώσει πολέμου. Κατὰ τὰς ἀνακοινώσεις τοῦ z. Cross τὸ «σχέδιον» τοῦ «Board of Trade» διὰ τὴν θαλασσοασφάλειαν δὲν προβλέπετο μόνον διὰ τὸν πόλεμον, ἀλλὰ καὶ διὰ περιπτώσεις «έμπολέμου καταστάσεως». Τοιαύτη κατάστασις — εἴπεν ὁ Sinclair — είνε καὶ ή σημειερινή, ὅποτε φορτία διαφεύγουν ἀπὸ τὰ Βοειανικά πλοῖα.

Ούποιωγός τοῦ "Board of Trade" ἀπαγόνων εἰς τοὺς ὄμιλητάς ἐδήλωσεν, διὰ οὐ κάλυψε τῶν πολεμικῶν κινδύνων ἐπέσυρεν ἀπὸ καιροῦ τῆς κυβερνητικῆς προσοχῆς, κατηγορίσθη δὲ ἵνα προσωφινὸν σχέδιον νωντασφαλείας, δυνάμενον να τεθῇ εἰς ἐφαρμογήν, εἰνῶντος ὡς ἥητελος ἐκραγῆν πόλεμος. Τὸ σχέδιον ἀπό—εἰτε — θὰ ἀπεδεινύθετο ἀποτελεσμάτων, παρὰ τὸν προσωφινὸν καραβατῆρα του καὶ μολόντοι θὰ ἔπειτε νὰ μεταφρυσθῆται καὶ συμπληρωθῆῃ. Πρὸς τὸν σκοπὸν ἀπὸν μελετᾶται ἀπό τινος ἔνα ἀριττώτερον σχέδιον, η νιούθητησις τοῦ δοπού, μετὰ προηγουνένη συμφωνίαν τῶν ἐνδιαφερομένων παραγόντων, θὰ ἱδύνατο νὰ γίνηται εἶτε διὰ τῆς νομοθετικῆς διάταξης διεθνῶς εἴτε δι' ἀπλοῦ διατάγματος, μὲ ἐφαρμογῆν ἀμα τῆς ἑκούσεως πολέμου.

Ἐν σχέσει πόδες τὴν δὲλην ναυτικὴν διομηχανίαν, ὁ ὑπουργὸς τοῦ «Board of Trade» διεβεβαίωσεν, διτὶ ἡ κυβερνητικὴ τακτικὴ παραμένει ἀνάλλοιοτος, ως αὗτη ἐχαράχθη τὸ 1934. Συγκεκριμένως, ἡ Βρετανικὴ κυβέρνησις ἤτο πρόσδυμος καὶ ἔτοιμη νὰ βοηθήσῃ οἰσονδήποτε τμῆμα τῆς ἑθνικῆς διομηχανίας, ὅπερ ὁ ἀντιμετώπιζε δυσχερείας. Ἡ βοήθεια ἂν παρέρθει καθ' οἰσονδήποτε τρόπον, μιῇ ἀποκλειμένης καὶ τῆς προσωρινῆς ἐπαναφορᾶς τῶν ἐπιζοργῆσεον. Ἡτο ἀκόμη ἔτοιμη ἡ κυβερνητικὴ ἀποστολὴ τὴν σύγνοιαν τῆς ὀδούλωστικῆς κατανομῆς τέλος

φημικότητος καὶ τῆς «συνεργασίας» ἐπὶ τῷ σκολῷ νῦν μετριάσῃ τὰς συνεπείας ἐνδεχομένης καταρρεύσεως.

## Γερμανικά σχόλια ἐπὶ τῶν ἀνωτέρω συζητήσεων

'Επ' ένωσαρι τῶν ἀνοτέρῳ συζητήσεον, ἔκτακτος συνεργάτης τῆς Γερμανικῆς ἐπιθεωρόσεως «Wirtschaftsdienst» ἀπῆχθον, ἐν προκειμένοις γνώμαις τοῦ Γερμανικοῦ ἐφοπλισμοῦ, παρατηρεῖ, ὅτι αἱ τάσεις προδότης τὸν κρατικὸν παρεμβατισμὸν εἰς τὰ τῆς Ἀγγλίκης Ἐμπορίους Ναυτιλίαν αἱ γνώμαις ὅτι βάνονται αὐξανόμενα. Αὗτοὶ οὗτοι οἱ ἐφοπλιστικοὶ κύριοι εὐνοοῦν τὴν τοιαύτην παρέμβασιν προθαλλούντες ως ἐπικειμένη μάτα τὴν περιστολὴν τῆς ναυτιλιακῆς διαστηρίστης τῆς Βρεταννικῆς σημαίας, τὸν συναγωνισμὸν τῶν ἐπιχορηγουμένων ζένων πλοίων, τὴν αὔξονσαν σημαία μετοχὴν των εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου καὶ τὰς οἰκονομικὰς δινοσφερίες ποὺ ἀντιμετωπίζουν αἱ Ἀγγλικαὶ ναυτιλίαι ἐπεγενόμενες, ίδια δὲ τῶν «τράπεζες». Οἱ ἀρθρογράφοι παρατηρεῖ, ὅτι οἱ ἡμιφανιζόμενοι ὑπὸ τῶν «Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν ἀριθμοὶ ποὺ ἱστοτηρεῖν τῶν ἀνοτέρῳ ἐπιχειρημάτων δὲν δύνανται ν' ἀποτελέσουν ἀσφαλές τελετῆριον τῆς δῆθεν ναυτιλιακῆς ἐκπτώσεως τῆς Μεγάλης Βρεταννίας. Οἱ ἀριθμοὶ οὖτοι — τονίζει — ή ἐμφανιζούνται ἀτελῶς ἀπὸ τῆς στατιστικῆς πλευρᾶς ή θίγουν μερικὴν τοῦ ὅλου ζητήματος ἄποψιν. Εἰς τὰς ἐπανελημένας, ἀλλούς τε, διομαρτυρίας τῶν «Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν, οἵτινες ἐστορίζοντο ἐπὶ ωρισμένων ἀριθμῶν κατηργητήν ὑπὸ τοῦ «Board of Trade» λεπτομερεῖς μελέτη διὰ τὸ 1936, ήτις ἐπέτρεψε νά καθορισθῇ, ὅτι τὰ 95 οἱο περίπου τῆς ἐμπορικῆς κυνήσεως μεταξὺ Ἡνωμένου Βασιλείου καὶ Αὐτοκρατορίας καὶ τὰ 60 οἱο τῆς μεταξὺ Ἀγγλίας καὶ ζένων χωρῶν τοιαύτης διεξάγοντα διά Βρεταννικῶν σηματῶν. Τοιουτορόπως, η συμμετοχὴ τῆς Ἀγγλίκης σημιάς εἰς τὴν ἐμπορικὴν κίνησιν τῆς Μεγάλης Βρεταννίας είνε 68 οἱο διὰ τὰς εἰσαγωγάς καὶ 70 οἱο διὰ τὰς εξαγωγάς.

Καὶ μόνον οἱ ἀριθμοὶ αὐτοὶ — συνεγίζει ὁ ἀριθμογράφος τῆς Γερμανικῆς ἐπιθεωρήσεως — δύνανται νὰ καταδεῖσον τὸ ἑπερθολικὸν τῶν ἐπιχειρημάτων τῶν Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων. Ἐλλὰ καὶ η θέσης τῆς Ἀγγλικῆς σημαίας εἰς τὴν μεταξὺ ξένων χωρῶν ἐμπορικὴν κίνησιν εἶνε σημαντικός μεγαλύτερα ἐκείνης, τὴν διοικὴν ἐπιχειροῦνταν νὰ ἐμφανίσουν οἱ Ἀγγλοὶ ἐφοπλισταὶ, οὐδὲν ἀλλο ἀποδεικνύεται, εἰμὶ ὅτι δὲ Βρετανῶν τὰ γεγονότα ταῦτα, οὐδὲν ἄλλο ἀποδεικνύεται, εἰμὶ ὅτι δὲ Βρετανῶν τὰ ἐφοπλισμόδειν ἀπόλλεσε τὴν ἐλπίδα μᾶς Ιοχνῆς κυνερητικῆς ἀρωγῆς.

Ελεύ άλληδες, ότι άνέκαθεν αἱ Ἀγγλικαὶ ἐπιχειρήσεις τακτικῶν γραμμῶν ήσαν ἀντίθετοι πρὸς τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεων, ἀλλ' εἰνε ἐπίσης ἀλληδες, ότι ἀπό τίνος ζρόνου ἐμφανίζονται αὗται ἐλάσσονα ἀντίστασιν εἰς τὴν τακτικὴν τοῦ προστατευτισμοῦ. "Οσον ἀφορᾷ τὴν ναυτιλίαν τῶν ἀρχαίων φανέται, ὅτι ἀπὸ τοῦδε ἀντιμετωπίζεται ή δυνατότερη παροχῆς νέων ἀμιοδίων ναυσιπλοίας. Θετικά, πάντως, ἐνδέξεις τῶν διαθέσεων ποὺ ἐπικρατοῦν καὶ εἰς τὰς μεγάλας ἑταρίας τακτικῶν γραμμῶν, ἀποτελοῦν αἱ ἐπανειλημμέναι ἐπικλήσεις τον πρὸς τὴν κυβερνήσην τοῦ Λονδονοῦ διὰ τὴν παροχὴν ἐπιχορηγήσεων ἔχει δόνι ή θέσις τῆς Βρετανικῆς σημαίας ἐμφανίζεται ἔξοχως σοβαρά, λόγῳ τοῦ Σενικοῦ συναγωνισμοῦ, ως λ. χ. εἰς τὰς γραμμὰς Ελληνικοῦ, Αντραλίας καὶ Νέας Ζηλανδίας.

Καὶ ἡ Γερμανικὴ ἐπιθεώρησις καταλήγει, ότι δὲν είναι ἀνάγκη γι

## ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :  
**DEUTSCHE LEVANTE LINIE**

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

“ΕΛΛΑΣ,,  
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ—Τηλ 30-153 — 30-154

---

ТАЕІАЛА · ЕКАРОМАЛ · ПЕРІНГНІСЕ!

είνε τις προφήτης, διά να προΐδη, ότι ένωπον της ἑλάσιστα εύνοικῆς σημερινῆς καταστάσεως της ναυτιλίας, εὐμενῶς θέλουν συζητηθῆ αἱ αἴτιοις παροχῆς ἐπιχορηγήσεων ὑπὸ τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως. Ή κίνησις, ἀλλώς τα διά την συστασιν εἰδικοῦ ὑπουργείου Ἑπτακοντής Ναυτιλίας ἐν Ἀγγλίᾳ ἀποτελεῖ μάλι πόθενθεν ἀπόδειξην τῶν ταξεων τοῦ Βρετανικοῦ ἔργοπλοιον πρὸς τὸν κρατικὸν παρεμβατισμὸν.

Αἱ στατιστικαὶ δι' ἀπαιτήσεις ἀσφαλειῶν

'Η ἐν Νοσθιγίᾳ ὁδροῖς κοινοῦ γραμματίου τῶν ἀσφαλιστῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν, ἀντὶ τῶν μέχρι τοῦδε ἴψισταιμένων δύο ζωριστῶν τοιούτων, ζάριν τῆς ἑνίας συγκριτόφεως καὶ καταρτίσεως τῶν στατιστικῶν δι' ἀπατήσεις ἀσφαλείων ἐπὶ σωμάτων σακῶν καὶ μικρασφαλείων παντού τοῖς ἄλλοις κινδύνοις, προστίλεσεν εὑμενὴ σχύλῳ μεταξὺ τῶν 'Ἀγγλικὸν ἐφοπλιστῶν καὶ ἀσφαλιστικῶν κύρων καὶ παρέσχε λαβὴν τοῖς ὑποδεῖξεις, ὅπως παρόμιαν μέτρον ρύθμετημῇ καὶ ἐν 'Ἀγγλίᾳ. Πραγματεύμενος τὸ ζήτημα τοῦτο ὁ ἀσφαλιστικὸς συνεργάτης τῆς «Journal of Commerce» τοῦ Αἰθεροπού, ἔτενθυμαζεὶ τὰς σχετικὰς συζητήσεις εἰς τὴν ἑτηφάνη συνέλευσιν τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ Αἰθεροπού, τὸν παρελθόντα 'Ιανουαρίου, σχετικῶς μὲ τὰ ἐπὶ τῆς πείρας ἀποφεόντα διὰ τὴν ἐκτίμησην ἐκάστου καλύπτοντον κινδύνου. 'Ἀγγλὸς ἀσφαλιστής — δι' α. Krell — εἶχεν ὅμιλού τοις διὰ τὰς ἐργασίας ἐπὶ φορτίον, αἱ παρατηρήσεις τοῦ ὅμιλος ἀφεύδοντο ἐπίσης καὶ τὸν ἐργασίαν ἐπὶ σκαφῶν. «Οἱ ἀσφαλισταὶ ἐκανυζόντο — εἶχεν εἰπεῖ — διὰ τὴν ἐργασία των ἑβασιζετο ἐπὶ τῆς ἀτομικῆς ἀπότομης πείρας. Ἐν τούτοις ἡτηζούν καὶ διάφοροι ἄλλοι συντελεσταὶ πείθοντες, διὰ τὴν ἀτομική πείραν συνδηπότες ἀσφαλιστοῦ δὲν δύναται κατὰ κανόνα νὰ ληφθῇ ὡς σταθερά βάσις εἰς τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐργασίαν. 'Ατομικῶς οἱ ἀντασφαλισταὶ ἐπειθύμουν — κατὰ τὸν α. Krell — νὰ παράσχουν εἰς τοὺς συναδέλφους των τὰς ἐπὶ τῆς πείρας των παραπτήσεις, η ἀσφαλιστικὴ ὅμιλος ἀγορὰ δὲν διαθέτει συγχειροτητεύμενην ὀργάνωσην διὰ τὴν συγκριτώσαν τῶν ἐπὶ τῆς πείρας ἐνὸς ἐκάστου ἀσφαλιστοῦ στατιστικῶν διδούμενων.

Η Νορβηγική άγρια, τονίζει ό συνεργάτης της «Journal of Commerce» υπέρεβη είς τό ζήτημα τούτο τήν 'Αγγλικήν, διότι, άλογη και λρό της συγχωνεύσεως, υπήρχον ένν Νορβηγία δύν χωριστά γραφεία στατιστικής ταύτης ασφαλιστών και τών έφορων στον. Διά της ίδρυσεως του κοινού γραφείου θά προέλθουν δήν ικανοποιητέρευτα αποτελέσματα. Συμβαίνει πολλάκις ν' ἀναπτύνουν ηγγλία οικεία διαφορών επί ασφαλιστών ήποτεσεων και νά δημιουργήται ἀλληλεξάνδρευσην από την έλλειψην στατιστικών παρατηρήσεων επί τῶν δεδομένων τῆς πείρας. Εἰς μειότης, λόγου χάριν, προτείνων μίαν ἐργασίαν εἰς ἀντασφαλιστήν, ἐργοτάται παρ' αὐτοῖς ποιῶν ἀπατήσεις προσεκτίνων κατά τὸ παρελθόν ἐπί οἵων φύσεως ἀσφαλίσεων. Μεσίτης καὶ ἀντασφαλιστής καταφεγγούν τίς τάς ἀτομικὰς στατιστικὰς τον, ἐκ τῆς παραβολῆς τῶν ὀποίων προσκύπτουν συχνότατα σημαντικαὶ διαφοραὶ. Αἱ περιπτώσεις αὕτη δὲν είνε ἐπικοδομητικαὶ διά την ἀμοινικὴν συνεργασίαν, ἐνῷ ἂν υπήρχον υπεύθυνοι αφίσμοι αὐτοῖς ἐπίσημον στατιστικὴν ὑπηρεσίαν, μεγάλως θά δημιουργούνται οἱ ασφαλιστικὴ ἐργασία. Εἰς τοῦτο δ' ἀκριβῶς ἔγκειται καὶ η ἀξία τῆς νέας κοινῆς Νορβηγίας ἡποτεσίας.

Τὸ «καρτέλ» τοῦ γαιάνθρωπος

Αἱ πόδες στηγμήν ἐπικρατήσασα ἐλπίδες, οὐτὶ ἀπὸ τὰς διεξαγομένας εἰς Παρισίους διαπραγματεύσεις θάτι ἐπετυγχάνετο, ἐνδεχομένως, ὁ συγκατισμός ἑνὸς διεθνοῦς «καρτελ» τοῦ γνωστόφασος, ἀπεδείχθησαν ἀβάσιμοι. Ἀρόμη καὶ ἡ δινατότης συμφωνίας μεταξὺ τῶν κυριωτέρων ἔξαγορικῶν χωρῶν τῆς Εὐρώπης, ὡς πόδες τῆς ὁρθίασιν τῶν ἔξακτεών ποστήτων, ἐμφανῖται προσβληματική, λόγῳ τῶν ἀντίτιθεμένων συμφερόντων καὶ τοῦ ἐπικρατοῦντος σπαναγονισμοῦ, ἥστοι καὶ ἀν αἱ ἐνδιαφερόμεναι κυβερνήσεις προσήρχοντο εἰς τὴν ἔμφασιν τοῦ συστίματος δυναμικοτήτων. Ἡ Γερμανία ἐπεστήκει μεγάλως τὰς ἔξαγωγάς τῶν γαυθράκων της δι' ἐπιχορηγήσεων, δεδομένου, ὅτι δὲν ἐνδιαφέρεται καὶ τόσον διὰ τὴν εἰς μάρκα τιμὴν τοῦ, ὃσον διὰ τὸ ἀποτύπωμένον ἐκ τῶν ἔξαγωγῶν συντάλλαγμα. Αἱ Γερμανίαις ἔξαγωγαί, ἀπὸν ἔφθασαν εἰς 27.270.000 τόννους τὸ 1929, περιφορίσθησαν κατὰ τὴν περιόδον τῆς κρίσεως εἰς 18.310.000 τόννους (1932), διὰ ν' ἀνέλθουν τὸ παρελθόν ἥτοι

εις τὸ ἑψήλῳ ἐπίπεδον τῶν 38.240.000 τόννων. Κατὰ τὰ αὐτὰ ἔτη αἱ Ἀγγίλαι ἔξαγονται γιανθρώπους ἔσθμασσιν εἰς 60.270.000 τόννων τὸ 1929, διὰ νὰ πατέλθουν τὸ 1932 εἰς 38.900.000 τόννων καὶ τὸ 1937 εἰς 40.350.000 τόννων. Μεταξὺ δηλαδὴ τῶν ἔτων 1929 καὶ 1937 αἱ Ἀγγίλαι φορτώσεις ἐμπιόθησαν κατὰ 30 ο/ο περίπου, ἐνῷ αἱ Γερμανικοὶ φορτίοι μείζησαν κατὰ 40 ο/ο.

"Η Γερμανία οφέλεστε ανεκούνωσεν έπισημος τάς ἀντιλήψεις της ἐπί τῶν προτάσεων διὰ τὴν ἰδρυσιν τοῦ εκαρτέλου, μερικαὶ δῆμοι σχόλια τῶν Γερμανικῶν ἔγγειριδον, ἀπηχοῦντα προφανῶς τὰς κρατούσας σκέψεις, πείθουν, διὰ δὲν εἶναι ἀντη διατεθεμένη υ' ἀνάλαβῃ οἰσαδήποτε περιφριστικάς ἴπποργεσίας, αἵτινες θεωροῦνται βασικοῖς ἀντιθέτοι ποδὸς τὰς ἀρχὰς τῆς οἰκουμενικῆς της πολιτικῆς. Ἐκτὸς τῆς ἐπεγγόνης ἀναγκῆς διὰ ἔξοντος συνάλλαγμα, η̄ Γερμανία ἐμμένει πάντοτε εἰς τὴν γνωστὴν ἐμπορικὴν τακτικὴν τῶν ἀνταλλαγῶν καὶ τῶν ἐσωτερικῶν ἐπιχορηγησίων, τὴν ὥποιαν καὶ θεωρεῖ σημερερθρέαν πυντὸς ἄλλον συστήματος. Καθὼς συνεπός ἐλπὶς διεθνῶν συνεννόησεως διὰ τὸν γαλανθώσα καφίνεται, πρός τὸ παρὸν τοιύλαξιον, ἀδύνατος, ἐνῷ καὶ ἡ ἐφισταμένη κατάστασις δὲν φαίνεται πιθανὸν νὰ διατηρηθῇ. Οἱ Ἀγγλοί ιδούτηται γιανθρωποψιείων, οἵτινες τόσον θίγονται ἀπὸ τὸν συναγωνισμὸν καὶ τὰς ἀλλεπαλλήλους ὑποτιμήσεις, ἐπιδιώκουν τὴν κυβερνητικὴν ἐνίσχυσιν, ἔτσι δὲ δὲν ἕπτούχουν, εἰτε ἀποφασισμένοι νὰ προέλθουν πρωτοβούλως εἰς τὰ ἀναγκαῖα μέτρα ἀμύνης τῶν συμφερόντων των. Ή παλαιὰ πρότασις καθιερώσεως εἰσφορᾶς τυνος τῆς παραγωγῆς διὰ τὴν βοήθειαν τῶν ἔξαγωγῶν κατατὰ δοσμέραι ἔδαιφος καὶ δὲν ἀποκλείεται νὰ ἐφαρμοσθῇ, ἀν νὰ κυβερνητησί άργονθῇ τὴν ἀφωγήν της. Ή ἐν προκειμένῳ πιθανὴν ἀντίδοσις δὲν ἀναμένεται ἀπὸ τοὺς ιδιοκτήτας τῶν γιανθρωποψιείων, ἀλλ᾽ ἀπὸ κρατικὴν ἀντιληφτικὴν περὶ ἐμμονῆς εἰς τὰς πατεροπαραδότους ἀρχὰς τοῦ ἐμπορίου.

Τὰ προκύφαντα ἐκ τῆς συνεργασίας ὄφέλη

'Η «Διοικητική Έπιτροπή» της φορητηγού ναυτιλίας έκινε πλοιόφορόσε πρό των ήμερων την έκθεσιν της επί τῶν περιφαγμένων τοῦ δ' βασικοῦ τοῦ παρελθόντος ἔτος. Δεδομένου, ότι τὴν 31ην Δεκεμβρίου 1937 ἡ ἐκ τοῦ νόμου «περὶ ἐπιχορηγήσεων» προελθόνται συνεργασία τῶν ἑφοπλιστών τῶν «τράματος» ἐλλήσης, ἡ ἔκθεσις τῆς Έπιτροπῆς ἀφειδόνει ὡριμένας γενικωτέρας φορεως παραπομπές επί τῶν ἀποτελεσμάτων, ποι ἀπέφερεν ἡ ἀποτελεσματικὴ αὕτη συνεργασία διὰ τὴν βελτίωσιν τῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας. Τὰ συμπεράσματα ταῦτα συνοψίζονται ἐν τῇ ἔκθεσι τῆς ἔξις: 1) Κατὰ τὰ τρία ἔτη τῆς συνεργασίας τῶν «τράματος» και «ἀλάνερος» δέν ἐσπειρούμενον καταστρατήγησις τῶν «σοχεδίων κατοικιάτων ὁρίων» παρ' οὐδενὸς Ἀγγίλου πλοίου.

2) Άπο της έφαρμογής των «σχεδίων» τόσον τὰ φορτηγά καὶ τὰ πλοιά ταυτικῶν γραμμῶν, δύον καὶ οἱ ξένοι ἐφοπλισταὶ, τὸν όποιον ἡ συμμετοχὴ ἀπέτελεσεν οὐσιώδη παράγοντα, συνειργάθησαν εἰλικρινάς. Τὸ ἐπίπεδον τῶν ναῦλων ἀπὸ τοῦ σημείου εἰς τὸ όποιον οὐδὲ τὰ ξένα δα ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων δὲν ἐκαλύπτοντο, ἀνήλθεν δλίγον κατ' δλίγον μέροι σημείου, ὅπερ νὰ καλυπτῇ τὰ ξένα ταῦτα καὶ τὴν ἀπόσβεσιν τῶν ἄξιων τῶν πλοίων, ἔτι δὲ νὰ καταλείπῃ καὶ μετρίαν τινὰ ἀποκριώσιν τῶν ἀπασχολούμενών κεφαλαίων. Καθωφίσθη τοιουτοφόρως μία βάσις, διὰ τῆς οποίας αἱ δούν κατηγορίαι τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, τὰ «τρόματα» καὶ τὰ «ελάνερα», ἐπέτυχον νῦ ἐπωφεληθεύον τῆς σημειωθείσης κατὰ τὸ 1937 βελτιώσεως τῆς διεθνοῦς οικονομίας ἐξασφαλίσαντα ναῦλους πολὺ ἐψηλούσσους τῶν κατοικάτου διώματος.

4) "Υπό τὸ καθεστός μᾶς δικαίας ὁρθολογιστικῆς κατανομῆς τῆς χωρητικότητος, τὸ προσφερόμενον τοννᾶς προσπομόσῃ ἀποτελεσματικῶς μὲ τὴν ζήτησιν." Οὐλοὶ οἱ ἐνδιαιτερόμενοι ἐποφελήνθησαν τοῦ γεγονότος τούτον διὰ τῆς καταβολῆς κοινῶν θυσιῶν, ζάριν τοῦ γενικοῦ συμφέροντος. 5) Άλιστην καναλίσσετον ἀνέτεωρονθήσαν καὶ εἰς τινας πεπτώσεις οἱ δυοιςμένων ναυλωσματιώνων ἐβελτιώθησαν. 6) Οἱ ἐφοπλισταὶ τῶν «τράμπες» ἡδηνήθησαν νὰ ἐποφελήσουν θετικῶς ἀπό τὰς παρασχεθείσας ἑπτὸ τῆς Ἀγγλικῆς κυβερνήσεως ἐπιχορηγήσεις, τῶν ὄπιστων, ἄλλων, θὰ ἐπωφελοῦντο μόνον οἱ ναυλωταί. Καὶ 7) Ἡ ἀνεργία τῶν πληρωμάτων ἐξηλίφθη, ἐνῷ καὶ αἱ συνθῆκαι τῆς ἔργασίας τον κατέστη δημιτρόν γνήσιαν· βελτιωθοῦν.

Tel. addr.: Ugleexport MOSCOW

Address: Kaligievsky str. MOSCOW 61

# SOJUSUGLEEXPORT

## EXPORTS:

**DONETZ STEAM AND GAS COALS, AND ANTHRACITE AND BRIOUETTES**

# BUNKERING AT SOVIET PORTS

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

**QUICK DESPATCH**

Περιστέρος ή έκθεσης άναφέρεται είς τὴν σίκουνομακήν κατάστασιν τῆς Βρεταννικής φορτηγού ναυτιλίας μετά τὴν ἐπιβληθεῖσαν διά τοῦ νόμου περὶ ἐπιχειρησίων συνεργασίαν. Κατὰ τὸ 1937 — τοινές — 40 ναυτιλίακαί ἐπιχειρησίες κατέχουσαν στόλον 294 φορτηγῶν σκαφῶν, 1.404.959 τόννων γκρός, ἐπραγματοποίησαν κέρδη 2.237.009 λιρῶν Ἀγγλίας. Τὰ διανεμηθέντα παρ' αὐτῶν μερίσματα ἀνήρχοντο εἰς 481.773 λιρῶν, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 4.2 οὐρανού τῶν κεφαλαίων των. Αἱ ἀποσθέσεις ἀνήλθον εἰς 1.071.893 λιρῶν, ἐνῷ ἡ τακτική ἀπόσθεσης τῆς ἀξίας τῆς ἀνωτέρω χρωτηκτούς πορὸς 5 οὐρ. ἡ πορὸς 6 οὐρ. ἐπὶ τῆς εἰς τὰ βιβλία ἀναγεγραμμένης τοινής, ἀντερροσπόλεων ποσὸν 954.583 λιρῶν. Κατὰ τὸ 1936 ἐξ ἄλλου, 41 ἐφοπλιστικαὶ ἐπιχειρησίες «τράπιτες» σκαφῶν, κατέχουσαν στόλον 309 πλοίων, 1.464.487 τόννων γκρός, ἐπραγματοποίησαν κέρδη 1.082.889 λιρῶν. Τὰ παρ' αὐτῶν διανεμηθέντα μερίσματα ἀνήλθον εἰς 260.435 λιρῶν, ἥτοι 2.1 οὐρ. ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν κεφαλαίων των, ἐνῷ ἡ ἀπόσθεσης ἀνήλθον εἰς 673.578 λιρῶν. "Ἄν δεινογονοῦ ἀπόσθεσης βάσει 5 οὐρ. ἐπὶ τῆς ἀξίας τῶν πλοίων ἡ 6 οὐρ. τῆς εἰς τὰ βιβλία ἀναγεγραμμένης ἀξίας των, θ' ἀπτετέτο ποσὸν 1.005.275 λιρῶν. "Η ἐπειδύνος ἐπομένος βελτίωσις ἀπὸ τοῦ ἐνὸς ἔτοντος εἰς τὸ ἄλλο ὑπῆρξεν ἀρκετὰ σημαντική.

Καὶ τ' ἀνωτέρῳ ἀποτελέσματα διώσας δὲν δύνανται νὰ κριθοῦν ἵκανοποιητικά, ἃ μάλιστα ληφθῇ ὅπ' ὅπνη, ὅτι θὰ ἔχοιεται ποσὸν 10 ἐπατομαρίων λιρῶν διὰ τὰς ἀπόσθεσεις, αἵτινες δὲν ἡδύναντο νὰ πραγματοποιηθοῦν κατὰ τὰ ἔτη τῆς κρίσεως. Ἐπομένως, πολὺς ἀκόμη γρόνος ἐδημερίας θὰ ἔχοιεται διὰ νὰ ἔχηται ἡ φορτηγός ναυτιλία. Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐπιβάλλεται ὑπὲρ πλάσαν ἀλλήλη φοράν σύμερον η παράτασης τῆς διεθνοῦς συνεργασίας. Αὕτη ἐπετεύχθη, πράγματα, καὶ μάλιστα ἐπὶ βάσεως ἐθελουσίας, είναι δὲ ἡ πρώτη φορά εἰς τὴν ιστορίαν τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας, καθ' ἥν ἔχειδηλώθη μία πλήρης συμφωνία τῆς βιομηχανίας, ὡς μόνον ἐπὶ τῆς βασικῆς ἀρχῆς τῆς συνεργασίας, ἀλλὰ καὶ τῆς καθημερινῆς ἔργασίας, ἐφ' ὅλων δηλαδὴ τῶν συνήθων ἐκπειταλεύσεως τῶν πλοίων καὶ ὑπὸ τὴν ἀνεπέδαστον θέλησιν τῶν ἐνδιαφερομένων.

Κατὰ τὴν παρελθόνταν τριετίαν — τοινέςται ἐν τῇ ἔκθεσι — ἀρκετὴ ἐκτῆνη περίφη διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῶν «σχεδίων κατωτάτων ὄψιών», εἰς τρόπον ὥστε τὸ νέον εἰσαγόμενο δὲν ἀποτελεῖ ἀπλῶς μίαν ἀπότελαν. Τούναντίον, ἐνέχει τὸν χαρακτήρα μᾶς παγίας συνεργασίας τοῦ ἐφοπλισμοῦ, ὡς αὐτὴ ἐπειδήθη ὑπὸ τῆς Βρεταννικῆς κυβερνήσεως. "Η ἔκθεσης καταλήγει μὲ τὴν διαπίστωσιν, διὰ τοῦτο τὸ νέον «σχέδιον» συνεργασίας προσεχώσαν 772 φορτηγά πλοία, τοῦ μεγέθους 2500 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔκστον, συνολικῆς δὲ χωρητικότητος 3.624.000 τόννων γκρός, ἥτοι τὰ 93 οὐρ. τῆς διάτης δυνάμεως τῶν Ἀγγλικῶν «τράπιτες», ἐνῷ ἐξ ἄλλου ἔτερα 120 πλοία κάτω τῶν 2500 τόννων γκρός ἔκστον καὶ συνολικῆς χωρητικότητος 209.000 τόννων, ἐδήλωσαν καὶ αὔτα σημειωτὴν εἰς τὸ «σχέδιον».

### Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Μαΐου

Διὰ πρώτην φοράν ἀπὸ τοῦ Αἴγυνθον παρελθόντος ἔτοντος ἐσημειώθη δελτίωσις εἰς τὸν μηνιανὸν ναυλοτιμάριθμον τῆς ναυτιλίας τῶν «τράπιτες», ὡς οὗτος κατορτίζεται ἐπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, μὲ δύον τὸ 1935. Μὲ μνησοῦ 2.9 οὐρ. ἔναντι τοῦ Ἀπριλίου το. ἔ. κ. ἔ. φ. διαφέρει τὸν Μάιον εἰς τὰ 130.6 οὐρ., ἥτοι δὲ ἐν συγκρίσει ποδὸς τὸν τὸν ναυλοτιμάριθμον τοῦ Μαΐου 1937 κατηλότερος κατὰ 29.6 οὐρ. Αἱ σημειώθεισι μεταβολαὶ κατὰ κατηγορίας φορτίων, ἐν ἀντιπαραβολῇ πρὸς τὸν Ἀπρίλιον το. ἔ. κ. καὶ τὸν Μάιον π. ἔ. δείκνυνται εἰς τὸν κατωτέρῳ πίνακα:

	Διαφορά τοῖς οὐρ.
Μέλις 1938 Ἀπρίλιος 1938 Μάιος 1937	
Γαλάνθραζες (ἐπὶ ἀ.) πάνω 3000 τ.)	94.2 + 1.9 - 36.3
Γαλάνθραζες (ἐπὶ ἀ.) πάνω 3000 τ.)	133.4 + 11.7 - 14.7
Γεννήματα	139.9 - 0.5 - 31.4
Σύλεια	- - -
Μεταλλεύματα	116.1 - 0.6 - 35.5
Λιπάνατα	104.5 + 10.1 - 32.8
Ζάχαραις	129.1 + 6.3 - 35.5
Σίδηρος, Χάλυψ, παλαιοσιδηρος	141. - 0.6 - 47.3
Σύνολον:	130.6 + 2.9 - 29.6

'Ο κατωτέρῳ πίναξ δείκνυει τὴν πορείαν τοῦ ναυλοτιμάριθμον, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς βάσεις 100 τῶν ἔτοντος 1935 καὶ 1929.

	Ἐναντὶ 1929	Ἐναντὶ 1935
1929.....	100. -	135.5
1935.....	74.9 .....	100. -
1936.....	84.3 .....	112.6
1937.....	131.5 .....	175.6
Ταν. 1938.....	103.5 .....	138.2
Φεβρ. 1938.....	97. -	129.5
Μάρτ. 1938.....	95.5 .....	127.5
Ἀπρ. 1938.....	95. -	126.9
Μάιος 1938.....	97.8 .....	130.6

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

"WAALHAVEN,,

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)

After Hours: 21851

Teleg.: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

### Ρουμανία

#### Τὸ δηζελόπλοιον "Τρανσιλβανία,,

Τὸ ποδότον ἐκ τῶν δύο ἀδελφῶν ἐπιβατηγῶν μότοροστς, ἄτινα κατασκευάζονται εἰς τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα «B & W» διὰ λογαριασμὸν τῆς Ρουμανικῆς ἀτμοπλοίας, τὸ «Transilvanias», ἔξετέλεσε πρὸ τονον ἡμερῶν τὰς δοκιμάς του, στεφθεῖσας ἐπὸ πλήρους ἐπιτεχίας. "Η ἐπὸ τῶν συμβολαίων προβλεπομένη ταχύτης τῶν 21.5 μιλίων ὑπεβλήθη, διότι τὸ σκάφος ἐπέτυχε ρεκόρ 24.5 μιλίων τὴν ώραν. "Η ναυπήγησις τοῦ ηρξατο τὴν 20ην Μαΐου 1937, ἵ δὲ καθέλκωσις τοῦ ἔλαβε χρον., τὴν 11ην Φεβρουαρίου τρέχ. ἔτους.

Τὸ «Τρανσιλβανία» εἶναι ἔνα καθ' ὅλα συγχρονισμένον ἔλανερο, προσφιδμένον, ὡς γνωστόν, διὰ τὴν ταχείαν γραμμὴν Κωνσταντζῆς — Κωνσταντινούπολεως — Πειραιῶς — Λλέζανδρος — Βηρούτου, διαδέτει δὲ πολυτελὴ διαμερίσματα, εἰς τοὺς ταχηγορίας θέσεον, διὰ 410 ἐπάτας, ἐπωρκῇ χρόνον διὰ φορτίου, καὶ τοῖα διαμερίσματα ψυγείον διὰ τὴν μεταφορὰν εὐπάθων ἐμπορευμάτων καὶ ὀπωρών. Τὰ κύτη τοῦ εἰνε ἐφοδιασμένα μὲ ἄφοιν ἔξοπλισμόν, διασφαλίζονται τὴν ταχείαν φορτεστώσιν καὶ τὴν καλὴν μεταχείρισιν τῶν ἐμπορευμάτων.

#### Πυρκαϊά ἐπὶ τῆς "Βεσσαραβίας,,

Εἰς τὸ ἔτερον ἀδελφὸν σκάφος «Basarabia», ὅπερ τελεῖ ὑπὸ συμπλήρωσιν εἰς τὰ ἀντί ναυπηγεῖα τῆς Κοπεγχάγης, ἔλαβε χρόνον τὴν 18ην Ιονίου σοβαρὸν ἀτύχημα ἐπὸ πυραϊᾶς. Εἰς ἔνα τῶν διαμερίσμάτων ἐσημειώθη ἀνάφλεξις, τὸ δὲ πῦρ προσέλαβεν ἴκανάς διαστάσεις κατασθεῖν μετὰ πάροδον πολλῶν ώρῶν καὶ ἀφοῦ προηγονυμένων ἐπέφερεν ἐκτεταμένης ζημιᾶς εἰς τὰ διάφορα πολλά τῶν ὑπερκατασκευάσματος τοῦ πλοίου, ιδίᾳ δὲ εἰς τὰς πολυτελεῖς κοινοχρήστους αἰθίουσας καὶ εἰς τὰ διαμερίσματα τῶν ἐπιβατῶν.

### Τουρκία

#### Η ναυτιλιακή κίνησις τῶν Στενῶν

Αἱ κατὰ Μάιον διελέσιες ἀτμοπλοίων καὶ μότοροστς ἐκ Κωνσταντινούπολεως περιέλαβον 628 σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 1.103.872 τόνων νέτ., ἐκ τῶν ὧδην 322 πλοία 597.433 τόννων προηγονυμένοντο ἐκ Δαρ-

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

Καὶ χρησιμοποιήσατε τα  
ΚΑΤΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ HEMPEL

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

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

#### ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

Usines George Levis S.A. Vilvorde (near  
Antwerp) Belgium.  
Wood Hempel Ltd, London, England.  
Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

#### ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

- 1) Captain N. B. Metaxas, 61, St. Mary Axe, London, England.
- 2) "Intercontinentale,, Πειραιεὺς, Ἀθῆναι, Θ)νίκη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

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

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον καὶ χρῆμα  
χρησιμοποιοῦντες

HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

TRADE

MARK



διανελλίσιν καὶ 306 πλοῖα 506.439 τόννων ἐκ Βοσπόρου. Εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεως προσήγγισαν πρὸς διενέργειαν ἐμπορικῶν πράξεων 236 μόνον σχάρη, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 392 διῆλθον ἐκεῖθεν τράνετο. Ἡ ναυτιλιακὴ αὕτη κίνησις πεταζεῖ 23 σημαῖαν, ἐκ τῶν ὅποιων αἱ κατὰ σειρὰν δέκα πρῶται ήσαν αἱ ἀκόλουθοι:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοῖα	T. vēt	ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοῖα	T. vēt
Ἄγγλικὴ	93	206.854	Σοβιετικὴ	31	65.763
Ἑλληνικὴ	110	163.650	Νορβηγικὴ	24	62.457
Ἴταλικὴ	88	159.480	Ρουμανικὴ	29	52.517
Τουρκικὴ	123	141.667	Γαλλικὴ	14	38.148
Γερμανικὴ	35	68.840	Όλλανδικὴ	21	36.632

Ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν Μάϊον π. ἔ. ἐσημειώσαν αὐξῆσιν τῆς συμμετοχῆς τῶν εἰς τὴν ναυτιλιακὴν ταῦτην κίνησιν τοῖς μόνον σημαῖαι, ἡ τῶν Ἰννομένων Πολιτείων κατὰ 4 σχάρη καὶ 12.308 τ. vēt, ἡ Πολωνικὴ κατὰ 3 πλοῖα καὶ 4.651 τ. vēt καὶ ἡ Γαλλικὴ κατὰ 3 πλοῖα καὶ 1647 τ. vēt, ἐνῷ ἡ Νορβηγικὴ σημαία μὲν αὐξῆσιν τοῦν σκαφῶν ἐνεφάνισε μείωσιν τῆς διελθουσῆς χρονικούτητός της κατὰ 4782 τ. vēt. Μειώσιν ἐξ ἄλλου ἐσημείωσαν ἡ Ἰταλικὴ σημαία κατὰ 28 σκάφη καὶ 81.581 τ. vēt, ἡ Σοβιετικὴ κατὰ 15 πλοῖα καὶ 39.627 τ. vēt, ἡ Ἑλληνικὴ κατὰ 29 πλοῖα καὶ 24.750 τ., ἡ Γερμανικὴ κατὰ 19 πλοῖα καὶ 23.427 τ., ἡ Ολλανδικὴ κατὰ 3 πλοῖα καὶ 13.245 τ., ἡ Ρουμανικὴ κατὰ 1 πλοῖον καὶ 10.918 τ. καὶ ἡ Ἀγγλικὴ σημαία κατὰ 20 σκάφη καὶ 10.551 τ. vēt.

## Ναυτικαὶ Δίκαια

### -Η εὐθύνη διὰ τὴν διακυβέρνησιν τοῦ σκάφους

Τὸ Ναυτοδικεῖον τοῦ Ἀμβούργον ἀπησχολήθη πρὸ τοῦ περιπτώσεων τῆς σκάφους δι' Ἀμβούργον, ἀφοῦ παρέπεισεν ἐξ ἀσφαλεῖς θέσεως τὸν φωτοσημαντῆρα Ρέβνας, ἐστράφη ἀκολούθως πρὸς τὸ φαράπλοιον Χάλσοφ—Ρίφ, ἐν τῇ πεποιηθεὶσι τοῦ ἀξιωματικοῦ φυλακῆς, ὅτι τὸ ηγένεν φαράπλοιον ἦτο ὁ φωτεινός οιμαντήρος Σπρόγκας, ὥσπερ ἐπρεπε νὰ διέλθῃ τὸ σκάφος. Μετὰ πλοῦν 2 ½ ὡρῶν ἀπὸ τοῦ παραπλοῦ τοῦ φωτοσημαντῆρος Ρέβνας προσήρχεται τὸ πλοῖον εἰς τὴν ἀβάθη τοῦ Χάλσοφο—Ρίφ. Τὸ ἀτύχημα ἔλαβε χώραν, καὶ ὃν χρόνον τὸ πλοῖον ἐκευρώντα πέποιτο τοῦ αἱ ἀξιωματικοῦ καὶ ὑπὸ μετεωρολογίας συνθήκας μειομένης ποσὸς δραστηρίας, μολονότι δὲν ἦτο ἔσδηλος ἡ ἐπαρξὴς ὁμίλης.

Ἡ ναυσιπλοΐα εἰς τὴν προαναφερεῖσαν θέσιν δὲν εἶναι ἀπολλαγμένη κινδύνων, τὸ δὲ Ναυτοδικεῖον ἔκρινε, ὅτι ἐπρεπε νὰ κατεβάλλετο ἴδια πλοσοχή διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ταξδίου. Τοιαῦτη ὥμιος προσοχὴ δὲν κατεβάληται ἀπὸ μέρους τῶν κυβερνώντων τὸ πλοῖον καὶ συνεπῶς οὗτοι ἐθεωρήθησαν ὑπεύθυνοι διὰ τὰς προξενητήσιας ἐκ τοῦ ἀτυχήματος ζημίας. Ὑπεύθυνος — κατὰ τὸ Ναυτοδικεῖον — ἦτο ὁ αἱ ἀξιωματικὸς εἰς κείρας τοῦ ὄποιον, κυρίως είχεν ἐναντοεθῆ κατὰ τὸ διάστημα τῆς φυλακῆς τοῦ διακινδύνου τοῦ σκάφους. Παραλλήλως ὅμως ἐθεωρήθη διὰ ταφάρων ἀργόντων ὑπεύθυνος τοῦ ἀτυχήματος καὶ ὁ πλοίαρχος ὁ δούλος 1/4 τῆς ὥρας πρὸ τοῦ ἀτυχήματος είχεν ἐκ νέου ἀνέλθει ἐπὶ τῆς γεφύρας.

Ἐπειδὴ τὸ Ναυτοδικεῖον ἐκ τῆς διαδικασίας, διὰ τὸ πλοίαρχος κατὰ τὴν παραδίσωσιν τῆς φυλακῆς εἰς τὸν αἱ ἀξιωματικὸν είχε παραλείψει, δῆλος ἀδικιαλογήτως, νὰ καταστῆσῃ αὐτὸν ἐνίμερον περὶ τῶν παρατηρήσιών του ἐπὶ τὸν συνθήκων τοῦ φεύγαντος. Κατὰ τὸν κυβερνητικὸν Ἐπίτοπον, ὁ πλοίαρχος ὅφειλε νὰ εὑρίσκεται ἐπὶ τῆς γεφύρας κατὰ τὸν ἀλληλούχον τοῦ πλοίου πρὸ της παραστασίας, ἐπειδὴ τὸ πλοίον προσέκειται δι-

ηνεκῶς ἐπὶ τῆς γεφύρας, ἐπερεπεν οὕτος νὰ φροντίζῃ, ὅπως δι' ἀκοινοῦς μεταδόσεως τῶν διαταγῶν καὶ δημητρίουν, ἐξασφαλίζεται διαρκής ἡ φύλακὴ καὶ ἀσφαλής ἡ διαυγένεια τῆς πλοίου. Ὁφειλεν ἐπίσης ὁ πλοίαρχος νὰ εὑρίσκεται ἐγκαίρως ἐπὶ τῆς γεφύρας, διότις ἡ ἀρχήσιν νὰ ἐπιφατῆται παρονταία τοῦ ἡπαραίτητος.

Εἰς τὴν προσεμένην ὑπόθεσιν — ἀπεφάνη τὸ Ναυτοδικεῖον — ὁ πλοίαρχος παραδίσων τὴν ὑπηρεσίαν εἰς τὸν αἱ ἀξιωματικὸν φυλακῆς, παρέσχεν εἰς αὐτὸν ἐλεύθη διαταγήν, εἰπὼν νὰ τὸν ἐξυπήνειον, διὰ τὸν ἀρχήσιν νὰ μὴ ὑπάρχῃ δρατότης. Τοιαῦτη τις γενικὴ διαταγὴ διὰ ναυτοπλοίων είδεν μέρη, ἵστο — τρόπον τινά — περιττή, διότι ἡ θέση τοῦ πλοίαρχου είναι ἐπί της γεφύρας, διότις ἡ ἀρχήσιν νὰ ἐπιφατῆται παρονταία τοῦ ἡπαραίτητος. Εἰς τὴν παρονταίαν περίπτωσιν ὁ πλοίαρχος ὅφειλε νὰ εὑρίσκεται ἐπὶ τῆς γεφύρας, διότις ἡ ἀρχήσιν νὰ τὸν ἐπιφατῆται παρονταία τοῦ πλοίου διάλογον διατητή.

Συναρτήσις μὲτα τὴν ἀνωτέρω ὑπόθεσιν είναι καὶ ἡ προσάραξης ἑτέρου πινός πλοίου εἰς Νεγκρούδκλακεν. Τὸ ἀτύχημα εἰς τὴν περίπτωσιν αὐτῆς ὑπελεύθερο εἰς παρανόησιν διαταγῆς μεταξὺ τοῦ Συνηδονίου πλοηγοῦ καὶ τοῦ πηδαλιούνος τοῦ σκάφους, κοριτσίς ἡ παρανόησης αὐτῆς νὰ γίνη ἐγκαίρως ἀντιληπτή, διότι ὁ ἐπὶ τῆς φυλακῆς ἀξιωματικὸς καὶ ὁ ἀρχήσιν παραπλοῖον εἰπὼν ἐπὶ τὸν δραχὺ τοῦ φυλακῶν διάστημα ἐγκατέλειψε τὴν γέφυραν. Ὁ πλοηγὸς εἰπὼν διατάξει «ἀφίστερο», ἐπιδιόσων — προφανῶς — νὰ ἐπαναφέρῃ τὸ σκάφος εἰς τὴν διαταραχθεῖσαν πορείαν Α½Ν, ἐγκατέλειψε δὲ τὴν γέφυραν, κοριτσίς νὰ δώσῃ ἄλλην διαταγὴν καὶ τοιούτοις πότεροις ὁ πηδαλιούνος ἐκφάτισε τὸ πηδάλιον «ἀφίστερο» μέχρις ὅτου ἐρμασεν Α.Β.Α. Κατὰ τὸν χρόνον αὐτὸν, οὔτε ὁ πλοηγὸς, οὔτε ὁ ἐπὶ τῆς φυλακῆς ἀξιωματικός — ὁ δόπιος, σημειωτέον, είχεν ἐνημερωθῆ ὑπὸ τοῦ πλοηγοῦ περὶ τῆς πορείας — εὑρίσκοντο ἐπὶ τῆς γεφύρας, εἰς τὸν πότερον ὥστε ἡ παρανόησης τῆς διαταγῆς ὑπὸ τοῦ πηδαλιούνος ἔμεινεν ἀπαραίτητος. «Οταν ὁ αἱ ἀξιωματικός, μετὰ τὴν κάθοδον τῆς κλίμακος καὶ τὴν ἀναγώνησιν τοῦ πλοηγοῦ, ἀνήλθεν ἐπὶ τῆς γεφύρας, τότε καὶ μόνον ἀντελεῖται τὸ ἐπινόντον λάθος.» Ήτο διότις ἡ πορεία τοῦ πλοηγοῦ, ἀντελεῖται τὸ λάθος.

Κατὰ τὸν Κυβερνητικὸν Ἐπίτοπον τὸ Ναυτοδικεῖον, ἐνώπιον τοῦ δοποὶ ἥζθη ἡ ὑπόθεσις, δὲν ἐπετελέστερο νὰ σημειωθῇ τὸ ἀτύχημα. «Ἔτος ἀκατανόητον — εἴτε — ν' ἀφεθῇ ἡ διακινδύνης τοῦ σκάφους καὶ μάλιστα εἰς τὰ ἐπινόντα Συνηδονικά στενά, εἰς νεαρὸν πηδαλιούνος ναύτην, ὁ δόπιος ἐπιπροσθέτος οὐδεμίαν πληροφορίαν είχε περὶ τῆς πορείας, ἐν ταῦτῳ δὲ νὰ ἀπονιᾶται ἐπὶ τῆς γεφύρας ὁ πλοηγὸς καὶ ὁ ἀξιωματικὸς φυλακῆς. Οὐδεῖς ἀποχρών λόγος ὑπήρχεν, διότις ὁ Συνηδόνος πλοηγὸς ἐγκαταλείψη, ἔστοι καὶ πρὸς στιγμὴν, τὴν γέφυραν. Πάντως, ἐγκαταλείποντο δὲν δευτέρους ἀπότιμη διὰ τὰς ἀποβασίας, διότις νὰ πεισθῇ τοῦ πλοίου — ἀντεργού δὲν εὑρίσκεται ἐπὶ τῆς γεφύρας εἰς τὸν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου.

Τὸ Ναυτοδικεῖον ἐθεώρησε συντετέλθησαν καὶ τὸν αἱ ἀξιωματικὸν, διότις ἐγκατέλειψε τὴν γέφυραν καὶ οὕτω προσέκυψεν ἡ δυνατότης νὰ μὴ γίνη ἐγκαίρως ἀντιληπτὸν τὸ λάθος. «Η παρονταία πλοηγοῦ ἐπὶ τὸν σκάφος δὲν ἀπαλλάσσει — κατὰ τὸ Ναυτοδικεῖον — τοὺς κυβερνητούς τὸ πλοῖον ἐπὶ τῆς εὐθύνης τῶν διά τὴν γεφύρας εἰς τὸν αἱ ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου.»



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

ΜΟΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΙ

ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ **BELDAM**

ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΒΑΛΒΙΔΩΝ  
ΠΕΡΜΑΝΙΤΟΥ Κ. Λ. Π.

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ  
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΙΩΑΝΝΗΣ Σ. ΛΑΖΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΜΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΙΔΩΝ

Πλ. Καραϊσκάκη (Μέγαρον Γιαννουλάτου) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

"V"  
ΔΙ'  
ATMOS  
PILOT



**"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"**

ΔΕΚΑΠΕΝΤΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ  
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΩΦΟΡΟΣ ΒΑΣ. ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ 32 ΤΗΛΕΦ. 40.658  
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: ΤΥΠΟΓΡΑΦΗΜΑΤΑ "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ  
ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0  
ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Α.Π. ΚΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑΝ  
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Θ. ΚΑΦΦΕΤΖΟΠΟΥΛΟΣ

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

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

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

**'Από τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας'****Τὸ μετάλλιον «ναυτικῆς ἀξίας» εἰς τὸν κ. I. Μεταξᾶν**

Εἰς τὴν «Ἐφημερίδα τῆς Κυθερνήσεως» ἐδημοσιεύθη Β.Δ. διὰ τοῦ ἀπονεμετατοῦ τὸν Πρωθυπουργὸν κ. Ιωάννην Μεταξᾶν τὸ μετάλλιον τῆς ναυτικῆς ἀξίας διὰ τὰς ὅντας αὐτοῦ παρασχεθεῖσας ὅλως ἔξαιρετικάς ὑπέρεσίας εἰς τὴν θνητικήν ναυτιλίαν.

**Ἡ χαρτοσήμανσις τῶν μισθοδοτικῶν ἀποδείξεων**

Ὑπὸ τοῦ 'Υφυπουργείου τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔκοινοποιήθη εἰς τὰς λιμενικὰς καὶ παραλίους προξενικὰς ἀρχὰς ἡ κατωτέρῳ ἐγκυλίος, ἀναφερομένη εἰς τὴν χαρτοσήμανσιν τῶν ἀποδείξεων μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων: «Τὸ 'Υφυπουργείον τῶν Οἰκονομικῶν διατάχειν ἐπὶ τῆς παραγράφου α' τοῦ ἑδαφίου 1 τοῦ ἄρδουν 13 τοῦ Κώδικος περὶ τελῶν παρατοσμού, καθ' ἥν ἐπόντων εἰς τὴν χαρτοσήμανσιν αἱ ἐξοφρητικαὶ ἀποδείξεις τῶν μισθῶν καὶ ἄλλων ἀποδογόν τῶν ἴδιωτικῶν ἐπαλλήλων, ἀνακούνοι, διὰ μεταξὺ τῶν ἀποδογόν τῶν πληρωμάτων τῶν Ἐλληνικῶν ἐμπορικῶν πλοίων δέοντας ἡ θεωρηθῆται, διὰ καταλέγεται καὶ τὸ ἀντίτιμον τῆς παρεξομένης, εἴτε εἰς εἰδος, εἴτε εἰς χρήμα, τροφῆς εἰς τὰ πληρωμάτα. Τούτο, νόσεις καὶ αἱ πάσης ἄλλης φύσεως ἀποδογόν τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων, ὑπόντων εἰς τὸ ἀναλογικὸν μὲν τέλος τοῦ ἄρδουν 12, τοῦ Νόμου 4755, ἐφόσον πρόκειται περὶ ἀποδογόν τῶν ἀξιωματικῶν τοῦ πλοίου (πλοιάρχων, μηχανικῶν, λογιστῶν καὶ ομοιοτέλεων), εἰς τὸ ἐλαφρότερον δὲ τέλος τοῦ ἄρδουν 15, παραγράφος 19 τοῦ ἴδιου Νόμου, ἐφόσον πρόκειται περὶ τῶν λιπτῶν μελῶν τοῦ πλοίου».

**Ἡ ἔγκαιρος ἀναγγελία τῶν ἀτυχημάτων**

Πρὸς τὰς λιμενικὰς καὶ τὰς παραλίους προξενικὰς ἀρχὰς διεβιάσθη ἡ ἀπόλοινθος ἐγκύλιος τοῦ 'Υφυπουργείου Ναυτιλίας, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἔγκαιρων εἰδοποίησιν περὶ τῶν ἐπάστοτε συμβανόντων εἰς Ἐλληνικὰ πλοῖα ἀτυχημάτων: «Ἐπειδὴ παρεπήρησμεν ἐπανεύλημένως, ὅτι τινὲς τῶν λιμενικῶν καὶ παραλίου προξενικῶν ἀρχῶν παραλείπουν τὸν ἀναφέρουν ἡμῖν ἔγραιμος ἀτυχήματα Ἐλληνικῶν πλοίων, λαμβάνοντα χόρδαν ἐν τῇ περιφερείᾳ αὐτῶν ἡ ὀπωσδήποτε περιερχόμενα εἰς γνῶσιν τῶν καὶ ὅπου ἡ καθ' ἡμᾶς ἀπόντεσσιν ἐντέρεται ἐνήμερος πρὸς ἔκδοσιν τῶν ἀναγνώσιων διαταγῶν, παραγγέλλοντες ὅπως, εὐθὺς ὡς ἦθελεν ἀναγγελθῆναι ἀτύχημα Ἐλληνικῶν πλοίων, αἱ μὲν λιμενικαὶ ἀρχαὶ τηλεγραφικῶς, αἱ δὲ παραλίαι προξενικαὶ ἀρχαὶ δὲ ἐπειγόντος ἀναφορᾶς ἡ ἐν ἀνάγνῃ καὶ τηλεγραφικῶς, ἀναφέρουν τοῦτο ἡμῖν, ὡς καὶ πάντα σχετικῶν μὲ τὴν τέχνην τοῦ πλοίου καὶ τοῦ πλοίουματος στοιχείου».

**Αἱ μεταφοραὶ σίτου ἐξ Αὔστραλίας δι' Ἐλλάδα**

Ἡ ἐν Λονδίνῳ «Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ» τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας ἀνεκοίνωσε πρὸς ἡμερῶν τὰς κάτωθι ἀποφάσεις τῆς σχετικῶς μὲ τὴν μεταφορὰν σιτηρῶν ἐξ Αὔστραλίας: «Ο ναῦλος τοῦ σαχεδίου κατοτάτων ὁδίων» διὰ φορτώσεις σιτηρῶν ἐξ Αὔστραλίας δι' ἔνα λιμένον Ἐλλάδος

διὰ εἶναι ἐφεξῆς ἀνώτερος κατὰ σελ. 2) διὰ βασικοῦ κατοτάτου ὁδίου διὰ προσφορμούς Ἀγγλίας — Κόντινεντ τὸν δραδεῖας ἐκφορτώσεως Τσαλανδίνων λιμένων). «Ἐνας ἐπὶ πλέον ναῦλος ἐπὶ 4 ½ πεννῶν καθορίζεται δι' ἔκαστον πρόσθετον Ἐλληνικὸν λιμένον μέχρι τεσσάρων τοιούτων, τοῦ λιμένος Πειραιῶς καὶ τοῦ ὄμοιου Ἀγίου Γεωργίου θεωρούμενον ὃς ἀποτελούντων ἔνα λιμένα. Ἡ ἐκφόρτωσις τῶν πλοίων εἰς Ἐλληνικὸν λιμένας δὲν δύναται νὰ συνδιασθῇ μὲ προσφορμούς καὶ διὰ λιμένας ἔτερην χωρῶν. Οταν τὸ πλοίον λᾶθι διαταγὴν ἐκφορτώσεως εἰς Ἐλλάδα κατὰ τὴν ὑπογραφὴν ἡ καὶ πρὸ τῆς ὑπογραφῆς τῶν φορτωτικῶν, διεῖλεις νὰ κατευθυνθῇ εἰς Ἐλλάδα μέσω τῆς διόρυγος τοῦ Σουέζ. Αἱ διαταγαὶ διὰ τὸν πρῶτον λιμένα ἐκφορτώσεως δέοντας νὰ δίδωνται εἰς τὸ πλοίοαρχον τὸ βραδύτερον κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ πλάφοντος τὸ Πρότι Σαΐδ.

Οἱ παραλῆπται ἐποχρεοῦνται νὰ παραλαμβάνουν τὸ φορτίον κατὰ ποσότητα 400 τόννων ἡμεροσίως, καροβὸς ἐπιτέλουτος, κατὰ τὰς ἑργασίους ἡμέρας, ἐξαρισμένον τὸν Κυριακῶν καὶ ἑορτῶν καὶ ὅπο τὴν προσπάθειαν, διὰ τὸ πλοίον θα εἰναι εἰς θέσην νὰ παραδίδῃ ἡμερησίως τὴν ὄψιν τοῦ καθοριζομένην ποσότητα. Ο χρόνος ἐκφορτώσεως ἀρχεται 24 ὥρας μετὰ τὸν πρῶτον λιμένα καὶ 12 ὥρας μετὰ τὸν κατάπλουν εἰς τὸν πρῶτον λιμένα καὶ 12 ὥρας μετὰ τὸν διόρυγον εἰς τὸν πρῶτον λιμένας ἐκφορτώσεως, ἀλλως ἡ καθυστέρησις θα ὑπολογίζεται πρὸς λίρας Ἀγγλίας 30 ἡμέραισις. Ἡ ἐπιτάχυνσις τοῦ χρόνου ἐκφορτώσεως θα πληρώνεται ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς 15 λίρας ἡμερησίως δι' ὅλον τὸν ἔσοδονομοιμένων κρούσοντος τοῦ πλάφοντος τὸν πλατανῶν τοῦ σκάφους εἰς τὸν Ελληνικὸν λιμένας.

Ἡ ἐκφόρτωσις θὰ πραγματοποιήσῃ δι' ἐργολάβων ἐποδεινούμενῶν ὑπὸ τῶν ἐφοπλιστῶν, ἐπειδὴ τοῦ ναῦλου τὰ 95 οἱον, τοῦλάχιστον, ἀφαρούμενών τῶν προκαταβούν, θὰ εἰναι πληρωτέα τοῖς μετρητοῖς εἰς Λονδίνον, θὰ καταβάλλεται ἐφόσον τὸ ἀτμόπλοιον ἐκφορτώνει, τὸ δὲ ὑπόλοιπον — μῆδη δυνάμενον νὰ ὑπερβῇ τὰ 5 οἱον τοῦ συνόλου τοῦ ναῦλου — θὰ ἐξαλήται εἰς δραχμάς πρὸς κάλυψιν τῶν δαπανῶν τοῦ σκάφους εἰς τὸν Ελληνικὸν λιμένας.

**Αἱ ύγειονομικαὶ πιστοποιήσεις τῶν ἀπὸ περιποίησις Κωνσταντίνου**

Τὸ 'Υφυπουργείον Εμπορικῆς Ναυτιλίας ἔκοινοποιήσει πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς τὴν κατωτέρῳ ἐγκύλιον τοῦ ὑπουργείου 'Υγιεινῆς και Καινοτομίας Προνοίας τῆς Τονσκίας, ἀναφορικῶς μὲ τὰς ὑγειονομικὰς πιστοποιήσεις τῶν καταπλέοντων εἰς τὸν λιμένα τῆς Κωνσταντινούπολεως σκαφῶν:

«Μερικά ἐν τῷ Μεσογειακῷ κρατῶν δὲν χορηγοῦν ὑγειονομικὴν πιστοποίησην εἰς τὰ ἀτμόπλοια τὰ διεξάγοντα μεταξὺ τῶν λιμένων αὐτῶν ταξίδια ἀποτοπίας καὶ μερικὰ παρέχουν πιστοποίησην μόνον διὰ τὰ μεταξὺ τῶν λιμένων τῶν ταξίδια, εἰς ἔκαστον δὲ λιμένα προτείται ἡ πιστοποίησης καὶ ἀντὶ ἀντῆς ἐκδίδεται νέα. Ἐπειδὴ τὰ κατὰ τὸν ἀντὸν τρόπον ταξίδευοντα εἰς σάρη, καταπλέοντα εἰς τὸν Τονσκίον λιμένας δὲν δύνανται νὰ παρουσιάσουν τὰς ὑγειονομικὰς πιστοποιήσεις καὶ θεωρήσεις τῶν λιμένων, εἰς τὸν διόρυγον πρόστιμον, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Τονσκίου λιμένου, εἰς τὸν διόρυγον πρόστιμον, συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Τονσκίου λιμένου περὶ ὑγειονομικῶν τελῶν.

»Λιμανούμενόν ἐτοί δύκν, διὰ διάντοις κατάστασις προεκάλεσε παι προκατεῖ τὰ πλοιούτα τῶν πλοιούτητῶν καὶ τὸν πρακτόρων τον, καιθεορθόθι ἐφεξῆς ὁ ἀκόλουθος τρόπος ἐνεργείας:

»Οἱ πλοιαρχοὶ τῶν σκαφῶν, οἵτινες ταξιδεύονται ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον μεταξὺ τῶν λιμένων, ἀνεν ὑγειονομικῆς πιστοποιήσεως καὶ οἱ διάντοις κατευθυνόμενοι εἰς τὸν πρῶτον λιμένα τοῦ προσφορμοῦ τον δέητο διανατον νὰ προσεγγίσουν εἰς λιμένα Τονσκίον, ἡγαγκάσθησαν ὅμως νὰ τὸ πρᾶξον κατατείνειν τὸν ἀντῆς ἀνάγκης, ὁφείλονται εἰς λιμένην τοῦ Τονσκίου λιμένα τῆς ἐκκινήσεως τῶν νὰ σημειωθῇ τὸ γεγονός τοῦτο εἰς τὴν πιστοποίησην τῆς ὑγειονομικῆς ἀρχῆς.

»Οσον ἀφορᾷ τὸν πλοιαρχὸν τῶν σκαφῶν, οἵτινες ταξιδεύονται διὰ ιδιωτέρων καὶ χωριστῶν ὑγειονομικῶν πιστοποιήσεων μεταξὺ τῶν ἐθνῶν τῶν λιμένων καὶ οἱ διότι ἐπεξεῖταιν τὸ ταξίδιον τῶν εἰς τὰ Τονσκίαν διάταξαν παρὰ τὸ ἀρχικὸν αὐτῶν δρομολόγιον, ὑπόχρεοῦνται, ἐφόσον εἰς ἔκαστον λιμένα προσεγγίσεως τῶν ἐκφατεῖτο ἡ προσφορμήν ὑγειονομικῆς πιστοποιήσης.

»Κατόπιν ἀπὸ τὰ σκάψη, ἀπίνεται θάλασσα τὸν λιμένων εἰς τὰς ἀνωτέρους συνθήκας, δὲν πρόστειται νὰ ἔπιπενται ὑγειονομικαὶ πιστοποιήσεις καὶ θεωρήσεις τῶν λιμένων ἔνθα προσιγγίσανταν ἐντὸς 15θημέρου, καθίσταται ἐν

**YANNOULATOS BROS (CHINA)**  
OWNERS, AGENTS, BROKERS FOR CHARTERING & INSURANCE  
FAR EASTERN MERCHANTS, BUNKERING CONTRACTORS ESTABLISHED 1910

HEAD OFFICE: ATHENS, Pindarou 32.  
HEAD OFFICE FOR THE FAR EAST: 55, Yuen Ming Yuen Rd. SHANGHAI (P.O.Box 293)  
BRANCH OFFICE: -77 Beach Street GHEFOO. Cables & Radiograms—«ONEYBROS» Shanghai  
AGENCIES throughout CHINA and JAPAN.  
LONDON AGENTS:  
YANNOULATOS BROS (LONDON) Ltd. 61, St. Mary Axe.  
Cables: "Yannoulatos,—LONDON

τούτοις γνωστὸν εἰς τὸν ἐνδιαφερομένους, ὅτι ἀπὸ τὰ σκάφη, ἄτυνα ἀπὸ τὸν πρότον ἀκόμη λιμένα τῆς Ἑλληνίστεως τὸν εἶναι ἀποφασισμένα νῦν προσεγγίσοντας τοὺς Τουρκίας η ἀπὸ τὰ σκάφη, ἀτανὰ ἀτ' εὐθείας καὶ τακτικῶς ἔπειταν ταξιδία μᾶς γραμμῆς, ὃν καὶ πρότερον, ὑγιεινομακρά πιστοποίησες καὶ θεορήσεις μᾶς 15ημέρου περιόδου. Ἐναντίον τῶν μὴ δυναμένων νῦν ἐπιδειχούν πιστοποίησες, καθὼς καὶ ἐναντίον ἔκεινον τῶν πλοιάρχων, οἵτινες θὰ ἀδυνατοῦν ν' ἀποδειχούν, ὅτι η εἰς Τουρκίαν προσέγγισης τῶν σκαφῶν τοὺς ἡτού περίσσεις δίας, ὃν ἔπαιρούνται αἱ διατάξεις τοῦ νόμου περὶ ὑγιεινομακρῶν τελῶν.

### Αἱ ἀπηγορευμέναι ζῶναι ἐν Τουρκίᾳ

Τὸ ἐν Κονιῷ πόλει ναυτικὸν γραφεῖον τοῦ κ. Σ. Δ. Λιτοπούλου ἐφι-  
στῇ τὴν προσοχὴν τῶν κ. κ. πλοιάρχων, ὡς πρὸς τὴν ἀγκυροβολίαν τῶν  
σκαφῶν εἰς ἀπηγορευμένας ζῶνας τοῦ Βοσπόρου. Αἱ παραβάσεις τῶν  
σχετικῶν Τουρκικῶν Κανονισμῶν ἐπισύνουν τὴν παραπομπὴν τοῦ πλοι-  
άρχου εἰς δίκην, ὡς συνέβη προσφάτως μὲ ἔνα μικρὸν Παναμαζὸν ἀ-  
τιμόλοιν. Τὸ ἐλόγῳ σκάφους, προσρόμινον ἐξ Μαύρης Θαλάσσης καὶ προτιθέμενον νῦν ποδίση εἰς Μπονγκούσδερο, ὑγκυροβολήσεν εἰς τὴν  
ἀπηγορευμένην ζῶνην τοῦ Μπονγκού Λιμάνι ("Αντο Βοσπόρον") ὅπουθεν  
καὶ δὲν ἀπεμαρτύνῃ, παρὰ τὰ γενόμενα σῆματα, ἄτυνα δὲν ἀντελήφθῃ  
ὁ πλοιάρχος τοῦ.

### Ρουμανικὸς ναυαγοσωστικὸς σταθμὸς

Κατ' ἀνακοίνωσιν τῆς ἐν Ἀθήναις Ρουμανικῆς πρεσβείας, ἰδρύθη  
εἰς Κονοτάντζαν ναυαγοσωστικὸς σταθμὸς διὰ τὴν παροχὴν δοηθεῶν  
τῆς κινδυνεύοντας ναυτικοὺς ἀνὰ τὴν περιοχὴν τῶν χωριών Ρουμανιῶν  
ἴδιατον. Ὁ ἐν λόγῳ σταθμὸς θὰ ἔχεται τηταὶ ἀπὸ τὰ σκάφη «ALBA-  
TROS» 36 τόννων, ταχύτητος 10.5 μιλίων τὴν ὥραν, ἔχοντος διαστάσεις  
μῆκους 16.17 μ., πλάτους 4.20 καὶ βυθίσματος 1.25, μὲ διεθνὲς διαρκτι-  
κὸν σῆμα Y.Q.S.F. καὶ «PESCA BUSUL» χωρητικότητος 5.3 τόννων,  
μὲ διαστάσεις 19.20 μ., πλάτους 2.80 καὶ βυθίσματος 0.70, ταχύτητος  
8.5 μιλίων τὴν ὥραν καὶ μὲ διεθνὲς διαρκτικότητος σῆμα P.H.O.S. Ἐν πε-  
ριπτόσεις ναναγίον, αἱ κλήσεις τῶν πλοίων διὰ τὴν διάσωσιν τῶν νανα-  
γῶν πρέπει ν' ἀπευθύνονται εἰς τὸν σταθμὸν: «RADIO COTE, CON-  
STANTZA», μὲ διαρκτικὸν κλήσεως Y.Q.I.

### Νέοι ἀτμορηχανικοί

Κατὰ τὰς ἐνεργηθεῖσας ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησην διπλόματος ἀ-  
τμορηχανικοῦ γ' τάξεως τοῦ Ε. Ν. ἐπέτευχον κατὰ σειρὰν οἱ κ. κ. Εὐ-  
άγγελος Φρόνιμος, Κονστ. Λεοντίης, Κονστ. Κιάκοτος, Εὐάγγ. Μου-  
τάκος, Κονστ. Χατζηνάζης, Γεώργ. Κορητίκος, Μάρος, Καλλιγέρης,  
Θεολ. Καρανικόλας, Γερ. Κολλίδης, Εὐάγ. Κατσαφός, Δημ. Τσιρίγ-  
κας, Ελενής, Μπαΐς, Αν. Παπαϊοάννου, Βασ. Πιάγκος, Στέφ. Πα-  
σπαραδίης, Μερ. Κυριαρίος, Γεώργ. Σαφαντόπουλος, Νικ. Σκανδάλης,  
Νικ. Γαληνός, Αντ. Σεμιτέος, Δημ. Μπαλαφούτης, Δημ. Σάρδης, Νικ.  
Χατζηρηπίτου, Δημ. Λαυράτης, Κονστ. Πιθαρούλης, Χρ. Πουλάζης,  
Γεώργ. Ανδρουλικάζης, Νικ. Καλογερόπουλος, Ιω. Παλόύκας, Γεώργ.  
Θιαζός, Κονστ. Πισάνος, Αρ. Καπλανίδης, Η καπλανόγλου, Μιχ. Τσου-  
παράσης, Κονστ. Κοντογάννης, Εδρ. Ζαρειέλης, Πέτρο. Καλέντας,  
Εὐάγγ. Παπατάλης, Πέτρο. Ιωάννου, Παν. Φραντζῆς, Δημ. Λεμάνης,  
Ίω. Χριστάνης, Αντ. Διγενῆς, Δημ. Λαμανίδης, Παν. Καραλής, Σπ.  
Καρράς, Αν. Πολίτης, Χαρ. Χριστόσος, Σπ. Ντασίσης, Κονστ. Κω-  
στάλας, Χρ. Κοντογέωργος, Παν. Βασιάζης, Αντ. Ζαννάκης, Ίω.  
Σαρμασούσης, Ίω. Λυγίδης, Στέφ. Γατζόπουλος, Δημ. Γερογιάνης, Δημ.  
Φαλέκλας, Κερ. Λαγάνης, Κ. Βασιλομανιώλαζης, Γεώργ. Γεράλδης,  
Ίω. Δενδρινός, Κονστ. Σανθόπουλος, Μηνᾶς Ραπίτης, Έμμ. Χρεσ-  
αράς, Παν. Μπούμπαλος, Νικ. Φότρος, Κονστ. Κουφόπουλος, Δημ. Κο-  
λούδης, Γεώργ. Κατσαλής, Παν. Παπαστάθου, Θεόδ. Σαζακλής, Νικ.  
Φενδάκης, Χρ. Διαμαντής, Γεώργ. Σανθάνης, Νικ. Κάπαρης, Δημ. Συ-  
ρίγος, Σ. Χατζηγεωργίου ή Ζαννάκης, Εὐάγγ. Γουρζής, Θεόδ. Θεοδοσίου  
καὶ Γεώργ. Νομαράς.

Ἐπίσης ἐξοιθησαν καὶ 28 ὡς ἐπιλαζόντες, τῶν ὥποιων ἡ σειρὰ ἐπι-  
τυχίας θὰ ισχύῃ ἐπὶ ἓν ἔτος.

### Αἱ προσεγγίσεις εἰς Πάλμαν τῆς Μαγιόρκας

Οἱ ἐν Μπούργκος ἀντιρρόσποις τῆς Ἐλλάδος κ. Περ. Ἀργυρόπον-  
λος διεβίβασεν εἰς τὸ ἐποιηγέσιον τῶν Ἐξωτερικῶν πρὸς γνόσιον τῶν  
Ἐλλήνων πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν. τὸν ἀκόλουθον κανονισμὸν διὰ τὴν εἰ-  
σοδον καὶ ἔξοδον τῶν πλοίων εἰς τὸν λιμένα Πάλμα τῆς Μαγιόρκας:

1) Ἀπαγορεύεται εἰς τὴν ζένης ἐθνικότητος πλοιά, καθὼς καὶ εἰς τὰ ἐ-  
θνικὰ Ισπανικὰ νὰ εἰσπλέουν η ἐπιλέσθεν εἰς τὸν δρόμον τῆς Πάλμας κατὰ  
τὴν νύχτα.

2) Ἡ ἀπαγόρευση νοεῖται ἀπὸ τῆς ἀνατολῆς μέχρι τῆς δύσεως τοῦ  
ἡλίου, τὰ δὲ ὅρια τοῦ ὅρμου δοῖονται πρὸς βορράν τῆς γραμμῆς, η ὅ-  
ρια ένοιαν τὰς θέσεις Cala Figuera καὶ Cabo Regana,

3) Ἀπαντά τὰ ἐθνικὰ καὶ ζένα πλοῖα τὰ εἰσπλέοντα εἰς Πάλμαν ἐν ἴμερᾳ  
διερίπουν νὰ ἔχουν ἀπηρμένον τὸ διακριτικὸν τὸ σῆμα εἰς καταφανὲς  
μέρος καὶ λόγως διακρινόμενον. Ἐν ἡ περιπτώσει ἀγκυροβολήσουν πρὸς τὴν  
ἐπιτροπήν της δράσης διὰ τὸν εἰσπλέοντα, πρέπει νὰ παραμείνουν ἐπτὸς τῆς  
γραμμῆς Cala Figuera — Cabo Regana μὲ ἀπαντά τὰ φωτά των ἀνημ-  
μένα καὶ δώσουσι τὸ σῆμά των εἰς τὸν πλησιέστερον σηματοφορικὸν  
σταθμὸν.

Πᾶν πλοῖον ἐθνικὸν ἡ ζένην, τὸ ὅποιον κατὰ τὴν νύχτα καὶ λόγῳ  
ἔξαρστικῶν περιστατικῶν ἥθελεν εἰσπλέεσθαι εἰς τὸν λιμένα τῆς Πάλ-  
μας η ἀγκυροβολήσει ἐντὸς τοῦ δρόμου, διερίπει νὰ ἐπιστρέψῃ μὲ τὸν  
σηματοφορικὸν σταθμὸν τῆς Cala Figuera, εἰς τὸν ὅποιον δίδει τὸ σῆ-  
μα τοῦ καὶ ζητεῖ τὴν ἀδειαν νὰ εἰσπλένῃ. Τὰ πλοῖα ἀστυνομίας καὶ  
ἐπιτηδείος τοῦ δρόμου τῆς Πάλμας θὰ σταματῶν κατὰ τὴν νύχτα πάν  
πλοίον, τοῦ δρόποιον η παροντία δὲν κατέστη προηγούμενος γνωστὴ καὶ δὰ  
τὸ διατάσσουν νὰ παραμένῃ ἐπτὸς τῆς ἀνωτέρω ομιλίας γραμμῆς. Πᾶν  
πλοῖον, διερίπει ἥθελεν ἐπιδιώξει νὰ εἰσπλένῃ σὲ καιρῷ νυκτὸς καὶ διὰ τὸ  
ὅποιον δὲν παρεσχέθη προηγούμενως ἀδεια, εἴτε τηλεφωνικῶς, εἴτε δι' οι-  
νδηπότε ἀλλοῖ μέσον, δὲν διατάσσων παρὰ τὸν σηματοφορικὸν σταθ-  
μὸν διὰ σημάτων τοῦ Διεθνοῦ Κώδικος, νὰ κρατήσῃ, φιλοτέμην ἄμα ἀ-  
σφαίρου βολῆς ὑπὸ τύπου προειδοποίησεος. Ἐν περιπτώσει, καθ' ἣν τὸ  
πλοῖον δὲν ἐπανόψῃ εἰς τὴν διὰ σημάτων διαταγὴν καὶ δὲν ἀνακόψῃ τὸν  
πλοῖον τοῦ, θὰ ὑπερβειται εἰς τὸν κίνδυνον νὰ κανονισθοληθῇ.

### Τὰ ναυτικά φυλλάδια ἐν Βελγίῳ

Δι' ἔγκυρολιον τοῦ Υφεστοντογέσιον Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας πρὸς τὰς  
λιμενικὰς καὶ παραλίους προξενικὰς ἀρχὰς καθίσταται γνωστόν, ὅτι ἐ-  
πῆλθε μεταξὺ τῶν Κυβερνήσεων Ἐλλάδος καὶ Βελγίου συμφωνία, διὰ  
τῆς δροίας τὰ ναυτικά φυλλάδια τοῦ Ἐλλήνων καὶ Βέλγων ἐργατῶν  
θαλάσσης θὰ ἐπέχουν ἐφεζῆς θέσιν διαβατηρίων, καταβαλλομένων μό-  
νον 7.50 Βελγικῶν φράγκων δι' ἐκάστην θεώρησιν Ἐλληνικοῦ ναυτικοῦ  
φυλλαδίου.

### Ἀποφάσεις καὶ διατάγματα

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. Υφεστοντογέσιον τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας  
προερχούμενη διὰ τὴν 10ην Οκτωβρίου ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησην  
διπλόματος ἀτμορηχανικοῦ α' καὶ β' τάξεως, πρωτικοῦ ἀτμορηχανικοῦ  
καὶ μηχανικοῦ β' τάξεως διὰ μηχανάς ἐσωτερικῆς καθίστασις. Αἱ αἰτί-  
σεις τῶν ἐπονημάτων δέονταν νὰ ἐποβληθοῦν εἰς τὸ τμῆμα διπλούματον τοῦ  
Υπονομείου μέχρι καὶ τῆς 26ης Σεπτεμβρίου.

### Η σχολὴ Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας τῆς Υδρας

Προερχούμενη ὑπὸ τοῦ τοῦ Υφεστοντογέσιον τῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας  
διαγνωσίους πρὸς κατάταξην μαθητῶν εἰς τὰς δύο πρώτας τάξεις τῆς  
σχολῆς Εμπορικῆς Ναυτιλίας, τῆς Υδρας, η τοῦ 15 μαθητῶν διὰ τὴν  
α' καὶ διὰ μαθητῶν διὰ τὴν β' τάξην. Υποψήφιοι διὰ τὴν α' τάξην γίνον-  
ται δεκτοί Ελλήνες ἐπίσημοι, ἀπόφοιτοι α' τάξεως θεάζονται γνημασίον  
η ἡμιγυμνασίον η τῆς προπαθασκεναστικῆς παρὰ τὴν σχολὴν τάξεως, ἀπό-  
γεγραμένοι ἐργάταις θαλάσσης, ίκανοι σωματικῶς διὰ τὸ ναυτικὸν ἐ-  
παγγέλμα καὶ ἀγόντες ήλικίαν οὐχὶ μεγαλύτεραν τῶν 16 ἔτων. Υποψή-  
φιοι πρὸς κατάταξην ἀμέσως εἰς τὴν β' τάξην γίνονται δεκτοί ἀπόφοιτοι  
τῆς β' τάξεως ἔχαταξην γνημασίον η ἡμιγυμνασίον καὶ ἡλικίας οὐχὶ

μεγαλυτέρας τῶν 17 ἔτων.

Οἱ ἐπιθυμοῦντες νὰ μετάσχουν τὸν διαγωνισμὸν δέονταν νὰ ἐποβάλουν

## A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

## "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

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

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Αγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορ.  
Θαλάσσης, ὡς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ.  
διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εὔθειαν φορκῶν.

\* Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

το δραδίτερον μέχρι της 10ης Αύγουστου το. ፩. αιτήσεις μετά τών άπολούθων πιστοποιητικών: α') 'Αντίγραφαν λιξιαρχικής πράξεων γεννήσεως ή πιστοποιητικών δημοτικής ή κοινωνικής άρχης. β') 'Ενδεικτικών σχολείου. γ') Ναυτικών φιλάδελφων. Και δ') 'Εξ φωτογραφίας διαποτευτηρίων. Αἱ ἔξετάσεις θὰ άρχισουν εἰς τὸ ἐν 'Υδρᾳ κατάστημα τῆς σοχολῆς τὴν 8ην πρωΐνην τῆς 5ης Σεπτεμβρίου.

### Σύντομοι ναυτικοί εἰδήσεις

'Αναφορικώς μὲ τὰ φορτηγά «ΒΙΚΤΩΡΙΑ» (ex «Αλικατερίνη Νικολάου) 6600 τ. γκρός (τοῦ 1917) καὶ «ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΒΟΥΝΟ» (ex «Άγγελος Λ.») 3667 τ. γκρός (τοῦ 1904) τοῦ κ. Θ. Παπαδημητρίου, πληρωφοριζέμεθα, ότι προκειται νά έγκαταλειψθεῖν παρὰ τῶν ιδιοκτητῶν των εἰς τοὺς ἀσφαλιστάς, οἵτινες καὶ θὰ καταβάλουν ἀσφάλειαν κατὰ πολεμικῶν κινδύνων, διὰ μὲν τὸ πρότον σκάφος ἐκ λιρῶν 65.000 περίπου, ὡς ἔγνωσθη, διὰ δέ τὸ δεύτερον πλοίον 20.000 λιρῶν περίπου.

— Τὸ δόηγηθὲν πρὸς καρδοῖς εἰς Ηλύμαν φορτηγὸν «ΒΙΡΓΙΝΙΑ Σ.» ἀμένη ἐλεύθερον μετὰ τὴν ἐκφότωσίν του συμπληρωθεῖσαν τὴν 14ην Ιουνίου καὶ ἀπέλευθεν ἔκειθεν τὴν ἐπομένην διὰ Σύρου, διόν καὶ ἔθμασε.

— Μετεγχράφων εἰς τὰ νηολόγια Πειραιῶς τὸ φορτηγὸν «ΟΡΟΣ ΙΔΗ» 4202 τ. γκρός (τοῦ 1938) τοῦ κ. 'Εμμ. Κουλουνούτη κλπ., ἐκ Λούδινον καὶ τὸ μικρὸν ἀττικόπλοιον «ΜΑΡΙΑ Κ. ΒΑΓΙΑΝΝΗ» 158 τ. γκρός, τῆς ἑταφίας «Βαγιάννης καὶ Καϊραστίδης» ἐκ τῶν νηολογίων Σύρου.

— Η παρὰ τῶν κ. κ. ἀδελφῶν Βλασπονύλου ἀναγγελθεῖσα ἀγορὰ τοῦ 'Αγγλικοῦ φορτηγοῦ «TEMPLE PIER» 4312 τ. γκρός (τοῦ 1928) κατὰ νεωτέρας συμπληρωματικὰς πληροφορίας ἔματασθη.

— Τὸ ναυτηγῆθὲν εἰς τὰ Σουηδικὰ ναυπηγεῖα Γροταβέρεν διὰ λογαριασμὸν τοῦ κ. 'Αριστ. 'Ωνάση δηξελούσινην δεξαμενόπλοιον «ΑΡΙΣΤΟΝ» 10.000 τόννων γκρός, παρελήφθη κατόπιν ἐπιτυχῶν δοκιμῶν καὶ ἀνεῳδῆσε τὴν 10ην Ιουνίου ἐκ Γροττέμπουργκ διὰ Καλλιφορνίαν. Τὸ ἐν λόγῳ σάφος ἐτέθη ἐπὸ τὴν Σουηδικὴν σημαῖαν.

— Τὸ ἐπὸ Παναμαζίκην σημαῖαν φορτηγὸν «LYDIA» 1105 τ. γκρός (τοῦ 1910) μετωνομάσθη «JANE».

— 'Εξετέλεσαν τελευταῖς ἐπιστενάς ἐν 'Αγγλίᾳ τὰ φορτηγά «Βασ. Α. Πόλεμος» εἰς Κάρδιμ, «Κατίνα Βούλγαρη» εἰς Μπάρον, «Μιζ. Λιβανός» εἰς Τάιν, «Μιζαήλ Λ. 'Εμπειρίκος» εἰς Μπίρενεντ καὶ «Χρυσῆ» εἰς Κάρδιμ.

— 'Ενηρολογήθη εἰς Χίον τὸ φορτηγὸν «ΜΙΧΑΗΑ ΛΙΒΑΝΟΣ» 4774 τ. γκρός (τοῦ 1938) ἀνήκον εἰς τὸν κ. Σ. Γ. Λιβανόν.

— Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 23 συμπληρωματικὸν τεῦχος τοῦ «Λόνδ Ρέτζιστερ» (τῆς 8ης Ιουνίου) ἀναφέρεται, ότι δηῆλον σερβεῦ τὸ φορτηγὸν «Θεομήτωρ» εἰς Ρόττερνταμ, «Θεοκέπατρ» εἰς Κάρδιμ, «Οφρος 'Οθρως» εἰς Αμβέρσαν, «Οφρος Πάρνητα» εἰς Ρόττερνταμ, «Οφρος 'Υμηττός» εἰς Ρούέν, «Πηλεύς» εἰς Πειραιᾶ καὶ «Πεντέλη» εἰς Ρόττερνταμ.

— Καθ' ἡ μᾶς ἀνακοινωνῶντα τὰ κεφάλαια τῆς «Βαλκανικῆς καὶ τῆς Ανατολῆς 'Ανονόμου ναυτικῆς ἑταφίας» ἥτις ἥμησαν εἰς 2.000.000 δοζ. Πρόσδερος τῆς ἑταφίας ἔξελέγη δ. κ. Δημ. Ζαλοκόστας, ναύαρχος ἡ. ἀ. καὶ ἀντιπρόδορος δ. κ. Ιω. Στεφανόπολης. Τὰ λοιπὰ μέλη τοῦ συμβούλου παρέμεναν τὰ αὐτά.

### Άγορα πωλησίας πλοίων

'Η κατάστασις εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν ἀξιῶν πλοίων παραμένει ἡ αὐτή. 'Αποζὴ ἀφ' ἔνος τῶν ἀγοραστῶν, ἦτις φαίνεται, ότι θὰ συνεχισθῇ μέχρι διευρυνόντως τῆς θέσεως τῆς ναυλαγορᾶς, ἐπιγιλαπτικότης ἀφ' ἔτερον τῶν πωλητῶν, οἵτινες δὲν εἰνεὶ διατεθεῖμενοι νὰ διαθέσουν τὴν εἰς χειρῶς των χωρητικότητα ἐπὸ τὰς παρούσας συνθήκας εἰς τιμᾶς ἀναμοιητήτως ζητητάς. 'Ελπίδες ἀναβιώσεως τῆς ἀγορᾶς δὲν διαγράφονται τούλαίστον μέχρι τὸν φενταρώρον, καὶ τοῦτο ἐφόσον, πῶς ποτεύεται διὰ τὸ θέτει τὸν ἀναπόδειξην σημειά τινα ζητοῦτος. 'Αναφορικῶς μὲ τὴν πορείαν τῶν τιμῶν, σωρῇ δεδομένα πείθουν, ότι τὸν μὲν νεοτεύκτων καὶ τὸν νεωτέρας ἥλικίας πλοίον αἱ τιμαί, παραμένουν πάντοτε σταθεραὶ εἰς ὑψηλὰ ὄπισθήποτε ἐπίπεδα, ἐνῷ τὸν παλαιότερος ἥλικίας σκαφῶν ὑπέστησαν φαγδαῖαν τὴν πτώσιν. Οὕτω χαρακτηριστική εἶνε ἡ πώλησις ἀντὶ 165.000 λιρῶν ἔνος φορτηγοῦ «μότορφιτ» 9000 τόννων δ. w. Τὸ σάφος τοῦτο θὰ παραδοθῇ τὸν προσεχῆ Λεκέμπριον, κατασκευάζεται δὲ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Ερικσμπεργχ», τοῦ Γρόττεμπουργκ καὶ είνε τόπου «ἄνοιξης καταστροφίας καὶ σέλτερ ντέκ» μὲν

δίναμιν μηχανῶν 4200 b. h. p. καὶ μὲ ποδολεπτομένην ταχύτητα 14 μιλῶν. 'Εξ ὠρισμένων ἀφ' ἔτεον διαπραγματεύσεων διὰ τὴν πώλησιν σκαφῶν παλαιότερας ἥλικίας, καταδεικνύεται ἡ ἔκπτωσις τῶν. Συγκεκριμένως 'Ελληνικὸν φορτηγὸν 7.000 τ. περίπου καὶ ναυπηγήσεως 1902, προσεπέρθη ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 9000 λιρῶν. Ή ἀγορὰ δὲν ἐπραγματοποιήθη, ἐμφανίζει δῆμος τὸ ζαμῆλον ἐπίπεδον, εἰς ὃ ἐκ νέου περιῆλθον αἱ ἀξιῶν τῶν παρηλίκων σκαφῶν. Οἱ «Ελληνες ἐφοπλισταὶ εἰς οὐδεμίαν καὶ κατὰ τὸ παρελθόν 150ήμερον νέαν ἀγοράν προέβησαν ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς. 'Η διαπιστωμένη δῆμος μεταξὺ τῶν 9000 λιρῶν. Ή ἀγορὰ δὲν ἐπραγματοποιήθη, ἐμφανίζει δῆμος τὸ ζαμῆλον ἐπίπεδον, εἰς ὃ ἐκ νέου περιῆλθον αἱ ἀξιῶν τῶν παρηλίκων σκαφῶν.

Αἱ κυριότεραι ἀγοραπωλησίαι τοῦ 150ήμερον δῆμον αἱ ἀκόλουθαι:

«FRANK SEAMANS» Νορβηγικὸν μὲ ἐν κατάστροφα, 4271 τ. γκρός, 7100 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἡγοράσθη παρ' Ἀμερικανῶν ἀντὶ 50.000 λιρῶν (συμπεριλαμβανομένων καὶ ἐνὸς συμβολαίου «τάμιο-πολάρες» δι' 21 μῆνας).

«DEVA» Ισπανικὸν, μὲ ἐν κατάστροφα, 2151 τ. γκρός, 3350 τ. φορτίον, μὲ ἔμφορτον βάθισμα 18.6½ ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1907, μὲ σερβεῖν No3 τοῦ 1933, ἐπωλήθη ἐν δημιοπρασίᾳ εἰς Φινλανδούς ἀντὶ 4.500 λιρῶν.

«SOLVEIG» Σουηδικόν, μὲ ἐν κατάστροφα, 805 τ. γκρός (τοῦ 1904) ἐπωλήθη εἰς Εσθονούς ἀντὶ 5250 λιρῶν.

«BALTICA» Εσθονικόν, μὲ ἐν κατάστροφα, 348 τ. γκρός (τοῦ 1917) ἡγοράσθη παρὰ Γιουγκοσλαβίων ἀντὶ 1300 λιρῶν.

«GUERMOR» Γαλλικόν, μὲ ἐν κατάστροφα, 305 τ. γκρός, 430 τ. φορτίον καὶ ναυπηγήσεως 1923, ἐπωλήθη εἰς Νορβηγούς ἀντὶ 3300 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ἀφορούσης διέλθει «σερεβέν».

NEOTEYKTON 'Ιαπωνικὸν ἀκτοπλοίον μότορφιτ, 700 τόννων d. w. ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας ἀντὶ 290.000 γινέ, μὲ παράδοσιν τὸν προσεχῆ 'Οκτώβριον.

### Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

'Η ἀγορὰ τοῦ πλαισιούδηρου διετήρησε καὶ κατὰ τὸ παρελθόντα μῆνα τὴν χαλαρότητά της, ἀπὸ ἀρκετῶν ἡδη μηνῶν συνεχιζομένην. Κατὰ Μάιον (ἔξαρσεται τὸν Ιαπωνικῶν καὶ Ἀμερικανικῶν διαλύσεων) ἐπωλήθησαν 10 μόνον πλοῖα, 20.693 τόννων γκρός, ἔναντι 15 σκαφῶν 10.780 τόννων, πωλήθησαν τὸν Μάιον π. ἔ. Διαρκούντος τοῦ α' δημητρίου το. ἔ. αἱ πωλήσεις πρὸς διάλυσιν περιλαμβανούσαν 48 πλοῖα (ἐν οἷς 13 ἀλιευτικὰ καὶ μικρὰ σκάφη) συνολικῆς χωρητικότητος 89.938 τόννων γκρός, ἐνῷ κατὰ τὸ ἀντίτιστον δημητρίου πληνον π. ἔ. είχον πωληθῆ 109 πλοῖα (ἐν οἷς 13 ἀλιευτικὰ καὶ μικρὰ σκάφη) συνολικῆς χωρητικότητος 211.483 τόννων γκρός.

Αἱ κατὰ τὸ δ' 150ήμερον τοῦ Ιουνίου ἀναγγελθεῖσα πωλήσεις ἀνεφέρονται εἰς τρία μόνον σκάφη: Οὕτω τὸ Γαλλικὸν «Canteneas» 645 τ. γκρός (τοῦ 1890) ἡγοράσθη ἐπὸ Βέλγων διαλύτων ἀντὶ 1280 λιρῶν, τὸ Αμερικανικὸν «Pemberton» 831 τ. γκρός (τοῦ 1902) ἡγοράσθη παρ' Ἀμερικανῶν ἀντὶ μῆ γνωσθείσης τιμῆς καὶ τὸ ναυάγιον τοῦ 'Αμερικα-

**K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΥ**

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικὰ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν  
Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

**"NORDENFJELDSKE,"**

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ πατ εὐ-  
θεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν  
Ἄγγλιαν καὶ KONTINENTE.

Πληροφορία: Μέγαρον 'Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρο-  
φος. Τηλέφ. 44-032. Πειραιᾶ.

## ZETSKA PLOVIDBA A.D.

**ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΥ "LOVCEN,"**  
διαδέτοντος πολυτελεῖς καμπίνας πρώτης δέσεως μὲ μίαν καὶ δύο κλίνας,  
έπισης πολυτελή τουριστικὴν δέσιν.  
Προσεχεῖς ἀναχωρήσεις ἐκ Πειραιῶς διὰ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΝ, ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΝ:

**ΑΛΒΑΝΙΑΝ, ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΥΓΙΑΝ, ΒΕΝΕΤΙΑΝ, ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ:**

τὴν 8ην Ιουλίου ὥραν 7ην μ.μ.

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

νικού «άλινερ» «Πρόεδρος Χούβερ» 21.936 τ. γκρός (τοῦ 1930) ἐπωλήθη εἰς Ιάπωνας διαλντάς ἀντί 500.000 γιρέας, ώς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται προσηγμένον ἀπὸ τοῦ Δεκεμβρίου π. ἔ. εἰς τὴν Φορμόζαν.

## Άτυχήματα εἰς Έλληνικὰ πλοῖα

### Τὸ ναυάγιον τῆς «Άγιας Βαρθαράς»

Τὸ φορτηγὸν «Άγια Βαρθαρά» 4572 τ. γκρός (τοῦ 1913) ἀνήκον τοὺς κ.α. Δ. Λογοθέτην καὶ Μη. Φασῆν, ἐνανέγησε τὴν προσίσα τῆς 22ας Ιουνίου, πλησίον τῆς Βρέστης, ἔσοξελαν ἐπὶ τῶν βράχων τῆς νησίδος Οὐζάν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος προσήρχετο ἐπὶ Πόδον Νατάλ καὶ κατηύνετο εἰς Δουνγκέρην, Γάνδρην καὶ Μίδδλεσούπο μὲ φορτίον 6800 τόννων μεταλλευμάτων. Τὸ ἀτύχημα τὸν διερύλετο εἰς τὴν κρατούσαν ἀνά τὰ παράλια τῆς Βορείου Γαλλίας προστάτην ὅμιλην. Τὴν 8.10' π.μ. τῆς 22ας Ιουνίου ἐλλιφθη ἀπὸ τοὺς σταθμοὺς ἀσύρματον τὸ σῆμα κινδύνου S.O.S., ἐπειρμένην ἀπὸ τὴν «Άγιαν Βαρθαράν», μὲ τὴν λεπτομέρειαν, διὰ τὸ σκάφος προσκρούσαν ἐπὶ βράχων βυθίζεται ταχέως, συνεπείᾳ ἀπατασχέτον διαφορῆς ἐκ τῆς πρώτας. Μίαν ὥραν βραδύτερον τὸ Γαλλικὸν ἀτμόπλοιον «Chateau Pavie» ἐπανελάμβανε τὸ ἀσύρματον φασιτηλεγράφητον τοῦ Ελληνικοῦ φορτηγοῦ: «Η θέσης τοῦ ἀπὸ της Αγίας Βαρθαράς εἶναι ἀπελποτική. Τὸ σκάφος βυθίζεται, τὰ δὲ ὕδατα ἔφθασαν μέχρι τοῦ κατωτότερος τῆς πρώτης τούτου.

Τὴν αὐτὴν περίον δώρα, κατὰ διαταγὴν τοῦ πλοιάρχου τῆς «Άγιας Βαρθαράς» κ. Β. Γούλανδρη, ἔξαπεστάλη τὸ κατοπέρο τελευταῖον φασιτηλεγράφημα: «Προσηράζωντες ἐπὶ βράχων εἰς θέσην Arradic, δύο μίλια νοτίον τοῦ σηματοφορικοῦ σταθμοῦ τοῦ Οὐζάν, συνεπείᾳ πυκνῆς ὅμιλης. Λόγῳ σοβαρῷ οηγμάτων τὸ πλοῖον κατακλύζεται ωγδαῖς. Διετάξαμεν τὴν ἔγκαταλειψιν. Τὸ πλήρωμα εἰσέρχεται εἰς τὰς λέμβους, διότι ἡ βύθισις τοῦ σκάφους ἐπίκειται». Ἐπὶ τόπον ἔφθασαν μετά τινας δώρας δύο ναυαγοσωστικά, ἀπόνα εὔρον τὸ πλοῖον βυθίσμενον. Ἀνεδύνοντο μόνον ἐκ τῆς ἐπιφανείας ἡ κατυδοδός τοῦ σκάφους καὶ εἰς τῶν ιστῶν του. Κατὰ τοὺς ναυαγοσωσθατας, ἡ θέσις τοῦ πλοίου είναι ἐκτελεύτην εἰς τὰς ισχυρὰς φεύγατα καὶ εἰς τὴν ἐκ τοῦ ὄπενον κακοσαρίαν. Ἡ ἀνέλκνοις του κρίνεται ἀδύνατος, τοινέται δὲ ὅτι μὲ τὴν πρώτην τοικυμάν τὸ σκάφος θὰ ἀρχίσῃ διαλύμενον.

Τὰ ναυαγοσωστικά εἰς οὐδεμίαν ἐνέργειαν προσέβησαν, ἐπέστρεψαν δὲ εἰς τὰς βάσεις των ἀπράτας. Οἱ ναυαγοὶ διεσώθησαν εἰς τὴν Βρέστην, ὅπου ἔφθασαν κατηύπατοντες. Τὸ σκάφος ήτο ἡσφαλισμένον.

Τὰ κυριώτερα ἀτύχηματα τοῦ 15ημέρου ἦσαν τὰ ἀκόλουθα:

«ΕΚΑΤΟΝΤΑΡΧΟΣ ΑΡΑΚΟΥΛΗΣ»: Ἀφοῦ ἐπεσκένασεν εἰς τὸ Κίγκστον ζημίας τινὰς εἰς τὸ σύστημα τοῦ πηδαλίου του, ἔλαβε ποτοπητικὸν ναυσιπλοίας καὶ ἔξηκολούθησε κανονικῶς τὸ ταξίδιον του διὰ Ρόττερντα.

«ΝΟΚΟΛ» (τάνκερ): Κατὰ τὴν ἐκφόρτωσίν του εἰς Πειραιά διεπιστώθη, ὅτι 150 τόννοι βενζίνης είχον ἀναυχθῆ ἡ 180 τ. μαζῶν, συνεπεῖ τοιούτης διαρροῆς τῶν «τάνκερ», καθὼς καὶ ὅτι ἡ μέν βενζίνη ἦτο ἐλλειπτή κατὰ 21 τόννους, ἐνῷ τὸ μαζόντο ἐπλέναντες κατὰ 14 τόννους. Διετάζη ἐπιθεώρησις, τὸ σκάφος διοίση μετὰ τὴν ἐκφόρτωσίν του ἀνεχόμενος διὰ Κονστάντζαν, ὅπου καὶ ἐπέστη ἐπιθεώρησην καὶ ἐπισκενάς. (Ιουν. 14)

«ΜΟΤΟΡΙΝΑ» (τάνκερ): «Ἐπεσκένασεν εἰς τὴν Αμέρικαν ἀνομαλί-

αν τινὰ τῶν μηχανῶν του κατέπλευσεν εἰς Δάντσιγκ πρὸς φόρτωσιν «χρεού» διὰ Σούσας. Ἐνῷ ἡτο πλευρισμένον εἰς Δάντσιγκ καὶ ἐφόρτων, διῆλθε πλησίον μὲ μεγάλην ταχύτητα ἔνα ἀτυπόλιον, ἀπὸ δὲ τὸν προσληφθέντα σηματισμὸν ἐκλυδωνίσθη τὸ δεξιανόπλοιον καὶ ἐθράσισθησαν τὰ σχοινία προσδέσεως τῆς πρώτας του καὶ ὁ σωλὴν διοχετεύσεως τοῦ φορτίου ἐκ τῶν δεξιανόν τῆς ξηρᾶς εἰς τὰ κύτη τοῦ πλοίου. Πέντε τόννοι ἐκ τοῦ φευστοῦ φορτίου διέφευσαν εἰς τὴν θάλασσαν.

(Ιουν. 20—24)

«ΠΑΡΑΛΟΣ»: Καταπλέον κενὸν εἰς Στέττιν πρὸς παραλαβὴν φορτίον γιανθράκων συνεργούσθη εἰς τὸν ἐκεὶ προλιμένα μὲ τὸ ἀποπλέον Γερμανικὸν ἀτμόπλοιον «ODERSTROM». Τὸ Ελληνικὸν ὑπέστη μικρᾶς ζημίας, ἡγυροβόλησε δὲ εἰς τὸν λιμένα πρὸς ἐπιθεώρησην. Τὸ Γερμανικὸν, ἵπταν μεγαλυτέρας ζημίας, ἀνέκοψε τὸν πλοῦν του καὶ ἐπανέπλευσεν εἰς Στέττιν δι᾽ ἐπισκενάς.

(Ιουν. 20)

«ΜΑΡΑΘΩΝ»: Ανεφέρη εἰς τὸ «Λόρδο», ὅτι τὸ σκάφος πούτο, ὅπας ἡγυροβόλει πρὸς καρδον εἰς τὸ Αμπελάκι, προσήρχεται ἐλαφρῶς εἰς τὰ ἐκεὶ ἀμάθη, ἀνελκυσθὲν τῇ βοηθείᾳ δύο φυματίκων καὶ χορίς νά παρουσιασθούν ζημίας εἰς τὰ θαλατά του.

(Ιουν. 20)

«ΚΟΥΑΛΟΥΡΑΣ — ΞΕΝΟΣ»: Προερχόμενον ἐκ Στέττιν μὲ φορτίον γιανθράκων κατέπλευσεν εἰς τὴν Θεσσαλονίκην, δουτινέφερη, ὅτι τὸ φορτίον τὸν ἐπ' ἀριθ. 2 καὶ 4 κυτῶν είχεν ὑπερθεμανθῆ. Κατόπιν τούτου ἡρχισεν ἀμέσως καὶ ἐν σπουδῇ ἡ ἐπιφόρτωσις τοῦ φορτίου. Παρὰ ταῦτα ἡ ἀνάφλεξη δὲν ἀπεργύθη τελικῶς, τὴν δὲ ἐπονένην παρεπηδήθη καπνὸς ἐξερχόμενος ἀπὸ τὸ κύτος Νο 4. Ἐπισταμένη ἔξετασις ἀπέδειξεν, ὅτι είχον σημειωθῆ ἐνάρξεις πυρκαϊῶν εἰς διάφορα σημεῖα τοῦ κύτου. Ἡ ἐργασία τῆς ἐκφρωτώσεως διεκόπη κατόπιν τούτου, τὸ δὲ κύτος κατεκλύσθη διὰ γλυκέος ὑδατος. Ἡ ἐκφρωτώσις ἀπὸ τὰ ὑπόλοιπα κύτη ἐξηγολούθησε κανονικῶς.

(Ιουν. 24—27)

«ΜΑΡΟΥΚΩ ΠΑΤΕΡΑ»: Τὸ Γερμανικὸν ἀτμόπλοιον «ELBING IV» κατευθύνομενον μὲ γενικὰ ἐμπορεύματα εἰς τὸ Αμβούργον καὶ τὸ Ελληνικὸν φορτηγὸν «Μαρούκω Πατέρα» κατευθύνομενον ἐς Στέττιν εἰς Σπέτζιαν μὲ φορτίον γιανθράκων, συνεργούσθησαν ἐλαφρῶς εἰς τὸ Βόρειον λιμένα τοῦ Κιέλου. Ἀμπότερα τὰ σκάφη ὑπέστησαν μικρᾶς ζημίας, ἔξηκολούθησαν τὸν πλοῦν του.

(Ιουν. 25)

«ΚΑΡΙΝ» (σημαία Αγγλική): Τὸ δημελούσινητον θαλαμηγὸν «Κάριν» 300 τόννων, τοῦ κ. Αντ. Φίξ, κατευθύνομενον ἐκ Φαλήρου εἰς Νεαπόλιν τῆς Ιταλίας ἀπέτεφροθή ἐγγὺς τῆς Ποσειδονίας. Τὸ πρό ποτῆθεν ἀπὸ ἀνάφλεξην τοῦ κανονίου πτερελάτων, μετεδόθη δὲ εἰς ὄλοβληρον τὸ πλοῖον ταχύτητα. «Ἐν πυρωτάνων προσέδεσε τὸ κανόμενον θαλαμηγὸν καὶ τὸ προσήρχεται εἰς ἀμάθη θέσιν τοῦ πλοίου τοῦ Λουτραζίου, ἐνῷ τὰ ἀτμόπλοια «Ζάκυνθος» καὶ «Πέτρος» καὶ τινὲς βενζινάκατοι ἐξ Λουτραζίου καὶ Κορίνθου, παρέσχονται βοηθείας εἰς τὴν διάσωσην τῶν 16 ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος. Δύο μέλη τοῦ πληρώματος ἀπέστησαν ἐγκαύματα. Ἡ πυρκαϊά κατεοβεσθή τὴν πρώτην ἐπομένην ἐπό τοῦ ναυαγοσωστικοῦ «Άγιος Νικόλαος», ἀμφὶ ὅμιος κατέστηρε σχεδὸν ὄλοβληρον τὸ πλοῖον, δύο περισσότερα εἰναὶ 5.000 λιών, ἡσφαλισμένον δὲ ἐν Αγγλίᾳ. (Ιουν. 24—30)

### Αἱ ἀπώλειαι πλοίων κατὰ Μάϊον

Αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Λόρδο Ρέτζιστερ» ἀναφέρουν, ὅτι κατὰ τὸν παρελθόντα Μάϊον ἀπώλεσθαις καθ' ἀπαντά τὸν κόσμον 12 ἀτμόπλοια καὶ μότοροπτες (500 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔσταση), συνολικῆς χωρητικότητος 53.699 τόννων γυρός. Τὸ Μάϊον π. ἔ. είχον ἀπολεσθῆ 12 σκάφη 24.892 τ. γκρός. Αἱ ἐπετειναὶ ἀπώλειαι κατανεύονται εἰς τὰς ἀκόλουθους σημαίας:

Αγγλικά	4 τ. γκρ.	13.617	Νοσθηγακά	1 τ. γκρ.	1.159		
Αμερικανικά	1	»	1.120	Άλλα χώραι	4	»	11.627
Γαλλικά	1	»	25.178				
Ιαπωνικά	1	»	998	Σύνολον:	12	»	53.699

Αἱ ὀλικαὶ ἀπώλειαι καὶ μηρικαὶ ἀβασίαι ἀνήλθον κατὰ τὸν παρελθόντα Μάϊον ἀπώλεσθαις καθ' ἀπαντά τὸν κόσμον 12 ἀτμόπλοια καὶ μότοροπτες (500 τ. γκρός καὶ ἄνω ἔσταση), συνολικῆς χωρητικότητος 53.699 τόννων γυρός. Τὸ Μάϊον π. ἔ. είχον ἀπολεσθῆ 12 σκάφη 24.892 τ. γκρός. Αἱ ἐπετειναὶ ἀπώλειαι κατανεύονται δὲ εἰς τὰς ἀκόλουθους αἵτιας:

Ζημίαια συνεπείᾳ τρικυμίας	.....	15
Ναυάγια καὶ ἔγκαταλειψίες	.....	1
Ζημίαια κατόπιν προσαράξεως	.....	80
Σινγκρούσεις καὶ προσφρούσεις	.....	97
Πυρκαϊά καὶ ἐρηξίες	.....	20
Εἰς ἄγνοιαν (ἀντανδροὶ ἀπώλειαν)	.....	1
Βλέβα μηχανῶν, ἔξονος καὶ πηδαλίου	.....	85
Ζημία ἐκ παντοίον ἀλλον αἴτιον	.....	128

Σύνολον ἀβασίων μηνὸς Απριλίου ..... 427

Τὸ σημειώμενον εἰς τὴν στατιστικήν Γαλλικὸν σκάφος τόννων 25.178 εἶναι τὸ περισσότερον «Λαφαγιέτ» ἀπότεφροθήν εἰς Χάροναν. Ἐπειλήθη ἡδη πρὸς διάλυσιν.

## ALEXANDRIA - PORT-SAID

Established 1902-Cables GRENOLIS

## 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. I. Grand

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ “APNTENA”,  
ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΣ ΑΝΕΣΙΣ ΤΑΧΥΤΗΣ  
Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις  
XION-MYTILHNHN - ΝΗΣΟΥΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ  
Τηλέφωνα Δ)σεως 40.324 Κεντρ. Πρωτ. 43210  
ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ εἰς ἀπαντα τὰ Πρωτορεία

## Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Μετηνοτάτη ἐπήρεσεν ἡ κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς καὶ κατὰ τὸ β' 150-μερον τοῦ Ιουνίου. Ή πεισις τοῦ ἑτοῖμου τοννᾶς, ὀλονέν ὄχοντεν, ὑποτιμητικὴν ἔσχεν ἐπίφοροιν, παρέζοντα τὴν εὐκαριόνα εἰς τοὺς φορτωτὰς νῦν ἐπιτυχάνονταν ναῦλον ἔξαιρετικά χαμηλόν, δυσαναλόγονς πορὸς τὰ ὑψηλέμενα ἔσδοι τῶν πλοίων, καθ' αὐτὸν ἐπιλημμονές διὰ τοὺς πλοιοκτήτας.

Ἡ μαρασμόδης ἀποχῶς κατάστασις, ἢ ἀπὸ μηνὸν ἥδη ἐπικρατοῦσα εἰς τὴν κίνησιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, δὲν ἐπέτησε τὸν ἀποκατάστασιν ἰσορροπίας τινὸς μεταξὺ προσφορᾶς καὶ ἡγήσεως χωρητικότητος. Μέρος αὐτῆς κατὰ σημαντικότερον ποσοστὸν τῆς σύμερον ἀργούσης χωρητικότητος ὅπωδε ποτὲ καὶ πάλιν θα παροπλισθῇ ἐν ἀναμονῇ βελτιώσεως τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. Κατὰ τὰς τελευταῖς, πόργυματι, ἡμέρας τοῦ Ιουνίου, ἡ σημειωθείσα εἰς τὰ Χρηματιστήρια Νέας Υόρκης καὶ Λονδίνου ἔστατος ζημότης καὶ ἡ πόρη τὰ ἄνοι στροφὴ τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ὄλων, ἐν συνδυασμῷ πορὸς ὑπαρχούσας πληροφορίας περὶ σκοφιάσεως τοῦ στοῦ τῆς Βρετανίας Ἀμερικῆς, ἐδημονόγησαν ἐλπίδας τινὰς περὶ ἀναγένθεος τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου καὶ ἀναζηγούσεως, συνεπός, τῆς ἐπειδασίου μεταφορῶν. Ἰσος αἱ ἐλπίδες αὐτῶν νὰ ἔχουν κάπιαν δάσιον δικαιολογίαν, λόγῳ καὶ τῆς φυσιολογικῆς ἐξαντλήσεως τῶν ἀποθεμάτων πρώτων ὄλων εἰς τὰς διαφόρους ἀγορὰς καταναλώσεως. Γεγονός πάντως εἶναι, ὅτι τὸ μέλλον ἔξαρτάται καὶ πάλιν ἀπὸ τὴν Βρετανίαν Ἀμερικήν, ὅποντες κατὰ τὴν φινάνσιον ἀναμένεται νὰ δοῦῃ ὁ ἀποφασιστικὸς τόνος εἰς τὴν ἐξέλιξιν τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος.

Ἐν τῷ μεταξὺ ὅλοι οἱ τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς, ἔξαρσει τῆς Μάνης Θαλάσσης, διετίσσαν τὴν σχετικὴν ἢ ἀπόλυτον γνώσματος πλέον ἀπράξιαν τον. Τὸ ἀδιέσδον τοῦ Πλέετ ἐξηρκούμησε, παρὸν δὲ σπουδαῖς τινὰς ναυλώσεις, αἱ ὥραια ἐπεισθῆσαν εἰς τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίου, ἵστως δὲ διὰ τινα σύγχρημα καὶ κάτω τῶν καθησιλομένων δι' αὐτοῦ ναῦλων, ἵστως δὲ πάντα πιθανὴν ἡ πλήρης ὑπορρόφησις τῆς ἐκεί ἀργούσης χωρητικότητος πρὸ τοῦ Σεπτεμβρίου. Αἱ ἀναλασσόσημενα καιρικά συνθῆκα καὶ ἡ ἀδυναμία τῆς ἑτοιμασίας καὶ συγχετόσεως τοῦ ἀραβοσίτου εἰς τὰ κέντρα φορτώσεων δικαιολογοῦν τὴν καθυστέρησιν τῆς ἐνάρξεως ἐκ τῆς Ἀργεντινῆς ζωρτοτέρων ναυλώσεων.

'Ἄλλοι καὶ ἀπὸ τὰς ἄλλας ἀγορὰς σιτηρῶν δὲν προβλέπεται εὑρυτέρα ζήτησις χωρητικότητος διὰ τὸ ἀμέσως προσεχές μέλλον. Πλὴν τῆς διαπιστούμενής καλυτέας συγκομιδῆς διὰ τὰς πλείστας τῶν Ἐνόρωπαίων χωρῶν, ἀνησυχητικῶν σημειοῦται ἀτρχῶς, τὸ φαινόμενον καὶ τοῦ περιορισμοῦ τῆς καταναλώσεως, λόγῳ τῶν συναλλαγματικῶν διασχεδεῖδεν ὡρισμένων κρατῶν. 'Η μόνη χώρα, ἡ οἵης ἐξηρκούθη, ὅτι μεγάλας θέλει εἰσαγάγει ποσότητας γεννημάτων, εἶναι ἡ Ιταλία, τῆς διόπις ἡ ἐφετεῖνη ἐσοδεία ἐπελείφθη σημαντικῶς τῆς περιουσίας. Παράγοντας ἐπίσης τῆς δημιουργίας πληθωρισμοῦ εἰς τὴν διαθέσιμην χωρητικότητα εἶναι καὶ ἡ ἐν Ρωσίᾳ αἰσθητὴ ἔξαρσις κίνησις σιτηρῶν. 'Ολιγώτερον χρόνον θὰ διαρκέσουν τὰ ἐκ Μάνης Θαλάσσης ταξίδια, μικροτέρα, συνεπὰς χωρητικότητος θὰ ἀπασχοληθῇ. 'Οπωδήποτε λοιπὸν αἰσιοδοξοὶ προβλέψεις διὰ τὸ ἀπόλυτον τοῦ τρέχοντος ἔτους δὲν ἥμερον νὰ δικαιολογηθῶν. 'Η Ναυτιλία θὰ ἴστηται τὰς ἐκ τῆς περιστολῆς τῶν συναλλαγῶν συνεπεῖας, ἀναμένοντα πλέον νὰ ἴδῃ ἀναπτυσσομένην ποιὸς τὴν ἐργασίαν τῆς ἀπὸ τῶν ἀρχῶν δὲν ἐπομένουν ἔτοις ἐφόσον καὶ αἱ τότε κρατοῦσα συνθῆκαι εἰς τὴν σιταροφάνη καὶ τὰ ἐμπορικά χρηματιστήρια ηὗθελον εὐνοϊῶς ἐπιδράσῃ ἐπὶ τῆς ζωηρότητος τῶν μεταφορῶν.

Δεπτημερέστερον ἡ κατὰ τομεῖς κίνησις τῆς ναυλαγορᾶς εἶχεν ὡς ἔξης:

**ΠΛΕΙΤ:** Κάπουα κίνησις ναυλώσεων ἐσημειώθη μετὰ τόσους μῆνας καθολικῆς ἀπράξιας. Λί ναυλώσεις ἀφένων, καρίσις, φορτώσεις σίτουν καὶ οὐδὲ ἀραβοσίτουν, περιεστράψησαν δὲ εἰς σκάφη μετρίας χωρητικότητος εἰς τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίου, καὶ ἡ σημειωθείσα προτίμησης τῶν ναυλωτῶν πρὸς ὡρισμένα σύγχρημα, ὅπωδε ποτὲ μεγάλης ἡλικίας, ἔναντι τῶν διαθέσιμων νευτέρων τοιούτων, ἐξέποιηση τοὺς κύκλους τοῦ Χρηματιστηρίου τῶν ναῦλων. Άλλα παρὰ τὴν ναῦλον εἰκοσάδος σκαφῶν, δῆγος τῆς ἀργούσης ἐκεῖ χωρητικότητος, ἥτις ἔχει ἀδειαν νὰ ναυλωθῇ, ἔξαρσονθεῖ νὰ εἴνει σημαντικός, ἐνῷ καὶ τὰ ὄλονέν καταπλέοντα σκάφη μὲ φροτία γωνιθράκων, διὰ τὰ ὄποια ισχύουν οἱ περιορισμοὶ τοῦ σχεδίου, αὐξάνουν περιτέρω τὸ ἔτοιμον τοννᾶ. Ποιά τις ζήτησις ἐσημειώθη καὶ διὰ προσφορισμοῦ ἐκτὸς σχεδίου, συγκεκριμένως δὲ διὰ Λόδης 'Αντζελες καὶ λιμένας Βορ. Ἀτλαντικοῦ.

Η ΒΟΡΕΙΟΣ ΑΜΕΡΙΚΗΣ μιρῶν παρέσθεν ἐργασίαν, διεῖλεται δὲ τόπο κυρίως εἰς τὴν περιορισμένην ζήτησιν χωρητικότητος διὰ τὴν φροτούσην σιτηρῶν. 'Απὸ τὸν Κόλπον οἱ ναῦλοι κατέπεσαν, λόγῳ τῆς ἀπράξιας εἰς τὰ 2/3 τὸ καυθότερο, βάσιν 'Αμερέδου—Ρόττερνταμ—Γερμανίαν σαζάρος ἐδέζθη 2/1 ½ — ἐνῷ καὶ διὰ παλαιοσίδηρα ἐπελείσθη ἐργασία εἰς τὰ 18— διὰ Γδυνίαν. Αἱ ζαχάρεις Κούβας μὲ δίλγα φροτία εἰς τὰ 15/6 δι' Ἀγγλίαν. Παλαιοσίδηρα ἀπὸ λιμένας Ἀτλαντικοῦ εἰς τὰ

5.10 δολλάρια διὰ Γένοβαν ἡ Σαβόναν, δὲ δι' Ἀγιος Λαυρέντιος οὐδὲν ἐπέδειξεν ἐνδιαφέρον διὰ φορτώσεις γεννημάτων, παρὰ μόνον δι' Οζτώβριον — Νοέμβριον εἰς τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίου. Σταθεροτέρα ὑπῆρξεν ἡ ἀγορὰ τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ μὲ ναῦλους 23— φίο δι' Ἀγγλίαν Ιούνιον — Αὔγουστον καὶ μὲ προσφοράν διὰ φορτώσεις κατ' ἀποκοπὴν ἀπὸ Βρεταννικὴν Κολομβίαν διὰ Νότιον Αφρικήν.

ΟΙ ΗΕΡΑΝ ΤΟΥ ΣΟΥΕΖ τομεῖς παρὰ τὴν σχετικὴν ζήτησιν χορητικότητος, ἐπέδειξαν καὶ μάτι τὴν χαρακτηριστικὴν τῆς γενικῆς καταστάσεως ἀδυναμίαν. Οἱ πλοιοκτήταις ὑπερδεύθησαν νὰ δεχθοῦν ναῦλους ἢ χαμηλοτέρους τῶν πορὸς χρατούντων. Άπο Καράτοι — Μαρμαγάνη, φεντικές ἐπληρώθησαν καὶ διὰ λιναρόσπορον καὶ φυτίκια σελ. 23— ἐν τοῖς 23/6 διὰ Λίβερπολού καὶ διὰ σιτηροῦ 21/6 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἐνῷ ἀπὸ Μαντζής οἱ ναῦλοι διετηρήθησαν εἰς τὰ 26/6. Τὰ μεταλλεύματα Βιζαγανατάμη εἰς τὰ 1916 διὰ Καλαί, Ιούνιον — Αὔγουστον καὶ ἀπὸ Κολαζέ, διὰ Βαλτιμόρου (Σεπτεμβρίου) εἰς τὰ 23—. Αἱ δρῦζαι Σαζήκων μὲ κάποιαν κίνησιν εἰς τὸν χαμηλὸν ναῦλον τῶν 26/6, αἱ δὲ ζαζάρεις Τάβας ἐν ἀπράξιᾳ. Άπο Πόρτ Ρεντόν, ἀνθρακίτης, εἰς τὰ 23/6 φίο διὰ Γαλλικούς λιμένας Ατλαντικοῦ καὶ 17/6 διὰ Καναδᾶν. 'Η Αστραλία μὲ δίλγα ναυλώσεις τὰ δὲ σύγια ἀπὸ Ντάφεν εἰς τὰ 24— διὰ Κόντινεντ. 'Οσον ἀφορᾷ τοὺς ἐξ Αστραλίας ναῦλους δι' Ἐλλάδα οὗτοι ηγάπηθησαν κατὰ 2/6 ἀντὶ τῶν τιμῶν τοῦ σοχδείου, ὡς γράφουμεν εἰς ἄλλην σελίδα.

'Η ΜΕΣΟΓΕΙΟΣ πλὴν τῆς ἐκ Μάνης Θαλάσσης σημειωμένης κανίσσεως οὐδεμίαν ἀλληληγορεῖ δραστηριότητα. Πλείστα δούσα Έλληνικά καὶ ζένα σαζάρι ἐναντίωνται τοῦ νοῦ τοῦ Σοβιέτη διὰ φορτώσεις σιτηρῶν εἰς τὴν παγιωθείσαν τιμὴν ναῦλου τῶν 26/10 δι' Ἀμερέδουν ἡ Ρόττερνταμ δι' ἐγγύτερας ημερομηνίας φορτώσεων καὶ περὶ τὰ 10/9 Σεπτεμβρίου, μὲ 9 πέννας ἔστρα δι' Ἀγγλίαν. Μεγάλο σάζαρος δι' Αὔγουστον ἐδέζθη 10— 'Αμερέδουν — Ρόττερνταμ. Οἱ ναῦλοι μεταλλεύμάτων Μεσογείου πτωτοὶ καὶ μὲ σπουδαῖην ζήτησιν σαζάρων. Άπο Κύπρου ἐπληρώθησαν 9— δι' Ἀμερέδουν καὶ 11/10 διὰ Στρέττον — Στοκχένταγγεν.

ΟΙ ΠΟΛΩΝΙΚΟΙ γαμάνθεις λόγῳ τῶν ἐπηρεστέουν σφαλιστρῶν εἰς τὰ 17 ή τοῦ 17 διὰ Μπονένος 'Αΐρεσ, ἐνῷ διὰ Λ. Ιταλίαν ἐπληρώθησαν 8—. Άπο τὸ Ρόττερνταμ περὶ ζήτησης εἰς τὰ 10/10 ½ διὰ Ρίον Ιανείδην καὶ 5/10 ½ ἀπὸ 'Αμερέδουν διὰ Δυτικήν Ιταλίαν. Άπο Χούλη διὰ Μπονένος 'Αΐρεσ 12/6, ἀπὸ Οβαλλίαν δι' Αλεξανδρείαν διὰ Πόρτ Σαΐδ 6/9 ἔστι 7—, ἀπὸ Τάβη διὰ Ντασάρι 7—, ἀπὸ Κάρδιφ διὰ Χάιφαν 7/6 διὰ Δετζίκην Ιταλίαν 6—, ἀλλὰ καὶ 5/7 ½ καὶ διὰ Ροζάριο 13/6.

## Καθέλκυσις τῆς «Θεμώνης»

'Ἐξ τῶν ναυπηγείων «Doxford» τοῦ Σόντερλαντ καθειλκύσθη τὴν 25ην Ιουνίου τὸ νέον φορτηγὸν «Θεμώνης» 10.000 τ. d. w., τῆς ἀπολογίας «Κάσος, A. E.». 'Ἐκ μέρους τῶν πλοιοτητῶν ὡμιληθανοῖ οἱ κ. κ. Νικ. Ρεθύμνης, δοτικές έξηρτες τὴν πατροπαράδοτον Αγγλοελληνικὴν ναυτιλιακὴν συνεργασίαν καὶ ὁ κ. Μανώλης Κούλουσκουντῆς, ἀπήνησε δὲ διευθυντής τῶν ναυπηγείων κ. Robert Haswell.

## Νεώτερα Ἀτυχήματα

Τὸ φορτηγὸν «Γεώργιος Κεριωτίδης» προσήμαξε τὴν 25ην Ιουνίου εἰς τὰ ἀβαθῆ τῆς διώρυγος Farallon, παρὰ τὸ χιλιόμετρον 57 τοῦ ποτα-

## ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ EN ROTTERDAM

### PANHELLENIC SHIPPING AGENCY

### A. FIRIOS, Ltd.

### SHIPBROKERS AND AGENTS

Director: A. FIRIOS

Manager: P. J. VAN VELZEN

Contractors for:

STEVEDORING, BUNKERCOALS  
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC.

### SHIPSTORES DEPARTMENT

Manager: F. M. FIRIOS

WILLEMSPLEIN 14

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

ITALY

GREGOS & C<sup>o</sup>.

SHIP AGENTS & BROKERS

ESTABLISHED 1922

GENOA

Via Nunziata, 18

Branches at all Italian Ports

Telegrams: "GREGOS-GENOA"

BELGIUM

ANTWERP

Scaldis Buildings

2, Quai Ortelius

Cables: "GREGOSEM-ANTWERP"

μού Πλέιτ, ἀλλ' ἀνειλκύσθη ἄνευ βοηθίας καὶ ἔξηκολούθησε τὸν πλοῦν του.

Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Κῆμα» (Σιτινᾶ) προσήγγισεν εἰς Ντῶρμπαν πρὸς ἀνθράκενσιν καὶ δι' ἐπισκευὴν ζημιῶν τοῦ κυλίνδρου ὑψηλῆς πέσεως. Μετὰ τὴν ἐκτέλεσιν προσωρινῶν ἐπισκευῶν, τὸ σκάφος ἀνεζόθησε δι' Ἀγγλίαν.

## Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

### -Ἐκ τοῦ Πλεῖτ (διὰ γεννήματα)

«ΙΩΑΝΝΗΣ Π. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν, Κόντινετ, ἀμεσος φόρτωσις. (Τημῇ ναῦλον δὲν ἀνεκούνθη. Ή ναύλωσις ἐκλείσθη ἐν Ἑλλάδι).

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Ι. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 6500 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ (τημῇ ναῦλον δὲν ἀνεκούνθη), καντσέλλο 30 Ιονίου. (Καὶ ἡ ναύλωσις αὕτη ἐκλείσθη ἐν Ἑλλάδι).

«ΒΟΡΙΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. γεννημάτων δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 25)—, γενικῶς δι' Ἀγγλίαν 25)3, ἐὰν Κάρδιφ, Μπάρον ἢ Ἀμστερδαμ 24)9, δψιὸν ἀπὸ Μπάριαν Μπλάγκαν 1)3 ἐπὶ Ἑλλατον, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΝΤΩΝΗΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5800 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 25)—, γενικῶς δι' Ἀγγλίαν 25)3, ἐὰν Κάρδιφ, Μπάρον ἢ Ἀμστερδαμ 24)9, δψιὸν ἀπὸ Μπάριαν Μπλάγκαν 1)3 ἐπὶ Ἑλλατον, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΛΑΙΟΠΗ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 7200 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 25)—, γενικῶς δι' Ἀγγλίαν 25)3, ἐὰν Κάρδιφ, Μπάρον ἢ Ἀμστερδαμ 24)9, δψιὸν ἀπὸ Μπάριαν Μπλάγκαν 1)3 ἐπὶ Ἑλλατον, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΙΩΑΝΝΗΣ» ἐξ Σάντα Λορέντζο 5200 τ. δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 25)—, γενικῶς δι' Ἀγγλίαν 25)3, ἐὰν Ισλανδίαν 25)6, δψιὸν Κάρδιφ, Μπάρον ἢ Ἀμστερδαμ 24)9, Ἀμβέρσαν ἢ Ῥόττερνταμ 24)9, ἀμεσος φόρτωσις.

### -Ἐξ Ἀγγλίας-Κόντινεντ (διὰ γαιάνθρακας)

«ΝΙΚΟΣ Τ.» ἐξ Μέθηλ 6500 τ. Μπούνενος "Αἴρες 14)6, καντσέλλο 25 Ιονίου.

«ΔΕΛΦΙΝ» ἐξ "Εμδεν 5300 τ. φιούνε διὰ Πειραιᾶ 8)9, φόρτωσις 3—8 Ιούλιον.

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ» ἐξ Ῥόττερνταμ 6000 τ. διὰ Πειραιᾶ 6)3, φόρτωσις Ιούλιον.

### -Ἐκ τοῦ Δουνάβεως

«ΜΥΚΟΝΟΣ» ἐξ Κονστάντζης (πλῆρες φορτίον ξυλείας καὶ ζώων) διὰ Χάϊφαν καὶ Ἀλεξανδρειαν λ. στ. 700 κατ' ἀποκοπήν, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΣΤΗΡ» ἐξ Δουνάβεως 130 βαγ. ξυλείας διὰ δύο λιμένας Ἀνατ. Ἐλλάδος λ. στ. 6.5.0., ἐὰν τρεῖς λιμένας 6.7.6, φόρτωσις 1—15 Ιούλιον.

«ΑΙΓΑΙ» ἐξ Δουνάβεως 75—85 βαγ. ξυλείας δι' Ἑξ λιμένας Σιελένιας λ. στ. 10 κατὰ βαγόνιον καὶ συμπλήρωσις 55—65 βαγ. δι' Ἐλλάδα λ. στ. 6.5.0, φόρτωσις τέλη Ιούλιον.

«ΚΑΛΙΩ» ἐξ Δουνάβεως 140 βαγ. περίποτον ξυλείας διὰ Ρωδεστόν 220 γρόβια τὸ κ. μ., φόρτωσις 1—10 Ιούλ.

«ΕΑΕΝΗ Τ.» ἐξ Δουνάβεως 400 βαγόνια ξυλείας δι' Ἀλεξανδρειαν λ. στ. 5.15.0, φόρτωσις 25 Ιούλιον — 10 Αὔγουστον.

«ΘΡΑΚΗ» ἐξ Δουνάβεως (τέσσαρα συνεχῆ ταξίδια) 120 βαγόνια ξυλείας διὰ Σεργίαν λ. στ. 800 κατὰ ταξίδιον, ἔναρξις 25—30 Ιονίου.

### -Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ» (ἢ ἔτερον) ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ῥόττερνταμ 10)3, φόρτωσις 15—31 Ιούλιον.

«ΜΑΡΙΕΤΤΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7400 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ῥόττερνταμ 10)3 ἐὰν λιμένα, δψιὸν δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 11)—, φόρτωσις 7—17 Ιούλιον.

«ΖΕΡΜΑΙΝ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ῥόττερνταμ 10)3, δψιὸν δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 11)—, καντσέλλο 30 Ιονίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (ΜΙΧΑΛΟΥ) ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ῥόττερνταμ 10)3, ἐὰν ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 11)—, φόρτωσις 1—25 Αὔγουστον.

«ΔΛΑΝΑΟΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6500 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν

—Ρόττερνταμ 10)3, δψιὸν Σκανδινανίαν 12)—, φόρτωσις Ἰούλιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κονδ.) ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 10)3, ἐὰν ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 11)—, δψιὸν διὰ Νορβηγίαν 12)—, φόρτωσις 15—31 Ιούλιον.

«ΚΑΡΡΑΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7300 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 10)3, ἐὰν ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 11)—, φόρτωσις 1—25 Αὔγουστον.

«ΑΡΧΩΝ» ἐξ Πόλι 1950 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μασσαλίαν 12)6, φόρτωσις 1—10 Ιούλιον.

«ΣΙΦΝΟΣ» ἐξ Νορβηγίας 4750 κ. μ. ξυλείας δι' Ἑνα λιμένα Ανατ. Ἐλλάδος 7)3 βάσιν, φόρτωσις 10—25 Ιούλιον.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἐξ Νορβηγίας 2800 τ. γεννημάτων δι' Ἑνα λιμένα Ανατ. Ἐλλάδος 8)6 βάσιν, δψιὸν λιμένας 8)9, ἐὰν καὶ Χάϊφαν ἢ Μάλταν 1)9 ἔτερα, δψιὸν Ἐλλάδα Χάϊφαν καὶ Μάλταν 12)7½, φόρτωσις 5—20 Ιούλιον.

«ΕΙΡ. Ν. ΡΑΛΛΙΑ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6000 τ. γεννημάτων δι' Ἀμβέρσαν — Ρόττερνταμ 10)3 δψιὸν Νορβηγίαν 11)9, φόρτωσις 15—31 Ιούλιον.

### -Ἐκ τῆς Μεσογείου

«ΘΑΛΕΙΑ» ἐξ Ἐλευσίνος 8700 τ. βωξίτου δι' Ἔμδεν 5)6 φίο, φόρτωσις 5—10 Ιούλιον.

«ΑΝΝΑ Τ.» ἐξ Θεσσαλονίκης 4400 τ. μεταλλευμάτων δι' Ἀμβέρσαν σελ. 7)6 φίο, φόρτωσις 25 Ιούλιον — 10 Αὔγουστον.

«ΑΙΓΑΙΑ» ἐξ Κύπρου 2100 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δούναβιν 3) — φίο, φόρτωσις ἀρχὰς Ιούλιον.

«ΕΛΕΝΗ Τ.» ἀπὸ Στρατοῦ 4000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δούναβιν 3) — φίο, φόρτωσις 1—15 Ιούλιον.

«ΘΑΣΟΣ» ἐξ Μετιλήνης (τρία συνεχῆ ταξίδια) 2600 τ. ἀλατος διὰ Θεσσαλονίκην 77 δρχ. φίο, ἀμεσος ἔναρξις.

### -Ἐκ τῆς Απωλολῆς

«ΟΛΥΜΠΟΣ» ἐξ Δυτικῆς Ανδραζαλίας 6700 τ. γεννημάτων (χῆμα) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ ἢ Ἐλλάδα 31)—, φόρτωσις 10—25 Ιούλιον.

«ΜΙΧΑΗΑ Λ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Ἰάβας 7000 τ. ζαυκάρεως δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 26)6, φόρτωσις Ιούλιον — Αὔγουστον.

«ΕΥΗΝΟΣ» ἐξ Ἰάβας 8000 τ. ζαυκάρεως δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 26)—, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΚΑΤΕ» ἐξ Πόρτ Ρεντόν 7000 τ. ἀνθρακίτου διὰ Μασσαλίαν 22)6 φίο, φόρτωσις 1—15 Ιούλιον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΕΛΕΝΗ» ἀπὸ Καράτοι 8000 τ. γεννημάτων δι' ὁρισμένους λιμένας Ἀγγλίας 21)6, φόρτωσις 15—28 Ιούλιον.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Λιβανοῦ) ἀπὸ Καράτοι 8000 τ. γεννημάτων δι' ὁρισμένους λιμένας Αγγλίας 21)6, φόρτωσις 15—28 Ιούλιον.

### -Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΑΙΑΣ» ἐξ Ἀγίου Αιαρετίου 33.000 κονῷρτερος γεννημάτων δι' Ἀγγλίας 3) — τὸ κουώρτερο, μὲ δύριον διὰ Μεσόγειον, καντσέλλο 3 Ιούλιον.

«ΚΥΡΑ ΠΑΝΑΓΙΑ Π.» ἐξ Σαΐν Τροπεζ καὶ Σαΐν Ραφαέλ 1000 τ. pit-props διὰ Σφάξ 75 φράγκα, φίο, φόρτωσις 5—15 Ιούλιον.

«ΠΟΠΗ Σ.» ἐξ Σονηδίας 950 στάνταρτς ξυλείας δι' Ἐλλάδα σελ. 51)—, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΤΟΥΡΛΙΑΝΗ» ἐξ Σονηδίας 1175 στάνταρτς ξυλείας δι' Ἐλλάδα σελ. 51)6, φόρτωσις 1—20 Αὔγουστον.

«ΕΥΔΟΞΙΑ» ἐξ Σονηδίας 950 στάνταρτς ξυλείας δι' Ἐλλάδα 55) — καὶ Κέπρον 65)—, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΤΑΚΗΣ» ἐξ Σαμφούντος 2500 τ. γεννημάτων διὰ δύο λιμένα Σιελίας 9)3, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΑΣΤΩΡ» ἐξ Ἀγίου Φραγκίου 9000 τ. γενικῶν εἰδῶν δι' Ἀγγλίας 30)—, φόρτωσις Ιούλιον — Αὔγουστον.

### -Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΠΑΝΑΜ» ἐξ Καλλιφορνίας 10.000 τ. πετρελαίου διὰ Τεργέστην 17)6, φόρτωσις Ιούλιον — Αὔγουστον.

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Μεξικοῦ 10.000 τ. πετρελαίου δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 14)—, φόρτωσις Ιούλιον.

«ΑΤΛΑΣ» ἐξ Κονστάντζης 5500 τ. ἀγαθῶν πετρελαίου διὰ Σέρταν — Λά Νουβέλ 8)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΟΤΟΡΙΝΑ» ἐξ Λάντσταγκ 3500 τ. κρεοζότ διὰ Σονσάζ 12)—, φόρτωσις Ιούλιον.

## ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE “ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ”, ΑΠ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ

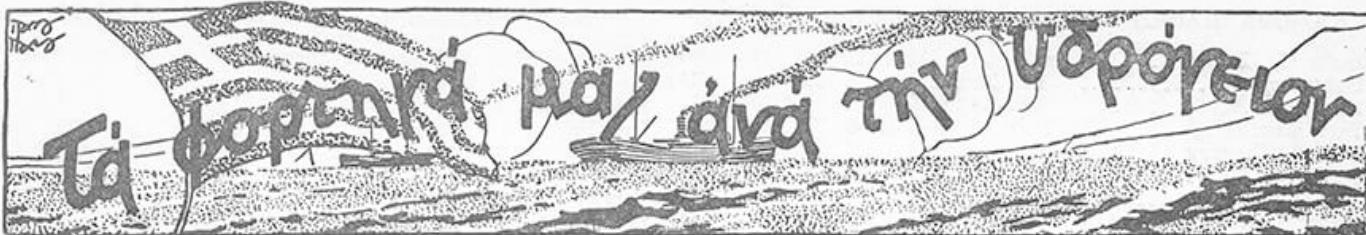
Τελείως ἀνακαινισθὲν μὲ σημαντικωτάτας βελτιώσεις ἐπαναλαμβάνει τὰς ἀναχωρήσεις του διά:

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ:** 2αν Ιουλίου, ὥραν 4ην μ.μ.

**ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ:** 8ην Ιουλίου, ὥραν 11ην πρωΐας.

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

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



## ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

## ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος  
νωπ.Τόν.  
γκρ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος νωπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαλλιανή	Θ. Επιφανειάδη	11	1656	άργει Πειραιάς ἀπό 29 Μαΐου
Άγιος Βλάσσιος	Ίω. Δ. Χανδρή	14	4297	ἔφθ. Βαλιτιώνη 17 'Ιουν. και Βοστόνην 27
Άγιος Γεώργιος	νίοι Δημή. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ Θεσσαλονίκην 18 'Ιουν.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	άνευ. Άλλα Πλάταν 18 'Ιουν. διά Ντιέλπην
Άγιος Γεώργιος IV	έτ. Γ. Νικολάου	38	4920	εἰς Σόντερλαντ ἐπό συμπλήρωσιν
Άγια Βαρθάρα	Λ. Λογοθέτη — Μ. Φακῆ.	13	4572	ΕΝΑΥΑΓΗΣΕΝ Οξεάν 22 'Ιουν.
Άγια Βαρβάρα	Φρ. Σιγάλα καὶ Σία	04	2425	εἰς Τοροζιάν 20 'Ιουν. ἐπό φόρτωσιν
Άγια Θαλασσινή	Δ. Κεράνη	11	3808	άνευ. Στέττιν 24 'Ιουν. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άργει Σύρουν ἀπό 1 'Ιουν.
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	ἔφθ. Βενετίαν 9 'Ιουν. και Πειραιᾶ 19
Άγιος Νικόλαος	Ενιαγ. Νομικοῦ	99	1106	ἔφθ. Στολίδα 27 'Ιουν.
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	διήλθε Στέττιν 25 'Ιουν. διά Σονηδίαν
Άγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάσσον	12	1864	άνευ. Μπλάρον 11 'Ιουν. διά Πειραιᾶ, ἔφθ. 26
Άδαμαντιος	έτ. «Αδάμας» Α. Ε.	15	4277	άνευ. Νευκότεσσα 1 'Ιουν. διά Μαδέρας
Άδάμας	έτ. «Αδάμας» Α.Ε.	18	4144	ἔφθ. Αμβέρσαν 17 'Ιουν. και Ρόττερνταμ 23
Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3445	άργει Πειραιᾶς ἀπό 1 'Απριλ.
Άδαμ. I. Πειθής	άδελ. Ι. Πειθή καὶ Σία...	08	4537	άργει Χίον ἀπό 9 Μαρτ.
Άδελφότης	Μιχ. Καρράς	17	5838	εἰς Χαδάνναν 20 'Ιουν. ἐπό φόρτωσιν
Άδελφοι Χανδρή	Ίω. Δ. Χανδρή	19	6176	διήλθε Ντακάρ 18 'Ιουν. διά Γδύνιαν
Άθηνά Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4824	άνευ. Τσάφλεστον 15 'Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
Άθηνα	«Ελληνική» Α. Ε.	10	2897	άνευ. Πειραιᾶ 30 'Ιουν. διά Βόλον
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729	ἔφθ. Γκαμπτεζ 19 'Ιουν.
Άγιας	Γ. καὶ Α. Φώνα καὶ Σία	96	1406	ἔφθ. Καβάλλαν 14 'Ιουν. και Θεσσαλονίκην 18
Άγιασιν	Έτ. «Άγιανα» Α.Ε.	19	5285	ἔφθ. Μοντεβίδεο 24 Μαΐου
Άγιες	άδ. Πατέρα	20	4538	διήλθε Σαμπλάγκ 17 'Ιουν. διά Φοντέζια
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντή	13	4920	άργει Πειραιᾶς ἀπό 2 Μαΐου
Άικατερίνη Ι.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	άνευ. Ρόττερνταμ 25 'Ιουν. διά Σηρούν
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	ἔφθ. Βόλον 16 'Ιουν.
Άινος	έτ. «Ζέψυρος» Α. Ε.	10	3554	άργει Σάντα Νικολάς ἀπό 2 Μαΐου
Άις Γιώργης	νίοι Γ. Σιγάλα	08	2098	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 'Ιουν.
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	άνευ. Ρόττερνταμ 18 'Ιουν., Γιβραλτάρ 23 διά Πόρτ Σαδ
Άλεξανδρα	Κ. Καρράς καὶ Υιοῦ	13	4355	ἔφθ. Βίλλαν Κονστιτούον 31 Μαΐου
Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταζμιντζή	06	4343	διήλθε Γιβραλτάρ 21 'Ιουν. διά Λονδίνον
Άλισκμων	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	άνευ. Πότι 15 'Ιουν., Κων)λν 20 διά Γάνδην
Άλικη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	άνευ. Γιουζάρο 16 'Ιουν. διά Κονιντάσιον
Άλφειός	Σ. Λιθανοῦ	20	5116	διήλθε Ντακάρ 9 'Ιουν. δι' Είσβονιανθ, ἔφθ. 24
Άναστασία	Η. Πρωτοπαλά	05	2883	εἰς Χαλκίδα ἀπό 30 Μαΐου
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άργει Οίνούσας ἀπό 17 Μαρτ.
Άνδρεας	ε'Ιόνιον Α. Ε.	19	6566	ἔφθ. Γιοκοζάμαν 23 Μαΐου
Άνδριώτης	Νιζ. Κυδωνιέως	12	4393	άνευ. Νευκότεσσα 6 'Ιουν. διά Ντακάρ
Άντια	Γ. Κοκκοτοῦ	97	2741	άργει Όστάνδην ἀπό 8 Φεβρ.
Άννα	Ν. Λυσιαρδοπούλου	19	5173	άνευ. Ρόττερνταμ 21 'Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
Άννα Σ.	Στεφανοπούλου-Άνδρονίκου	03	2759	ἔφθ. Βάζα 22 'Ιουν.
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 16 'Ιουν.
Άννα Ν. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	21	4358	έφθ. Αργυρόδοσσαν 15 'Ιουν.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άργει Πειραιᾶς ἀπό 29 Μαρτ.
Άννα Μαρία	Μάντακα καὶ Βιντιάδη	85	1272	ἔφθ. Βόλον 16 'Ιουν.
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	έφθ. Όξάγαν 15 'Ιουν.
Άννα Τ.	Θ. Τεργιάζου	06	2728	άνευ. Λαδίον 8 'Ιουν. δι' Εμδεν, ἔφθ. 25
Άντιπη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άργει Πειραιᾶς ἀπό 15 Μαΐου
Άντώνης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	15	3729	άνευ. Μπάζιαν Μπλάγκων 24 'Ιουν. δι' Αγιον Βιζέντιον
Άντώνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	άργει Πειραιᾶς ἀπό 13 Ιαν.
Άντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	άργει Πειραιᾶς ἀπό 2 'Ιουν.
Άντώνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ἔφθ. Καροντένας 25 Μαΐου
Άντώνιος Χανδρής	Βιον. — Έφ. «Χανδρής»	18	5866	άνευ. Βέρμην 26 'Ιουν. διά Ρίον 'Ιανέριον
Άνω Βαθύ	Ι. Δ. Τούνια	82	1524	άργει Σαγγάριν ἀπό 25 Φεβρ.
Άξιδος	Σ. Λιθανοῦ	19	5289	άνευ. Κάρδιφ 16 'Ιουν., Γιβραλτάρ 21 διά Χάϊφαν
Άργολικός	Μαρού «Εμπειρίζουν	21	4786	έφθ. Πεταλίδιος 17 'Ιουν.
Άρης	Μ. Συλλᾶ	14	4810	άνευ. Πειραιᾶς 13 'Ιουν. διά Σφάξ
Άριάδην	Ι. Νικηφόρου	12	4745	έφθ. Νέαν Υόρκην 31 Μαΐου
Άριστ. Λ. Γουλανδρής	Ε. Γουλανδρή	05	3470	άνευ. Κάρδιφ 24 'Ιουν. διά Φρέν Μπέντος
Άρκαδία	«Ατλαντίς» Α.Ε.	66—21	853	έφθ. Πειραιᾶς 15 'Ιουν. και Καβάλλαν 28
Άρμαθια	άδ. Γιανναγά καὶ Σία	19	4683	έφθ. Στέττιν 16 'Ιουν. και Υμονίτεν 21
Άρτεμις Πήγητα	Πήγτα	06	1433	έφθ. Χίον 13 'Ιουν.
Άρχαγγελος	άδ. Λιθανοῦ	17	5692	άνευ. Μαζανάλλο 10 'Ιουν. διά Κονιντάσιον
Άρχων	Κωστή Λαμποῦ	21	1364	άργει Βόλον ἀπό 20 Μαρτ. Ενωλέθη
Άσημίνα Μπάϊκα	Π. Μπάϊκα	95	1344	έφθ. Κωνστάντζην 28 'Ιουν.
Άσπασια	Ι. Γαλάζη	14	4211	άργει Μπονένος Αἴρες οδός ἀπό 13 Μαΐου
Άσπασια Νομικοῦ	έτ. «Π. Νομικός, Α.Ε.»	38	5200	καθειλικόθη εἰς Μποργτάλαντ 30 Μαΐου
Άστεριά	Ι. Α. Ταζμιντζή	04	3313	άνευ. Πειραιᾶς 19 'Ιουν. διά Ρωσσίαν
Άστηρ	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1350	διήλθεν Αλγερίον 15 'Ιουν. διά Ρένι
Άτεα	Γ. Κοκκισοῦ	01	4109	άργει Ρούν ἀπό 26 Οχτ.
Άτλαντικός	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	άνευ. Σιέρρα Λεόνε 10 'Ιουν. διά Βόρωνγκτον
Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπετόλα» Α.Ε.	09	4009	άνευ. Αμβέρσαν 10 'Ιουν., Γιβραλτάρ 17 διά Κονιντάνζαν
Άύρα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652	άνευ. Ρίον 'Ιανέριον 22 'Ιουν. δι' Αμβέρσαν
Άφροδισσα	Άδ. Κιτράτα	05	2529	έφθ. Νοβορωσίσκην 22 'Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαθύ τής Σάμου	νίδων Δ. Ἰγγλέση	12	1556	πάνει. Μασσαλίαν 28 Ίουν. διὰ Σάμου
Βαλεντίνη	Ίω. Σκαφαλιάδη	09	4713	πλόας "Απω Ἀνατολῆς
Βαρδάρα	Άθ. Ζωϊόπούλου	10	1354	ἔφθ. Πειραιᾶ 9 Ίουν.
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	ἔφθ. Ροζάριο 20 Ίουν.
Βασ. Α. Πολέμης	Ίω. Γκούμα	07	3429	άνει. Κάρδιφ 20 Ίουν. διὰ Βηρυττὸν
Βασίλειος Τ.	Ἐλ. Τρικόγλου	20	3673	άνει. Ἐμδεν 23 Ίουν. διὰ Θεσσαλονίκην
Βασιλική	Γ. Μαυρολέοντος	05	2089	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 2 Μαΐου
Βάσσος (τάνκερ)	Ίω. Δ. Χανδρῆ	12	4733	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Ίουν.
Βέλγιον	«Ἐλληνικὴ» Α.Ε.	19	2844	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Ίουν. Ἐποκενή
Βικτωρία	Ν. Απόδικον—Χ. Πατέρα	14	4202	άνει. Ντακάρ 22 Ίουν. διὰ Πέρπελ.
Βιντσέντσια	Ἀντ. Παπαδάκη	11	1787	ἔφθ. Τεργέστην 7 Ίουν. καὶ Πειραιᾶ 15
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	3598	ἔφθ. Δάντσιγκ 25 Ίουν.
Βιργινία	Ἀντ. Παπαδάκη	17	2313	ἔφθ. Βάρναν 12 Ίουν.
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	άνει. Πλάμαν 15 Ίουν. διὰ Σῦρον
Βόρις	ἔτ. «Βλάσσοβος»	17	5166	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 13 Απριλ.
Γ. Σ. Λιθανδρός	Ν. Γ. Λιθανοῦ	37	4835	ἔφθ. Λονδίνον 25 Ίουν.
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	άνει. Πότε Νατάλ 13 Ίουν. διὰ Ντακάρ
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμποῦ	14	4708	ἔφθ. Στέττιν 15 Ίουν.
Γεράσιμος Βεργωτῆς	Ρ. καὶ Η. Βεργωτῆ	20	6343	ἔφθ. Γιαβάτα 27 Μαΐου
Γερμανία	ἔτ. «Ἐλληνικὴ» Α.Ε.	09	1977	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ίουν. Ἐποκενή
Γεωργίος	Ν. Λαγούτη	10	2216	ἔφθ. Βραΐλαν 17 Ίουν.
Γεωργίος Γ.	Δ. Άρμαπον	18	4289	ἔφθ. Μπλατάρο 6 Ίουν.
Γεωργίος Π.	Θ. Ἐπιφανειάδη	03	4052	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Απριλ.
Γεώργ. Ι. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	13	4345	διῆλθε Περσιανούνον 21 Ίουν. διὰ Ροζάριο
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνει. Κάρδιφ 26 Μαΐου διὰ Μπονένος Ἀηρίς
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακη	21	3246	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Απριλ.
Γεώργ. Μ. Ἐμπειρίκος	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5128	άνει. Βλαδιβοστόκ 4 Ίουν. δι' Ανστραλίαν
Γιάννης	Γ. Ἀνδρέου κ.λ.π.	05	4391	άνει. Σέριφον 14 Ίουν., Γιβραλτάρ 22 διὰ Ρόττερνταμ
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	εἰς Αίγανον 15 Ίουν.
Γκρήκ Μάρινερ	ἔτ. Νήλ — Παντελῆ	14	3714	ἔφθ. Πέναφ 2 Ίουν.
Γρανικός	«Γρανίκος» Α.Ε.	16	3689	ἔφθ. Βαχαμάτουν 1 Ίουν.
Γρηγόριος Κ. ΙΙ	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	ἔφθ. Ἀμβέρσαν 25 Ίουν.
Δαμασκηνή	Παν. Ἀγγελάτου	03	1196	ἔφθ. Ἀλεξανδρούπολιν 22 Ίουν.
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ. Ἐνακλόθη
Δάναπτρις	ἀδελ. Συνοδιοῦ	14	2113	ἔφθ. Μεσσίγηναν 10 Ίουν.
Δάρμας	ἀδ. Πίπτα	83	1595	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ.
Δάφνη	Ν. Λυκαρδοπούλου	18	3798	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 4 Φεβρ.
Δελφίν	Λῶ καὶ Ἀνδρεάδη	06	3816	διῆλθε Γιβραλτάρ 23 Ίουν. δι' Ἀμβέρσαν
Δελφοί	Μ. Δ. καὶ Ε. Λαμποῦ	15	4739	ἔφθ. Αιθερούν 27 Μαΐου
Δέσποινα	ἔτ. Μιχαλιοῦ	06	3016	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Απριλ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	05	3338	ἀργεῖ Ολούντας ἀπὸ 16 Φεβρ.
Δημη. Βερνίκος (τάνκερ)	Ν. Βερνίκου	11	1203	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ ἔτους
Δημη. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	άνει. Γδύνιαν 25 Ίουν. διὰ Πλέιτ
Δημη. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 7 Μαρτ.
Δημη. Ἰγγλέσης	νίδων Δ. Ἰγγλέση	18	5275	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Μαΐου Ἐποκενή
Δημη. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	ἔφθ. Νικολάειρ 22 Ίουν.
Δημη. Χανδρῆς	Ίω. Χανδρῆ	10	4643	διῆλθε Ντακάρ 21 Ίουν. διὰ Λονδίνον
Διαμαντῆς	Διαμ. Πατέρα	17	4990	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Ίουν. ἀπὸ Τσέρα
Διον. Σταθάτος	ἔτ. Α. Σταθάτου	19	5168	διῆλθε Βικτώριαν 4 Ίουν. δι' Οζάκαν
Δίρφυς	Δ. Πατέρα	17	4240	ἔφθ. Πλάνουν 19 Ίουν.
Διώνη	Γ. Φ. Ἀνδρεάδη	06	4181	άνει. Ρόττερνταμ 21 Ίουν. διὰ Πειραιᾶ
Διώναδης	Δεων. Α. Ἐμπειρίκου	15	5604	άνει. Ἀμέρσαν 21 Ίουν. διὰ Πειραιᾶ
Δωμοίς	Ἡλ. Χατζηλία	17	4604	διῆλθε Γιβραλτάρ 21 Ίουν. διὰ Γένοβαν
Ἐθῇ Λιθανοῦ	Ν. Λιθανοῦ	37	4839	άνει. Ρόττερνταμ 23 Ίουν. διὰ Πειραιᾶ
Ἐθρος	ἀδ. Λιθανοῦ	18	5283	άνει. Νοβορωσίσκη 7 Ίουν., Ἀδεν 23 διὰ Μαντούς
Ετογήν Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἀργεῖ Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 24 Ίαν.
Ελρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 Ίουν.
Ελρήνη Σ. Ἐμπειρίκον	Στ. Ἐμπειρίκου	27	4164	διῆλθε Μίκε 1 Ίουν. δι' Ανστραλίαν
Ἐκατόνταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	διῆλθε Κίγκστον 8 Ίουν. διὰ Ρόττερνταμ
Ἐλέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	άνει. Μπλάνου 11 Ίουν. διὰ Μπονένος Ἀηρίς
Ἐλένα Ρ.	Α. Ρόσσου	17	4576	διῆλθεν Αγ. Βιζέντιον 21 Ίουν. δι' Αμέρσαν
Ἐλένη	Α. Καλλίνικου	18	5655	άνει. Αιμέρσαν 7 Ίουν. διὰ Βαγκούνερο
Ἐλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμαπον	19	5260	διῆλθε Κόμοξ 9 Ίουν. διὰ Μόζι
Ἐλένη Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	97	3039	ἔφθ. Πειραιᾶ 21 Ίουν.
Ἐλένη Η. Κουλουκουντῆ	ἀδ. Κουντουκούντη	38	5500	εἰς Τάιν ἀπὸ 8 Ίουν. (διὰ μιχανᾶς)
Ἐλίξα	Ἄντ. Παπαδάκη	19	1986	άνει. Δονυγέρσην 4 Ίουν. διὰ Βάρναν
Ἐλισάβετ	ἀδ. Μαξαράκη	22	3553	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Απριλ.
Ἐλλενικ Πίονερ	ἀδ. Γιαννουλάτου	24	3549	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ίουν.
Ἐλλάς	ἔτ. «Ἐλληνικὴ» Α. Ε.	16	2081	άνει. Ἀμέρσαν 30 Ίουν. δι' Ελλάδα
Ἐλλη	ἀδ. Γιαννουλάτου	90	1198	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Ίουν. διὰ Ρούέν
Ἐλλήν	ἔτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»	38	4974	άνει. Χούστον 7 Ίουν. διὰ Κονίνσταντον
Ἐλληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04.	3059	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
Ἐλληνικό "Υπαίθρο	Θ. Παπαδημητρίου	89	1499	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν.
Ἐλπίς	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 28 Ιαν.
Ἐλπίς	Α. Ποντέζη	19	1492	ἀνει. Γριζτέντη 16 Ίουν., Γιβραλτάρ 24 διὰ Λονδίνον
Ἐμμι	Γ. Βεργωτῆ	14	2895	ἀργεῖ Σάντα Φέ ἀπὸ 12 Απριλ.
Ἐπαμ. Κ. Ἐμπειρίκος	νίδων Ἐπ. Ἐμπειρίκου	27	4385	ἔφθ. Πειραιᾶ 19 Ίουν.
Ἐρατώ	I. Σκαφαλιάδη	18	5904	διῆλθεν Οζάκαν 24 Μαΐου διὰ Γιογοζάμαν
Ἐύανθια	Ίω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Απριλ.
Ἐύδοικός	Μαρη. Ἐμπειρίκου	22	4792	διῆλθε Σουλτάνη 16 Ίουν. διὰ Λιθόρο (εἰς Μπονγκάς 19)
Ἐύγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Ἐμπειρίκου	98	2470	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Ίουν.
Ἐύγ. Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	20	4882	ἀνει. Ρόττερνταμ 10 Ίουν., Μαδέρας 16 διὰ Ρίον Ιανέτρου
Ἐύγενια Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4839	διῆλθε Ντακάρ 19 Ίουν. διὰ Μάντζεστερ
Ἐύγενια Χανδρῆ	Ίω. Χανδρῆ	20	5317	ἔφθ. Λιθέρούλ. 12 Ίουν.
Ἐδδοίσα	Ἀνδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	άνει. Πειραιᾶ 19 Ίουν. διὰ Ροσσίαν
Ἐύηνος	Ίω. Λιθανοῦ	19	5627	ἔφθ. Οζεμάγια Ρίβερ 7 Ίουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	έφθ. Ρίον Ιανέζον 21 Ιουν.
Εύθαλια Μαρῆ	Ν. Μαρῆ	19	4196	άργει Σῦνον ἀπὸ 13 Απριλί.
Εύπλοια	Γιώργη Λαμποῦ	11	3862	άργει Χίον ἀπὸ 1 Ιουν.
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3557	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Ιαν
"Εψιλόν	Λεων. Ν. Έμπειρικού	11	4120	έφθ. Σάν Νικολάς 28 Μαΐου
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Μαΐου
Ζαννῆς Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	έφθ. Κόμπε 16 Ιουν.
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	άνεγ. Άλεξάνδρειαν 20 Ιουν. διὰ Ρεσσίαν
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	άνεγ. Σίδνευ (Καναδᾶ) 7 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	άργει Σάν Νικολάς ἀπὸ 11 Μαρτ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινοῦ»	06	2947	άργει Κέαν ἀπὸ 18 Φεβρ.
"Ηλίας Γ. Κουλουκουντής.	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεγ. Ρίον Ιανέζον 10 Ιουν., Ποϊντα Αρένας 22 διὰ Χιλήν
Ηρα	Γ. Μ. Σταματελάτου	05	3208	εἰς Χόγκ Κόργκ ὑπὸ ἐπονευὴν 20 Ιουν.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφοῦ κλπ.	06	1516	έφθ. Πειραιᾶ 13 Ιουν. καὶ Βόλον 21
Θάλεια	'Ηλία Συλλᾶ	17	5875	εἰς Ελευσίνα 28 Ιουν. ὑπὸ φόρτωσιν
Θάσος	Θ. Δ. Τεργιάζου	19	1565	έφθ. Μυτιλήνην 18 Ιουν. καὶ Θεσσαλονίκην 27
Θεόδολ 2	Θωμᾶ Ν. Έπιφανειάδη	10	657	έφθ. Κέρκυραν 12 Ιουν.
Θεοδώρα (τάνκερ)	Πατᾶς καὶ Σία	17	1054	έφθ. Πειραιᾶ 15 Ιουν.
Θεόδωρος Γ.	Θ. Δ. Τεργιάζου	12	3409	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Ιουν. Επισκενή
Θεομήτωρ	νῖνων Σπύρου Πολέμη	10	4427	έφθ. Ρίον Ιανέζον 17 Ιουν.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρίνου	11	3726	έφθ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 6 Ιουν.
Θεοφανώ Λιθανοῦ	Σ. Γ. Λιθανοῦ	37	4815	άνεγ. Σαγγάκων 10 Ιουν., Σαμπλάχ 16 διὰ Δογγκέρογην
Θερμαϊκός	Μαρη̄ Έμπειρικού	23	4518	έφθ. Μάλιο 14 Ιουν. καὶ Αχαΐας 21
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	άνεγ. Σύνορον 4 Ιουν.
Θέτις Α.	Γ. 'Ανδρεάδου	10	4111	έφθ. Ούνορας 8 Ιουν.
Θηρασία Νομικοῦ	Ενάγγη Νομικοῦ	88	1356	έφθ. Ρένι 13 Ιουν. καὶ Γαλάται 24
Θράκη	Θ. Δ. Τεργιάζου	17	982	άνεγ. Πειραιᾶ 25 Ιουν. διὰ Γαλάται
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	έφθ. Κέρκυραν 23 Ιουν.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	άνεγ. Ρόττερνταμ 19 Ιουν. διὰ Πόρτο Φερράγιο
Ιάκωβος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	έφθ. Γένοβαν 15 Ιουν.
Ιγόρ	Α. 'Αναστασίου	07	2693	έφθ. Πειραιᾶ 18 Ιουν. καὶ Ελευσίνα 19
Ιθάκη	Σ. Βλασπούλου	11	4083	άργει Σύνορον ἀπὸ 5 Απριλ.
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν.
Ικάριον	έτ. Βεργωτῆ	12	4013	άργει Ροζάριο ἀπὸ 28 Μαρτ.
Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιθανοῦ	15	4724	άνεγ. Μπάρρων 25 Ιουν. διὰ Τρίπολιν
Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	έφθ. Μπλέφαστ 25 Ιουν.
Ιουμήνη	Ν. Δ. Κοτζιά καὶ Σία	90	2399	άργει Λισανδροῦ ἀπὸ 4 Δεκ. Ζημία
Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Θεσσαλονίκην 15 Ιουν.
Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	έφθ. Νεοτοσέα 23 Ιουν.
Ιω. Καρράς	Παν. Καρρᾶ	17	3527	άνεγ. Άλεξάνδρειαν 19 Ιουν. διὰ Χούν.
Ιω. Μ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικού	24	3734	έφθ. Βύλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 24 Ιαν.
Ιω. Νομικός	Δ. Νομικοῦ	99	640	έφθ. Δυρδάζον 13 Ιουν.
Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	διῆλθε Φεονάτο Νορόγια 22 Ιουν. διὰ Ζαράτ.
Ιω. Φαφαλίδης	Α. Φαφαλιοῦ	19	5670	άνεγ. Νιούπορο 24 Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	διῆλθε Κων(ι)λν 22 Ιουν. διὰ Ρονέν
Ιω. Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	20	6094	έφθ. Ρόττερνταμ 18 Ιουν.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	άνεγ. Πειραιᾶ 19 Ιουν., Κων(ι)λν 21 διὰ Ρεσσίαν
Καδιώ	ειοί Γ. Σιγάλα	11	1430	έφθ. Ρένι 22 Ιουν.
Καίτη Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	18	3061	έφθ. 'Ονέγκα 22 Ιουν.
Καθαριώτισσα	ειοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	άνεγ. Χερσόνα 14 Ιουν. διὰ Σονάν,
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	έφθ. 20
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	άνεγ. Γένοβαν 28 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	άργει Σάν Νικολάς ἀπὸ 1 Απριλ.
Καλυψώ Βεργωτῆ	«Επτάνησος» Α. Ε.	18	5686	διῆλθε Νίτον 1 Ιουν. διὰ Βόρ. Αμερικήν
Καπετάν Στρατῆς	Σενίδ—Κουμπῆς καὶ Σία	06	3574	διῆλθε Σούεζ 23 Ιουν. διὰ Καλζούταν
Καραβάδος	Γ. Σταματελάτου	13	2325	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Μαρτ.
Καρρᾶς	Κ. Καρρᾶ καὶ Υλού	18	5234	εἰς πλάσα ἐν Κίνα
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρῆ	19	5106	άνεγ. Γράλεστον 3 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
Κάσσος	άδ. Γουλανδρῆ	19	5685	άνεγ. Νέαν Ύόρκη 11 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	άργει Σύνορον ἀπὸ 21 Απριλ.
Κάτε	N. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	έφθ. Χόγκ Κόργκ 1 Ιουν.
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Γρανσπετόρο» Α. Ε.	87	2495	έφθ. Πειραιᾶ 19 Ιουν. καὶ Κονστάντζαν 27
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νῖνων Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεγ. Βίμποργκ 22 Ιουν. δι' Αλεξάνδρειαν
Κατίνα Βούλγαρη	Niz. Θ. Βούλγαρη	12	4567	άνεγ. Μπάρρων 14 Ιουν. διὰ Σάντος
Κέπιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρας & Κ. Ξένου	05	3890	άνεγ. Πειραιᾶ 19 Ιουν. διὰ Ρεσσίαν
Κεραμιές	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	έφθ. Αάρονς 18 Ιουν.
Κεχρεά	Θ. Έπιφανιάδη	12	1968	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαρτ.
Κλεάνθης	Α. Λούη	11	4153	άργει Ροζάριο ἀπὸ 31 Μαΐου
Κολχής	άδ. Συνοδινοῦ	09	2219	έφθ. Ρόττερνταμ 14 Ιουν.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	έφθ. Σάντος 15 Ιουν.
Κονίστρα	Θωμᾶ Έπιφανιάδη	07	3530	άνεγ. Γδίνα 13 Ιουν., Γιβραλτάρ 25 δι' Αλεξάνδρειαν
Κορινθιακός	Μαρη̄ Έμπειρικού	10	3562	έφθ. Βραΐλαν 7 Ιουν.
Κόρθιον	άδελ. Σύμπορα	09	2116	άνεγ. Κοσσέην 11 Ιουν., Γιβραλτάρ 24 διὰ Λονδίνον
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	έφθ. Θεσσαλονίκην 10 Ιουν.
Κουμουνδούρος	Υἱοί Επ. Έμπειρικού	25	3598	άνεγ. Μπούμπορον 14 Ιουν. διὰ Πόρτο Νατάλ.
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατφάκη	02	1070	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Φεβρ.
Κύμα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	3994	διῆλθε Πόρτο Νατάλ 13 Ιουν. διὰ Ντακάρ
Κύμα	Α. Πεξᾶ	11	3959	έφθ. Πότι 25 Ιουν.
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	έφθ. Κέλπον 15 Ιουν.
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαμποῦ	18	4340	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Ιουν.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	άνεγ. Στέττιν 17 Ιουν., Όστανδην 20 διὰ Σύνορον
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 23 Ιουν. διὰ Κόρκ
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υἱοί Κ. Χατζηπατέρα	13	5962	έφθ. Στέττιν 27 Ιουν.
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράκη	19	5438	διῆλθε Πόρτο Νατάλ 6 Ιουν. διὰ Ντακάρ
Κωστή	I. Δ. Χανδρῆ	05	3933	έφθ. "Αγ. Ιοάννην 21 Ιουν.
Λακωνικός	Μαρη̄ Έμπειρικού	14	3803	έφθ. Βραΐλαν 14 Ιουν. δι' Ιταλίαν
Λάνα	Στεφ. Γ. Φαρκούχ	98	3462	άνεγ. Τάιν 17 Ιουν. δι' Ιταλίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λειθαρά	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1765	εἰς πλόας ἐν Κίνῃ
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Α. Τεργιάζος	11	4953	ἀνεχ. Ρόπτερονται 17 Ίουν. διὰ Πόρτ Νατάλ
Λέρος	'Ιω. Φασόλη	99	846	ἔφθ. Κόρτην 9 Ιουνίου
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίον	10	1005	ἔφθ. Χίον 15 Ίουν.
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	ἀνεχ. Κάρδια 11 Ίουν., Γιβραλτάρ 16 διὰ Τρίπολιν
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	ἀργεῖ Σάν Νιζολάς ἀπὸ 13 Ἀπριλ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	ζληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	ἀνεχ. Σίδνεϊ (Ανταρκτικής) 19 Ίουν. διὰ Ντακάρ
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	ἔφθ. Σόντερχαμ 23 Ίουν.
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νίδων Λ. Κονδύλη	12	3923	ἔφθ. Ζογκούλδας 9 Ίουν.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	ἀργεῖ Ρόπτερονται ἀπὸ 31 Δεκ.
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	ἀνεχ. 'Άδελαΐδα 18 Ίουν. δι' Ἀγγλίαν
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	ἔφθ. Λίβερπολ 25 Ίουν.
Μαίηντ δφ Σάμος	νίοι Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Ἀπριλ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	ἀνεχ. Τάν 17 Ίουν. δι' Ἐλλάδα
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀργεῖ Ημιτζούν ἀπὸ 22 Φεβρ.
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Λευτεραίου	03	1383	ἔφθ. Γαλάτσι 22 Ίουν.
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	ἀνεχ. Στέττιν 9 Ίουν., 'Άλγεριον 24 διὰ Θεσσαλονίκην
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπονόδου	06	3546	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Μαρτ.
Μαλιακός	Μαρή Εμπειρίκου	12	3903	ἔφθ. Βραΐλαν 12 Ίουν.
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέ	17	5709	ἀνεχ. Πειραιᾶ 13 Ίουν., Σουέζ 18 διὰ Μασσαλίαν
Μανούλλα	νίοι Γεωργ. Καραβία	20	1965	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Μαΐου
Μάξις Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	διῆλθε Μαδέρας 14 Ίουν. διὰ Μπάζιαν Μπλάγκαν
Μαραθών	Α. Λούζη ελπ.	19	6352	ἔφθ. Νοβορωσίσην 24 Ίουν.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
Μαργαρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5401	ἔφθ. Πόρτ Σαΐδ 15 Ίουν.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	ἀργεῖ Μπουένος "Άρρες ἀπὸ 9 Ἀπριλ.
Μαρή Χανδρῆ	Βιον. — 'Εφ. «Χανδρῆς»	18	5840	ἔφθ. Υμούντεν 16 Ίουν. καὶ Στέττιν 28
Μαρία	Σ. Περῆ — Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Μαΐου
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμποῦ	12	4707	ἔφθ. Ροζάριο 13 Ίουν.
Μαρία Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	99	1165	ἔφθ. Γαλάτσι 15 Ίουν.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἔφθ. Πότι 22 Ίουν.
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Ίουν.
Μαριέττα	Ν. Εύσταθιον	13	6042	διῆλθε Ντόρεο 20 Ίουν. διὰ Βρέμην
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	διῆλθεν "Άδεν 20 Ίουν. διὰ Βορδὼ
Μαριόγκα	I. Νιζηφόρου	12	4236	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	ἔφθ. Βοστόνηρ 25 Ίουν.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἀνεχ. Στέττιν 21 Ίουν. διὰ Σπέτζιαν
Μαρουλώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	ἔφθ. Βόλον 15 Ίουν.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	13	4669	διῆλθεν 'Αζόρας 25 Ίουν. δι' Ἀγγλίαν
Μάρτησα	N. Εύσταθιον	19	5476	ἀνεχ. Μπάρδον 25 Ίουν. διὰ Τέμπλ. Μπλά
Ματρόνα	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιον 19 Ίουν. διὰ Ρουέν
Μεμᾶς	«Αλγαίν» Α.Ε.	00	4353	εἰς Τοέζα 15 Ίουν.
Μεμδᾶς	Μαρ. Κουρούκλη	12	1735	ἔφθ. Γαλάτσι 11 Ίουν.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἔφθ. Βραΐλαν 10 Ίουν.
Μερόπη	'Ανδρ. Πατᾶ	11	4181	ἀργεῖ Λαέριον ἀπὸ 24 Μαΐου
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. Π. Νομικός Α.Ε.	95	985	ἔφθ. Γαλάτσι 19 Ίουν.
Μίμης Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	ἀνεχ. Λά Παλλής 21 Ίουν. καὶ Ρόπτερονται 21 δι' Ἀρχάγγελον
Μιμούζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	ἔφθ. Χαλκίδα 29 Ίουν.
Μίνα Λ. Καμπάνη	άληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Γαλάτεοτων 25 Ίουν.
Μιχαήλ Λιθανός	Σ. Λιβανοῦ	38	4774	ἀνεχ. Τάν 17 Ίουν. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	ἔφθ. Λίβερπολ 2 Ίουν.
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	άληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	ἀνεχ. Πειραιᾶ 30 Ίουν. διὰ Ρόπτερονται
Μιχαλάκης	N. Εύσταθιον	19	5234	ἀνεχ. Μπάρδον 18 Ίουν., Μαδέρας 23 διὰ Πλέιτ
Μιχαλιός	άδ. Ξυλά	08	3742	διῆλθε Κονγκλίν 10 Ίουν. καὶ Γιβραλτάρ 20 διὰ Skien
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	ἀνεχ. Ρόπτερονται 18 Ίουν. διὰ Ρίο Γρανάτε
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	ἀνεχ. 'Εμδεν 11 Ίουν. διὰ Σάντος
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2239	ἀνεχ. Δάντσιγ 22 Ίουν. δι' Αμερέσαν — Σούσσας
Μύκονος	N. Ανδρόνικου	01	1098	ἔφθ. Κονστάντζαν 15 Ίουν.
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Ιουνίου
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἀργεῖ Σάν Νιζολάς ἀπὸ 7 Φεβρ.
Ναυαρίνον	Π. Κοτταραπούλου	14	1735	ἀργεῖ Σέτταν ἀπὸ 1 Μαΐου. Ζημιάι
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 3 Ίουν.
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	ἔφθ. Γένοβαν 24 Ίουν.
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	13	4826	ἀνεχ. Ρουέν 13 Ίουν. διὰ Γ'δονία
Νέστος	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	διῆλθε Πλανεμάν 30 Μαΐου διὰ Γιαβάτα
Νέστωρ	νίδων Γ. Γράτσου	18	1954	ἀνεχ. Σάντα Κρούζ 22 Ίουν. διὰ Κουνιστάσουν
Νήτιον	A. Καλλινίκου	18	5154	ἔφθ. Κονγκλίν 10 Ίουν. Νοβορωσίσην 12 καὶ Βραΐλαν 20
Νηρεύς	'Ηλ. Χατζηλία	37	5205	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 11 Ίουν. διὰ Ντακάρ
Νηρυτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	διῆλθε Πιβαλάταρ 15 Ίουν. διὰ Χούλλ, ἔφθ. 21
Νικοκλῆς	N. Γ. Μωράϊτη	21	3576	ἀργεῖ Ρόπτερονται ἀπὸ 20 Ἀπριλ.
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	διῆλθε Γιβραλτάρ 25 Ίουν. διὰ Μασσαλίαν
Νίκος Γ. Κουλουκούντης	έτ. Α' Ατλαντικός	17	3201	ἔφθ. Μέθηλ 18 Ίουν.
Νικόλαος Μίχαλος	K. Μιχάλου	13	4342	ἀνεχ. 'Υμούντεν 18 Ίουν. δι' Αρχάγγελον
Νικόλαος Νομικός	Κουλούθου — Εμπειρίκου	19	5295	διῆλθε Πόρτ Νατάλ 10 Ίουν. δι' Είδονμάουθ
Νικόλαος Πίσγκος	Α. Νομικοῦ	99	625	ἀνεχ. 'Αλεξανδρειαν 14 Ίουν. διὰ Κονστάντζαν
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἀνεχ. Τέξας Σίτι 25 Ίουν. δι' Αγγλίαν
Νικόλαος	Μιχέ Φιλίνη	04	3111	ἀνεχ. Δάντσιγ 12 Ίουν., Οράν 24 δι' Αλεξάνδρειαν
Νικόλαος Αγγελος	B. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	ἀργεῖ Κάρδιφ ἀπὸ 17 Φεβρ.
Νικόλαος Πατέρας	'Ιω. Αγγέλου	12	4351	ἔφθ. Χούλλ 26 Ίουν.
Νικόλαος Βιργινία	άδελφοι Πατέρα	10	4362	ἔφθ. Ιγνάτις 16 Ίουν.
Νικόλαος Γεωργίος	Γ. Νικολάου	20	6868	ἀνεχ. Κόμοξ 19 Ίουν. διὰ Γιοζόχάμαν
Νικόλαος Ελένη	Γ. Νικολάου	30	4108	ἔφθ. 'Αγκόνα 13 Ίουν. καὶ Βενετίαν 23
Νικόλαος Ζωγραφία	Γ. Νικολάου	20	4528	διῆλθε Γιβραλτάρ 15 Ίουν. δι' Αλεξάνδρειαν, ἔφθ. 23
Νικόλαος Μαρία	Γ. Νικολάου	13	7156	ἀνεχ. Φλόριτζ 22 Ίουν. διὰ Κούβαν
Νικόλαος Μαρία	Γ. Νικολάου	27	5525	ἀργεῖ Αμετερόνται ἀπὸ 14 Απριλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυλ. γκρ.	Τόν. αναφ. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	Έφθ. Χονολούλο 22 Ιουν. (διά Κόμπε)
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άργει Σέρφον ἀπό 31 Μαΐου
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	άργει Πειραιᾶ ἀπό 26 Απριλ.
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	Έφθ. Πειραιᾶ 22 Ιουν.
"Ολγα" Έπ. Εμπειρίκου	νίν. Έπ. Εμπειρίκου	22	4677	διήλθε Βαγκούβερ 20 Ιουν. διά Ιαπωνίαν
"Ολλανδία	ε' Ελληνική Α. Ε.ε.	11	1759	άνεξ. Πειραιᾶ 30 Ιουν. διά Πάτρας — Ρόττερνταμ
"Ολυμπίας	Κουλούθου — Εμπειρίκου	18	5249	Έφθ. Γιανβάτα 11 Ιουν.
"Ομόνοιας	Ξενιού· Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άργει Χίον ἀπό 16 Μαΐου
"Ορος" Αθως	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	13	3578	άργει Καλαί ἀπό 9 Μαρτ.
"Ορος" Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε. ....	29	4233	Έφθ. Πειραιᾶ 28 Ιουν.
"Ορος" Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	16	5647	διήλθε Μαδέρας 4 Ιουν. διά Πλέιτ
"Ορος" Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	24	6651	Έφθ. Βαλτιμόρην 20 Ιουν. καὶ Χάμπτον ρόδες 23
"Ορος" Ελικών	«Τρόμπ. Σο» .....	18	5525	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 16 Απριλ.
"Ορος" Ιδη	«Ατλαντικός» Α. Ε. ελλ.	38	4202	διήλθεν "Ελσίνιος 23 Ιουν. διά "Ελσιγκριπούγκ
"Ορος" Ιθώμη	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	14	4191	Έφθ. Ροζάριο 21 Ιουν.
"Ορος" Κάσιον	Κοσμέτου — Κουλουκούντη	18	7914	άργει Κάρελοτς ἀπό 7 Απριλ.
"Ορος" Κιθαιρών	«Τρόμπ. Σο» .....	12	3876	άργει "Αμστερνταμ ἀπό 27 Ιαν.
"Ορος" Κύνθος	«Τρόμπ. Σο» .....	18	5188	άργει Πειραιᾶ ἀπό 1 Μαΐου
"Ορος" Λυκαβηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε. ....	17	4292	Έφθ. Αμβέρσαν 14 Ιουν.
"Ορος" Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή καὶ Σία .....	07	3556	άνεξ. Ρόττερνταμ 11 Ιουν. διά Μούχμανσος, έφθ. 19
"Ορος" Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκούντη	19	5403	Έφθ. Χούλι 11 Ιουν. καὶ Μπλάιθ 18
"Ορος" Ολυμπίας	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	20	5166	άνεξ. Γιούνιον Μπαΐ 17 Ιουν. διά "Οζάγαν
"Ορος" Οθρυς	Μ. Μάρκου .....	19	4817	Έφθ. Νόρντεγχαμ 16 Ιουν. καὶ Ρόττερνταμ 22
"Ορος" Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	19	5252	διήλθε Πόρτο Νατάλ 13 Ιουν. διά Νταζάρ
"Ορος" Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	21	5334	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 21 Μαρτ.
"Ορος" Πάρνης	έτ. «Θησεύς» Α. Ε. ....	17	4371	άνεξ. Ντάρερ 15 Ιουν. διά Γιαβάτα
"Ορος" Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκούντη	18	5208	Έφθ. Γιούζεφίαν 16 Ιουν.
"Ορος" Πεντελικόν	Κουλουκούντη — Κωστομένη	17	5896	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 24 Μαρτ.
"Ορος" Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε. ....	17	5655	άργει "Αμβέρσαν ἀπό 20 Δεκ.
"Ορος" Πλίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	20	5729	άργει "Αμβέρσαν ἀπό 3 Μαρτ.
"Ορος" Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	10	3986	άνεξ. Γάνδην 22 Ιουν. διά Μούχμανσος
"Ορος" Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. ....	19	5182	Έφθ. Πειραιᾶ 21 Ιουν.
"Ορος" Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε. ....	20	6696	διήλθε Παναμάν 14 Μαΐου διὰ Καμαΐτοι
"Ορος" Ύμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	21	6388	διήλθε Κρίστοπολα 18 Ιουν. διὰ Καμαΐτοι
"Ορος" Χελμός	«Ατλαντικός» Α. E. ....	23	6481	άνεξ. Γιούζεφίαν 14 Ιουν. διά "Ινδοκίναν
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη .....	13	4979	Έφθ. Πειραιᾶ 26 Ιουν.
Παγκρατίων	Δημ. N. Κουφός ελλ.	20	2171	άργει Πειραιᾶ ἀπό 24 Φεβρ.
Παναγής	N. Λυκαρδοπούλου	20	5187	Έφθ. "Αμβέρσαν 17 Ιουν.
Παναγής	I. Δ. Τσούνια .....	94	2744	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Παναγώτης	Εναγγ. Νομικοῦ .....	01	3575	Έφθ. Πειραιᾶ 23 Ιουν.
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρον .....	12	5839	άνεξ. Γκεράλτον 11 Ιουν. διά "Ελλάδα
Πανάχραντος	B. καὶ I. Κουτσούκου .....	15	4661	άνεξ. Μάρ Ντέλ Πλάτα 10 Ιουν. διά "Αγγλίαν
Παντελής	K. Λαμπού καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	άργει Βίλλαν Κονστίτουσιον ἀπό 7 Μαρτ.
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε. ....	12	4981	Έφθ. Γδύνιαν 3 Ιουν.
Παπαλειμός	Γ. Α. Γεωργιλή .....	10	3748	άργει Σάντα Φέ ἀπό 28 Δεκ.
Πάραλος	K. A. Πετρόντηον .....	06	3435	Έφθ. Στέττιν 20 Ιουν.
Παρθενών	άδ. Πειθή .....	08	3189	Έφθ. Κράμφορς 19 Ιουν.
Πεντέλη	άδ. Κονδύλιθου .....	19	5287	άνεξ. Βρέμην 23 Ιουν. διά Φλώσιγκ
Περράκης Λ. Καμπάνης	άληρ. Α. Καμπάνη .....	10	3584	άνεξ. Μοντεβίδεο 10 Ιουν. διά Νταζάρ
Περσεύς	A. Α' Ανδρέατον .....	18	5172	άργει "Αμβέρσαν ἀπό 16 Μαρτ.
Πεταλοί	Μαρη̄ Εμπειρίκου .....	17	6565	άνεξ. Μάρ Ντέλ Πλάταν 13 Ιουν. διά "Άγιον Βικέντιον
Πετρού (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετερβίλ» .....	03	4634	διήλθε Πειραιᾶ 24 Ιουν. διά Γάνδην
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	M. καὶ E. Νομικοῦ .....	14	7020	άνεξ. Ταμπίκο 27 Ιουν. διά Νέαν "Οφλεάνην
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή .....	23	4693	άνεξ. Ροζάριο 11 Ιουν. διά "Άγ. Βικέντιον
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ .....	13	4044	Έφθ. Ρόττερνταμ 18 Ιουν.
Πήγασος	G. N. Λουλούδη .....	15	1795	άνεξ. Κάρδοβα 23 Ιουν. διά Βορδώ
Πήλευς	E. Χατζηγάλια .....	28	4695	άνεξ. Φοήμαντλ 14 Ιουν. διά Παντάγια 25 διὰ Σαΐδ
Πηνελόπη	Σ. Παραμυθώτη .....	19	6559	Έφθ. "Αλεξάνδρειαν 11 Ιουν. καὶ Πειραιᾶ 21
Πλίνδος	έτ. «Πλίνδος» Α.Ε. ....	08	4360	άνεξ. Φοήμαντλ 22 Ιουν. διά Κέρκυραν
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου .....	04	2709	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Πλειάδες	άδελφ. Πρωτίου .....	18	4620	άργει Πειραιᾶ ἀπό 4 Μαρτ.
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ .....	09	1457	άνεξ. Θεσσαλονίκην 14 Ιουν. διά Τύνιδα, έφθ. 19
Πολόύκτωρ	Γ. Δρακούλη .....	14	4077	Έφθ. "Αλεξάνδρειαν 23 Ιουν.
Πότη	Μιχ. Βεροίων .....	96	1594	Έφθ. Θεσσαλονίκην 16 Ιουν.
Πότη Σ.	Υἱοί Γ. Σιγάλα .....	03	2083	άνεξ. Τράπανι 11 Ιουν., Γιβραλτάρ 16 διὰ Χώγκεσοντ
Ποσειδών	άδ. Πήττα .....	09	3840	Έφθ. Πόρτο Ντέ Μπούκ 19 Ιουν.
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργογούλου καὶ P.-K.	09	3681	άργει "Αλγερίου ἀπό 10 Φεβρ.
Ρήνος	Λεων. Εμπειρίκου .....	19	4649	Έφθ. Πειραιᾶ 20 Ιουν.
Ρίτα	Γ. Πανά .....	01	2495	άργει "Άργοστόλη ἀπό 15 Φεβρ.
Ρίτα Χανδρή	'Ιω. Δ. Χανδρή .....	14	4648	Έφθ. Νοβορωσίσκην 23 Ιουν.
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε. ....	18	6429	άνεξ. Καλλάδα 9 Ιουν. διὰ Λός "Αντζελες
Ρόκος Βεργωτής	«Επτάνησος» Α. E. ....	19	5637	Έφθ. Μόζι 20 Ιουν.
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη .....	99	1044	Έφθ. Θήραν 22 Ιουν.
Σαρωνικός	Μαρη̄ Εμπειρίκου .....	12	3548	Έφθ. Ράντερς 24 Ιουν.
Σίφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη .....	17	2290	Έφθ. Πειραιᾶ 7 Ιουν.
Σοῦζυ	Μποδ. Α' Αθανασιάδη .....	07	950	άργει Πειραιᾶ ἀπό 13 Μαΐου
Σουλιώτης	Μαλάμου .....	17	4300	Έφθ. "Ειβονιάσου 20 Ιουν.
Σπάρτη	Γ. Μ. Σταματελάτου .....	22	1202	χρατεῖται εἰς Φοριόδαν
Σπύρος	έτ. Βεργωτή .....	18	6629	διήλθε Σαμπάγκ 13 Ιουν. διὰ Λά Παλλίς
Σταύ. Γ. Εμπειρίκος	έτ. "Σ. Γ. Εμπειρίκου" .....	36	3941	Έφθ. Πόρτο Αγγούστα 11 Ιουν.
Στάμος	Δ. Φαφαλιοῦ .....	14	3801	άνεξ. Ροζάριο 2 Ιουν., Νταζάρ 24 διὰ Λονδίνον
Σταυρός	«Κάσσος» Α.Ε. ....	25	4853	άνεξ. Ρίον Ιανέσιον 20 Ιουν. διὰ Χαδάνναν
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρον .....	12	5528	άνεξ. Γκαϊμπεκ 23 Ιουν. διά "Ελλάδα
Στρυμών	Στ. Λιβανοῦ .....	19	5250	διήλθε Νταζάρ 16 Ιουν. διά Σάρπινες
Στυλιανή	άδ. Πήττα—Κ. Σκριβάνου	96	3256	άργει Πειραιᾶ ἀπό 9 Απριλ.
Στυλιανός Χανδρής	'Ιω. Δ. Χανδρή .....	19	6059	άνεξ. Γκαϊμπεκ 14 Ιουν. διά Κόμπε

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γηρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάκης	Π. 'Αντέπια	04	1698	Έφθ. Σαμψούντα 20 Ιουν.
Τάμεσις	Λεων. Α. Έμπειροίκου	14	3942	άργει Πειραιάς ἀπό 27 Μαΐου
Τάνας	ίδελφ. Συνοδινού	07	1545	Έφθ. Πειραιάς 7 Ιουν.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμπού	13	4221	άργει Πειραιάς ἀπό 18 Μαρτ.
Τάσις	«Μυρτίφων» Α.Ε.	13	4706	Έφθ. Βαγούνερ 17 Ιουν.
Τάσσος	'Εμη. Καραβία	01	3634	διήλθε Ντόβερ 21 Ιουν. διά Λάντσιγ
Ταύγετος	Κουλούθουν — Έμπειροίκου	18	5687	Έφθ. Σίδνεϊ (Καναδά) 14 Ιουν. διά Γιβραλτάρ
Τέτη	ειοί Γ. Στγάλα	03	2747	Έφθ. Νοβορωσίσην 14 Ιουν.
Τέτη Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	02	1882	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Ιουν. διά Λονδίνου
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3658	Έφθ. Κονστάντζαν 2 Ιουν.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	Έφθ. Σμύρνην 26 Ιουν.
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486	άνευ. Μπάρον 16 Ιουν. διά Λάντσιγ
Τρεγκόδναν	Βασ. Ι. Σαποβάσου	03	3075	άργει Αλεξανδρείας ἀπό 31 Ιαν.
Τρίτων	ειοί Γ. Γράτσου	14	4211	διήλθε Πόρτ Νατάλ 3 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	3163	άνευ. Πρέστον 17 Ιουν. δι' Ονέγα
Υδραίος	Α. Κονλόύρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	Έφθ. Θεσσαλονίκην 7 Ιουν. καὶ άνευ. 19 διά Ρωσίαν
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	Έφθ. Τσαφέν 17 Ιουν. καὶ Καλαί 25
Φαίας	Σπ. Παρακυθιώτη	15	7188	άργει Χούλι. ἀπό 25 Μαρτ.
Φανερωμένη	Α. Βλαζάκη	08	3404	άργει Πειραιάς ἀπό 6 Μαΐου
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	άργει Πειραιάς ἀπό 22 Απριλ.
Φλώρας Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	2012	Έφθ. Νοβορωσίσην 16 Ιουν.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	6701	διήλθε Ηεραμπούνον 23 Ιουν. διά Πλέιτ
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	άνευ. Ροζάριο 16 Ιουν. δι' Ίμπλιου
Φωτεινή Καρρᾶ	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	διήλθε Κονιάν 15 Ιουν. Γιβραλτάρ 24 διά Ριον Ιανέιρον
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	Έφθ. Κατάπολον 18 Ιουν.
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	Έφθ. Σύνον 5 Ιουν.
Χλόη	Ν. Αναποδούλου	28	4641	διήλθε Κωνιάν 24 Ιουν. διά Ρόπτερνταν
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργοτή	19	5209	άργει Πειραιάς ἀπό 20 Φεβρ.
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	άνευ. Μπάρον 25 Ιουν. διά Πλέιτ
Ωκεανία	Μ. Καρίβαλη	07	4843	άργει Κέαν ἀπό 17 Μαρτ.
Ωνάση Σωκράτης	Άριστ. Ωνάση	19	5439	Έφθ. Μασσαλίαν 18 Ιουν.
Ωρίων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	άργει Σάν Νικολάς ἀπό 19 Φεβρ.
Ωραπόδης	Μαρη̄ Έμπειροίκου	13	3475	άνευ. Λοντόντερρο 18 Ιουν. δι' Αιγαίου, έφθ. 22

## ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΣΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Άνδρέας (Παναμ.)	I. A. Κοσμᾶ	17	4933	Έφθ. Μοντεβίδεο 30 Μαΐου
"Αριστον (Σουηδ.)	Άρο. Ωνάση	38	10000	άνευ. Γρόττεμπονογκ 10 Ιουν. διά Σάν Πέντο
Γοιλάντα (Παναμ.) T.	έτ. «Φίντσλεύ	13	4680	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 22 Απριλ.
'Ελένη (Άγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	1138	άργει Μασσαλίας ἀπό 26 Μαΐου
Κάρμεν Σύλθα (Ρουμ.)	Καπάτον — Μαρού	03	1601	άνευ. Τέλ - Αθίε 24 Ιουν. διά Κέαν
Κλαίρη (Παναμ.) T.	έτ. «Φίντσλεύ	16	5845	άργει Πειραιάς ἀπό 8 Ιουν.
Μαρτής (Άγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	άργει Πειραιάς ἀπό 23 Φεβρ.
Μιρουπάνου (Άγγλικόν)	Μινακούλη καὶ Σία	05	2539	άργει Μασσαλίας ἀπό 1 Μαρτ.
Μυριάμ, ('Άγγλ.-τάνκερ)	Κ. Βενιζέλου	21	7012	άνευ. Ταμπάζο 6 Ιουν. Ντόβερ 26 δι' Αιγαίου
Νέλσων, ('Άγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	Έφθ. Αλεξανδρείας 11 Ιουν.
Νοέμη—Τζούλια (Άγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	άνευ. έκ Μασσαλίας 1 Ιουν.
Νόρα (Παν.)	Α. Π. Αναστασάτου	06	1781	άργει Πειραιάς ἀπό 8 Φεβρ.
Ούρανία (Παναμ.)	Παν. Αντέπια	02	1953	διηλ. Άλγερον 12 Ιουν. διά Γαλάται, έφθ. 22
Πάναμ (Παν. - τάνκ.)	Κ. Βενιζέλου	25	7277	εἰς Πιοζούχαν ἀπό 7 Μαΐου. Επισενή
Ρίζερ Ντάρτ (Άγγλ.)	έτ. «Τζέννη»	12	1859	άργει Πειραιάς ἀπό 22 Απριλ.
Ρίζερ Τάϊν (Άγγλ.)	έτ. «Τζέννη Λτδ»	20	1517	άργει Αιμπέρσαν ἀπό 1 Απριλ.
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	άργει Βρινδήσιουν. Ζημία
Τουσσίκα (Άγγλικόν)	Κ. Λασαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	άργει Μασσαλίας ἀπό 27 Ιαν.
Ωνάση Πηνελόπη (Παναμ.)	Άρο. Ωνάση	19	5404	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 20 Μαρτ.

BISTIS SHIPPING CORP.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΠΛΟΙΩΝ

24 STONE ST.

NEW - YORK

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ:

ARIBISTIS, NEW-YORK

LUNDSTROM & NILSSON (B)

ESTABLISHED 1894

SWORN

SHIPBROKERS

Shipowners, Steamship & Forwarding agents  
Insurance - Average

Telegrams: LUNDSTROMS Teleph: 34-110-254-275-406-369

CARLSHAMN (SWEDEN)

ADMIRALTY LIST COALS-ANTHRACITE  
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ  
EN KEPKYRA

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ WOODLEY & CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ

LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY-KEPKYRA CODES: SCOTT'S 1908 (ΙΩΤΗ)  
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. { WODLEY-CORFOU BENTLEYS-WATKINS  
ΤΗΛΕΦΩΝΟΙ: 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI