

NAYTIKA XPONIKA



15η Ιουλίου 1938

Αρ. Φύλλου 182

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Η'. ΑΡΙΘ. 182 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΙΟΥΛΙΟΥ 1938

Αι γενικαὶ περιοδικαὶ ἐπιθεωρήσεις καὶ ἐπισκευαὶ εἰς τὸν λιμένα Πειραιῶς

Τοῦ κ. ΝΙΚ. ΚΟΣΚΟΡΟΥ

Ἡ ήδη σοδοῦσα καὶ δοσμέρα ἐπιτεινούμενή κρίσις τῆς Ναυτιλίας μας δημιουργεῖ δευτερογενῶς καὶ μίαν ἄλλην κρίσιν, ἥτις ἀπό ἀπόφεως τῆς τοπικῆς ἡμῶν Οἰκονομίας είναι σημαντικώτερα ἵσως τῆς πρώτης, τὴν κρίσιν τῶν ἐν Ἑλλάδι ἐπισκευῶν τῶν πλοίων.

Ἡ ραγδαία πτώσις τῶν ναύλων, ἡ γενικὴ ἀπραξία εἰς δῆλους τοὺς τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς, ἡ χαλάρωσις καὶ αὐτῶν ἀκόμη τῶν ἄλλοτε εὐνοϊκῶν εὐκαιριῶν τιμε - charter ἐν τῇ "Απω Ανατολή" καὶ Βορ. Ἀμερική, ὅπουσαν ἔκεινους τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν, τῶν δοπίων τὰ πλοῖα εὑρίσκοντα εἰς τὴν περιοχὴν τῆς Μεσογείου νὰ διατάξουν ταῦτα, δῆπας πλεύσουν εἰς Πειραιά πρὸς ἀπόλυτον τῶν πληρωμάτων καὶ παροπλισμόν, ἐν ἀναμονῇ θελτιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς.

Ἐπειδὴ δῆμας ἡ προηγηθεῖσα τῆς παρούσης κρίσεως περίοδος ὑπῆρξε περίοδος ἐντάκτης τῶν πλοίων ἑργασίας ἀφ' ἐνὸς καὶ ἀρκούντως γόνιμος εἰς κέρδη ἀφ' ἐτέρου, δηλαδὴ τοιαύτη, ώστε κατὰ τὴν διάρκειάν της νὰ μὴ ἐπετρέπετο κατὰ τὸ δυνατόν ἡ ἐκτέλεσις ἐπισκευῶν καὶ ἐπιθεωρήσεων, τὰ εἰς Πειραιᾶ καταπλέοντα ἀθρόως πλοῖα φυσικὸν ἦτο νὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς εὐκαιρίας ταύτης, ὡς καὶ τὸν χαμηλὸν τιμῶν τῆς ἑγχωρίου σιδηροδιομηχανίας, διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ὅλων τῶν ἑκκρεμών ἐπισκευῶν τῶν καὶ ἑργασιῶν συντηρήσεως. Ἀκόμη καὶ τὰ πλοῖα ἔκεινα, τῶν δοπίων ἡ προθεσμία τῆς γενικῆς περιοδικῆς ἐπιθεωρήσεως δὲν εἶχε μὲν λήξει, ἀλλ' ἀνευμένετο νὰ λήξῃ κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἐπωφελήθησαν τῆς εὐκαιρίας αὐτῆς διὰ νὰ προεξόφλησουν τὰς ὑποχρεώσεις ταύτας καὶ νὰ δῶσιν ἔτοιμα πρὸς ναύλωσιν, εὐθὺς ὡς ήθελον παρουσιασθῆ εἰς τὸν δρίζοντα αἰσθητά σημεῖα θελτιώσεως τῶν ναύλων.

Παρουσιάζεται οὕτω τὸ λίαν ἐνδιαφέρον καὶ ἄξιον ιδιαιτέρας προσοχῆς φαινόμενον, οὐχὶ ἀλλως τε διὰ πρώτην φοράν σημειούμενον παρ' ἡμῖν, τῆς ἀθρόας προσελεύσεως πλοίων πρὸς ἀπόλυτον πληρωμάτων καὶ ἐκτέλεσιν ἐπισκευῶν. Τὸ φαινόμενον τοῦτο αὐτὸ καθ' ἔαυτο θελέρον, ὡς ἀντανάκλασις τῆς δυσπραγίας τῆς Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας, ἔχει καὶ τὴν καλὴν αὐτοῦ πλευράν, διότι συνεπάγεται καὶ λόγω τῆς ἐν Πειραιεῖ ἐκτέλεσεως τῶν πληρωμάτων καὶ λόγω τῆς ἐν Πειραιεῖ ἐκτέλεσεως τῶν ἐπισκευῶν, ἀθρόαν τὴν εἰσαγωγὴν συναπλάγματος καὶ τὴν τόνωσιν καὶ ἔνσχυσιν τῆς ἑγχωρίου σιδηροδιομηχανίας, σπουδαιοτάτου ἀναμφισθῆτας παράγοντος διὰ τὴν χώραν, τόσον ἐν εἰρήνῃ, δοσον καὶ ἐν πολέμῳ.

Ἡ ἐναλλαγὴ αὕτη τρόπων αὐδήσεως τῶν ἐκ τῆς Ναυτιλίας συναλλαγματικῶν προσόδων, ἐν περιόδῳ μὲν εὐπραγίας ἀμέσως ἐκ τῆς κινήσεως τῶν φορτηγῶν σκαφῶν, ἐν ἐποχῇ δὲ κρίσεως ἐμέσως διὰ τῶν ἐπισκευῶν καὶ τῆς ἑργασίας συντηρήσεως διενεργουμένων ἐν Ἑλλάδι, θὰ ἐπρεπε νὰ μελετηθῇ ἐνδελεχέστερον, οὕτως ὡστε τὸ εἰς τὸ γενικὸν σύνολον ἀντανακλώμενον καλὸν νὰ είνει δοσον τὸ δυνατὸν συνεχέστερον καὶ πλέον ἐκτεταμένον.

Δυνάμεθα ἀλλως τε νὰ εἴπωμεν, ὅτι ἡ ἐποχὴ ἡ ἀκολουθοῦσα τούς πρώτους μῆνας τῆς κρίσεως ἀπότελει πραγματικῶς τὴν ἐποχὴν τῆς ἑκαδερίσεως κερδῶν καὶ ζημιῶν, τόσον διὰ τοὺς ἐφοπλιστάς, δοσον καὶ διὰ τὴν ἔθνικὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας, διότι κατ' αὐτὴν ἀκριβῶς τὴν ἐποχὴν ἀρχίζει ὁ τόπος νὰ καρποῦται ἀμεσώτερον τὰ ἔκ της προηγηθεῖσης γονίμου περιόδου ὀφέλη. Εἶναι ἀκριβῶς ἡ περίοδος τῆς περιουσιαλογῆς, καθ' ἡν, σύν τῇ λήψει νέων ριζικῶν ἀποφάσεων ὑφ' ἐνὸς ἔκαστου, συντελεῖται καὶ πᾶσα ἐπισκευὴ, θελτιώσις καὶ συμπλήρωσις τῶν πλοίων, δῆπας ἀντεπεξέλθουν ἐπιτυχῶς εἰς τὰς νέας μειωμένας εἰς ἀπόδοσιν συνθήκας ἐκμεταλλεύσεως τῶν.

'Ἀλλ' ἡ πλήρης καὶ λυστελῆς ἐκμετάλλευσις τοῦ φαινομένου τούτου συνεπάγεται τὴν καταβολὴν πάσης δυνατῆς προσπάθειας καὶ τὴν παροχὴν πάσης δυνατῆς εύκολιάς διὰ τὴν προσέλκυσιν τῶν πλοίων ἐνταῦθα πρὸς θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν τῶν.

"Ἡδη ὑπάρχουσιν ἐν Πειραιεῖ ἀργοῦντα διὰ τῶν 75 μεγάλων φορτηγῶν πλοίων, ὃν τὰ 55 ἔκτελούν γενικάς ἡ μερικάς ἐπισκευαῖς. Ἐκ προχείρων ὑπολογισμῶν ὑπολογίζομεν, ὅτι ἐκ τῶν ἣδη ὑπὸ ἐπισκευὴν πλοίων τὸ μέλλον νὰ εἰσρεύσῃ εἰς τὴν χώραν συνάλλαγμα ἀνέρχεται γύρω τῶν 140.000 λιρῶν. Ἀγγλίας, ἐκ τῶν δοπίων αἱ 70.000 ἀντιπροσωπεύουσιν ἡμερομίσθια μόνον.

Αἱ συναντώμεναι δύμας ὑπὸ τῶν ἐπισκευαζομένων πλοίων δυσχέρειαι, ἡ ἔλλειψις τεχνικῶν μέσων, ἡ ἔλλειψις τεχνικοῦ προσωπικοῦ, ὅπερ ἀπὸ ἀπόφεως ἀριθμοῦ εἰνε ἀνεπαρκέστατον, δχι μόνον δὲν μᾶς ἐπιτρέπει νὰ ἐπιτίζουμεν σημαντικὴν αὔξησιν τῆς τῆς Ναυτιλίας μας προσόδου ταύτης, ἀλλ' ἀπ' ἐναντίας μᾶς δημιουργεῖ σοβαρώτατους καὶ λίαν δικαιολογημένους ἑνδοιασμούς, ἂν τὰ ἣδη ἐν Πειραιεῖ ἐπισκευαζόμενα πλοῖα θὰ ἐπανελάμβανον τὸ σημερινὸν πείραμα αὐτῶν, ἐφόσον αἱ συνθῆκαι ἐργασίας ἐπισκευῶν ἐν τῷ λιμένι Πειραιῶς δὲν ηλλαζαν ριζικῶς ἐπὶ τὰ βελτία.

Καὶ πρώτον πάντων προέχει τὸ ζήτημα τοῦ τεχνικοῦ προσωπικοῦ. Δεδομένου, ὅτι αἱ πλεισται τῶν ἐκτελουμένων ἐργασιῶν ἀναφέρονται εἰς ἀντικαταστάσεις ἐλασμάτων, σιδηρογωνιῶν, νομέων, σταθμῶν κτλ., τὸ ζήτημα τοῦτο τοῦ προσωπικοῦ τίθεται ὅτι δύντερον τρόπον, προκειμένου περὶ τῶν λεβητοποιῶν. Ὡς καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ὑπεστηρίξαμεν ἀπὸ τῶν αὐτῶν σηλῶν, οἱ παρ' ἡμῖν ὑπάρχοντες τεχνῖται λεβητοποιοὶ εἰνε ἀπὸ πάσης ἀπόφεως καλῶς ἐπαγγελματικῶς κατηρτισμένοι καὶ ἐργαστικοί, κατορθώνοντες νὰ ἀναπληροῦν πολλάκις τὴν ἔλλειψιν τεχνικῶν μεσῶν διὰ τοῦ πολυμηχανού αὐτῶν. Ἡδη θοιθούσης καὶ τῆς τῶν καὶ εἰς τὸ κεφαλαιον τῆς ἑργασίας εὑρεγετικωτάτης πολιτικῆς τῆς Ἐθνικῆς Κυβερνήσεως καὶ πλέον πειθαρχημένοι παρουσιάζονται, ἀλλά καὶ διλιγότερον ὑποκείμενοι εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐργοδοτῶν. Ἐξακολούθουν δῆμας νὰ είνει ἀνεπαρκέστατοι ἀπὸ ἀπόφεως ἀριθμοῦ ἰδίων εἰς πειριστάσεις ἀθρόων ἐργασίων, ὡς αἱ σημειριναὶ. Ἐξ, δῆλος θὰ ἡσφαλῶς προτιμάτερον, δῆπας διὰ τὴν δημιουργίας καὶ ὑπάρχειας ἀριθμού προτιμάτερον, κατεφεύγαμεν διλιγότερον συχνά εἰς τὸ πολυμηχανού τῆς ἀτομικῆς τοῦ ἐργάτου πρωτοβουλίας, ἥτις ἐνθαρρυνμένη πέραν τοῦ δέοντος θὰ ἡδύνατο νὰ καταστῇ καὶ ἐπικίνδυνος ἀκόμη, ὡς δηγοῦνσα εἰς προχειρότητας μὴ συνιστώσας τὴν τεχνικὴν ἐπάρκειαν τῆς ἑγχωρίου σιδηροδιομηχανίας.

Ἡ κρίσις αὕτη τοῦ τεχνικοῦ προσωπικοῦ, ἰδίως δὲ τῶν λεβητοποιῶν, θὰ ἡδύνατο νὰ ἀντικεπτωπισθῇ λυσιτελῶς διὰ δύο διαφόρων τρόπων. Ἡ διὰ τῆς ἀθρόας προσλήψεως νέων μαθητευομένων ὑπὸ οὐσιωδῶς εὐνοϊκωτέρους υλικούς δρους τῶν κατά τὸ παρελθόν ὑφισταμένων καὶ διὰ τῆς παραλλήλου ἰδρύσεως καὶ λειτουργίας μιᾶς στοιχείωδους νυκτερινῆς σχολῆς τεχνιτῶν λεβητοποιῶν, ἡς σκοπὸς θὰ ἡτο ἡ συμπλήρωσις συναρμολογήσις καὶ πληρεστέρα ἐναρμόνισης τῶν ἀτάκτων ὑπὸ τῶν μαθητευομένων κτωμένων κατά τὴν ἡμερινὴν ἐργασίαν αὐτῶν πρακτικῶν γνώσεων, μὲν ἀποτέλεσμα τὴν ἐντελεστέραν καὶ συντομωτέραν κατάρτισιν αὐτῶν, ἡ διὰ τῆς ἀθρόας εἰσαγωγῆς, ἐγκαταστάσεως καὶ χρησιμοποιήσεως συγχρόνων μηχανικῶν ἐργαλείων, πνευματικῶν σφυρῶν, τρυπάνων καὶ διανακτικῶν ἐργαλείων, ὡς καὶ ἡλεκτρικῶν τρυπάνων κλπ.

Ἐκατέρα τῶν λύσεων τούτων παρουσιάζει ὡς εἰκός καὶ τὰ μειονεκτήματά της, ἡ καλυτέρα δὲ λύσις θὰ ἡτο ὁ ἐν τῇ δεούσῃ ἀναλογίᾳ συγκερασμὸς τῶν δύο λύσεων. Διότι ἡ ἀποκλειστικὴ προσφυγὴ εἰς μηχανικὰ ἐργαλεῖαν θὰ προσέκρουεν εἰς σοβαρώτατα ζητήματα ἀνεργίας ἡ τούλαχιστον εἰς στέρησιν μιᾶς πηγῆς ἐξοικονομήσεως ἐργασίας διὰ τμῆμα τῆς ἐργαστικῆς νεολαίας τῆς χώρας, ἡ δὲ ὑπὲρ τὸ δέον αὔξησις τοῦ προσωπικοῦ εἰς βάρος τῶν μηχανικῶν ἐργαλείων θὰ συνεπήγετο τὸ διτόνων μειονέκτημα τῆς εἰς περιόδους βιομηχανικῆς υφέσεως, δημιουργίας περιοδικῆς ἀνεργίας καὶ τῆς στερήσεως τῆς χώρας πλήρων μηχανικῶν μεσῶν ἀπαραίτητω πλήν τῶν περιόδων βιομηχανικοῦ δργασμοῦ καὶ διὰ τὴν περίπτωσιν πολέμου. Διά τὸν βαθμὸν συνεισφορᾶς ἔκάστης τῶν λύσεων τούτων εἰς τὴν τελικὴν μικτὴν διανομήν, δὲν είνει τοῦ παρόντος νὰ ἀσχοληθῶμεν, ἀλλά θὰ ὠφείλει οὗτος ν' ἀποτελέσῃ ίσως ἀντικείμενον μελέτης ἐπιτροπῆς ἐξ εἰ-

δικών, ήτις λαμβάνουσα ύπ' ὄψιν ὅλους τούς ὑπεισερχόμενους πολλαπλούς παράγοντας θά καθώριζε θαθμιαίως τάς εἰς μηχανικά έργαλεια και προσωπικόν ἔκάστοτε δρθοτέρας αὐξήσεις.

Τοσαύτη είνε ή ἔντασις τῆς σήμερον παρουσιασθέντος κρίσεως προσωπικῶν ἐν τῇ ναυτικῇ διοικητικῇ τοῦ Πειραιῶς, ώστε ἔργασία δυνάμεναι εὐχερώς νά ἐκτελεσθοῦν ἐντὸς δεκαπέμπτου εἰς Κάρδιφ, Χούλλ, Σόντερλαντ, Τυνι τῇ Blyth, ή ἐντὸς ἐπταπέμπτου εἰς Ρόττερνταμ, νά ἀπαιτοῦν δύο τούλαχιστον μῆνας ἐν Πειραιεῖ.

Έκτός οὖμας τῶν θεοικῶν δυσχερεῖων τούτων τοῦ προσωπικοῦ καὶ τῶν τεχνικῶν μέσων παρουσιάζονται καὶ ἀλλαὶ ταῦτα διευτερουόησης ἐκ πρώτης ὄφεως σημασίας, οὐσιώδεις δημιαὶ ὡς συντελούσαι εἰς τὴν ἐπίτασιν τῶν πρώτων. Μία τῶν κυριωτέρων τούτων εἶναι ἡ ἀνεπάρκεια τῆς μοναδικῆς μας μεγάλης δεξαιενῆς, ἡτις ἔκτός τοῦ ὅτι περιπλέκει καὶ καθιστᾶ ἐν τινι μέτρῳ ἀδηλον τὸν χρόνον ὀλικῆς ἀποπετρώσεως τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων, γίνεται ἀφορμὴ διαρροῆς σημαντικῶταύ του τῆματος ἐργασίας καὶ ἐπομένως καὶ συναλλάγματος εἰς τὴν ἀλλοδαπήν.

Εἰς ήσονα θεούς, μοῖραν, ἀλλά ἀρκουντῶς σοθαρὸν εἴνε καὶ τὸ ζῆτημα τοῦ τρόπου διοργανώσεως καὶ διατάξεως τῆς ἐν γένει ἐργασίας ἐπισκευῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ὑπὸ τῶν ἀναλαμβανόντων ταύτας ἐργοστασίων ἡ συνεργείων. Ὁ διθολογιστικός καταμερισμὸς οὗτος ἀποτελεῖ ζῆτημα σπουδαιότατον χρῆσον ἐκάστοτε ἀναλόγου μελέτης. Παραδείγματος χάριν ἔχει παρατηρῆθι, ὅτι τὰ λεθητοποιεῖα συνήθως ἐπιλαμβάνονται ἀμέσως τῶν μεγάλων εἰς δύκον καὶ εἰς ὥρος τμημάτων ἐργασίας, χωρὶς ἐκ παραλλήλου νά μεριμνῶσι διά τὰς πολυπληθεστέρας καὶ πολλάκις κατά πολὺ δυσκολωτέρας μικροεργασίας, αἵτινες δῆμως συνήθως γίνονται ἀφορμὴ καθυστερήσεως τῆς δῆλης ἐργασίας τοῦ πλοίου, ἀγανακτήσεως τοῦ πλοιοκτήτου καὶ τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου καὶ ἐνδεχομένης δυσφημήσεως τοῦ τρόπου ἐκτελέσεως τῶν ἐπισκευῶν ἐν Πειραιεῖ.

Ἐπίσης ποιάν τινα ἀνωμαλίαν καὶ δυσχέρειαν παρουσιάζει καὶ τὸ γεγονός τοῦ μὴ πάντοτε εύχεροῦ τῆς προμηθείας «τράν-
ζιτο» διαφόρων υλικῶν συντηρήσεως καὶ χρωμάτων, ίδιως τῶν
Ἀγγυλικῆς προελεύσεως. Ἐάν δὲ ληφθῇ ὡς ὄψιν, διὰ λόγω τῆς
ἐν τινι μέτρῳ ἔξαρτήσεως τῆς ἡμετέρας Ναυτιλίας ἐκ τῆς Ἀγ-
γλικῆς ἀγορᾶς καὶ τῆς ἐκ τούτου καὶ ἐκ παραδόσεως υἱοθετή-
σεως ὑπὸ τῶν ἡμετέρων φορτηγῶν τῆς Ἀγγυλικῆς μεθόδου καὶ
τῶν Ἀγγυλικῶν υλικῶν συντηρήσεως, ἀντιλαμβάνεται τις τὴν δη-
μιουργούμενην σχετικήν ἀνωμαλίαν καὶ ἐν τινι μέτρῳ καὶ τὴν
προκαλούμενην δυσαρέσκειαν τῶν ἐνδιαφερομένων πλοιοκτητῶν.

Τέλος ή υπερφρότασις τῶν ἐπιθεωρητῶν τῶν ξένων ηγούμενών καὶ τῶν θυοθέων αὐτῶν ἀπὸ τὸν δύκον τῆς ἑργασίας δεκάδων δλων ἐπιθεωρουμένων συγχρόνων πλοίων, ὡς καὶ ή ἔλειψις ἐντοπίου δευτεροβαθμίου ἐπιθεωρητής πόρδης ἐπίλυσιν τῶν δυναμένων νὰ ἀναφουῦν διαφορῶν (ὧς ουμβαῖνε καὶ διά τὴν Γιουγκοσλαβίαν ἀκόμη, καὶ μὲν ναυτιλίαν ἥσσονα τῆς ἡμετέρας), ή ἔλειψις καταλλήλων ιδιωτικῶν ἐπιθεωρητῶν ἐνεργούντων ὡς ἐκπροσώπων τῶν πλοιοκτητῶν, διότι εἶνε θεσμός συντελεστικά ἀνετωτέρας καὶ ταχύτερας ἐκτελέσεως τῶν ἑργασιῶν ἐπισκευῆς τῶν πλοίων μας κατά τὴν σημειρινήν ἐποχήν.

“Η δόλη ἐπ̄ προκειμένω ἔργασία δυνάμεθα νά είτωμεν, οτι εύ-
ρισκεται εις χειρας ἀγαθάς μέν, ἀλλ’ ούχι ἀπολύτως εις τὸ ὕ-
φος τῆς ἐκτάσεως και τῆς ἀπὸ πάσης ἀπόψεως σοθαρότητος αὐ-
τῆς, ἀπαραιτήτον δε τυγχάνει, ὅπως ἔξιχθι και μέχρι τοῦ κλά-
δου τούτου ἡ ἀγαθεργός ἐπίδρασις τοῦ Ἐθνικοῦ Κράτους πρὸς
συντονισμὸν τῶν προσπαθειῶν ἀπάντων τῶν παραγόντων, μὲ σκο-
πὸν τὴν πληρεστέραν ἔξυπρέτησιν τόσον τῆς Ναυτιλίας, δοσον
και τοῦ γενικωτέρου συμφέροντος τῆς Οἰκονομίας μας.

Ν. ΚΟΣΚΟΡΟΣ
Ναυπηγός

Tò δεκαωνδήμερον

‘Η Ναυτιλία μας και οι ξένοι νηογγώμογες

Θά έπιστησωμεν τὴν προσοχὴν τῶν ἐφοπλιστῶν μας ἐπὶ τῆς διατυπουμένης ως ἀνωτέρω προτάσεως τοῦ κ. Κοσκόρου, ὅπως συσταθῇ καὶ παρ' ἡμῖν — εἰς τὴν Γιουγκοσλαβίαν συνεστήθη ἥδη ἀπὸ ἔτων — Ἑλληνικὴ τεχνικὴ ἐπιτροπὴ τοῦ Ἀγγλικοῦ Νηογνώμονος «Λόυδη Ρέτζιστερ», παρὰ τῷ ὁποίῳ, ως γνωστόν, εἰνε ταξινομημένα τὰ 90 καὶ πλέον ἑκατοστά τῆς χωρητικότητὸς μας. «Ἐργον τῆς Ἐπιτροπῆς αὐτῆς θά ἡτο ἡ παρακολούθησις τῶν ἐν Ἑλλάδι διενεργουμένων ἐπισκευῶν τῶν φορτηγῶν μας, κυρίως δὲ ἡ ἐπίλυσις τῶν διαφορῶν, ποὺ συχνά ἀνακύπτουν μεταξὺ τῶν ἐπιθεωρητῶν καὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν.

Ο δύκος καὶ τὰ συμφέροντα τῆς Ναυτιλίας μας ἐπιθάλλουν ν' ἀναγνωρισθῆ καὶ εἰς αὐτὴν τὸ δικαίωμα νὰ ἔχῃ κάποιαν γνώμην ἐπὶ τῶν ζητημάτων ταξινομήσεως τῶν πλοίων της. "Ολαι αἱ ναυτιλίαι καὶ αἱ κατέχουσαι μικροτέραν τῆς ιδικῆς μας χωρητικότητας ἐπέτυχαν τὴν σύστασιν Ἐθνικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ «Λόδι Ρετζιστέρ». Εἰς τὸ γενικὸν μάλιστα συμβούλιον τοῦ παγκοσμίου κύρους ηγογνώμονος τούτου ἔξελέγη πρὸ ἐτῶν ως μέλος καὶ ὁ Γιουγκοσλαβὸς ἐφοπλιστής κ. Βαναζ.

Δέν πρόκειται ή έπιτροπή αυτή να πληρώσῃ διακοσμητικόν τινα τύπον, ούτε καὶ ἀπλῶς τιμὴν θὰ προσπορίσῃ εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας. Οὐσιαστικότερα συμφέροντα αὐτῆς θὰ ἔχουπηρετήσῃ, διότι θὰ

παύσι γένος τό Έλληνικὸν πλοίον, προκειμένου νὰ ύποστῃ τὴν τακτικὴν ἐπιθεώρησὶν τοῦ ή νὰ ἀνανεώῃ τὴν κλάσιν του, νὰ εἰνε εἰς τὴν διάκρισιν τῶν ἀγαθῶν διαθέσεων ἢ τῶν τεχνικῶν προκαταλήψεων τῶν ξένων ἐπιθεωρητῶν. Κάποιος θὰ ἐφορεύῃ ἐπὶ τῆς καλῆς μὲν ἐκτελέσεως τῶν ὑποδεικνυμένων ἐπισκευῶν, θὰ προλαμβάνῃ ὅμως καὶ τάξις ἐπιζημίους ὑπερβολάς, αἵτινες προκειμένου περὶ τῶν παρηλίκων Ἐλληνικῶν σκαφῶν δυνατόν νὰ λάσθων γώραν.

Τὸ ζῆτημα δύμας δὲν ἔνδιαφέρει στενώς τὸν ἐφοπλιστικὸν μας κόδιον. Ἐνέχει γενικώτερόν τινα χαρακτήρα. Σχετίζεται ἀμέσως με τὴν προσπάθειαν τῆς προσελκύσεως τῶν φορτηγῶν μας εἰς τὰ ἔθνικά ἐμποροναυτικά κέντρα διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἐπισκευῶν των, τόσον πολυτίμων διὰ τὴν οἰκονομίαν του τόπου. Η οὐστασίας τῆς Ἑλληνικῆς ἐπιτροπῆς, ἔδρα τῆς δποίας θά είνε ὁ Πειραιεύς, θά παράσχῃ εἰς τοὺς ἐφοπλιστάς τὴν διασφάλισιν, διτὶ αἱ ἐπισκευαὶ τῶν πλοίων των δὲν θά ἐκτελεσθοῦν μόνον εὐθύναι, ἀλλὰ θά τουχούν τῆς καλυτέρας μεταχειρίσεως, θά περιφρουρηθοῦν ἀπὸ κάθε ὑπερβασίαν, εἰς τὴν δποίαν θά είνε οὗτοι ἐκτεθειμένοι ἃν θά τὰς διενεργήσουν εἰς ζένον τινὰ λιμένα.

"Εφ' δοσον δέ εἰς τὴν ἐπιτροπήν αὐτήν, ἡτις κατ' ἀνάγκην θ'. ἀποτελεσθῇ ἀπὸ "Ελληνας τεχνικούς, περιωτῆς καὶ κύρους, ἥθελον συμμετάσχει καὶ ἀξιωματικοὶ τοῦ Β. Ν., θὰ ἡδύνατο τὸ Κράτος, ἀμέσως ἐνδιαφερόμενον διά τὴν τεχνικὴν ἐπάρκειαν τῆς οἰδηροθιμηχνίας μας νὰ τῇ ἀνάβεσθη τὴν ἐποπτείαν τῶν μηχανουργείων καὶ γενικών τῶν ἔργων στασισῶν διὰ τὰς ἐπισκευάς τῶν πλοίων, ἀκόμη δὲ τὸ δικαίωμα νὰ εἰσηγήται πρὸς τὸ Κράτος τὴν ληψιν τῶν ἐνδεικνυομένων μέτρων διά τὴν τεχνικὴν προαγωγὴν τῶν ἔγκαταστάσεών των.

Ή αξίωσις της Ελληνικής Ναυτιλίας — περί αξιώσεως προκειται — διά την σύστασιν του Greek Committee είμεθα θέβαιοι, ότι θά γίνη αποδεκτή άπό το συμβούλιον του «Αλόδιο Ρέτζιστερ», άν παραλήγουν ουποστριχή και άπό την Κυβέρνηση, ήτις τόσον στοργικόν ένδιασφέρον έπιδεικνύει διά τα ζωτικά έμπορων τικά μας ζητήματα. Ή έν Λούδινον Ελληνική Πρεσβεία θά ήδυντο έν συνεννοήσει με τούς έκειν έφοπλιστάς μας νά προσήι εις τά κατάλληλα διαθήματα. Θά καταδειχθή ή μέχρι τούδε εις θάρος της Ναυτιλίας μας παράλειψις και έλπιζομεν νά άναγνωρισθή το δίκαιον της αξιώσεως της ταύτης. Προϋπόθεσις θέβαιων της έπιτυχίας θά είνε τό ένδιασφέρον τών Ελλήνων έφοπλιστών. Συναισθάνονται ούτοι τὴν ἀνάγκην τῆς χειραφετήσεως τῆς Ναυτιλίας μας; Αντιλαμβάνονται, ότι είνε πλέον καιρός ν' ἀποκτήσωμεν κάποιαν ἀνέξαρτησιν ή τούλαχιστον νά ἔχωμεν ἔστω και δευτερεύουσάν τινα γνώμην εις τὰ τοῦ Οίκου μας; Αν πράγματι διακατέχωται οι έφοπλιστάς μας ἀπό τάς ἀντιλήψεις αὐτάς, τότε αἱ ἐνέργειαι των θά έπιτυχουν. Άλλως ή Ελληνική Ναυτιλία θά ἔξακολουθήσῃ νά είνε ο ἀποδιοπομπαίος τράγος μεταξύ τῆς διεθνοῦς ναυτικῆς θιμηγανίας, περισσότερον δὲ παντός άλλου οι έφοπλισταί είνε και θά είνε διά τούτο ούπεύθυνοι.

Διά τὴν ἄσρον κάθε παρεξηγήσως ἐκ τῶν ἀνωτέρω παρατηρήσεών μας καθῆκον ἡμῶν εἶναι νὰ τονίσωμεν δλως ίδιαιτέρως, δτὶ οὐδ' ἐπ' ἔλαχιστον αῦται ἀναφέρονται εἰς τὸ ἔργον τῆς ἐν Ελλάδι ἐπιθεωρήσεως τοῦ «Λόυδη Ρέτζιστερ». Ὁ προϊστάμενος αὐτῆς κ. Νόδ., αἰσθήματα θερυτάτης συμπαθείας τρέφων ἀνέκαθεν διά τὴν Ναυτιλίαν μας, μὲ τὴν όποιαν δεσμού μακροτάτης συνεργασίας τὸν συνδέουν, ἐπιτελεῖ τὴν λεπτοτάτην ἀποστολὴν του, χωρὶς ποτὲ νὰ παράσχῃ ἀφορμὴν τινὰ εἰς παρεξηγήσεις ἢ παράπονόν τι νὰ ἔγερθῇ κατ' αὐτοῦ ἀπὸ μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν μας. Ὁ κ. Νόδ. ἀκριβῶς πιστεύμεν, νὰ ἀναγνωρίζῃ, δτὶ δικαιοῦται ἐπὶ τέλους μία Ναυτιλία, ὡς ἡ Ἑλληνική, μὲ τὴν ἔκτασιν ποὺ προστέλλεται κατά τὰ τελευταῖς ἑπτή η δραστηριότης της, νὰ διαχειρίζεται κάπως διμεσώτερον τὰς ίδιας αὐτῆς ὑπόθεσεις.

Αι διά Γερμανίαν μετακυρρι

‘Η κατωτέρω δημοσιευμένη έν επιστολή τῆς Γερμανικῆς ἑταίριας «Montan Transport» πρός τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον ἐπεξιγγεῖ πλήρως τὰ αἴτια τοῦ ἀποκλεισμοῦ τῶν φορτηγῶν μας ἀπό τὰς μεταφοράς μεταλλευμάτων ἐκ τῆς Μεσογείου καὶ ἔξ αὐτῆς τῆς Ἐλλάδος πρός τὴν Γερμανίαν. Τὸ περιεχόμενον τῆς ἐπιστολῆς ταύτης δικαιολογεῖ πράγματι τὰς ἐκφρασθείσας εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ὑπονοίας, διτὶ παρὰ τὴν ἔξαρσειν ἐκ τοῦ Ἑλληνο-Γερμανικοῦ κλῆριγκ τῶν ναύλων τῶν Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, ἡ μὴ παροχὴ εἰς τοὺς Γερμανούς φορτωτὰς καὶ παραλίπτας ὑπὸ τῆς Ράιχσμανκ τοῦ ἀναγκαιοῦντος συναλλάγματος ἐπὶ Λονδίνου διά τὰς ύπο τῆς Ναυτιλίας μας διενεργουμένας Γερμανικάς μεταφοράς ἐπιφέρει τὸν ούσιαστικὸν ἀποκλεισμὸν τῆς ἔμπορικῆς ἡμῶν σημαίας.

"Οταν πρό μηνῶν κατά τὰς διαπραγματεύσεις διά τὴν ἀνανέωσιν τῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας μετὰ τὴν Γερμανίαν προεβλήθη ἡ ἀξίωσις τῆς εἰς μάρκα πληρωμῆς τῶν ναύλων, ὅρθότατα ἡ Ἑλληνικὴ ἀντιπροσωπεία δὲν ἀπέδεχθη ταύτην, διότι θά ἀπέθαινεν ἔξαιρετικῶς ἐπαχθῆς διά τὴν Ἐλλάδα, κατά τὸν συμψηφισμὸν τῶν ἑκατέρων πληρωμῶν. Ἐκ τοῦ ἀκαθαρίστου, ὡς γνωστὸν ναύλου ἔνος Ἑλληνικοῦ φορτηγοῦ, μικρὸν ποσοστὸν 20–25% — καὶ τοῦτο δί' ὧρισμένας μεταφορικάς ἔργασίας — δύναται νὰ θεωρηθῇ, διότι παραμένει εἰς τὴν οἰκονομίαν τῆς χώρας. Τὸ ὑπόλοιπον αναλίσκεται εἰς τὸ ἔξωτερικόν, εἰς λίρας Ἀγγλίας, διά τὴν πληρωμὴν φορτεοκφρωτικῶν, λιμενικῶν δικαιωμάτων, γαστροθάρκων, ὄλικων, τροφίμων καὶ ἐφόδων, ἐπικοινωνῶν καὶ ἀσφαλίστρων. Αὗτοι οἱ μισθοί τῶν πληρωμάτων μας ἔξοφλοῦνται εἰς λίρας καὶ δχὶ εἰς τὸ ἔθνικὸν νόμισμα, ὡς συμβαίνει δί' ὅλας τὰς

ἄλλας ναυτιλίας, αἵτινες ἔξ άλλου μεγαλύτερον ποσοστὸν ἐκ τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσοδήματος τῶν ἑθνικῶν των πλοίων καταλείπουν εἰς τὴν ἔγχωριον φιομηχανίαν.

Πώς ἐπομένως θὰ ἔδεχτο ή Ἐλλάς να ἐπιθαρυνθῇ ὁ συμψηφιστικός αὐτῆς λογαριασμὸς μὲ δόλκηρον τὸν ἀκαθάριστον ναύλον τῶν φορτηγῶν μας, ὅταν ή οἰκονομία τοῦ τόπου δὲν ἀπολαμβάνει παρὰ ἐλάχιστον μέρος τῶν εἰς μάρκα καταβαλλομένων ναύλων καὶ ποῦ θὰ ἔξευρισκον τὰ Ἑλληνικά φορτηγά τὸ συνάλλαγμα διὰ τὴν εἰς τὸ ἔξωτερικὸν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρέωσέων τῶν; Οἱ λόγοι αὗτοὶ ὑπερχέρωσαν τὴν Ἑλληνικὴν ἀντιπροσωπείαν νὰ ἐπιμένῃ εἰς τὴν ἔξαιρεσιν τῶν ναύλων τῆς Ναυτιλίας μας ἀπὸ τὴν σύμβασιν ἀνταλλαγῆς, ἔξαιρεσιν δύμας, ἥτις ἐκ τῶν ὑστέρων ἥδη ἀποδεικνύεται, ὅτι ἀντίθετα τῶν προσωδομένων ἐπέφερεν ἀποτελέσματα. Προεκάλεσεν αὕτη τὸν ἀποκλεισμὸν τῶν φορτηγῶν μας πλοίων ἀπὸ μεταφοράς ἀποτελούσας τὴν θάσιν τῆς Ἑργασίας των, πολυτίμους δὲ ὑπὸ τὴν σημερινὴν καχεξίαν τῆς ναυλαγορᾶς, ἵνα ὀπωδήποτε, ἔστω καὶ μὲ μικράν ζημιάν, διατηρήσωμεν ὅσον ἔνεστι μεγαλύτερον ποσοστὸν τῆς χωρητικότητός μας ἐν κινήσει.

Τό ζήτημα πλέον δὲν ἀναφέρεται εἰς σσας σποραδικάς περιπτώσεις περιέπεσαν εἰς τὴν ἀντίληψιν μας. Ἡ ἐπιστολὴ τοῦ Γερμανικοῦ Οἴκου γενικώτερον ἐμφανίζει τοῦτο. Πρόκειται περὶ τακτικῆς, ήτις τείνει νὰ ἀποκλείῃ τὴν Ναυτιλίαν μας ἀπὸ μίαν μεγάλην ἄγοράν, μὲ δχι μικρῶν κατανάλωσιν πρώτων όλῶν, εἰσαγομένων ἐκ τοῦ ἔξωτερικοῦ καὶ ὅπου τὰ Ἑλληνικά φορτηγά ἐντατικῶς εἰς τὸ παρελθόν ἀπησχολούντο.

Ἄξιες νὰ προκαλέσῃ τὴν προσοχὴν τῶν ἑφοπλιστῶν μας καὶ τῶν ἀρμόδιων κρατικῶν ὑπηρεσιῶν ή δὴ αὐτὴ ὑπόθεσις. Κατά τὴν ἐπικείμενην ἀνανέωσιν τῆς Ἑλληνογερμανικῆς ἐμπορικῆς συμφωνίας ἡσά συζητήθη δὲ τρόπος, δοτὶς θὰ δησφαλήζῃ τὴν ἀπρόσκοπου συμμετοχὴν τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὰς Γερμανικάς μεταφοράς. Προέχει κυρίως νὰ μὴ ἀντιμετωπίζουν τὰς οημερινάς δυσχερείας οἱ φορτωταὶ διὰ τὴν παροχὴν τοῦ ἀναγκαιούντος συνανθλάγματος πρὸς ἔξοφλησιν τῶν ναυλῶν τῶν Ἐλληνικῶν φορτηγῶν, τῶν δηποίων ἄλλως τε οἱ ναῦλοι εἰνὲ εὐθηνότεροι, ἔναντι τῶν ὑπὸ τῶν ἔνων πλοίων εἰς μάρκα εἰσοπραττομένων.

Ίδού καὶ ἡ ἐπιστολὴ τῆς Γερμανικῆς μεταφορικῆς ἑταιρίας:

«Πληροφορηθέντες παρά τον κ. Rob. M. Sloman, ἐκ τῆς πρὸς αὐτῶν ἐπιστολῆς σας, ὅτι ἡ παρατίθομαις μαζ, ἔξαιρουμένης τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας 'επάτη τὴν ναυλώσιν ἀτμοπλοίου πρὸς μεταφορὰν δω-
έτον ἀπὸ Τρίπολης εἰς Krasitzweck ἐγένετο αἵτια παρεξήγησεως, καθιστᾶ-
μεν γνωστόν, ὅτι οὐδεμίαν πρόθεσιν εἶχομεν, ὅπως προδόθουμεν εἰς τὴν
διάμεσον τῆς 'Ελληνικῆς σημαίας».

»Κατ τὴν ναῦλωσιν χορηγίκοτης πρὸς μεταφορὰν βωξίτου, με-
αλλευμάτων ἡ ποιότητα ἐξ Κίπρου, οἱ Ἐλληνες πλοιοτήτηται πάντοτε
λογίθησαν τὴν πληθωρὴν τοῦ ναύλου μέσῳ τοῦ Γερμανοελληνικοῦ γρα-
τείου συμφρισμοῦ. Ἔπειδὴ δὲ ἀδύνατον μεν τὸν ναῦ-
λον εἰς Λίρας Ἀγγλίας, ὡς συνῆθις οἵτινοι ἀπαντοῦσι, δὲν δυνάμεθα νὰ
πασχολήσουμεν Ἐλληνικὰ ἀτμόπλοια. Πρὸς ἀποφυγὴν συνεπῶς με-
ίον προσωρόν εἰς μέρους ναῦλωμεστιῶν Ἐλληνικῆς χωρηγίκοτητος
ἴμεθα ἡναγκασμένοι νὰ ἔξιφορθην τὰ Ἐλληνικὰ ἀτμόπλοια διὰ φορτώ-
εις τῶν ὡς ἄνω εἰδῶν.

»Μετ' εὐχαριστήσεως πληροφορύμεθα, ότι τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελή-
γμάτων τῆς Ἑλλάδος ίδρυθη πρός προστασίαν τῶν συμφερόντων τῶν
λιοντατῶν, καὶ ἐάν δινηθῆτε νὰ πείστε τὰς Ἑλληνικὰς Αρχὰς δόταις
εχθροῦ τὴν πληρωμὴν τῶν ναῦλων μέσῳ τοῦ Γερμανοελληνικοῦ γρα-
είου συμφερούσιοῦ, πιστεύομεν ότι θὰ ἔξενερθῇ τρόπος σημαντικῆς ἐρ-
ασίας μετά τὸν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ὥς καὶ κατὰ τὸ παρελθόν. Π.χ.
τὸ τοῦ παρόντος ἔχουμεν ἀνάγκην χορηγιτότητος περίπου διά 50.000
ὄντων νοικίτων πρὸς φόρτωσιν ἐξ Γιουγκοσλαβίκων λιμένων δι' Ἔμ-
πειτεν. Ἐπειδὴ δύος εἰμέθα ὑποχρεωμένοι νὰ ναυλώσουμεν ἀτιμόπλοια ὑπὸ τὸν
τον τῆς καταβολῆς τῶν ναῦλων ἡ εἰς μάρκα πρὸς χοήσην ἐντὸς τῆς
ερμανίας, ἡ Ὀλλανδίκην χορηγιτότητα ὑπὸ τὸν ὄφον τῆς καταβολῆς
ὑνάνιους μέσῳ τοῦ Γερμανο-Ολλανδικοῦ γραφείου συμφερούσιοῦ, ἀδυνα-
τῶμεν νὰ χορηγιμοποιήσουμεν Ἑλληνικὰ ἀτιμόπλοια, καίτοι ή ἐργασία αὕτη
τῆρξε πάντοτε κατάλληλος διὰ τὴν Ἑλληνικὴν χορηγιτότηταν, ἵτις ἀ-
μοσχολεῖται εἰς τὴν μεταφορὰν μεταλλευμάτων ἐξ τῶν λιμένων τῆς Με-
σογείου καὶ γαλανθάραν ἐξ τοῦ Κόντινεντ. Ἐξ τῶν ἀνωτέρων καταδει-
νεται, ότι ἐφόδους ηθελεν ἰσχύει ὁ σημερινὸς τρόπος πληρωμῶν τῶν
ἀνθλῶν ἀδυνατοῦμεν νὰ συνεργασθῶμεν μετά τῶν Ἑλλήνων πλοιο-
τῶν.

'Ανθοῦσας 23 Ιουνίου 1938

Мэѓ' јајк јајко-

(*Υπουργού*) MONTAN TRANSPORT GESELLSCHAFT M.B.H.

VINKE & CO.

ROTTERDAM

Teleg. Address : VINKECO

AMSTERDAM

ANTWERP

Πῶς διαγράφεται ἡ ἐξέλιξις

Έλαφρά τις θελτίσιοις τῶν τιμῶν τῶν πρώτων ύλῶν ἐσημείωθη ἀπό τῶν τελευταίων ήμερῶν τοῦ Ἰουνίου. Νά πιστεύσωμεν, ὅτι ἡ πρὸς τὴν κατιούσαν φορά τῆς παγκοσμίου οἰκονομικῆς δραστηριότητος ἀνεκόπη, τούλαχιστον προσωρινῶς ἡ ὅτι ἡ κινήσις τῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν ἔθισεν εἰς τὸ θάθος τῆς ὑποχωρήσεως; Καίνες δὲ ἥμπορει θετική τινα ἀπάντησιν νὰ δῶσῃ εἰς τὰ ἔρωτήματα αὐτά. Ή ἔξελιξις θὰ ἔξαρτηθῇ ὅχι μόνον ἀπό τὰ οἰκονομικά γεγονότα, ἀλλά καὶ ἀπό τὰ πολιτικά τοιαῦτα κατύ τοὺς ἀμέσως προσεχεῖς μῆνας.

"Αν αἱ ἔργασια εἰς τάς Ἡνωμένας Πολιτείας μὲ τὴν εἰσοδον τοῦ φθινοπώρου ἐπιδείξουν κάποιαν ζωηρότητα καὶ τὰ πολιτικά πράγματα τῆς Εύρωπης χωρήσουν πρὸς τὴν ὀμβλότητα ἡ ἀγοραστική κίνησις πιθανὸν να διευρυνθῇ, προσδίδουσα τὸν τὸν εἰς τὴν αὔξησιν τῆς γενικῆς δραστηριότητος τῶν συναλλαγῶν.

Ἐν τῷ μεταξύ ὅλοι οἱ δεῖκται τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας κινοῦνται ἀκόμη πρὸς τὴν ὑποχώρησιν. Διά τὸν μῆνα Μαΐον ἐλάχιστος διαπιστῶται ὁ περιορισμός τῆς βιομηχανικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς Ἕνωμένας Πολιτείας ἔναντι τοῦ Ἀ'πριλίου. Κάποια ἐπλιπόφρος ἔνδειξις εἶναι τοῦτο περὶ τῆς πιθανῆς ἀναστολῆς τῆς ὑποχωρήσεως. Τὰ ἀποθέματα τῶν ἡμικατεργασμένων καὶ βιομηχανοποιημένων προϊόντων ἥρχισαν ἐλαττούμενα, ἀν καὶ ὁ δύκος τῶν νέων παραγγελιῶν ἐξακολουθῇ νά εἶναι περιωρισμένος καὶ ἡ ἀνεργία ἔφθασεν εἰς τὰ ἐπίπεδα τοῦ 1933. Οἱ ἀνεργοί ὑπολογίζονται εἰς 13 ἑκατομμύρια.

Διά τα νά καταδειχθή πόπον έπιδρασιν ἔσχεν ἐπὶ τῆς δλης παγκοσμίου οίκονομίας ἡ κάμψις τῆς θιομηχανικῆς δραστηριότητος τῶν Ἕνων Πολιτειῶν θ' ἀναφέρωμεν ἀριθμούς τινας χαρακτηριστικούς ἐκ τοῦ μηνιαίου οίκονομικοῦ Δελτίου τῆς Κοινωνίας τῶν Ἐθνῶν. Οὕτως ἐνῷ ὁ δείκτης τῆς θιομηχανικῆς παραγωγῆς τῆς Εὐρώπης — ἔξαιρουμένης τῆς Ρωσίας — ἔφθασε τὸν Μάρτιον τοῦ 1938 εἰς τὰ 108.9 (100 διὰ τὸ 1929), ἔναντι 108 διὰ τὸν Φεβρουάριον τοῦ τρέχοντος ἔτους καὶ 108.2 διὰ τὸν Μάρτιον τοῦ 1937, διὰ τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν ὁ αὐτός δείκτης σημειούται εἰς τὰ 64.2 διὰ τὸν Μάρτιον τοῦ 1938, ἔναντι 98.3 διὰ τὸν ἀντίστοιχον μῆνα τοῦ 1937. Διαπιστώνται δηλαδὴ ὅτι ἡ ὑποχώρησις τῆς οίκονομικῆς δραστηριότητος προῆλθεν ἀπό τὰς Ἕνων Πολιτείας, ὅπόθεν καὶ πάλιν ἐλπίζεται ἡ προσεχῆς ἀναζωογόνησις τῶν συναλλαγῶν. "Οσον ἀφορᾶ τὸν δείκτην τῆς κινήσεως τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, ἔφθασεν οὗτος διὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ 1938 εἰς τὰ 88 (θάσις 1929=100) ἔναντι μέσης τιμῆς 96.6 διὰ τὸ 1937 καὶ 99.0 διὰ τὸ πρῶτον τρίμηνον τοῦ αὐτοῦ ἔτους.

Τούναντιον δὲ τιμάριθμος τοῦ «Economist» διά τὰς πρώτας ὥρας, ἐμφανίζει μίαν ἐλαφράν θελτίωσιν περὶ τὸ τέλος Ἰουνίου. Υπολογίζεται οὕτος εἰς τὰ 133.2 ἔναντι 132.2 διὰ τὴν 25ην Μαΐου 1938 μὲ δέσιν 100 διά τὸ 1931. Αὐτή ἀκριβῶς ή ἐλαφρά θελτίωσις δημιουργεῖ τὰς ἐλπίδας περὶ τῆς προσεχεῖς τροπῆς τῶν οἰκονομικῶν πραγμάτων πρὸς τὴν ἀνιστάντα.

Ούτως είχεν εἰς δόλγους ἀριθμούς ή κατά τοὺς τελευταίους μῆνας ἔξελιξις τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. Ἡ Ναυτιλία καὶ δὴ ἡ φορτηγός τοιαύτη δὲν ήδυνατο θεοφαίνως παρὰ νὰ ἀκολουθήσῃ τὴν περιστολήν τῶν διεθνῶν ἐμπορικῶν συναλλαγῶν. Ἡ ἀπάλλολης τῶν πλοίων περιωρίσθη καὶ ή μεγαλυτέρα προσφορά ωρητικότητος ἄμεσον είχε συνέπειαν εἰς τὴν χαλαρότητα τῆς αυλαγορᾶς. Ειδικῶς δύμας διὰ τὸ φορτηγὸν πλοίον δυσμενῶς εἰς τὴν κίνησιν του ἐπέδρασεν δχι μόνον ή ἀπὸ δεκαμήνου ἐνταῖκων συνεχίζομένη κρίσις τοῦ μεταφορικοῦ ἐμπορίου, ἀλλὰ καὶ καταστάσις τῶν νέων ἑσοδειών γενινημάτων καὶ ή κατανομὴ ἡς παραγωγῆς τῶν οιτηρῶν ἀνά τας διαφόρους χώρας, ὡς αὕτη κατιστοῦται ἔξι ἐπισήμων ἀνακοινώσεων. Ἡ συγκομιδὴ διὰ τὴν ληγὴν Εὐρώπην ἐμφανίζεται ἀνωτέρα τῆς περυσινῆς. Ἡ Ρωσία, Ρουμανία, τὰ Βαλκάνια καὶ η Γαλλία ἔχουν ἀφθονον ἑσοδεισαν, ὅντε δὲ ή Ἰταλία φαίνεται ύστερουσα καὶ δχι τόσον δύσσον ἀργικῶς

W. KUNSTMANN - STETTIN

BERLIN - SWINEMÜNDE
DOKOS JARVÆFIS TO. 1872.

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

**ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ-Swinemunde
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:**

KUSTMANIA, Stettin Scott's 1906, 1885
 LESCHACO, Berlin Watkins and Appendix,
 KUNSTMANN, Swinemunde Seediensl, Boe, The New Boe
 STETTIN 25601 (5 lines)
 Berlin 113131
 SWINEMUNDE 2063
 IN EMDEN: LEXZAU, SCHARBAU & Co.

επιστέψθη. Μικροτέρα συνεπώς θά είνε ή εισαγωγή διά τάς Εύρωπαϊκάς άναγκας, ένω αἱ μεταφοραι θά διεξαχθοῦν κατά σεβαστὸν ποσοστὸν ἀπό τὴν Μαύρην Θάλασσαν καὶ τὸν Δούναβιν. Βραχύτερα ταξίδια θά διεξαχθοῦν, δηλωγέτερα συνεπῶς πλοῖα θά κινηθοῦν. Ἡ Ἀργεντινὴ δὲν πρόκειται διά τὸ 1938 ν' ἀποτελέσῃ παράγοντα ἐργασίας ὑπόλογισμὸν διά τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Η Β. Ἀμερικὴ θὰ ἀπασχολήσῃ χωρητικότητὰ τινα, ητις καὶ ἐλπίζεται νὰ ἐργασθῇ ικανοποιητικῶς, ἀν τὰ σχέδια κατωτάτων ὁρίων ναύλων ἐπεκταθοῦν, δῶς ὅπαρχους πληροφορίας καὶ εἰς τὰ φορτώσεις τοῦ Κόλπου τοῦ Μεξικοῦ. Δύσκολοι ἐπομένως διά τὴν Ναυτιλίαν διαγράφονται καὶ οἱ ὑπόλοιποι μῆνες τοῦ 1938. Δυσχερεστέρα δὲ η θέσις της, ἀν τελικῶς διαπιστωθῆ, διτὶ παρὰ τὴν σημειωθεῖσαν μερικὴν σκωρίασιν τῆς συγκομιδῆς τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν τὰ παγκόδαμα ἀπόθεματα τοῦ σίτου ὑπερηφυδῆθοσαν μέχρι τοῦ σημείου νὰ ἐπιφέρουν καὶ πτῶσιν τῶν τάνων γεννημάτων. Χαμηλαὶ τιμαὶ σίτου, ὑπερπαραγωγὴ αὐτοῦ σημαίνουν καὶ χαμηλοὺς ναύλους. Πρόκειται περὶ γεγονότος διακριθείσθεντος πλήρως κατὰ τὰ ἔτη τῆς προηγουμένης κρίσεως.

Καμμία έπομένως διά την κίνησιν τής φορτηγού ναυτιλίας δὲν διαγράφεται αισιόδοξος πρόθλεψις. Πιθανὸν κατά Σεπτέμβριον κάποια ζωηρότης νά σημειωθῇ, ἀν διαταγαὶ τινες κυκλοφόρησουν διά φορτώσεις ἐκ του Δουνάβεως καὶ οἱ Ρώσοι ναυλωταὶ συνεχίσουν τὸ ἐνδιαφέρον των διά περαιτέρω φορτώσεις. "Ιωσὲς ἀκόμη καὶ οἱ λιμένες τῶν Ἰνδῶν, τῆς "Απω" Ἀνατολῆς καὶ τῆς Βορ. Ἀμερικῆς νά ἀπορροφήσουν μέρος τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος, ἔφοσον καὶ αἱ τιμαὶ τῶν πρώτων ὑλῶν χωρῆσουν πρὸς ὑψηλότερα ἐπίπεδα. Θά εἰνε ὅμως ἀρκετὴ ἡ ζήτησις αὐτὴ γά καλύψῃ τὰς ἀνάγκας τοῦ συνόλου τῆς φορτηγού Ναυτιλίας; Πολὺ δὲ ἀμφιβάλλομεν. Ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀργούντων πλοίων κατ' ἀνάγκην προσθέπεται μᾶλλον νά αὔξηθῃ καὶ οἱ ναῦλοι εἰς χαμηλὸ ἐπίπεδα νά κινηθοῦν καὶ κατά τοὺς ὑπολοίπους τοῦ 1938 μῆνας.

Αύτά διὰ τὸ τρέχον έτος. "Ας διαφυλάξωμεν δώμας τάς ἐλπίδας μας διὰ τὸ 1939. Πιθανὸν καλύτεραι ήμέραι νά ἀνατείλουν μὲ τὴν εἰσοδόν του. Τόσοι καὶ τόσοι ἀπροσδιόριστοι παράγοντες ὑπεισέρχονται εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ώστε νά δικαιολογήται ή πρόβλεψις θελήσωες τῆς σημειρινῆς καταστάσεως. "Αν παρ' ἐλπίδα ήθελεν αὕτη συνεχισθῇ καὶ κατὰ τὸ ἔπομενον έτος δύσκολον θά ήτα νά ὑπολογίσῃ τις τάς καταστροφάς πού θά ἐπιφέρῃ. Ειδικῶς διά τὴν Ναυτιλίαν μας ή θέσις της θ' ἀποθῇ ἔξαιρετικά κρίσιμος.

Ἡ προστασία τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας

«Η κυβέρνησις άναγνωρίζει την ζωτικήν σημασίαν της ναυτικής βιομηχανίας διά την χώραν ταύτην, είνε δὲ προητοιμασμένη νά προέλθῃ άρωγός εις αὐτήν μὲ κάθε δυνατὸν μέσον, ἔστω καὶ ἀν θ' ἀπαιτηθῆ πρὸς τοῦτο ἡ παροχὴ οἰκονομικῆς θοηθείας. Η Ναυτιλία έξι ὅλου οφείλει νά μελετήσῃ, ποιά δυνατή βοηθεία πρέπει νά τῇ παρασχεθῇ. «Οταν καὶ ἔαν τερματισθῇ ἡ μελέτη αὕτη καὶ ὑποθλήθῃ εις τὸ «Board of Trade», η Ναυτιλία δὲν θὰ εύρῃ ἀδιάφορον τὴν κυβέρνησιν εἰς τὰς ἐπιδιώξεις της». (Δηλώσεις του ὑπουργοῦ τοῦ Ἐμπορίου κατά τὴν πρὸ ήμερῶν συζήτησιν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων περὶ τῆς Ἀγγλικῆς Ναυτιλίας).

Ai ἀσφαλίσεις κινδύνων πολέμου

*Ἐν συνεχείᾳ τῶν ὅσων εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας ἐγράφομεν σχετικῶς μὲ τὴν ἐπιβάρυνσιν μόνης τῆς Ναυτιλίας μας μεταξὺ ὄλων τῶν οημαῶν διὰ προσθέτων ἀσφαλίστρων κινδύνων πολέμου, δημοσιεύομεν κατωτέρω ἐπιστολήν τοῦ γνωστοῦ Ἀγγλικοῦ Οἴκου των κ.κ. Lambert Brothers, Ltd πρὸς "Ἐλλήνας ἐφόπλιστάς, ἐκ τῆς ὁπίστρων διαπιστοῦται τὸ γεγονός τῆς καταβολῆς διπλασίων ἀσφαλίστρων πολέμου διὰ φορτία μεταφερθέντα ἐπὶ Ἑλληνικῶν πλοίων μὲ προορισμὸν τὴν Μεσόγειον.

Kíoptoi.

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΠΟΛΕΜΟΥ ΔΙΑ ΦΟΡΤΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΗΑΟΙΩΝ ΚΑΤΕΥΘΥΝΟΜΕΝΩΝ ΕΙΣ ΜΕΣΟΓΕΙΟΝ Ἡ ΔΙΕΡΧΟΜΕΝΩΝ ΑΥΤΗΣ.

Είτε άπλαντησαν τικλεφωνικής αλήθεως σας ἐπιβεβαιοῦντες ὅμαν, διτή ή ἐπὶ τοῦ τιμολογίου δι' ἀσφαλίσεις κυνδύνου πολέμου ἐπιτροπή τοῦ Αροδίνον ἀπέφασισεν, δύος ή συνήθης κλίμαξ ἀσφαλίστρων πολέμου διὰ φορτία ἔφασμοδέτεται μόνον εἰς τάς κάτοιθι σημαῖας: τὴν Βελγικήν, Ἀγγλικήν, Ὁλλανδικήν, Δανικήν, Γαλλικήν, Γερμανικήν, Ἰταλικήν, Ιαπωνικήν, Νορβηγικήν, Πολωνικήν, Πορτογαλικήν, Σουηδικήν καὶ Ἡνωμένων Πολιτειῶν^(*).

'Ενθ ή ισχύνουσα κλίμαξ ἀσφαλίστρων διὰ τὴν Μεσόγειον είνε 2) 6 0), κατεβήθησαν 5 0) διὰ φορτία Ἑλληνικῶν πλοίων, τῆς τελευταίας ταντῆς τυῆς, ἐλευθέρως πλέον καθιερώθεισης εἰς τὴν ἄγοράν.

Μᾶς παρεσχέθη η πληροφορία, διτή η απήντησις αὗτη τῶν ἀσφαλιστών διὰ τὴν Ἑλληνικὴν Ναυτιλίαν ὅφελεται εἰς τὴν παρέμβασιν τῶν πολεμικῶν πλοίων του Φράγκου εἰς Ἑλληνικά σκάφη μὴ προσομιζόμενα δι. Ἰασταγα.

Λουδίου 17 Τούμπα 1928

LAMBERT BROS. (Insurance) Ltd.

Η φορολογία του χαρτοσήμου

Σχετικώς μὲ τὴν φορολογίαν τοῦ χαρτοσήμου ἐπὶ τῶν μισθῶν καὶ τῆς τροφῆς τῶν ναυτεργατῶν δ. κ. Σ. Α. Μαράτος τοῦ ἐφοπλιστικοῦ οἰκου Σταθάτου, ἀπέστειλε πρός τὴν "Ἐνωσιν τῶν Ἐφοπλιστῶν" τὴν κάτωθι ἐπιστολήν, διὰ τῆς δούλως προτείνει τὴν ἐφαρμογὴν πρακτικῆς τῷ ὅντι μεθόδῳ εἰσπράξεως καὶ θεοῖσι σεως τοῦ τέλους χαρτοσήμου. Δημοσιεύουμεν τὴν ἐπιστολὴν ταύτην μὲ τὴν ἐλπίδα, διτὶ ἡ πρότασις τοῦ κ. Μαράτου, ἀρκετὰ ἐντυπωτικῆ τῶν τε ουμφερόντων τοῦ Δημοσίου καὶ τῶν πλοιοκτητῶν θάτυχη τῆς δεούσης προσοχῆς ἀπὸ μέρους τῶν ἀρμοδίων ὑπεροισιῶν.

ΧΑΡΤΟΣΗΜΑΝΣΙΣ ΜΙΣΘΟΤΡΟΦΟΛΟΤΙΚΩΝ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ Ε. Π. — Άναφερθόμενος είς τεθείσαν ήδη ένισχυν σχετικήν Νομοθεσίαν και ἀνέξαρτή τών τὸν ἐνεργειῶν ὑμῶν διὰ τὴν ἔπιτευξην μειώσεως τῶν σχετικῶν τελῶν χαρτοσήμουν, λαμβάνω τὴν τιμὴν ὡν τὴν γνώμην, ἥν καὶ προφορικῶν ηδη ἀνέπιτυχα ὑμῖν, ἵνα διὰ τατταλῆλου μεσολαβήσεως ὑμῶν παρὰ τῷ Σ) τῷ 'Υπουργείῳ ἐπὶ τῶν Οἰκονομικῶν προσπαθήσοτε νῦ ἐπιτύχητε τὸν ἐπὶ τῶν ἐκάστοτε ἔξοφλοιμένων ναυτολογίων τῶν ἐμπορικῶν πλοίων ἐπολογισμῶν τῶν ἐν λόγῳ τελῶν εἰς ιδιαιτέρων στήγῃν καὶ τὴν καταβολὴν τούτων ὄμοιο μετὰ τοῦ Φ. Κ. Π. εἰς τὰς κατὰ τόπους ἔξοφλοισας τὰ ναυτολόγια Λιμενικάς και Προξενιας 'Αρχας.

Διὰ τῆς καθειρώσεως τοῦ μέτρου τούτου ἔξασφαλίζονται πλήρως, ἀπλοποιούμενα: α') ἡ ἀριβής συμμόρφωσις τῶν ἐμπορικῶν πλοίων πρὸς τὰς οἰκείας διατάξεις τοῦ Νόμου περὶ τελῶν χρωτούμην, β') ἡ πλήρης κατοχύσθωσις τῶν συμφερόντων τοῦ Κράτους καὶ γ') ὁ εὐχερῆς ἐλέγχος παρὰ τῶν ἀρμόδιον δημοσίον ὀπλονομίαν ὑπαλλήλων, οἵτινες ὅμως μετὰ τοῦ Φ. Κ. Π. ὑπὲλέγχωσιν ἐπὶ τῶν ἔξωφλημένων ναυτολογίων καὶ τὰ καταβληθέντα τέλη χρωτούμην. Ἐκ παραλλήλου δέ, παρέχεται μεγίστη διενόδινος εἰς τοὺς Πλοιάρχους, οἵτινες θὰ δύνανται εὐγερῶς να ἐπολογήσωσι τὰς σχετικὰς χρωτήσεις διὰ τὴν καταβολὴν τοῦ χρωτοτίμου, ἀναγφάνοντες τὰ καταβλητά τέλη ἔναντι ἕκαστου ἀναφερομένου ἐν τῷ ναυτολογίῳ τοῦ πλοίου των ναυτικοῦ, βάσει τοῦ χρονικοῦ διαστήματος μισθωτορφοδοσίας του ἀπὸ τῆς ναυτολογήσεως μέχρι τῆς ἀπόλυτεώς του.

Ἐγ γενικαὶ γραμμαῖς, ἔχω τὴν πεποιθησίν, ὅτι ἡ διά τῶν ναυτολόγων εἰσπαρέει παρὰ τὸν Δημοσίου τῶν ἀνάλογοντων τελῶν χαρτοσῆμον, θά προσφέρῃ μεγίστην τὴν θεραπείαν τούς εἰς τὸ Κράτος, δύον καὶ εἰς τοὺς πλοιοτήτας, πλοιάρχους καὶ ναυτιλλούμενους.

Αθήναι 8 Ιουλίου 1938

Μετά πλειστης τιμῆς,
Σ. Α. ΜΑΡΑΤΟΣ

Αι Ιταλικαι ναυπηγήσεις φορτηγών σκαφών

Ἐχομεν ύπ' ὅψιν μας τὸν τελευταῖον νόμον περὶ ἀνανεώσεως τῆς Ἰταλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Μέσα εἰς τὰ εἰκοσὶ δύο ἐνδιάμερα τοῦ τοῦ νομοθετήματος τούτου, διὰ τοῦ ὥποιου θεσπιζονται αἱ πρὸς ἑνθάρρυνσιν τῶν νέων ναυπηγήσεων κρατικαὶ παροχαὶ ἐπιλύονται μετὰ πᾶσαν δυνατὴν πληρότητα τὰ τεχνικοίκον μικὰ ζητήματα, ποὺ κατ' ἀνάγκην προέκυψαν ἐκ τῆς κυθερητικῆς παρεμβάσεως εἰς ἔνα κλάδον τῆς ναυτικῆς θιουμηχανίας ἐκ τυπου τούτου φέροντα τὴν σφραγίδα τῆς ἴδιωτικῆς πρωτοβουλίας, τὴν ναυτιλίαν τῶν «τράμπις», τῶν φορτηγῶν γραμμῆς καὶ τῶν δεξαμενοπλοίων.

Μακραί ἔχειάσθησαν διαπραγματεύσεις μεταξύ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐφοπλιστῶν καὶ ναυπηγῶν, ἵνα αἱ ἔκατέρωθεν ἀντιλήψεις προσαρμοσθοῦν εἰς τὰς κρατικάς τοιαύτας. Ἡ προσπάθεια τῆς Ἰταλικῆς Κυβερνήσεως ἔτεινε κυρίως τὸ μὲν εἰς τὸν ὑποθέσαομὸν διὰ τῆς κρατικῆς ἀρωγῆς τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους μέχρι τοῦ σημείου, ὅποτε ὁ ἐλέύθερος ἐφοπλισμὸς νὰ κρίνῃ τὴν ναυπηγησιν φορτηγοῦ σκάφους εἰς τὰ ἔθνικά ναυπηγεία συμφέρουσαν καὶ ἀνταποκρινομένην πρὸς τὰς κρατούσας εἰς τὴν ξένην χαμηλοτέρας τιμάς, τὸ δὲ εἰς τὴν ἔξεύρεσιν θάσεων τεχνικῶν καὶ οἰκονομικῶν δυναμένων νὰ ἐπιτρέψουν τὴν σταθεράν ποιοτικήν ἀναστροφήσην τῆς Ἰταλικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ δεκαετές διάστημα, ἐντὸς τοῦ ὀποίου ἐπλαισιώθη τὸ νέον τοῦτο ναυπηγικὸν πρόγραμμα τῆς γείτονος γύρως.

Αἱ δυσχέρειαι ἡσαν πολλοί. Οὔτε τὰ Ἰταλικά ναυπηγεῖα ἡ-
σαν προητιμασμένα διά τὴν ναυπήγων φορτηγῶν σκαφῶν, οικο-
νομικοῦ τύπου, οὔτε καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ ἡσαν διατεθειμένοι, χωρὶς
σοθερά ἀνταλλάγματα νὰ ἑγκαταλείψουν τὴν τακτικὴν τῆς διά-
μικρῶν κεφαλαίων προσκτήσεως μεταχειρισμένων πλοίων ἐκ τῆς

CAPTAIN NICOLAS A. KATRAMADOS

SHIPPING AGENT
ROSARIO

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

Τὸ πρῶτον ιδουσθὲν εἰς POZARIO καὶ τὸ μόνον ναυτικὸν Γραφεῖον Ἀντί προσ...πείσας Ἑλληνικῶν ἀτμοπλοίων (Protecting Agency). Εὔκολα μοναδικὴ διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ συμ...ληρούντα τὸ φρούριον τον εἰς σύνδηποτε λιμένα τοῦ πυταχοῦ Paros. Εἰς Σάνν-Λορέντζο, Βίλλα Κονστιτούσιον, Σάνν Νικολάς.

(*) Εις τὰ σημαίας ταύτας προσετέθη καὶ ἡ Γιουγκοσλαβίζη.

ξένης, τῶν μόνων κατ' αὐτοὺς ἐκμετάλλευσίμων. Τὰ Ἰταλικά ναυπηγεῖται τελοῦν θεοβαίων ἐν πλήρει τεχνικῇ ἐπαρκείᾳ διὰ τὴν ναυπήγησιν οἰουδήποτε σκάφους, δὲν ἐπέτυχαν δύμως μέχρι σήμερον νὰ προσφέρουν διὰ τὴν κατασκευὴν φορτηγῶν πλοίων τιμᾶς δυναμένας νὰ συναγωνισθοῦν τὰς τῶν Ἀγγλικῶν ναυπηγείων, τῶν ἑξαιρετικῶν εἰδικευμένων εἰς παρομοίας οἰκονομικάς κατασκευάς. Ἡ διαφορά τὸν ναυπηγικού κόστους ἡτο σημαντική. Ὑψηλότερος ἡτο δὸς τοῦ κεφαλαίου εἰς Ἰταλίαν, τὰ ναυπηγεῖται δὲν ἡδύναντο νὰ ἐπιτύχουν σειρὰν δῆλην παραγγελίων ἐνδός καὶ τοῦ αὐτοῦ τύπου φορτηγῶν σκαφῶν, αἱ τιμαὶ τῶν υλικῶν ἥσαν ἀκριβώτεραι, αἱ μεταφοραὶ ἀπόσης, πλεῖστα δὲ σοσ ἑξαρτήματα ὑπεχρεοῦντο νὰ τὰ εἰσαγάγουν ἐπὶ τοῦ ἔξωτερικοῦ. Τὸ εὐθηνότερον τῶν ἐργαστικῶν ἡμερομισθίων καὶ τὰ μικρότερα πιθανῶς ἔξιδα διαχειρίσεως δὲν ἥσαν ίκανά νὰ ὑποθέσσουν τὸ κόστος μεταξὺ Ἰταλικῶν καὶ Ἀγγλικῶν ναυπηγήσεων. Διετηρεῖτο τοῦτο σταθερῶς ἀνότερον διὰ τὰς πρώτας κατὰ 30% περίπου.

Τὸ Κράτος συνεπῶν εἶχε νὰ ἀντιμετωπίσῃ τὴν ἐξεύρεσιν εὐθηνῶν κεφαλαίων, τὸν ὑποθιθεῖσιὸν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους καὶ τὴν παροχὴν εἰς τοὺς ἑφοπλιστὰς τοιούτων διευκολύνσεων, ὥστε νὰ δεχθοῦν οὗτοι νὰ ἐγκαταλείψουν τὴν πολιτικὴν τῶν ἄγορῶν μεταχειρισμένων σκαφῶν — διὰ τὰς ὅποιας ἀλλως τε ἐδηλώθη εἰς αὐτούς, ὅτι δὲν θὰ παρέχεται πλέον συνάλλαγμα — καὶ νὰ στραφοῦν πρὸς τὴν Ἰταλικὴν βιομηχανίαν διὰ τὴν ἀνάνεωσιν τοῦ πλωτοῦ τῶν υλικοῦ. Ἐπεδίωκεν ἀκόμη ἡ Κυβέρνησις τῆς Ρώμης τὸν ἐμπλουτισμὸν τῆς ἔθνικῆς χωρητικότητος μὲ φορτηγὴ σκάφη ταχέα, ἀνωτάτης κλάσεως ἀπολύτως συγχρονισμένου τύπου, ίκανά νὰ παράσχουν εἰς τὴν ἀμυναν τῆς χώρας τὸ μέγιστον δυνατὸν δριοῦ ἀπόδοσεως, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν οἰκονομικήν τῶν ἐκμετάλλευσιν εἰς τὴν ἐλευθέρων ναυλαγοράν.

"Ολας αὐτάς τὰς ἐπιδιώξεις πρέπει νὰ ὁδολογηθῇ, διὰ τὴν κατέστησεν ἐφικτάς δὲ νέος περὶ ναυπηγήσεων Ἰταλικός νόμος. Εἰναιε πράγματι οὗτος τὸ ἀπαύγασμα πείρας τεχνικῆς μακρᾶς, ἀντικατοπτρίζει τὴν πειθαρχημένην ἀντίληψιν τοῦ γενικωτέρου ἔθνικοῦ συμφέροντος δλων τῶν περὶ τὴν ναυτικὴν βιομηχανίαν ἀσχολουμένων, εἴτε ἑφοπλισταὶ εἰναιε οὗτοι, εἴτε ναυπηγοί, εἴτε καὶ κρατικά δρυγανα, ἔκδηλον καὶ ἀκατάθλητον ἐμφανίζει τὴν θεληματικότητα διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἔθνικῆς ναυτιλίας. 'Αφ' ἡς ἐποχῆς δὲ Κρατικός παρεμβατισμὸς δραστηρίως ὑπεισῆλθε καὶ εἰς τὰς τῆς ναυτιλίας δὲν πιστεύομεν νὰ ἔτει διὰ τὴν ἐφαρμογὴν νόμου προστατευτικός, περικλείων τὰς δυνατότητας θετικῶν ἀποτελεομάτων τόσους ἀφθόνους, δλων εἰς τὸν τελευταῖον νόμον τῆς Ἰταλικῆς Κυβερνήσεως. 'Αποτελεῖ οὗτος πρακτικῶς καὶ τεχνικῶς τὸ τελειότερον ὑπόδειγμα προστατευτικῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, διότι, ἐνῷ ἐπιτυγχάνει κατὰ τὸν πληρέστερον τρόπον τὰς κρατικές ἐπιδιώξεις, δὲν ἀποθανεῖ καὶ δυομετικός τῆς ιδιωτικῆς πρωτοθουλίας, ἥτις προκειμένου μάλιστα περὶ φορτηγοῦ ναυτιλίας εἰναιε δὲ σασικός συντελεσθής τῆς προαγωγῆς τῆς. 'Ημελύθησαν δλαι αἱ ἀντιθέσεις τῶν ἐπὶ μέρους συμφερόντων καὶ ίκανοποιήθησαν αἱ ἀπαιτήσεις τοῦ τε Κράτους, τῶν ἑφοπλιστῶν καὶ τῶν ναυτηρῶν.

'Ιδου ἐν δλίγοις αἱ κύριαι γραμματικοὶ τοῦ νομοθετήματος, δὲ περὶ προθλέπει συνολικήν κρατικήν δαπάνην ἐνδός δισεκατομμύριου λιρεττῶν. Τὰ σημαντικότερα τῶν ἀνταλλαγμάτων παρέχονται εἰς τοὺς ἑφοπλιστὰς. Εἰς τοὺς ναυτηρούς ἡ κρατικὴ ἀρωγὴ περιορίζεται εἰς τὴν ἀπέλειαν τῶν εἰσαγομένων ἐπὶ τοῦ ἔξωτεροῦ υλικοῦ ἥ την ἐπιτροφὴν τοῦ ἀναλογοῦντος διασμοῦ, ὑπὸ τοῦ

THE KOPPERS COAL^{CO}

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ

Ἐτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις:

"ELPINCOAL.."

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ
εἰς N. Υόρκην, Φιλαδέλφειαν, Βαλτιμόρην,
Νόρφολκ, Νιούπορτ Νιούς.

KOPPERS POCOHONTAS
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
Τηλέφ. No. ROYAL 4140

πον ἀμοιθῆς, διὰ τὰ ἐν Ἰταλίᾳ κατασκευαζόμενα μηχανήματα, ἐργαλεῖα καὶ ἑξαρτήματα τῶν πλοίων μετάλλινα ἡ ξύλινα, ἡ τὸ ήμιον διὰ τὰ ἡμικατειργασμένα, τὰ ὅποια ἀλλως θὰ εἰσήγοντο ἀπὸ τὰς ζένας ἀγοράς καὶ εἰς τὸν ὑποθιθεῖσιὸν τῶν ἀπὸ θαλάσσης καὶ Ἑρμῆς κομιστρῶν διὰ τὰ υλικὰ τῶν ναυτηρῶν. Οἱ ναυπηγοὶ ἔζητοσαν ἀπὸ τὸ Κράτος τὴν παροχὴν μιᾶς κατὰ τὸν παροχὴν εἰς τὴν μείωσιν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, ιδιαίτερως δὲ νὰ παρασχεθῇ χρηματικὴ ἀμοιθῆ διασπορά τῶν ναυπηγούς εἰς τοὺς ἑφοπλιστάς. Ἡ Κυβέρνησις ἀπέρριψε τὴν πρότασιν ταύτην τῆς διπλῆς ἐπιχορηγήσεως. Ἡθέλησε νὰ ἀποφύγῃ τὸν ὑπέρμετρον ἐπιχορηγούντος τοῦ Δημοσίου, ἔχομένη καὶ ἀπὸ τὴν ἀτίληψιν, ὅτι θὰ ἐπρεπε σύν τῷ χρόνῳ ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία διασπορά τῶν υλικῶν δραγματίζεται τὸν θάλασσαν τὸν ὑποθιθεῖσιὸν τῶν ναυτηρῶν σκαφῶν εἰς ἐπίπεδον συναγωνιστικόν. Ἡ πρὸς τοὺς ἑφοπλιστάς κρατικὴ ἀρωγὴ συνίσταται: Εἰς τὴν συνεισφοράν διὰ τὴν ἀπόσθεσιν τῆς τόκους τοῦ σκάφους καὶ εἰς τὴν συμμετοχὴν εἰς τοὺς τόκους τῶν ναυτηρῶν δανείων. Τὰς ἀπόσθεσιν ποσὰ θὰ καταθάλλωνται θάσει τῆς εἰς τὴν κυβικά μέτρα ἐσωτερικῆς συνολικῆς χωρητικότητος τοῦ σκάφους καὶ οὐχὶ τῆς γκρός καὶ νέτ τοιαύτης. Αποφεύγονται οὕτως αἱ καταστρατηγήσεις, αἵτινες δυνατὸν νὰ ἐλάμβανον χώραν, κατὰ τὴν ναυπηγήσιν τῶν σκαφῶν διὰ τῆς διογκώσεως τῆς όλικῆς ἑξωτερικῆς χωρητικότητος. Κύριος παράγων τῆς μεγαλυτέρας διὰ τὴν ἀπόσθεσιν ἐπιχορηγήσεως είναι ἡ ταχύτης. Διὰ τῆς ἀμοιθῆς τῆς ταχύτητος ἐπιδώκεται ἡ ναυπηγήσιν φορτηγῶν μὲν «τράμπτες» 13 μιλίων κατὰ τὰς δοκιμας, γραμμῆς δὲ 16 μιλίων. Ἡ συμμετοχὴ εἰς τοὺς τόκους τῶν δανείων ὑπολογίζεται εἰς 4% ἐπὶ τοῦ συνόλου τοῦ ἀπασχοληθέντος διὰ τὴν ναυπηγήσιν κεφαλαίου, μειούμενου καθ' ἔκαστον ἔτος κατὰ τὰ 5% τῆς ἀποσθέσεως. Θά παρέχεται διὰ τὸ πρῶτα πεντέ ἔτη, ἀπὸ τῆς ημέρας, καθ' ἣν ἐτέθη ἐν ὑπηρεσίᾳ τὸ σκάφος, θά ἔχῃ δὲ τὴν εὐχέρειαν ὃ πλοιοκτήτης νὰ προεξοφλήσῃ τὸ σύνολον τῆς παροχῆς ταύτης παρ' οἰδηπότε Τραπέζῃ μὲ τόκον προεξοφλήσεως 5%. Βάσει τῶν σημειών τιμῶν ναυπηγήσεως ἐν Ἰταλίᾳ μόνη ἡ ἐπὶ πεντετίαν συμμετοχὴ εἰς τοὺς τόκους τῶν δανείων, τὰ δοπιαὶ ἐλευθέρως δύνανται καθὲ ἑφοπλιστής νὰ συνάπτῃ παρὰ τῷ δργανισμῷ Ναυτικῆς Πίστεως, ἀνέρχεται εἰς τὰ 15% τοῦ συνολικοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως.

Οἱ ἑφοπλισταὶ, οἱ ναυπηγοῦντες θάσει τοῦ νόμου φορτηγά πλοίων, ἀπαλλάσσονται ἐπίσης παρολογίας ἐπὶ τῶν κερδῶν ἐκ τῆς ἐκμετάλλευσεως τῶν νεοναυπηγήτων σκαφῶν των, τῆς φορολογίας χαρτοσήμου διὰ τὰ ναυπηγικὰ συμβόλαια, τὰς ἐπισκευάς καὶ τὰς μεταρρυθμίσεις τούτων διὰ τὸ πρῶτα 5 ἔτη. Απαλλάσσονται ἐπίσης τῶν δικαιωμάτων νηολογήσεως καὶ τινῶν ἀλλων φορολογικῶν ἐπιθαρύσεων. Παρέχονται ἀκόμη ιδιαίτεραι ἀμοιθῆσι θελιτιώσεως τῶν μηχανικῶν ἐγκαταστάσεων τῶν ὑπαρχόντων πλοίων. 'Ἐφοπλιστής ἔγκαθιστων νέαν μηχανήν εἰς τὸ σκάφος του δικαιούνται ἐπιχορηγήσεως 150 λιρεττῶν καθ' ἵππον ἀξένος διὰ μηχανήν 400 λιπων καὶ ὅνω καὶ 250 λιρεττῶν διὰ μηχανάς κατωτέρας ἵπποδυνάμεως.

"Ινα τώρα καταδειχθῇ πόσον αἱ παρεχόμεναι ἀμοιθῆσι δύνανται νὰ ἐπηρέασουν τὸ ναυπηγικόν κόστος, καὶ νὰ ἐνθαρρύνουν τὰς νέας ναυπηγήσεις, παραθέτομεν δρισμένα παραδείγματα, ἀν καὶ δὲν εἰναιε εὔκολον νὰ διακριθώσῃ τις πλήρως τὸ ποσόν δι' δλας τὰς ὑπὸ τοῦ νόμου προθλεπομένας περιπτώσεις.

Οὕτω, διὰ τὴν ναυπηγήσιν ἐνὸς «τράμπτες» φορτηγοῦ 7500 τόνων ὑπηρεσιακῆς ταχύτητος 10 μιλίων (ήτοι 11 μιλίων κατὰ τὰς δοκιμας) καὶ μὲ ἔν τοκατστρωμα, τὰ Ἰταλικὰ ναυπηγεῖται ζητοῦν 13 ἐκατομμύρια λιρεττῶν περίπου. Ἡ δλικὴ χωρητικότης ἐνδός τοιούτου σκάφους θὰ εἰναιε γύρω τῶν 4350 τόνων γκρός καὶ δὲ ἐσωτερικός αὐτοῦ κυβικὸς δγκος, θάσει τοῦ ὑπολογίζωνται αἱ κρατικαὶ παροχαῖ, θά εἰναιε 12.250 κυβικά μέτρα. Διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγήσεως θὰ καταβληθοῦν 915.000 λιρεττῶν ὡς συνολική εἰσφορά τοῦ Κράτους εἰς τὴν ἀπόσθεσιν τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου καὶ 1.888.000 λιρεττῶν, ὡς συμμετοχὴ εἰς τοὺς τόκους τοῦ παρασχεθομένου δανείου, ἑφόσον ἡ τοιαύτη κρατικὴ ἀρωγὴ ηθελει προεξοφλήσῃ, κατὰ τὴν στιγμὴν τῆς παραλαβῆς τοῦ σκάφους, εἰς ἔνα οἰονδήποτε τραπεζιτικὸν δργανισμὸν πρὸς 5%. Τὸ Κράτος δηλαδή προσφέρει διὰ τὴν προκειμένην ναυπηγήσιν εἰς τὸν ἑφοπλιστὴν 2.801.000 λιρεττῶν περίπου, ήτοι τὰ 21.8% τοῦ συνολικοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως ἐν Ἰταλίᾳ. Ἡ ναυπηγήσις θὰ στοιχίσῃ εἰς τὸν ἑφοπλιστὴν 10.2 ἐκατομμύρια λιρεττῶν, ὃσον δηλαδή — κατὰ προσέγγισιν — θὰ τῷ ἐκόστιζεν, ἔαν



"MIDGARD,, EMDEN

Zweigniederlassung der
"Midgard,, Deutsche
Seeverkehrs-Aktiengesellschaft

SHIP BROKERS & AGENTS

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

έδιδετο παρ' αύτοῦ ή παραγγελία εἰς τὰ εἰδικευμένα διά τὴν ναυπήγησιν «τράμπς» φορτηγῶν Βρετανικά ναυπήγεια, ύπολογιζομένου, ότι ή κατασκευή ἐνός φορτηγοῦ τοῦ προδιαγραφέντος τύπου θ' ἀπήτε εἰς Ἀγγλία δαπάνην 108.000 λιρῶν.

Ἐτέρα περίπτωσις, ἀφορῶσα φορτηγὸν τῆς αὐτῆς χωρητικότης, ἀλλά ταχύτητος 13 μιλίων, θά ἐστοίχιζε περίπου ἐν 'Ιταλίᾳ 17 ἑκατομμύρια λιρεττῶν. Δεδομένων τῶν μεγαλυτέρων εἰς κυβισμὸν διαστάσεων τοῦ σκάφους τούτου, ή πρὸς ἀπόσθεσίν του ἐπιχορήγησις θά ἀνήρχετο εἰς 1.960.000 λιρεττῶν καὶ ή κρατικὴ συμμετοχὴ εἰς τοὺς τόκους τοῦ δανείου, ἀν συνολικῶν ἥθελε τοῦτο προεξοφληθῆ, ώς ἀνωτέρω, πρὸς 5 %, θά ἀπέφερεν εἰς τὸν πλοιοκτήτην ἔτερα 2.350.000 λιρεττῶν. Οὕτως, ή κρατικὴ ἀρωγὴ ἐκ 4.310.000 λιρεττῶν, θά ἐκάλυπτε τὰ 25.3 % τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους ἐν 'Ιταλίᾳ. Τὸ σκάφος θά ἐκδότιζε τελικῶς εἰς τὸν πλοιοκτήτην 12.7 ἑκατ. λιρεττῶν, τὸ δὲ ποσὸν αὐτὸς εἶνε μικρότερον τῆς δαπάνης διά τὴν ἐν Ἀγγλίᾳ κατασκευὴν ὁμοίου πλοίου.

'Ιδού καὶ ἔνα τρίτον παράδειγμα, διαφερόμενον εἰς φορτηγὸν γραμμῆς, μὲ δύο καταστρώματα, 10.000 τόννων d. w. καὶ ταχύτητος 13 μιλίων (μὲ δύναμιν μηχανῶν 4000 ἔως 4200 ἵππων ἀξονος), τύπου δηλαδὴ παρομίου ἑκείνου, διά τὴν κατασκευὴν, θάσει τοῦ νόμου, μιᾶς εἰκοσάδος νέων φορτηγῶν εἰς τὰ 'Ιταλικά ναυπηγεῖα. Τὸ ρηθὲν σκάφος θά ἐστοίχιζε 20.2 ἑκατομμύρια λιρεττῶν, ἐὰν προώθεστο μὲ παλινδρομικὰ μηχανάς ἢ 20.8 ἑκατομμύρια λιρεττῶν, ἐὰν ἐφωδιάζετο μὲ μηχανάς ἑσωτερικῆς καύσεως. Ή χωρητικότης του θά ἡτο 6000 τόννων γκρός καὶ ὁ ἑσωτερικός κυβισμὸς του 20.000 κυβικῶν μέτρων. Ή ἐνδιαφέρομενος πλοιοκτήτης θά ἐλάμβανε 2.5 ἑκατομμύρια λιρεττῶν διά τὸν λογαριασμὸν ἀποσθέσεως καὶ 2.7 ἑκατομμύρια, προκειμένου περὶ ἀτμοπλοίου ἢ 3 προκειμένου περὶ δηλεζοπλοίου, διά τοὺς τόκους τῶν δανείων, διότε ἐν συνόλῳ θά εἰσέπραστεν ἔνα «πρέμιον» 5.2 ἑκατομμύριων λιρεττῶν, ήτοι 25.7 % τοῦ κόστους ναυπηγήσεως του ἐν 'Ιταλίᾳ, ἐὰν ἐπρόκειτο περὶ ἀτμοπλοίου ἢ 5.5 ἑκατομμύρια λιρεττῶν, ήτοι τὰ 26.4 % τοῦ κόστους ναυπηγήσεως, ἐὰν ἐπρόκειτο περὶ δηλεζοκινήτου. Θά ἐστοίχιζε τελικῶς εἰς τὸν πλοιοκτήτην του γύρω τῶν 15 ἑκατομμυρίων λιρεττῶν.

Τέταρτον παράδειγμα ἀναφέρεται εἰς δηλεζοκινήτον δεξαμενόπλοιον, μὲ δύο καταστρώματα, 12.500 τόννων d.w. καὶ ταχύτητος 14 μιλίων κατὰ τὰς δοκιμὰς, οὗτονος ή συνιθῆς δαπάνη ναυπηγήσεως θά ἀνήρχετο εἰς 25 ἑκατομμύρια λιρεττῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο θά ἡτο 8000 τόννων γκρός καὶ θά ἐλεγεῖσθαι τὸν ἑσωτερικὸν χωρητικότητα 24.650 κυβικῶν μέτρων. Ή πλοιοκτήτης του θά εἰσέπραστεν ἀπὸ τὸ Κράτος 6.818.000 λιρεττῶν, ήτοι τὰ 27.3 % τοῦ 'Ιταλικοῦ κόστους ναυπηγήσεως, θά τῷ ἐστοίχιζε, δηλαδὴ, τὸ σκάφος σημαντικῶν μικρότερον ποσού, παρ' ὅσον ἐὰν ή κατασκευὴ του ἀνετίθετο εἰς Ἀγγλικά ναυπηγεῖα.

Ἄποδεικνύεται ἔκ τῶν ἀνωτέρω ή τάσις τῆς 'Ιταλικῆς κυβερνήσεως, διότις ὑπόθεση κυρίων τὴν ναυπηγήσιν σκαφῶν ἀνωτάτης κλάσεως, διότι, ἐνῷ αἱ παρεχόμεναι ἀμοιθαὶ διά τὰ «τράμπς» καλύπτουν ἀπλῶς τὴν διαφοράν τοῦ κόστους μεταξὺ 'Ιταλικῶν καὶ Ἀγγλικῶν ναυπηγείων, προκειμένου διὰ σκάφη γραμμῶν ἱκανῆς ταχύτητος καὶ διὰ «μότορ-τάνκερ» — διά πλοία δηλαδὴ εἰδικῶν κατηγοριῶν — αἱ παρεχόμεναι χρηματικαὶ διευκολύνσιες καθιστῶσιν ἀπολύτως ουμφέρουσαν τὴν ἐν 'Ιταλίᾳ κατασκευὴν των, ἔναντι τῶν ζένων ναυπηγείων.

Ἐπὶ τῇ θάσει τῶν προαναφερθέντων παραδειγμάτων, δύναται κανεὶς νὰ προδιαγράψῃ, ποῦ κυρίως θέλει στραφῆ τὸ νέον 'Ιταλικὸν πρόγραμμα. Δέν θά ἀποθέλεται μόνον, ώς εἰκάζεται ἔκ τῶν διατάξεων τοῦ Νόμου, εἰς τὴν ἀθρόαν ναυπηγήσιν «τράμπς» φορτηγῶν, διά τὰ ὄποια οἱ 'Ιταλοὶ ἐφοπλισταὶ ἔξακολουθοῦν νὰ ὑποστηρίζουν τὴν ἀντίληψιν, διότι δὲν ουμφέρει ή μεγάλη ταχύτητος των, οὔτε δικαιολογεῖται ή διὰ τοιαύτα σκάφη διάθεσις σεβαστῶν κεφαλαίων, ἀλλά θά τεινῃ εἰς τὴν κατασκευὴν συγχρονισμένων φορτ-

γῶν γραμμῆς καὶ δεξαμενοπλοίων. Τοιούτων σκαφῶν ἔχει ἀνάγκην ή 'Ιταλικὴ ναυτιλία, ώς ἀλλως τε διεπιστώθη τοῦτο, κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ 'Ιταλο-αἰθιοπικοῦ πολέμου.

Ἡ θελήσαμεν μὲ πάσαν δυνατήν λεπτομέρειαν, ἀποφεύγοντες θεωρίας τὴν ἀπειρίαν τύπων, τεχνικῶν ὑπολογισμῶν καὶ προδιαγραφῶν ποὺ περιέχονται εἰς τὸν νόμον, νὰ παράσχωμεν μίαν εἰκόνα τῆς νέας προστατευτικῆς νομοθεσίας τῆς 'Ιταλίας. Βάσει αὐτῆς ἔκτακτος ναυπηγικὴ δραστηριότης προβλέπεται νὰ ἐπικρατήσῃ εἰς τὴν 'Ιταλικὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Τὰ ἀποτελέσματά της μετά πάροδον δίλγων ἔτῶν θά είνε πλέον καταφανῆ. Ή 'Ιταλία θὰ παρατάσσῃ ἔνα στόλον φορτηγῶν γραμμῆς καὶ «τράμπς» συγχρονισμένων, μαχητικώτατον εἰς τὸν διεθνῆ συναγωνισμόν, δυνάμενων νὰ διασφαλίσῃ τὴν πλήρη ναυτιλιακὴν ἐπάρκειαν εἰς τὴν ἔθνικήν της οικονομίαν. Διὰ τῶν παρεχομένων ἐπιχορηγήσεων καὶ τῶν δανείων ἐκ τῶν συναφῶν ναυτικῶν πιστωτικῶν δρυγανισμῶν προβλέπεται, διότι θὰ ναυπηγηθοῦν ἐντὸς τῆς προσεχούς δεκαετίας σκάφη φορτηγά ἐνός ἑκατομμυρίου τόνων, ἐνῷ καὶ πλείστα ἐκ τῶν ὑπαρχόντων πλοίων νεωτέρας ἡλικίας ριζικάς θὰ ὑποστοῦν μετασκευάς εἰς τὰς μηχανάς τῆς προώσεως των.

Η 'Ιταλία, κράτος θιομηχανικὸν μὲ ἀναπεπταμένα τὰ θαλάσσια αὐτοῦ δρια, μὲ εὐρύτητα ἐπιδιώξεων καὶ τάσεις οἰκονομικῆς διεισδύσεως εἰς δλας τὰς ἀγοράς είλην ἀνάγκην τακτικῶν γραμμῶν δυναμένων νὰ ἔχουπρετήσουν τοὺς σκοπούς τῆς ἐμποριομηχανικῆς της δραστηριότητος. Εχειάζετο σκάφη γραμμῆς συγχρονισμένα καὶ ἀκόμη «τράμπς» εἰς ἐπαρκῆ χωρητικότητα, ἵνα οὖν τῷ χρόνῳ διασφαλίσῃ ὑπὲρ τῆς ἔθνικῆς της ναυτιλίας τὸ σύνολον τῶν ἐκ τοῦ ἑσωτερικοῦ καὶ τῶν ἀποικιῶν της εισαγωγῶν πρώτων όλων καὶ ἔχαγωγῶν θιομηχανοποιημένων προϊόντων. Μὲ τὰ ὑλικά μέσα ποὺ διαθέτει διά τὴν ἐπίτευξιν τῶν ἐμποροναυτικῶν αὐτῶν κατευθύνοντα, μὲ τὴν ἀρτίαν ναυπηγικὴν της θιομηχανίαν, μὲ τὴν ἔκειδικευμένην πείραν τῶν κρατικῶν της δρυγάνων καὶ τὴν στενήν ἀλληλεγγύην τῶν ἐπαγγελμούντων τὰ θαλάσσια ἔργα πρὸς τὰς ἐπιδιώξεις τοῦ Κράτους, εἰμεθα θέσαιο, διότι θὰ ἐπιτύχῃ. Η 'Ιταλικὴ ναυτιλία θ' ἀναχθῆ εἰς περίσποτον σημεῖον ἐμπορίου θὰ καταστῆ ἀσυναγώνιστος, εἰς τὴν Μεσόγειον θὰ ἡγεμονεύσῃ, πηγὴ δὲ πλούτου καὶ εὐημερίας, ἀμεσον δργανον τῆς δραστηριότητος τοῦ 'Ιταλικοῦ θένους θ' ἀποθῇ.

Πολλὰ καὶ μεγάλα θὰ ἡδύνατο καὶ δὲ Ἑλλην ναυτίλους νὰ ἐπιτελέσῃ εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα. Κρίμα δὲν είνε τῇ ἀληθείᾳ ἡμεῖς μὲν νὰ ἐκπίπτωμεν ναυτιλιακῶς, ἐνῷ οἱ ἀλλοι αλματικάς νὰ πραγματοποιοῦν προόδους; Θιλιερά η διαπίστωσις αὐτῆς, δὲν ἀπέχει δῆμας τὸ παράπαν τῆς ἀληθείας. Κάποτε δὲλοι θὰ τὴν ἀντιληφθοῦν, ἀλλά θὰ είνε πλέον ἀργά. Θὰ ἔχουν τόσον προχωρήσει οἱ συναγωνισταί μας.

Τὸ ταμεῖον παροπλισμοῦ

Εἶχομεν ἀναγράψει εἰς προηγούμενον τεῦχός μας τὴν πληροφορίαν, διότι τὸ πρῶτον καταρτισθὲν ὑπὸ τῆς Διοικητικῆς 'Επιτροπῆς τῆς Ἀγγλικῆς ναυτιλίας «σοχέδιον» ἀποζημιώσεως τῶν παροπλιζομένων φορτηγῶν, μετά τὴν ἐπ' αὐτοῦ διεξαγθεῖσαν συζήτησιν κατά τὴν συγκροτηθεῖσαν ἐν Λονδίνῳ διεθνῆ ναυτιλιακήν διάσκεψιν, παρεπέμφθη εἰς εἰδικὴν ἐπιτροπὴν Ἀγγλων προπλοτῶν, ἵνα — πρὶν ἡ τεθῆ τοῦτο ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς ἐφοπλιστικῆς ὄλοτητος — ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον ἐρεύνης περὶ τῶν πιθανῶν συνεπειῶν του διὰ τὴν Βρετανικὴν ναυτιλίαν.

Πράγματι, η εἰδικὴ αὐτὴ ἐπιτροπὴ ἐπεράτωσε πρὸ ἡμερῶν τὴν ἀποστολήν της, ἐπειδὴ δὲ αἱ γνῶμαι τῶν μελῶν της ἐδιχασθήσαν, ἐξεδόθησαν χωριστὰ τὰ πορίσματα ἐρεύνης τῆς πλειοψηφίας καὶ τῆς μειοψηφίας. Η πλειοψηφία διατυπώνει τὴν γνώμην, διότι ἐπιθάλλεται η ἐφαρμογὴ τοῦ «σοχεδίου», διότι δὲν πρόκειται νὰ ἐπιφέρῃ δυσμενή διά τὴν Ἀγγλικὴν ναυτιλίαν ἀποτελέσμα-

Α.Ε. ΑΤΜΟΠΛΟΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

"Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

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

Ἐμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορ. Θαλάσσης, ως καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου· Άμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τὸν ὡς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εὐθείαν φορτηγῶν.

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΔΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

καὶ τὸν εἰς ἄπαντας τὸν Ἑλληνικὸν λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

τα. 'Η ἔκθεισις ἀφ' ἐτέρου τῆς μειοψηφίας, ύπογραφεῖσα παρά τεσσάρων μόνον μελῶν τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς, μεταξύ τῶν ὧδοις κατελέγοντο καὶ οἱ κ. κ. Joseph Maclay καὶ L. Ropner, ἀντιτίθεται εἰς τὸν ἑφαδρομογήν τοῦ *«Ταυμείου παροπλισμοῦ καὶ ἀποζημιώσεως»*, διότι τοῦτο θὰ χρησιμεύσῃ εἰς τὸ νῦν τεθῆ ἐν κινήσει μεγαλύτερα ξένη χωρητικότης, ἐπὶ ζημίᾳ τῶν Ἀγγλικῶν σκαφῶν, ἄτινα θὰ παροπλισθοῦν.

Αι δύο αάται έκθεσεις ύπεβλήθησαν εις τήν συνελθούσαν τήν 7ην τρέχοντος μηνός έν λονδίνω συνέλευσιν τού τμήματος τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν τῶν «τράμπες», παρά τῷ «Ναυτικῷ Ἐπιμελητηρίῳ». «Η συνέλευσις, μετά μακράν συζήτησιν, προήλθε, κατό πλειοψηφίαν τῶν ¾ τοῦ ἀριθμοῦ τῶν παρόντων, εἰς ἀπόφασιν ἔγκρινουσαν τήν ἀρχὴν τῆς συστάσεως τοῦ «Ταμείου ἀπόζημωσεως». Ή προβληθείσα ἀντίθετος γνώμῃ, ἐκφράζουσα τήν ἀντίληψιν, διτή ή σύντασις τοῦ «φρού» δέν πρέπει νά προχωρήσῃ εις τήν ἐφαρμογήν, ἀπερρίφθη. Κατόπιν τῆς ἀποφάσεως ταύτης τὸ καταρτισθὲν «σχέδιον» πρόκειται κῆδη νά τεθῇ ὑπὸ τήν ψήφο τῆς ὀλόθητος τῶν Βρετανῶν ἐφοπλιστῶν.

Υπό τής συνελεύσεως έξεδόθη ἐπὶ τῆς ληφθείσης ἐγκριτικῆς ἀποφάσεως τὸ κατωτέρω ἀνακοινωθέν:

«Μία πλήρης άντιπροσωπευτική συνέλευσις τών Βρετανών έφοπλιστών της φορτηγού ναυτιλίας συνήθων είς τά γραφεῖα τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου σήμερον καὶ συνεζήτησεν ἐπὶ τοῦ σχεδίου ιδρύσεως ἑνὸς διεθνοῦς «Ταμείου ἀπόζημωσεως παροπλισμοῦ». Κατὰ τὴν συνέλευσιν ταύτην προούταθή καὶ ἐγένετο δεκτῇ ἡ καταβολὴ πρότασις τοῦ προέδρου τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς» κ. R. Turnbulla, ὑποστηριχθείσα καὶ παρὰ τοῦ ἀντιπροέδρου κ. Christopher:

»Η συνέλευσις, άντιτροσωπεύουσα τούς "Αγγλούς έφοπλιστάς τῶν φορτηγῶν σκαφῶν καὶ λαθοῦσα ὑπὸδψιν τῆς τά πορίσματα τῆς εἰδικῆς ἐπιτροπῆς ἔρευνης, καθὼς καὶ τὰς ἀντιτιθεμένας ἀντιληφθεῖς καὶ προτεινομένας προσθήκας εἰς τὸ «σχέδιον διενθοῦς πολιτεύματος», ως τοῦτο ἀνεθεωρήθη τὴν 25ην Μαΐου 1938, ἀποφασίζει:

«Α'» Έπιβεβαιοί τὴν ἔγκρισιν της ἐπὶ τῆς ἀρχῆς τῆς συστάσεως τοῦ «Ταμείου ἀποζημιώσεως». θ') Δέχεται τὸ ἀναθεωρηθὲν «σχέδιον», ὑποκείμενον ἡδη εἰς τὴν ἔγκρισιν τῆς ψήφου τῶν μετεχόντων τῆς συνεργασίας ἔξιν τὸ σχέδιον ἐφοπλιστῶν καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν φορτηγῶν γραμμῆς, τόσον τῶν "Ἀγγλῶν, δύον καὶ τῶν ἔξιν, ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν πάντως, διτὶ τὸ σχέδιον θὰ τύχῃ καὶ τῆς κυβερνητικῆς ἔγκρισεως».

'Εξ ἄλλου οἱ καὶ Maeley καὶ Ropner ὑπέθαλον τὴν κάτωθι πρότασιν τῆς μειοψηφίας: «Η συνέλευσις, λαμβάνουσα ὑπ' ὅψιν: α'» Τὸ γεγονός, ὅτι ἡ Βρετανική κυβέρνησις, παρέχουσα μίαν ἐπιχορήγησιν εἰς τὴν Ἀγγλικήν ναυτιλίαν, θέθεσεν ως προϋπόθεσιν, δότι οἱ ἐφόδιαισται θάξ ἐφαρμόσουν ἔνα «σχέδιον» ἔξασφαλίζον, μεταξὺ ἄλλων, τὴν εὑρυτέραν ἀπασχόλησιν τῶν Ἀγγλικῶν «τράπατς», εἰς θάρος τῶν ἐπιχορηγουμένων ζένων πλοίων. Καὶ θ') «Ἐκ τοῦ γεγονότος δότι τὰ «σχέδια κατωτάτων δρίων» τῆς διεθνοῦς συνεργασίας, ἀτινα λειτουργοῦν ἢδη, ἐθοίησσαν τάς ἔξινας ναυτιλίας τόσον, δύον καὶ τὴν Βρετανικήν, εἰνε τῆς γνώμης, δότι ἔνα διεθνὲς «ροΐον» ἀποζημιώσεων δέν δύναται νά υποθοιήσῃ καὶ ταύτοχρόνας νά διαφυλάξῃ ἐπαρκῶς τὴν μελλοντικήν θέσιν τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας. «Ἐπομένων, δέν πρέπει νά δοθῇ συνέχεια εἰς τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ ὑπὸ πρότασιν σχεδίου».

Συνιστά ένα συνεχείς ή μειοψήφια, δύος ή κυθερητική προσοχή στραφής επί της παρούσης σοθικράς καταστάσεως της Βρετανικής ναυτιλίας και επί της έπειγούσης ανάγκης της καθειρώσεως μιᾶς δραστικωτέρας πολιτικής, Ικανῆς νά υπόθοιμησην ναυτικήν θιομηχανίαν, ίνα επιτελέση τάς κρατικάς ἐπιδιώξεις, ή ἐπιτυχία τῶν διοίων ζωτικήν ἀποτελεῖ ἀνάγκην, ἔαν πρέκειται νά διατηρηθῇ μία ἐπαρκῆς και ἀποδοτική Βρετανική αυτιλία.

Μετά μακράν συζήτησιν ή πρότασις αὗτη τῆς μειοψηφίας ἀπερρίφθη, δι' ἀνατάσεως τῶν χειρῶν, τὸ δὲ «σχέδιον» θά τεθῆ ύπο τὴν κρίσιν τῶν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν, προκειμένου νὰ συγκεντρώσῃ, διὰ τὴν ἐφαρμογὴν του, τὸν προαπαιτούμενον ἀριθμὸν ψήφων.

Σημειωτέον, ότι κατόπιν τού ἐγερθέντος θορύβου γύρω ἀπό τό Ταμείον ἀποζημιώσεως τῶν παροπλιζομένων πλοίων, τόσον εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων, δσσον καὶ εἰς τὸν Ἀγγλικὸν τύπον, οἱ ἀρμόδιοι ἐφοπλιστικοὶ κύκλοι ἀνεκοίνωσαν, ότι πρόνοια εἰδικῆ λαμβάνεται ἐν τῷ σχεδίῳ καὶ διὰ τὴν ἀνεργίαν τῶν πληρωμάτων που θὰ προέλθῃ ἐκ τοῦ παροπλισμοῦ Ἀγγλικῶν σκαφῶν.¹ Η τις αὐτή πρόθλεψις διευκολύνει καὶ τὴν παρὰ τῆς Κυθερίσεως ἔγκρισιν τῆς ουστάσεως τοῦ «πούλη», ἀμβλύνει δὲ καὶ τὰς ἀκουσθείσας κατ’ αὐτοῦ διαμαρτυρίας — περὶ δὲ γράφομεν εἰς ἄλλην οελίδα — τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων.

Ἐπέκτασις τῶν «σχεδίων» εἰς τὸν Κόλπον

'Εξ ἄλλου τὴν 7ην Ιουλίου συνεδρίασεν ἐν Αονδίνῳ τὸ παρὰ τῇ Διοικητικῇ Ἐπιτροπῇ τῶν «τρόμάται» τμῆμα τῆς Ἀγγλίκης φροτηγοῦ ναυτιλίας καὶ ἀπεφάσισε κατ' ἀρχὴν τὴν ἐπέκτασιν τῶν «σχέδιον» κατωτάτων δρίων ναύλων εἰς τὰς ἐκ Κόλπου Μεξικοῦ φροτώσεις γεννημάτων. Πρὶν ἡ τὸ νέον τούτο «σχέδιον» τεθῇ εἰς ἔφαμιγήν, θέλει ζητηθῆ σχετικῶς καὶ ἡ γνώμη τῶν μετεχόντων τῆς συνεργασίας ξένων ἐφαπλιστῶν. Ἐκριθή σκόπιμον, ἐξ ἄλλου, δόπιος τὰ κατώτατα δρία τῶν ναύλων ἐφαρμοσθῶν κατὰ προοδευτική κλίμακα, ώς ἄλλως τε ἐγένετο καὶ διὰ τὸ Πλέιτ, ὅτε τὸ ποώτου ὁ ἀγοράς ἐκέινη ἐτέθη ὑπὸ τὸν Ἐλευθέριον τῶν αγωνισταίς

‘Υπό τῶν ἐνδιαιφερομένων ἐφοπλιστικῶν κύκλων ἐτονίζετο σχετικῶς, ὅτι ἡτοί περίφραγος ή μέχρι σήμερον κρατοῦσα κατάστασις μετατίθεται διαφόρων περίπτωσεών γεννημάτων. Ἐνῷ, δηλαδή, οἱ τομεῖς τοῦ Πλεύτη, τοῦ Ἀγίου Λαυρεντίου καὶ τῆς Αὐστραλίας ἔτελουν πέπον τὸν ἔλεγχον τῶν «σχεδίων κατοτάτων δρίσιν» καὶ ὑψηλοτέρας ἐπόνησις τιμᾶς ναύλων, αἱ προτίθεσις γεννημάτων εἰς τοῦ Κόλπου Μεξικοῦ διείχγοντο, χωρὶς κανένα περιορισμόν, ἐπάν συναγωνιστικῶν ἐπιπλέοντο. Μέχρι καὶ τοῦ τέλους τοῦ 1937 ἡ μετρία τῆς ἀγορᾶς τάυτης κύρωσις δὲν ἐδικαιολόγει τὴν καθιέρωσιν δι’ αὐτὴν «σχεδίων». Δεδομένης δημοσίας τῆς ἐφετεινῆς ἐσοδείας γεννημάτων τῶν Ἕνωμένων Πόλιτειων, ἣντις προβλέπεται νάν φάσσε — κατ’ ιδιωτικοὺς ὑπολογισμούς — εἰς ἓνα δισεκατομμύριον «επιπούσελξ» καὶ τῆς ζωηρότητας, ποὺ κατὰ φυσικὴν συνέπειαν προβλέπεται νάν ἐπιφράσῃ εἰς τὰς ἔξεινες προτίθεσις, ἐκρητικὸς σκοπίους ἡ ἐφαρμογὴ τῶν κατοτάτων δρίσιν, ἵνα, ὁποδήποτε, δλαι αἱ κύριαι ἀγοραὶ γεννημάτων τελοῦν ἐφεξῆς ἐν Ιστιμάκ ἔξόδων μεταφοράς. Διότι, ἐνῷ ὁ ‘Ἀγιος Λαυρεντίος, φέρ’ εἰπεῖν, πληρώνει σελ. 2) τὸ κουνιώτερο δι’ Ἀγγλίαν, ἥτοι δι’ ἕνα ταξίδιον 3200 περίπου μιλίων, οἱ ἔκ τοῦ Κόλπου ναῦλοι κατέπλευσαν βαθύδημον ἀπό 3) 6 εἰς 2) 1½ δι’ ἕνα πρός τὴν Ἀγγλίαν ταξίδιον 4700 μιλίων.

Τά κατώτατα όντα ναῦλων διὰ τὰς ἐκ Κόλπου φορτώσεις δέν καθισθίσσαν εἰσέτι λέγεται ὅμως, δη τὰ εἶναι σελ. 2)9 τὸ κουδῷτορ διὰ τὰς φορτώσεις μέχρι 15ης Αἴγυπτου καὶ βαθμήδον θ' ἀνέλθουν εἰς 3)— μέχρι 31ης Αἴγυπτου καὶ ἵσως μέχρι σελ. 3)6 διὰ τὰς ἀπο-
λευθερώματας ἡμερομηνίας. Μεταξὺ τῶν ἐποιειστούν κύλινδρων τοῦ Λονδίνου
ξεσφράζετο ἢ εὐχὴ ὅπως, μετά τὴν παραμορφὴν τοῦ «σχεδίου» διὰ τὸν
τομέα τοῦ Κόλπου, τεθοῦν σὺν τῷ χρόνῳ ἕπον τὸν ἔλεγχον τῆς συνεργασίας καὶ οἱ ναῦλοι γεννημάτων ἐκ Βορείου Ειρηνικοῦ καὶ Μαύρης
Θαλάσσης, δεδομένον, δη τὰς οὗτος ὑπέστησαν τελευταῖς ἐ-
πιζημάνια πτῶσιν τῶν ναῦλων, συνεπείᾳ τῆς πληθυσμογῆς προσφορᾶς και-
τοπιζότως.

Ἡ συνέχεια ἐνὸς ἄρθρου

Τὸ δεύτερον μέρος τοῦ ἄρθρου τοῦ κ. Κ. Γ. Γράτσου περὶ τοῦ διεθνοῦς «πούλ» καὶ τῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας θὰ δημοσιευθῇ εἰς τὸ ἐπόμενον τεῦχος, λόγω καθυστερήσεως τῆς ἀποστολῆς του ἐκ Λονδίνου.

Tel. addr.: Ugleexport MOSCOW

Address: Kalinjevsky Str. MOSCOW 61

SOJUSUGLE EXPORT

EXPORTS:

DONETZ STEAM AND GAS COALS, AND ANTHRACITE AND BRIQUETTES

BUNKERING AT SOVIET PORTS

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

QUICK DESPATCH

Ναυτικά Τεχνικά Ζητήματα

Ἐπὶ τῆς ἐσωτερικῆς λιπάνσεως τῶν κυλίνδρων

'Η ἀποψίς τῶν μηχανισμῶν ἀπὸ πολλῶν ἐτῶν εἰνε, δῆτα προκειμένου διὰ τοὺς κυνίνδρους παλινδρομικής μηχανῆς ἑργάζομένης μὲν κειροφεσμένων ἄτμον, ή ἐσωτερική λίπανος τῶν κυλίνδρων δὲν εἶνε ἀταράπιτος. Ή λίπανος αὐτὴ ἀφορεῖ βεβαίως καὶ τοὺς σύρτας καὶ ή ἀποψίς αὕτη ἔχει κατεδίψη πολὺ δοθῆ, ἐφ' ὃσον ή σχετική ὑγρασία τοῦ κεκεροφεσμένου ἄτμου είνε συνήθως τοσαύτη, ὥστε νότι παρεμποδίζῃ τὴν ἀνάπτυξιν μεγάλου ἔργου τριβῆς μεταξὺ τῶν τριβομένων ἐπιφανειῶν, δηλαδὴ ἀντικαθιστῷ ὡς πρός τὸ σημεῖον τοῦτο τὴν χρήσιν ἔλατον λιπάνοσεως. Τὰ ἀντιντέρους ἵζεσθαι δύναται διανομῆς εἰς τὸν κυλίνδρον τῆς ὑφήλης ἐφαρμόζεται, δύποτε καὶ πρόγιαμεν ἀπὸ δεσμαπλιδῶν συμβαίνει, κυλίνδρικὸς ἀτιμούσθητος μὲν τὴν αἰρούν ἐπιφάνειαν τριβῆς.

Ἐν τούτῳ δέ τις κοινοῖς τύπου παλινδρομικὴ ὑπάρχουν περιπτώσεις ὅπου ἡ ἐσωτερική λίτανος είναι κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἕπτην ἀπαράτητος. Τοιαῦτη είναι ἡ περιπτώσις τῆς ἀντικατοπίσεως ἐν τὴν ἔσωτερην ὁργάνων τῆς μηχανῆς, ὅπου παρ' ὅλην τὴν ἀφίξιν λίτανον τὸν τεμαχίον κατὰ τὴν τοποθεσίν, ἑπάρχει ἀρχετὶ δυσκαμψία εἰς τὴν κίνησιν, αἰσθητὴ μάλιστα καὶ δι' ἀκοῆς, καὶ ὅπου μετὰ τὴν κίνησιν δημιουργεῖται ἐν ἐπιφανειακὸν στρῶμα ἐναποθέσεων ἐπανεξάνον τὴν τριβήν. Ἀζόμη εἰς τὴν περιπτώσιν μεταβολῆς τῆς ταχύτητος τῆς μηχανῆς ἰδιωτεύοντος εἰς τὴν μείωσιν ἀντῆς, κατὰ τὸν χειρισμὸν «ἀργά» ἢ «επολὺ ἀργά» δημιουργεῖται συνθήκη ἀναγκαῖη λιπάντεως, δοθέντος, ὅτι τὸ ἐσωτερικὸν τοῦ κυλίνδρου είναι θερμοκρασίας ὑψηλότερας ἐκείνης, ἥν κέπτηται ἡ πίεσις τοῦ ἀτμοῦ κατὰ τὴν κίνησιν ταῦτην, λόγῳ τοῦ στραγγαλισμοῦ τοῦ ἀτμοῦ, καὶ συνεπόν ταφέρονται μία περίοδος, κατὰ τὴν ὅποιαν ὁ εἰσερχόμενος ἀτμὸς ἀποξηραίνεται καὶ δὲν παρουσιάζει τὴν ἀπαράτητον ὑγρασίαν. Η τριβὴ τότε είναι μεγαλύτερη τῆς κατὰ τὴν μὲ κανονικὸν ἀριθμὸν στροφῶν λειτουργίας καὶ τοῦτο ἐπίσης είναι αὐσθητὸν δι' ἀκοῆς τοῦ ἐλαφροῦ τριγυμοῦ ἡ θορύβου, μὲ τὸν ὅποιον ἐργάζονται τὰ ἔμβολα καὶ οἱ σύρται. Η συνθήκη ἀντῆς παρέρχεται εὐθὺς ὃς τὰ κινούμενα μέρη καταστῶσι ψυχρότερα, ἡ περίοδος ὅμως αὕτη δὲν ἔχειται μόνον ἀπὸ τὴν διαφορὰν τῶν θερμοκρασιῶν, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὸ ἔτα ή ἐπανεζητείσα ἐν τῷ μεταξὺ τριβή δὲν ὑπερβῇ όροισμένα δύνα.

Ἐκεὶ δῆμος ἔνθα ἡ ἐπωτερική λίταντα εἶναι ἀπαράδιτος εἰνε ταῦ την χορημοποιήσιν ἔχοι, πολὺφ δὲ μᾶλλον ὑπερβέρυντος ἀτμοῦ. Ὁ ξηρὸς βεβαίως ἀτμὸς δὲν παρουσιάζεται ώς μία ὀποιοῦν σταθερὰ κατάστασις τοῦ ἀτμοῦ, ἀλλ' ὡς μεταβατικός σταθμὸς ἀπὸ τῆς κεκορεσμένης εἰς τὴν ὑπέρθερμον κατάστασιν, ἐντὸς δὲ τῆς μηχανῆς κατ' ἀντίστροφον ἔννοιαν, ἥτοι τὴν στιγμήν, ἣν δὲ ὑπέρθερμος ἀποδώσας ἐντὸς τοῦ κυλίνδρου τῆς ὑψηλῆς την ἐπί πλέον θερμότητα τοῦ μεταπλεῖται εἰς κεκορεσμένον, διε νὰ ἐγκαταλείψῃ ώς τοιούτος τὴν μηχανήν. Πρόσεται δηλονότι κυρίως περὶ χορημοποιήσεως ὑπερβέρυντος ἀτμοῦ, καὶ ή ἀνάγκη τῆς λιτάνωσεως εἶναι ἐπὶ τοσοῦτον μεγαλύτερα, δύον μεγαλύτερον βαθμὸν ὑπερθερμάνσεως ἔχουμεν, ἢ ὅσον διαφεστέρα είναι ή ἐντὸς τῶν κυλίνδρων διατηρήσις τοῦ ἀτμοῦ εἰς ὑπέρθερμον κατάστασιν, δύος ἐπὶ παραδείγματι συμβαίνει μὲ τὸν ἐνδιάμεσον ἄναθερμανσιν ἢ ἀποξηρανσιν τοῦ ἀτμοῦ εἰς διάցωσα συστήματα.

Διὰ τὴν ἀπὸν εἰς οὐρανὸν οὐδεὶς αἴτιος.
Διὰ τὴν λίτανον εἰσάγεται ἔλατον ἐντὸς τῶν συρτοκωβετῶν καὶ τῶν κυλίνδρων, εἴτε ἐπὸν ἰδιαίτερον ἐλαιοδοχεῖον, εἴτε κυρίως διὰ διακλα-
δώσεων τῆς σωληνώσεως κατὰ τὴν μηχανινή λίτανον. Ἡ τελευταία
συνίσταται εἰς κατάθλιψην τοῦ ἔλατου λιπάντεως ἐπὸν ἰδιαίτερας ἄντλι-
ας, ἢ ἄλλον μηχανισμόν, μὲν τὴν εὐχέρειαν τῆς ρυθμίσεως τῆς πέσεως
καταθλίψεως. Τοιάντη δὲ μηχανική λίτανος χρησιμοποιεῖται κατὰ κα-
νόνα καὶ τὴν χορηφαστικήν ὑπερέδρουν ἀποδεικνύει, ἐνῷ διὰ τὸν κεκρο-
σμένον εἶναι ἐν κύονι ἡ διά τῶν ἐλαιοδοχείων λίτανος.

ΑΙ ΝΑΥΡΗΣΗΣ ΕΙΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΜΑΣ

φίπτωσιν ἐλαττώσεως τῶν στροφῶν, εἰσάγεται εἰς τὸν κύλινδρον καὶ τὰ συντοκιβώτια περισσότεροι ποσότης ἀτμοῦ ἀπὸ τὴν ἀπαιτουμένην, δοθέντος, ὅτι ἡ πίεσις τοῦ ἀτμοῦ ἐλαττούνται κάτωθεν τῆς κανονικῆς, διὰ τὴν ὁποίαν ἔχει ορθυμασθῆ ἡ παροχὴ τοῦ ἐλάτιον.

Αζόην είνε ἐν ζοῆσι εἰς πολλὰς μηχανὰς ἡ εἰσαγωγὴ ποσότητὸς τυνος ἐλάσιον λιπάντεος ὅμοιον μὲ τὸν εἰσαγόμενον ἀτμὸν. Καὶ ἡ μέθοδος ὅμως αὕτη δὲν ἔξασφαλλεῖ τὴν τελείαν λιπάνσιν, τόσον εἰς τὸν κεκρυψμένον δύον καὶ εἰς τὸν ὑπέρθερμον ἀτμὸν, διότι ἐν τοῦ εἰσαγομένου ἐλάσιον χρησιμοποιεῖται μόνον τὸ περιεχόμενον εἰς τὸν ἀτμόν, τὸν εἰς ἄμεσον ἐπάγην μὲ τὰ τοιχώματα ἐρχόμενον, ἐνῷ τὸ ὑπόλοιπον ἀναμμένον μὲ τὴν μᾶλαν τοῦ ἀτμοῦ ὀδηγεῖται χωρὶς νὰ χρησιμοποιηθῇ εἰς τὸ φυργεῖον καὶ ἐξειθεν εἰς τὸν λέβητα. Ἀλλὰ καὶ ἐκεῖ ὅποι δὲν γίνεται ζοῆσις τῆς μεθόδου ταῦτης, ἀλλὰ τὸ ἔλασιν εἰσάγεται μηχανικῶς εἰς τοὺς κινήτορος καὶ τὰ συρτούδιτά, παρουσιάζεται ἔτερον μειονέκτημα, συνιστάμενον εἰς τὸ ὅπι ὃ σύρτης τῆς ὑψηλῆς δὲν λιπάνεται ἐκ τῆς αἵτιας τοῦ ὅπι ὃ εἰσερχόμενος ἀπὸς ἐκδιώκει, λόγῳ τῆς κινητικῆς ἐνεργείας τοῦ ὅπι τῆς ἀντίλιας καταθλιβόμενον ἔλασιν.

τείνει τον ιδιό της ανέλιξα καταπλοκών εκάστον.

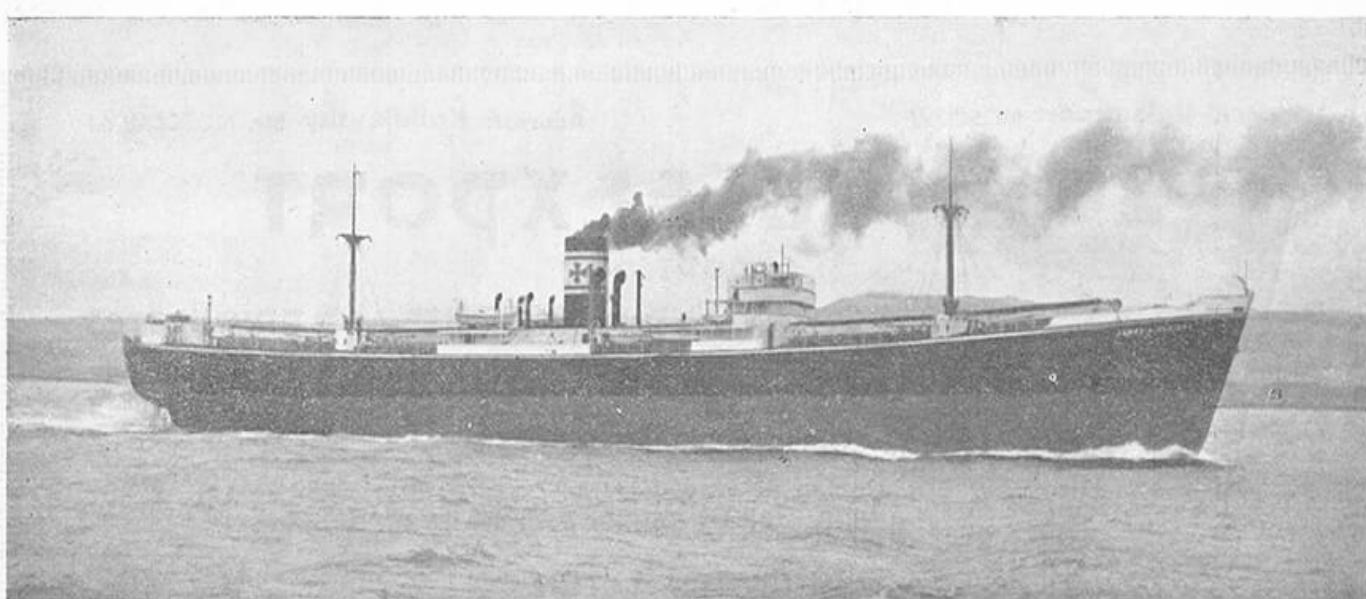
Διά τούς ἀνωτέρου λόγους ἡ κρήσις ἐσωτερικῆς ἡπλάνσεως παρουσιάζει, ίδια προκειμένου περὶ ὑπερθέρμου ἀτμοῦ ἀφετάς δυσκολίας, τοσαντάς μάλιστα σταν διὰ τὴν διανομὴν ἔχοντας ποιούστο γένηται, ὅστε εἰς περίπτωσιν διαχειμάνσεων τῆς ταχύτητος ἡ μειώσεως τῶν στροφῶν, λόγῳ θαλασσοταραχῆς, οἱ μηχανικοὶ νάναναγκάζονται νὰ χρησιμοποιοῦν ἀνάμειξην τοῦ ὑπερθέρμου διὰ κεροζεσμένου, διὰ νὰ χαμηλώσουν τὴν θερμοκρασίαν καὶ οὕτως ἔσασφαλίσουν ἀσφαλεστέραν λειτουργίαν τῆς μηχανῆς.

Αἱ ἀνωμαλίαι αἴτια παρεμερίσθησαν ἐν μέρει διὰ τῆς χρησιμοποιήσεως βαλβίδων ἀντὶ συρτῶν διὰ τὴν διανομὴν τοῦ ἀτμοῦ εἰς τὸν κύλινδρον τῆς ὑψηλῆς καὶ μέσης πίεσεως. Αἱ βαλβίδες, ἔκτος τῶν ἄλλων πλεονεκτημάτων, δὲν παρουσιάζουν τριβομένας ἐπιφανείας, καὶ συνεπὸς ἡ τοῷ εἰλεῖ ἀπόλυτως περιωρισμένη, οὐδεμίᾳ συνεπῶς λίπαντος ἀπατεῖται πλήν τῆς ἐξωτερικῆς τοῦ βάκτρου, τὸ διοινὸν εἰς πολλὰς περιπτώσεις στεγανοποιούμενον κατά τὴν διοδὸν του διὰ λαβυρινθειδοῦς στυπειόθλιπτον δὲν παρέχει τὴν εὐχαριστίαν τῆς εἰσαγωγῆς ἐντὸς τοῦ ἀτμοκιβωτίου ἔστω καὶ τῆς ἑλάσιστης ποσότητος ἐκ τοῦ ἑλαίου τοῦ χρησιμοποιουμένου διὰ τὴν λίπανσιν τοῦ.

Ἡ ἀνάγκη τότε τῆς λιπάνεσσις περιορίζεται μόνον διὰ τὸν κυλίνδρον, ἐξ οὗ καὶ ἡ μηχανική λίπανσις, βελτιωθεῖσα ἐπίσης εἰς τὰ τοῦ μηχανισμοῦ της, ἐφαρμόζεται καὶ σύμφερον γενικῶς.

¹Αναφοριώς με τὴν λίπανσιν καὶ κυλίνδρου, ἔγαγονέμενόν με ὑπέρθερμον ἄτμον, ὑφίσταται περαιτέρῳ ή δυσχέσεια τῆς ἐξενέρθεσεως καταλλήλων λιπαντικῶν ἔλαιον, δοθέντος ὅτι καὶ τὸ καλύτερα τούτων ἀρχέσσουν ἀποτυπιθέμενα ταχέων ἀπὸ θερμοκρασίας τοῦ ἄτμου 630°F καὶ ἄνω. Η θερμοκρασία δὲ αὕτη διὰ τὸν ὑπέρθερμον ἐπιτυγχάνεται σύμερον εὐχερῶς ἀρκόντι καὶ μὲ κυλινδρικὸς ἀθητά. Τὸ γεγονός τοῦτο εἰνεῖ μία μίτια τῆς μὴ εὐφείας χρησιμοποίεσσος ὑπερθέρμου ἄτμου, Ιδιαίτερος δὲ τῆς μὴ ἐπανεξήσεως τῆς θερμοκρασίας τοῦ. Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς ἀρσεως τοῦ μειονεκτήματος τούτου, δι' ἄλλης ὁδοῦ καὶ δηλὶ τῆς βελτιώσεως τῶν μέσουν λιπάνσεως, ἐγένοντο ἥδη ἀρκετά προσπάθεια. Μία ἀνθεκτική είνε ἡ διὰ τῆς ἀναθεμάνσεως μείωσις τῆς θερμοκρασίας τοῦ ἄτμου, μία δὲ ἐπέρια ἡ τῆς κατασκευῆς μηχανῶν αὐτομάτου ἐξαγωγῆς, ὅπου δηλαδή, ἡ ἐξαγωγὴ τοῦ ἄτμου συντελεῖται διὰ θυρίδων εἰς τὸν κυλίνδρον, καλυπτομένων καὶ ἀποκαλυπτομένων ἐπὸ τοῦ παλινδρομοῦντος τοῦδολον. Αρκόμι πρὸς τὴν κατεύθυνσιν τῆς βελτιώσεως τῆς λιπάνσεως, ἐγένετο ἐφαρμογή καθοδηγήσεως τοῦ ἔλαιου εἰς τὸ μέσον τοῦ ὕψους τοῦ κυλίνδρου δι' ίδιωτερον ἀγωγῶν ἀποληγόντων εἰς αὐτόθι προβλεπομέ-^{τρας} ὅπλας λιπάνσεως.

(Η συνέχεια είς τὴν 18ην σελίδα)



Τὸ φορτηγὸν «Ἀσπασία Νομικοῦ» κατὰ τὰς δοκιμάς του



Άργεντινή

Τὸ πεντάμηνον τοῦ Πλέιτ

Διαφρούντος τοῦ Μαίου κατέπλευσαν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Αργεντίνης 194 μόνον ἀπόβλοτα καὶ δημόσια, καθαρᾶς χωρητικότητος 748. 775 τόννων νέτ., μὲ μείωσιν τῶν κατάπλοων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸν ἀντίτοιχον μῆνα τοῦ παρελθόντος ἔτους, κατὰ 108 σκάφη καὶ 327.663 τ. νέτ. Οὖτο, κατὰ τὸ πεντάμηνον Ιανουαρίου — Μαΐου ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις ἔναντι τοῦ Πλέιτ περιέλαβεν 984 σκάφη 3.738.344 τόννων νέτ., μὲ μείωσιν ἔναντι τοῦ 5μῆνον τοῦ 1937 κατὰ 660 πλοῖα καὶ 1.824.464 τ. νέτ. Τὴν μεγαλυτέραν πτῶσιν ἐνεφάνισεν ἡ Αγγλικὴ σημαία, ἡ δόπια μὲ 280 πλοῖα 1.268.616 τ. νέτ., κατέτιχε μὲν τὴν πρώτην πάντοτε θέσιν, ὑστέρησεν δῆμος ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιφράντης κινήσεως τῆς κατὰ 286 πλοῖα καὶ 853.457 τ. νέτ. Εὖθὺς μετὰ τὴν Αγγλικὴν, ὑπέτητη σημαντικὴ ὑποχώρησην ἡ Ελληνικὴ σημαία, ἡ δόπια μὲ κατάπλοους 70 σκαφῶν, 191.209 τόννων νέτ., ὑπέλειψε τοῦ περιουσοῦ πενταμήνου κατὰ 215 ἐν δόπια καὶ 585.564 τ. νέτ. Ἡ μόνη σημαία, ἣτις ἐσημένωσεν αὐξησην εἰς τὴν κίνησιν τοῦ Αργεντίνου λιμένων ἑπτῷσεν ἡ Γερμανικὴ. Ἡ κίνησις τῆς περιέλαβεν 122 πλοῖα 492.281 τόννων νέτ., μὲ αὐξησην κατὰ 29 πλοῖα καὶ 108.579 τ. νέτ. Ἡ αὐξησης αὕτη δικαιολογεῖται ἀπὸ τὴν προστητικὴν ἀρχέτων νέον «τράμπιτς» σκαφῶν ὑπὸ τῆς Γερμανικῆς ναυτιλίας καὶ ἀπὸ τὴν συναφῶν καταβαλλομένην προσπάθειαν δημοσίου ἐνισχυθῆ ἡ συμμετοχὴ τῆς ἑδυνατικῆς σημαίας εἰς τὰς πρὸς τὴν Γερμανίαν μεταφοράς γεννημάτων καὶ γενικῶς πρώτων ὑδῶν. "Οσον ἀφορᾷ τέλος τὸν Παταγονήν σημαίαν, οὐδὲν σκάφος τῆς κατέπλευσε κατὰ τὸ τρέχον ἔτος εἰς τὴν Αργεντίνην.

Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Ναυτιλιακὸν εἰσόδημα καὶ ισοζύγιον πληρωμῶν

Υπὸ τοῦ ὑπουργείου Εμπορίου τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν, εἰς τὴν ἀμοδιότητα τοῦ δοπιού ὑπάγεται καὶ ἡ ναυτιλία, ἐδημοσιεύθη λεπτομερῆς στατιστικῆς ἀπὸ τοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσόδηματος τῆς χώρας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἐκ ναῦλων, ἐπιβατῶν καὶ φορτίων μεταξὺ Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ὑπερποτίων χωρῶν (ἴξαρέσει τῶν ὄμρων τοιούτων). Αἱ μικταὶ εἰσπράξεις τῶν Αμερικανικῶν πλοίων ὑπολογίζεται, ὅτι ὑπερέβησαν κατὰ 60 ἑκατομμύρια δολλαρίων τὰς ἀντιστοίχους τοῦ 1936, μὲ αὐξησην τοῦ ἐκ φορτίων εἰσόδηματος καὶ μείωσιν τῶν εἰσπράξεων ἐξ ἐπιβατῶν, ἐνῷ τὰ μικτὰ ἔσοδα τῶν ξένων πλοίων ηγεζήσαν κατὰ 200 ἑκατομμύρια δολλαρίων ἔναντι τοῦ προηγούμενον ἔτους, μὲ αὐξησην τῶν εἰσπράξεων τόσον ἐπὶ τοῦ φορτίου, δύον καὶ ἐκ τῆς κινήσεως ἐπιβατῶν.

Οὖτος, τὰ μικτὰ ἔσοδα τῶν Αμερικανικῶν πλοίων κατὰ τὸ 1937 ἐκ τῆς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ φορτίων ἀνῆλθον, ὡς ὑπολογίζεται, εἰς 182 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναντι 122 τοῦ 1936, ἥτοι 145 ἑκατομμυρίων δολλαρίων ἐκ τῆς μεταφορᾶς φορτίων (ἔναντι 82 τοῦ 1936), ἐνῷ τὰ μικτὰ ἔσοδα τῶν ξένων πλοίων ἐκ τῆς ἔργασίας τοῦ μεταξὺ Ηνωμένων Πολιτειῶν καὶ ὑπερποτίων χωρῶν εἰς 514 ἑκατομμύρια δολλαρίων (ἔναντι 314 τοῦ 1936), κατανεμόμενα εἰς 384 ἑκατ. δολλαρίων (ἔναντι 207) διὰ τὴν ἔργασίαν μεταφορᾶς ἐπιβατῶν.

Ἡ ἀπότομος αὕτη αὐξησης τοῦ συνόλου τῶν εἰσπράξεων τῶν Αμερικανικῶν καὶ ξένων πλοίων ἐπὶ φορτίων ἀπὸ 289 ἑκ. δολλαρίων τοῦ 1936 εἰς 529 τοῦ 1937 δὲν ἀποδίδεται μόνον εἰς τὴν αὐξησην τοῦ ὅγχου τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν αἰσθητὴν τῶν ναῦλων ἀνάταξιν, προκειμένων μάλιστα διὰ σκάφη ναυλωθέντα «τάμη - τσάφτερος» ἢ διὰ τὴν μεταφορᾶν πλήρων φορτίων. Οἱ ναῦλοι διὰ τὰς δύο αὐτὰς περιπτώσεις ἐδιπλασιώθησαν ἐντὸς δημίου χρονικοῦ διαστήματος ἀπὸ τοῦ Οκτωβρίου 1936, ἔκτοτε δὲ ἐξηλούθησαν τὴν ἀνατυπωτὴν αὐτῶν πορείαν μέχρι τοῦ Οκτωβρίου 1937, δέ τοι ἐσημειώθη

ἡ φαγδαία ὑποχώρησης τῶν.

Τὰ Αμερικανικὰ πλοῖα εἰσπράξαν εἰς τὴν μεταφορᾶς φορτίων εἰσαγομένων εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας 81 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναντι 44 τοῦ 1936 καὶ ἐκ φορτίων ἔχαγομένων 64 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναντι 38 τοῦ 1936. Ἀντιστοίχως τὰ ξένα σκάφη εἰσπράξαν τὸ 1937 ἐκ φορτίων ίσασθεντῶν εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας 182 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναντι 101 τοῦ προηγούμενον ἔτους καὶ ἐκ φορτίων ἔχαγομένων 202 ἑκατόντα, δολλαρίων ἔναντι 106 τοῦ 1936.

"Οσον ἀφορᾷ τὰς ἐξ ἐπιβατῶν εἰσπράξεις τῶν τε Αμερικανικῶν καὶ ξένων πλοίων ἀνήλθον αὐταὶ εἰς 167 ἑκατομμύρια δολλαρίων, ἔναντι 147 τοῦ 1936, ὑφελόντο δὲ εἰς τὴν παρατηρηθεῖσαν τὸ παρελθόν ἔτος ἀξιόλογον αὔξησην τοῦ ταξιδιωτικοῦ φεύγατος. Λί άναγκωρήσεις Αμερικανῶν καὶ ξένων ἀπὸ τὰς Ηνωμένας Πολιτείας δι' ὑπερποτίων προσφοράς ηγεζήσαν εἰς 553.000 ἔναντι 500.000 τοῦ 1936. Ἐξ αὐτῶν 141.000 ἐπιβάται ἐταξίδευσαν διὰ τοὺς Αμερικανικῶν πλοίων (ἔναντι 137.000 τοῦ 1936) καὶ 412.000 ἐπὶ ξένων σκαφῶν (ἔναντι 363.000 τοῦ 1936). Λί ἐξ ἐπιβατῶν εἰσπράξεις τῶν Αμερικανικῶν πλοίων, ὑπολογίζεται εἰς 37 ἑκατ. δολλαρίων (ἔναντι 40 τοῦ 1936) προήρχοντα ἐκ πολιτῶν Αμερικανῶν καὶ ἀλλοδαπῶν, κατανεμόμενα εἰς 29 ἑκατομμύρια δολλαρίων (ἔναντι 31 τοῦ 1936) διὰ τοὺς Αμερικανῶν ταξιδιώτας καὶ 8 ἑκατομμ. δολλαρίων (ἔναντι 9 τοῦ 1936) διὰ τοὺς ξένους. Αφ ἑτέρου αἱ ἐπιβατῶν εἰσπράξεις τῶν ξένων πλοίων, ὑπολογίζεται εἰς 130 ἑκατομμύρια δολλαρίων (ἔναντι 107 τοῦ 1936) προήρχοντα κατὰ 25 ἑκατ. δολλαρίων (ἔναντι 22 τοῦ 1936) ἀπὸ ἀλλοδαπῶν ταξιδιώτας καὶ κατὰ 105 ἑκατομμύρια δολλαρίων (ἔναντι 85 τοῦ 1936) ἀπὸ Αμερικανῶν.

Ἄπο τῆς πλευρᾶς τοῦ ισοζυγίου τῶν πληρωμῶν ὑπολογίζεται, ὅτι αἱ Ηνωμέναι Πολιτεῖαι κατέβαλον εἰς ξένας ἐταιρίας ποσὸν 287 ἑκατομμύρια δολλαρίων (ἔναντι 186 τοῦ 1936) διὰ τὴν μεταφορὰν Αμερικανικῶν φορτίων καὶ Αμερικανῶν ταξιδιωτῶν, ἐνῷ αἱ εἰσπράξεις τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἀπὸ ἀντιστοίχους ὑπηρεσίας τῶν ἀνθυπῶν πλοίων διὰ ξένους ἐπιβάτας καὶ φορτίων ἀνῆλθον μόνον εἰς 72 ἑκατομμύρια δολλαρίων (ἔναντι 47 τοῦ 1936). Βάσει τῶν στατιστικῶν αὐτῶν δεδομένων, αἱ καθαραὶ πληρωμαὶ εἰς ξένα πλοία διὰ ναυτιλιακὰς ὑπηρεσίας ὑπολογίζονται εἰς 215 ἑκατομμύρια δολλαρίων κατὰ τὸ 1937, ᔁναντι 139 τοῦ 1936.

Καὶ νέαι παραγγελίαι πλοίων

Εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» εἶχομεν ἀναγόμενη, ὅτι ἡ εἰς Ανωτάτη Ναυτικὴ Επιτροπή τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν ἐξήτησε προσφοράς ἀπὸ τὰ Αμερικανικὰ ναυτιγεῖα διὰ τὴν κατασκευὴν τεσσάρων ἀσόμη σκαφῶν τοῦ τύπου «C.2», προοριζόμενων διὰ γαματάς πρὸς τὸ ἐξωτερικὸν, ἐχόντων δὲ μῆκος 435 ποδῶν, ἐκτόπισμα 13.900 τόνων καὶ ταχείτητα 15½ μιλῶν τὴν ὥραν. Κατὰ νεωτέρας πληροφορίας, ἡ παραγγελία αὕτη κατεχούμενη εἰς τὰ ναυτιγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιού, ἀπίνα ταφερέων 2.080.000 δολλαρίων δι' ἔκστον πλοίων. Λί τέσσαρα ἀδελφά σκάφη είλογεν προηγουμένους παραγγελθῆ εἰς τὰ ναυτιγεῖα «Federal» καὶ «Sun», ἡ δὲ «Ναυτικὴ Επιτροπή» ηγεζε πρός ἀδεσμόδος τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν εἰς 55 δὲ ἔκστον ναυτιγεῖον, εἰς τούτον ὥστε ἐδόθησαν μέχρι τοῦδε παραγγελίαι διὰ 16 πλοία τοῦ φεύγοντος τύπου «C.2». Δικαιολογοῦσα τὴν ἀπόφασιν τῆς ταύτην ἡ «Ναυτικὴ Επιτροπή» ἐτόνισεν εἰς ἀνακοινωθέν της, ὅτι ἀρχικῶς ἐποτεύετο ὡς ἀρκετή, ἡ ναυτιγεῖα 12 σκαφῶν, διαδύντερον δῆμος κατέστη ἀπαραίτητος ἡ αὐξησης τοῦ ἀριθμοῦ τῶν εἰς 16.

Η κατασκευὴ τοῦ τρίτου «λάϊνερ»

"Η τρόπος τοῦ νέου μεγάλου Αμερικανικοῦ «λάϊνερ», τὸ δοτοῖν πρόκειται ν' ἀντικαταστήσῃ τὸ πωληθὲν πρὸς διάλυσιν ὑπερωκεάνιον «E. viathan», δὲν ἐτέθη ἀκόμη, ἡ προκαταρκτικὴ δῆμος ἐργασία εἰς τὰ ἀναλαβόντα τὴν κατασκευὴν ναυτιγεῖα τοῦ Νιούπορτ - Νιούς συνεχίζεται μὲ πάσαν δραστηριότητα. Η τρόπος ἀναμένεται νὰ τεθῇ περὶ τὰ τέλη τοῦ Αὐγούστου ἡ εἰς τὰς ἀρχὰς Σεπτεμβρίου, ἡ δὲ καθέλκυσις ὧδισθη ἀπὸ τοῦδε, δὲν θέλει πραγματοποιηθῆ τὴν 15ην Ιουλίου 1939, ὥστε τὸ νέον

C.K. HANSEN

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

Teleg. Adr.: HANSEN

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

"WAALHAVEN,"

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)

After Hours: 21851

Telegr.: DOCKAGE

ALL SHIPREPAIRS

πλοίουν νά παραδοθή καὶ εἰσέλθῃ εἰς τὴν ἑπτησίαν τοῦ Βορείου Ἀτλαντικοῦ τὸν Φεβρουάριον τοῦ 1940.

Ἡδη παρεδόθησαν εἰς τὰ ναυπηγεῖα καὶ εὑρίσκονται εἰς τὸ στάδιον τῆς ἐπεξεργασίας 5000 τ. χάλυβας, οἵ δὲ ποσότης αὗτη ἀντιπροσωπεύει τὰ 30 οἱ τῆς συνολικῆς ἀπατηθησμένης διὰ τὸν ναυπήγον. Εἰς τὰ χρήματα τῶν ναυπηγῶν ἐπερατώθη κατὰ 15 οἱ ἡργασία κατασκευῆς τῶν νομέων, τῶν πλευρῶν ἔλασμάτων καὶ διαχωρισμάτων, καθὼς καὶ πλέον τοῦ 1/3 τῶν ἀξόνων τοῦ νέου σκάφους. Δέον νά κατασκευασθούν ἐν συνόλῳ 800.000 λίθρα ἀξόνων, διαμέτρου 20 ἵντσων.

Συνεργίζονταν ἐξ ἄλλου ἀπὸ τοῦ 1935 ἀ. δοκίμα εἶναι προτίτονον τοῦ νέου σκάφους ἐν δεξαιενή. Κατεστένασθησαν μέχρι τοῦδε 54 πρότυπα διὰ τὴν βελτίωσιν τοῦ νέου σκάφους (τοῦ ἡπ. ἀριθ. 369 ὡς τοῦτο ὀνομάζεται σήμερον) καὶ ἄνω τῶν 5000 δοκίμων διεξήχθησαν. Τὸ τρίτον τοῦτο Ἀμερικανικὸν ἀλάνερο προσφέτει, ὡς γνωστόν, μετὰ τῶν «Manhattan» καὶ «Washington», διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν τῆς ταχείας γραμμῆς Νέας Υόρκης — Μπρίστολ Τσάννελ — Ἀμβούργον, θά εἴνε δὲ κατὰ τι μεγαλύτερον τῶν δύο ἀδελφῶν σκαφῶν, ἣτοι θὰ ἔχῃ ἐπτόποιμα 34.000 τόννων μὲν πλήρες φορτίον.

Θὰ διαβέτῃ διαμερίσματα διὰ 1219 ἐπιβάτας καὶ πλήρωμα 639 ἀνδρῶν, θὰ ἔχῃ διαστάσεις μήκους 723 ποδῶν, πλάτους 93 π. καὶ βάθους 75 ποδῶν ἀπὸ τοῦ ἀνώτατον καταστρόματος, προβλέπεται δὲ — σημάντως πρὸς τὰ ναυπηγικὰ συμβόλαια — τὸ ἀνωτέρω ταχύτητα 22 μιλίων τὴν ὥραν.

Ἡ ἐπικοινωνία μὲ τὰς μεγάλας λίμνας

Ἡ «Ἀνωτάτη Ναυτικὴ Ἐπιφορή» τῶν Ηνωμ. Πολιτειῶν μελετᾷ ἀπὸ τοὺς τὴν δυνατότητα ἐγκαταστάσεως αἵτινες ταχικῶν γραμμῶν μεταξὺ τῶν μεγάλων Ἀμερικανικῶν λιμνῶν καὶ τῆς ἀλλοδαπῆς. Τὸ ζῆτημα τοῦτο πρόσκειται νά συζητῇ καὶ εἰς τὸ συγχροτόμενον κατ' αὐτὰς τοπικὸν συνέδριον εἰς Milwaukee, ὅπερ συνεκλήθη ἐπὸ τῆς «Ναυτικῆς Ἐπιφορῆς», προσεκένειν τὸν ἀπονοθόνυ μὲν γνῶμα τῶν ἐνδιαφερομένων παραγόντων διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας καὶ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν κυριωτέρων ἐμπορικῶν βαλασσῶν ὅδων, χάριν τῆς εὐρυτέρας τοποθεσίους τῶν ἐθνικῶν προϊόντων. Κατὰ τὸ αὐτὸν συνέδριον θὰ συζητῇ καὶ τὸ δενατόν μᾶς βελτιώσεις τῶν ἡδη παρεχομένων εὐκολῶν διὰ τὰς ὑπερφορεαίους μεταφορώσεις ἐκ τῶν κεντρικῶν Πολιτειῶν τοῦ Ἀτλαντικοῦ, τοῦ Κόλπου καὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἡ «Ναυτικὴ Ἐπιφορή» — ως γράφομεν καὶ εἰς τὴν οἰκείαν στήλη τῶν ἀγοραπολιτισμῶν — ἐπέτειος τῆς ἔξαγοράν παρὰ τῆς «Panama Pacific Line» ἀντὶ τιμῆς 9.889.000 δολαρίων τῶν τριῶν μικτῶν ὑπερφορεαίων «Καλιφόρνια», «Βιρτζίνια» καὶ «Πενσολβάνια», ἄπινα θὰ ἐγκαταστάσουν ἀπὸ τῆς τῆς Σεπτεμβρίου μίαν ταχείαν γραμμήν ἐξ Νέας Υόρκης πρὸς τὴν Ἀνατολικὴν ἀκτὴν τῆς Νοτίου Ἀμερικῆς. Προηγουμένως τὰ ὑπερφορεάνια ταῦτα θὰ ἐποιηθοῦν ὥρισμένας ἐπισκεψάς καὶ διαφυλήσεις. Ή σχετικὴ ἡργασία κατευθύνθη διὰ τὰ ὑπερφορεάνια «Βιρτζίνια» καὶ «Πενσολβάνια» εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Μπέθλεμ» τῆς Νέας Υόρκης, ἀντὶ δαπάνης 685.000 δολαρίων, διὰ δὲ τὸ «Καλιφόρνια» εἰς τὰ ναυπηγεῖα τοῦ Νιούπορτ Νιούς ἀντὶ δαπάνης 307.000 δολαρίων.

Ιαπωνία

Τρίτη ἐμποροναυτικὴ δύναμις

Μέχρι ποὺ δίλγων ἀκόμη ἔτῶν ὁ Ιαπωνικὸς ἐμπορικὸς στόλος ἐκάλυπτε, σχεδόν, ἐξ ὀλογήρων, τὰς εἰς πλοία ἀνάγκας του διὰ τῆς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων σκαφῶν ἐξ τῆς ἀλλοδαπῆς. Μὲ τὴν ὑποστήσειν ὅμως τῆς Κυβερνήσεως τοῦ Τόκιο ἐτέθησαν σὺν τῷ χρόνῳ στερεοῦ τὰ δημέλια τῆς ἀποκτήσεως νεοναυπηγήτων πλοίων καὶ τῆς δημιουργίας ἐνδος ἰσχυρῶν καὶ συγχρονισμένων ἐμπορικῶν στόλων. Οὕτως, εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ 1936 ἡ Ιαπωνικὴ ναυτιλία ἦτο ἡ τρίτη κατὰ σειράν μεταξὺ ὅλων τῶν ναυτιλιῶν τοῦ Κόσμου, ἐρχομένη μετὰ τὴν Ἀγγλικὴν καὶ Ἀ-

ΕΛΛΗΝΙΚΑ NAYTIKA ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAM

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

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

20, Willemshaven
ROTTERDAM

Greek Shipping Agency (Grieksche Scheepvaart Agentuur) Shipbrokers Agents

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

20, Willemshaven
ROTTERDAM

Ned. Expeditie en Controlebedrijf Expediteurs en Controleurs

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

20, Willemshaven
ROTTERDAM

μερισματικήν, περιλαμβάνοντα δὲ σκάφη δύλικῆς χωρητικότητος 4.694.000 τόννων γραφεῖς, εἰποτο δὲ τῆς Ιαπωνικῆς, μὲ μικράν διαφοράν, αἱ ναυτιλίαι τῆς Γερμανίας καὶ τῆς Νορβηγίας.

Ἡδη πολλὰ Ιαπωνικά ναυτικά ἐταφοί, συνεχίζονται τὴν τακτικήν τῆς ἐπανήσεως τῆς χωρητικότητός των, προσθίνονται εἰς τὴν ἐφαρμογήν εὐρέων ναυπηγικῶν προγραμμάτων τῆς ἐνίσχυσης ὅλων τῶν τακτικῶν ταχιδρομῶν γραμμῶν, χωρὶς καὶ νά παραλείπονται τὴν κατασκευὴν «τρόμπες» καὶ «λάινερς» φορτηγῶν, μικρῶν καὶ μεγάλης χωρητικότητος. Εἰς τὰ προγράμματα αὐτὰ γίνεται ιδιαίτερα πρόβλεψις διὰ τὴν τόνον τῶν πρός την Κίναν ἑπτησίων, ἐπὶ τῇ προφορεῖ ἀφ' ἐνός μὲν μιᾶς μεγαλύτερας ἐν τῷ μέλοντι κινήσεως φορτηγῶν καὶ ἀφ' ἐτέρου διὰ νά ξεσφαλίσθων περισσότερα δικαιώματα ἐπέρι τῆς Ιαπωνικῆς σημαίας, ὅπου θὰ ἔπειται η μεταξὺ τῶν δύο τούτων κορών εἰσήνεισις.

Οὕτως εἰς τὰς ἡδη ἐπέκτεινον παραγγελίας περιλαμβάνονται τέσσαρα φορτηγά τῶν 5500 τόννων καὶ ἔνα ἐπιβατηγόν, διὰ τὴν «N. Y. K.» πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῆς γραμμῆς Γιοκοζάκιας — Σαγκάης καὶ τέσσαρα φορτηγά τῶν 3500 τόννων καὶ δέ τῶν 5500 τόννων διὰ λογαριασμῶν τῆς «Dairei Kisen Kaisha». Επὶ πλέον ἡ «Osaka Shosen» προτίθεται νά ναυπηγήσῃ τέσσαρα φορτηγά τῶν 3500 τόννων ἔστασην καὶ ταχύτητος 16 μιλίων τὴν ὥραν καὶ ἡ «Awaji Kyodo Kisen Kaisha» διέρι φορτηγά τῶν 3500 τόννων.

Ἐπόπεις πρὸς ἐξυπηρέτησιν τῶν σχεδίων ἐνισχύσεως τῆς ἐν Κίνῃ Ιαπωνικῆς ἐποφορῆς, πρόκειται κατ' αὐτὰς νά ίδρυθῃ, ἵποδεῖξει τῆς κενέρησεως, μία νέα ἐταφία, ἡτοι θὰ ἔχῃ κεφάλαια 100 ἐκαπούμινον γίνεται καὶ μεταξειδεῖται περὶ τὰ 70 πλοῖα τελούντα ἡδη ὑπὸ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν ἐταφοίων «Osaka Shosen», «Dairei Kisen» καὶ ἄλλων. Εξέχουσαν Ιαπωνικά προστιθόμενά της, θὰ διοισούν τὴν νέαν ταύτην ἐταφίαν, ή δούια, πλὴν τοῦ στόλου της, θὰ ἐμεταλλεύται καὶ ἀφετεται προτίθεται προδόματα καὶ λιμεναποθήκας ἀνά τοὺς διαφόρους Κινέζοις λιμένας.

Χαρακτηριστικὸν γεγονός τῆς δισημέραν αἰδενομένης ἐμποροναυτικῆς δυνάμεως τῆς Ιαπωνίας είναι ἡ ἔξεχουσα μέσος, ποὺ κατέλαβεν ἀπὸ τοὺς ἡδη ἔτῶν ἡ Ιαπωνικὴ σημαία εἰς τὴν ἐκ τῆς Ἀπο Ανατολῆς μεταφορικὴν κίνησιν πρὸς τὴν Νέαν Υόρκην καὶ τοὺς λιμένας τοῦ Βορείου Ειρηνικοῦ, τῶν Ανατολικῶν Ίνδιων καὶ τῆς Λατταρίας, ἀζόμη δὲ καὶ εἰς τὰς ἡδη Ανατολῶν πρόσποτην γραμμάς. Τὰ νεότευκτα Ιαπωνικά πλοῖα συναγονίζονται ἀποτελεσματικῶς τὰ Ἀγγλικὰ καὶ Ἀμερικανικὰ σκάφη εἰς τοὺς προαναφερθέντας τομεῖς, δὲ συναγονίσιμος αὐτὸς καὶ ἡμέραν ἐγείνεται, διότι ἀπὸ τοῦ 1932 καὶ ἐντεῦθεν ἡ κυβερνήσης τοῦ Τόκιο δὲν ἔπαστε νά ἴποτηρῃ τὴν ἐφαρμογὴν προγραμμάτων νέων ναυπηγησον, ἐν συνδρασμῷ πρὸς διαλύσεις τῶν παλαιότερῶν ἡλικίας σκαφῶν. Χάρις εἰς τὴν ἐξηγίαν των ταύτην τοῦ πλιωτοῦ ὥλικον τῆς καὶ εἰς τὴν ἐπιτυχή διείσδοντα τὸν Ιαπωνικὸν προστόντον, σταθερὰ σημειοῦται ἡ αὔξησης τοῦ ποσοστοῦ σημετοχῆς τῆς Ιαπωνικῆς σημαίας εἰς τὸ ἐξυπεριζόντων ἐμπόριον τῶν οηθέντων τομέων, ως ἄλλως τε ἐμφανίεται καὶ ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ συγχριτικοῦ πίνακα πρὸ τοῦ ἀριθμοῦ καὶ τῆς χωρητικότητος τῶν Ιαπωνικῶν πλοίων, ἄπινα κατὰ τὰ ἔτη 1932 καὶ 1935 ἀποσχολούντο εἰς τὴν τακτικὴν ἐξυπηρέτησιν τῶν μεταξὺ τῆς Ἀπο Ανατολῆς καὶ τῶν προαναφερθέντων λιμένων. Εἰς τὸν αὐτὸν συγχριτικὸν πίνακα δεικνύεται καὶ τὸ ποσοστὸν σημετοχῆς τοῦ Ιαπωνικοῦ τοννάς ἐπὶ τοῦ συνολικοῦ ὅγκου τῆς ἐκ τῆς Ἀπο Ανατολῆς καὶ τάναταν ἐμπορικῆς κινήσεως:

	Πλοΐα	Χωρτ.	Ποσ. %
Τέλος 1929	29	177.000	'Επι τῆς ἔξιτ. ἡμι. κινήσεως 47.
» 1935	45	310.000	» » » » 61.
Ινδιῶν			
Τέλος 1932	37	205.000	» » » » 53.
» 1935	42	255.000	» » » » 73.
Αὐστραλίας			
Τέλος 1932	9	60.000	» » » » 74.
» 1935	12	79.000	» » » » 79.
Ἐργασίαι Ειρηνικοῦ			
Τέλος 1932	18	167.000	» » » » 25.
» 1935	18	170.000	» » » » 30.
Ἐργασίαι Εύρωπης			
Τέλος 1932	24	205.000	» » » » 13.
» 1935	24	201.000	» » » » 12.

Σημειούτεον, διὰ ἀπὸ τῆς κατευθύνσεως τῆς ἀνωτέρῳ στατιστικῆς καὶ ἐντεῦθεν, συνετοίησαν καὶ τινές νέας Ιαπωνικά ταχικά ὑπηρε-

VERITASCO(FAR-EAST) LTD

SHIPBROKERS & AGENTS
CHARTERERS & BUNKERING
CONTRACTORS

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

σία. Ούτως, η έταφια «Yamashita Ki-en» ένεκκανίσεις μή νέαν τα-
χτικήν γραμμήν πρός τὴν Δευτήν ἀπέτην τῆς Αἴνστραλίας (μὲ σάφει
συνολικῆς χωρητικότητος 17.000 τόννων) καὶ η «N.Y.K.» ἔτεραν γραμ-
μήν πρός τὰς Φιλιππίνας, τὴν Νέαν Ζηλανδίαν καὶ τὴν Αΐνστραλίαν (μὲ
πλοίων συνολικῆς χωρητικότητος 15.000 τόννων), εἰς τρόπον ὥστε η δ-
λική συμμετοχή τῆς Ιαπωνίας εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς Αΐνστραλίας ἐκ τῆς
«Αἷοι Ανατολῆς» καλύπτει ἡδη τά 80 οιο καὶ ἄνω. «Οօσον ἀρρώσ την
Ιαπωνικήν συμμετοχήν εἰς τὴν Εὐρωπαϊκήν ἐργασίαν παραμένει αὕτη
ἐπὶ τοῦ παρόντος περιορισμένη, ἀναμένεται δῆμος προσεξῆς η βελτίωσίς
της, ὅπαν η «N. Y. K.» θέσῃ εἰς τὴν ὑπερσείαν ταῦτην τὰ νέα ὑπερο-
ζενιά της.

Ἐξ ὅλου μετά ἔνα μαρτυρόδοντον συναγωνισμὸν ἐπὶ τῶν ναῦλων μεταξὺ τῆς ἑταῖρις Ὀλλανδίζων Ἀνατολικῶν Ἰνδῶν — Ἰάβας — Κίνας — Ἰαπωνίας καὶ τῆς Ἰαπωνίζης ἑταῖρις *«Nanjo Kaiun Kaisha»*, ἐπετεύχθη τελεταιώς συμφωνία, καθ' ἣν ἡ Ἰαπωνίζη ἑταῖρις θὰ μεταφέρῃ τα 64.25 ορού ὄλων τῶν ἐξ Ἰαπωνίας μεταφερόμενων φροτίων πρὸς τὰς Ὀλλανδίζας Ἀνατολικὰς Ἰνδίας καὶ τὰ 60 ορού τῶν ἔκειθεν φροτίων διὰ τὴν Ἰαπωνίαν. Τό ἐπόλοιπον τῆς κινήσεως ἐξ τῶν δύο αὐτῶν κατευθύνσεων παραχωρεῖται εἰς τὴν ἑταῖριαν τῶν Ὀλλανδίζων Ἀνατολικῶν Ἰνδῶν.

Ἄστημαντον τὸ ἄργον τὸντε

"Οσον άμφορά τέλος την αργούσαν" Ιαπωνική χωρητικότητα, δεν υπερβαίνει απή τα 13.000 τόννων γκρός, με μείσιν κατά 1000 τόννους έναντι της προγενετέρας στατιστικής, καθ' ότι στηγήν το παραπλέσμενον τοννάς των λοιπών σημαντών παρονοίασεν αύξησην κατά 58.000 τόννων γκρός. Οι άμβωνοι οινοί είναι χαρακτηριστικοί της έπικρατούσας δραστηριότητος είς την όλοςχερή ήπασχολήν της Ιαπωνικής χωρητικότητος, μαλονότι πρέπει νά σημειωθεί, ότι ένας σεβαστός άριθμός των ένικινών πλοίων αντλεί από άρχοντας ηδη χρόνον την έργασίαν των έξι τούν μεγάλων και έπτατων στοιακτικών μεταναστών ταχών.

'Ιταλία

Τὰ κέρδη τῶν ἑταῖρῶν τακτικῶν νοσημάτων

Συνεπεία της ζωηφοτέφας κινήσεως επιβατών και φορτίων κατά τό παρελθόν έτος, ο ισολογισμός της έταιριας «Italias» διά το 1937 παρουσίασε κέρδη 159,8 έκατον πισινών λιρετών (1,7 %). Λιών 'Αγγλίας'. Ή διοικήσις της έταιριας άπειράσισε κατόπιν τούτων να καταβάλῃ μέρισμα σ' οποιο και να διαθέσῃ δι' αποσβέσεις 124 έκατον πισινών λιρετών. Τό μέρισμα σ' οποιο άπωρφος δύναται να κονδύλιον 30 έκατον πισινών λιρετών και διά πρότην φοράν χορηγείται, δεδομένον δια α' Ιταλική έταιρια τακτικών γραμμών είχον αναδιογγυανθή είς τό τέλος τού 1936. Η «Italias» είναι, ός γνωστόν, η μεγαλύτερα Ιταλική έταιρια κατέχουσα στόλον 37 σκαφών, συνολικής χωρητικότητος 456,316 τόννων γκρός και διατηρούσα τακτικά δι' ιπτερωφανίων σκαφών γραμμάς πρός την Βέργειον, την Κεντριώνα και την Νότιον 'Αιγαίον.

Η ἐδεσίς περιέχει καὶ μίαν προειδοποίησιν πόθε τοὺς μετόχους, ὅτι ἡ κίνησις κατὰ τὸ τρέζον ἔτος δὲν ἀναμένεται νῦν παφονιάσι τὰ αἰτά εὐνοϊκά ἀποτελέσματα, λόγῳ δικῆς τῆς ἀριτιούρας ἀναδιογανα-
σεως τῆς ἑταῖρις πιοτενεὶς ἡ διοίκησις αὐτῆς, ὅτι αἱ συνέπειαι ἐκ τῆς ἐ-
πειτενῆς κρίσεως θὰ εἶναι ἐλαφρότεραι, παρ' ὃντος διὰ τὰς ζένας ἑ-
ταῖρις. «Οσον ἀφορᾷ ἐξ ἀλλοι τὰς ἐπολούπινος Πταιλικάς ναυτικάς ἑτα-
ῖρις ἐγνώσθη, οὐ τὸ «Αὖρός Τριεστίνος θὰ καταβάῃ εἰς τοὺς μετόχους
τοὺς μέσους 4 οιο, ἢ δὲ «Ἀγρούπατον οὐ τὸ «Τα-

Σχετικός μὲ τὸ χαμῆλὸν μέρισμα τὸ διάνεμθὲν ὑπὸ τοῦ «Λόρδ Τρισ-
τίνος», ἀνέκρινθή ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερομένων κύκλων, ὅτι ὁφεῖται τοῦτο
εἰς τὸ γεγονὸς τοῦ ὀξεῖτον ἀνταγωνισμῷ, τοῦ ἐπιχοτοῦντος εἰς τὰς
γεωματικὰ πόρους τηῦ «Ανατολίκου». Λέγονται γε τοῦτοι

¹ Ιταλῶν ἐγοπλιστῶν καὶ εἰς τὸ δῆμον ἡ ἐξμετάλλευσις τῶν πρὸς τὰ ἔκει ἀπασχόλουμένων σταφῶν ἐπιβαρύνεται μὲ τὰ διόδια τοῦ Σονέζ, ἃτινα είνει αἰσθητῶς ἐπαχθῆ διὰ τὴν μικρόν πέραν τοῦ Σονέζ διαδρομὴν τῶν πρὸς τὴν Αιθιοπίαν Ιταλικῶν γονιμῶν.

Διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς ὁ κρατικὸς δραγανισμὸς «Finnmare» ἐπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ ὄποιον τελεῖ τὸ πλείστον τῶν Ἰταλικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων, συνέστησεν εἰς τὴν κυβερνητικὴν τὴν αὔξησιν κατὰ 50 % τοῦ ανδρῶν τῆς παρεχομένης εἰς τὸ «Λόιδη Τοιεστίνο» ἐπιχορηγήσεως δι'- ὥλας τὰς πέραν τοῦ Σούεζ ἐκτελουμένας πιο ἀπὸ τῶν ταχυδρομικῶν γραμμάτων.

Συνεπήθη ἐπίσης καὶ ἡ ἀμεσος ναυπήγησις δύο πλοίων, ἀντί ἑνὸς, 15.000 τόννων γκρός ἐκάστον, διὰ τὴν ταχείαν γραμμήν τῆς "Απο Ανατολῆς". Θά ἐφοδιασθών ταῦτα διὰ τὴν πρόσωσιν των μὲ μηχανὰς δυνάμεως 30.000 ἵππων καὶ θ' ἀναπτύσσουσιν ταχύτητα 26 μιλῶν την ὥραν εἰς τρόπον ὅπει τὰ ταξίδιον μεταξὺ Γένοβας καὶ Βοϊμίας νὰ συντομευθῇ κατά δύο ὀλοκλήρων ημέρας.

Πρὸς ἀντιμετώπισιν τοῦ ξένου συγανωνισμοῦ

Πρός αντιμετώπιση τοῦ διεθνοῦς ναυτιλιακοῦ ἀνταγωνισμοῦ, οἵτινες βαίνει δέδητα ἀναπτυσσόμενος εἰς τὰς γραμμὰς Βορείου καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς, τὰ Ἰταλικὰ ὑπεροχεάνια ἡρκύσαν ἐφιστάμενα τὸ ἐν μετα τὸ ἄλλο ἐνορτάτας βελτιώσεις, τόσον εἰς τὰ διαιρεῖσματα τῶν ἐπιβατῶν, όσον καὶ εἰς τὰς μηχανᾶς προώσεως. Οὕτω, σημαντικαὶ μεταρρυθμίσεις ἔλαβον χώραν ἐπὶ τοῦ «Conte di Savoia», ἐπὶ τοῦ ὅποιον ἐποιεῖθη καὶ νέα ἐγκατάστασις ἀριθμοῦ τῶν ἐπιβατικῶν διαιρεισμάτων καὶ τῶν κοινωνήστων αἰθουσῶν. Αἱ πρωτητήσιοι ἀφ' ἑτέρου μηχαναὶ τοῦ δηξελονινήτου ὑπεροχεανού «Augustus», τῆς γραμμῆς Νοτίου Ἀμερικῆς, ἀντικατεστάθησαν διὰ νέων μηχανῶν Ντηζέλ, τύπου Φιάτ, πρωτομηνῶν νῦ δύσιους εἰς τὸ σχάφος μεγαλυτέραν ταχύτητα, ἐπὶ τῇ προσφέρει τῆς προσεχοῦς ἐνάρξεως τῶν ταξιδίων τοῦ Γαλλικοῦ λάινερ «Pasteur». Αἱ πρώται μηχαναὶ τοῦ «Augustus», δυνάμεως 28.000 ἵππων, ἦλθον κατασκευασθῆ τὸ 1927 καὶ προσέδιδον εἰς τὸ τετραελικούσιγτον τοῦτο ὑπεροχεανόν ταχύτητα 20 μίλιων τὴν ὥραν.

Προσέλεπτας ἐξ ἄλλου ή νωπύγησε, δύον τὸ δυνατὸν ταχέτερον, κένων ὑπερικενίων διὰ τὴν γραμμήν Νοτίου Ἀμερικῆς, μὲ μάγνα κοινὴν θέσιν δι’ ὅλους τοὺς ἐπιβάτας, ἐνῷ καὶ διὰ τὰς ὑπερσοις πρὸς τὴν Κεντρικὴν Ἀμερικὴν καὶ τοῖς Νοτίους λιμένας τοῦ Εἰρηνικοῦ θάλασσαγελδοῦν δύο «μότορστες», ταχύτητος 19 μιλίων, εἰς ἀντικατάστασιν τῶν πλοίων *Oriente* καὶ *Virgilio*. Τὰ δέοντα τελευταῖα σφάρη δὲ τεμελέθουν ἐπὶ τὴν διασέρισιν τοῦ «Λούδη Τριεστίνου» καὶ θύ ληστριμονιοῦ εἰς τὰς γραμμὰς πρὸς τοὺς λιμένας τῆς Ἀνατολίκης Ἀφρικῆς. Πέντε τέλος πλοία γραμμῆς παρηγγέλθουσαν ἥδη ἀπὸ τὴν ἑταφίαν *Ansaldo*, διὰ τὰς γραμμὰς πρὸς τὸν Ἅγιον Φραγκίσκον καὶ λοιποὺς λιμένας τοῦ Βορείου Ειονοσοῦ.

Μεγ. Βρεταννία

Οι πλοίαρχοι έναντιον τοῦ «Συεδίου» παραπλησσεῖ

Το «σεζέδιον» της συστάσεως «Ταμείον Αποζημιώσεως» των παραπλέουμένων «τρόψιτα» φορτηγών ηχούσεν, ώς φαίνεται, αντιμετωπίζοντας διστορίας, λόγω αντιδράσεως από μέρους των ναυτρογατικών κύκλων, ἀλλά και ώφεσμένων κοινωνούλευτων πλαγαγγυτών, εἰς τόρον ὥστε, παρὰ τὴν κατ' ἄρχην κυβερνητικὴν ἔγκρισιν τῆς ζητήσεως διὰ τὴν σιστάσιν τον, νά καθίσταται ἡδη ἀμφιβολίς ή τελικὴ αὐτῶν πραγματοποίησις. Οὕτω, τὴν παρελθόνταν ἔθοδομάδα συνήθεν ἐ. Λοιδίνῳ εἰς ἔπαυτον συνεδρίασιν τὸ συμβούλιον τῆς «Mercantile Marine Service Association», τῆς ἐπαγγελματικῆς δηλαδή ὁργάνωσεως τῶν «Ἄγγλων πλοιάρχων καὶ ἀξιοματικῶν καταστόματος, ἀπασχοληθέν ἀποκλειστικῶς μὲ τὴν μελέτην τοῦ προτεινόμενοῦ διενοῦν εποοι-

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



της είναι "Αγγλος υπήκοος και δι τά τά 98 ο) τῶν κεφαλαίων της ἀνήκουν εἰς ξένους, δ. κ. Stanley ἀπόντησεν, δι τὸ πράγματι ἀπὸ τὰς ἑφημερίδας ἔλαβε γνώσιν σχετικῶν πληροφοριῶν. Πάντως διοι — προσθέτηκεν — η κυριότης τῶν κεφαλαίων ἐνὸς πλοίου δὲν ἀποτελεῖ παράγοντα διὰ τὴν νηολόγησιν τοῦ σκάφους ὑπὸ τὴν 'Αγγλικὴν σημαίαν, ἀνέφερε δὲ τὸ συγκεκριμένον παράδειγμα τῆς «White Star Line», τῆς ὥποιας — προπολεμικῶς — τὸ μετοχικὸν κεφαλαίον εὐφίσκετο εἰς κείμας ξένων, ἐνῷ τὰ σκάφη της ἔφεραν τὴν 'Αγγλικὴν σημαίαν. Εἴδομεν — εἶπε — τὸ 1914, κάθε λόγον νά είμεθε εὐχαριστημένοι δι' αὐτό.

Αἱ τροποποιήσεις εἰς τὰ ἀσφαλιστήρια τῶν σκαφῶν

Εἰς τὰ ἀσφαλιστήρια συμβόλαια ἐπὶ σκαφῶν ἐπιτέλθησαν ἀπὸ 1ης Ἰουνίου τῷ ἔτος, ὡρισμένα τροποποιήσεις, ἀναφερόμενα εἰς τὸν ἀκολούθον δρόμον. Τὸ ἄρθρον 3 τῶν «Institute Time clauses» είλε μέχρι τοῦδε ὡς ἔξι:

«Τὸ πλοίον εἶναι κεκαλυμμένον, συμφώνως πρὸς τὸν δρόμο τοῦ παρόντος ἀσφαλιστηρίου καὶ δίνεται ἐλενθέρως νά ἀποτέλῃ η ταξιδεύη μετὰ η ἀνεν πλοηγῶν, νά ἐκτελῇ δοκιμαστικὸν πλόας καὶ νά παρέχῃ δοήθειαν η ψυμούλη κινδυνεύοντα πλοία η σκάφη. Ἐάν διοι — ἀνεν τῆς ἐγκρίσεως τῶν ἀσφαλιστῶν, τὸ πλοίον ψυμούληθη — ἔξαρέσει τῶν συνήθων ψυμούλησεων καὶ τῆς παροχῆς εἰς αὐτὸν δοήθειας — η ἀναλάβῃ ψυμούληκησιν η ναναγοσωστικὴν ἐργασίαν δινάμει συμβολαίου κλεισθέντος ἐκ τῶν προτέρων ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν, οὐδεμίαν θὰ καλύπτῃ τὸ παρόν συμβόλαιον εὐθύνη η ὀλανδήποτε ἀπαίτησιν, προκριτῶν δὲν ἔξ αποχήματος ἐπισυμβάντος καθ' ὅ διάστημα τὸ πλοίον είναι οὐτοῦ ἀπησχολημένον. Ο δρός οὗτος δὲν ἀποτελεῖ τὴν συνήθη ψυμούληκησιν ὑπὸ τοῦ πλοίου, σχετικὴν μὲ τὴν φόρτωσιν η ἐκφόρτωσιν.»

Τὸ ἀνωτέρῳ ἄρθρον ἔχον διότις ἔτης:

«Τὸ πλοίον καλύπτεται, συμφώνως πρὸς τὸν δρόμο τοῦ παρόντος ἀσφαλιστηρίου καὶ εἰναι εἰλενθέρων νά ἀποτέλῃ η ταξιδεύη μετὰ η ἀνεν πλοηγῶν, νά ἐκτελῇ δοκιμαστικὸν πλόας καὶ νά παρέχῃ δοήθειαν η ψυμούλη κινδυνεύοντα πλοία η σκάφη. Συνομολογεῖται διοι, δι τὸ πλοίον δὲν θὰ ψυμούληθη, πλὴν διότις εἰναι εἰσ ἀνάγκην δοήθειας, οὐτε θὰ ἀναλαμβάνῃ ψυμούληκησιν η ναναγοσωστικὴν ἐπιτέρων δινάμει συμβολαίου πλεισθέντος ἐκ τῶν προτέρων ὑπὸ τῶν πλοιοκτητῶν, τῶν διαχειριστῶν η καὶ τῶν ναυλωτῶν. Ο δρός οὗτος δὲν ἀποτελεῖ τὴν νενομισμένην ψυμούληκησιν τὴν σχετικὴν μὲ τὴν φόρτωσιν η ἐκφόρτωσιν.»

Τὸ ἄρθρον 5 ἔχον διότις:

«Θεωρεῖται κεκαλυμμένον εἰς περίπτωσιν οἰασδήποτε παραβάσεως δι' ἔξασφάλισιν διότις τὸ φορτίον, τόπον ἐργασίας η ἡμερομηνίας ἀπόπολον, ὑπὸ τὸν δρόμο νά δοθῇ εἰδοποίησις καὶ συμφωνηθῇ ἀμέσως μετὰ τὸν δημιουργὸν τὸν εἰδοποίησεως οἰονδήποτε πρόσθετον ἀσφάλιστρον.»

Τὸ ἄρθρον 6 ἔχον διότις:

«Η ἀσφάλισιν αὕτη θὰ καλύπτῃ ἐπίστης εἰδικῶς — ὑπὸ τὸν δρόμο τῆς ἐγγρήσεως ἐλενθέρων ἀδραίας — τὴν ἀπόλειαν τοῦ σκάφους η τὰς εἰς αὐτὸν προσγενομένας ζημίας η τὴν μηχανῆν τοῦ ἔξ ἀφορμῆς ἀπ' εὐθείας προσεργομένης ἔξ ἐνὸς τῶν ἀκολούθων αἰτίων:

«Ἀτυχημάτων κατὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν η χειρισμὸν τοῦ φορτίου η κατὰ τὸν ἀνθράκευσιν η τὴν παραλαβὴν καυσίμου ὑλῆς.

»Ἐξηγήσεων ἐπὶ τοῦ πλοίου η ἀλλαζοῦ.

»Ἐγρήγεσις τῶν λεβήτων, θραύσεως τῶν ἀξόνων η παντὸς λανθάνοντος ἔλαττόματος τῆς μηχανῆς η τὸν σκάφος.

»Ἐπαρῆς μετ' αεροσκαφῶν. Ἀμελείας τοῦ πλοιάρχου, ναυτῶν, μηχανικῶν η πλοηγῶν, ἀραιει μόνον η τοιαύτη ἀπόλεια η ζημία νά μη προῆλθεν ἔξ ἔλλειψεως ἐπαρκοῦς φροντίδος ὑπὸ τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ πλοίου

Telephone:
LEITH 3701
(4 lines)

Cables:
LINDSAY, Leith

W. N. LINDSAY LIMITED.

138, Constitution Street,
LEITH

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

All enquiries direct to W. N. LINDSAY LTD.

LEITH

SHEPPARD & Co.

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

η οἰονδήποτε ἐκπροσώπου αὐτῶν η τῶν διαχειριστῶν τον.

»Οι πλοίασοι, ἀξιωματικοί, μηχανικοί, πλόηγοί, η τὸ πλήρωμα δὲν θεωροῦνται ως ἐν μέρει ἰδιοκτηται ἐντὸς τῆς σημαίας τοῦ παρόντος ἄρθρου, ἀκόμη καὶ ἂν ἔχουν μετοχής εἰς τὸ πλοίον.

Ο ἀσφαλιστικὸς συνεργάτης τῆς «Journal of Commerce» ἐπεξηγεῖ τὰς τροποποιήσεις, τονίζει δι τὸ σκοπὸς τῆς νέας διατυπώσεως τοῦ ἄρθρου 3 εἰναι νά ἀποκλείσῃ τὴν ἐπ τῶν προτέρων συμπεφυνημένην ψυμούλησην καὶ ἀνάλημην ναναγιαρεσίας ἀνεν τῆς συγκαταθέσεως τῶν ἀσφαλιστῶν, καθὼς καὶ δι τὸ πλοίον δὲν θὰ ψυμούληθη, ἔξαρέσει τῶν συνήθων ψυμούλησεων καὶ τῆς παραβάσεις τῶν ἀπαγορεύσεων ψυμούληκησεως καὶ ναναγιαρεσίας νά γίνεται δεκτή, ὑπὸ τὸν δρόμο διοι, δι τὸ πράγματις περὶ τῆς παραβάσεως θὰ ἐπιδειται εὐθὺς διότις δρόμον η ληφθοῦν αἱ εἰδήσεις καὶ ἐπὶ τῇ καταβολῇ οἰονδήποτε ἀπατούμενον προσθέτον ἀσφάλιστρον.

Τὸ τοιοῦτον θέτει τὴς ψυμούλησεως καὶ ναναγιαρεσίας δι τὸν δρόμον 5, ὅπερ καθορίζει τὴν παραδοχὴν παρεκκλίσεων ἐπ τῆς ἀσφαλιστρίας, ἐτροποποιήθη, οὗτος ὥστε η παράβασης τῆς ἀπαγορεύσεως ψυμούληκησεως καὶ ναναγιαρεσίας νά γίνεται δεκτή, ὑπὸ τὸν δρόμο διοι, δι τὸ πράγματις περὶ τῆς παραβάσεως θὰ ἐπιδειται εὐθὺς διότις δρόμον η ληφθοῦν αἱ εἰδήσεις καὶ ἐπὶ τῇ καταβολῇ οἰονδήποτε ἀπατούμενον προσθέτον ἀσφάλιστρον.

Τὸ τοιοῦτον θέτει τὴς ψυμούλησεως καὶ ναναγιαρεσίας δι τὸν δρόμον 7, ὅπερ διοι ἐκάλυπτε προηγουμένως μεταξὺ ἀλλων καὶ ἀτυχήματα κατὰ τὴν φόρτωσιν η ἐκφόρτωσιν, ἐκρήξεις, λεβήτων κλπ., περιλαμβάνει ηδη ἀπάλλειαν τοῦ σκάφους η προσγενομένην αὐτῷ ζημίαν η εἰς τὴν μηχανήν τον, ἀμέσως προκληθεῖσαν ἔξ ἐπαρῆς μετ' αεροσκάφους. Εν τῇ πράξει οἱ κίνδυνοι οὗτος δύνανται νά ἐκαλύπτεται αναμιβοῦλως ὑπὸ τῶν ἀσφαλιστῶν, η ίδιατερα διοι μεταξύ εἰς τὰ συμβόλαια ἀποτελεῖ διασαφήνισιν, ἐνῷ προηγουμένων θὰ ηδύναται νά παρεισφύνῃ ἀμφιβολία τις ἐπὶ τὸ σημεῖον τούτῳ.

Νορβηγία

Αἱ δυσχέρειαι τῶν Νορβηγικῶν πλοίων

Δοκαμέζει καὶ η Νορβηγικὴ ναυτιλία τὰς ἐκ τῶν διακρίσεων τῶν ἑνίκαντον πλοίων καὶ τῆς ναυτιλιακῆς αὐτοκείμενης θλιβερᾶς διὰ τὴν ἀπαγορεύσην τῶν σκαφῶν της συνεπείας. Χαρακτηριστικά ἐν προκειμένῳ εἰναι τὰ σχόλια τῆς Νορβηγικῆς «Εγκμεγίδος τοῦ 'Εμπορίου» ἐπὶ τοῦ τελευταίου λόγου τοῦ Προέδρου τῆς «Ἐνώσεως τῶν Νορβηγῶν Εφοπλιστῶν».

Ο ἀρθρογράφος ἀναφερόμενος εἰς τὴν ἀπολεσθεῖσαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, μερικῶς η δικιῶς ἐργασίαν τῶν Νορβηγικῶν πλοίων ἐκ διαφόρων τομέων, τονίζει, δι τὸ σκοπὸν εἰστούσησαν ταῦτα ἀπὸ τὰς μεταφορὰς ἔπλειας ἐπ τῆς Βαλτικῆς, αἵτινες ἐνείχον σημαντικὴν σπουδαίατητα διὰ τὴν Νορβηγίαν, ἔν τινι δὲ μέτρῳ καὶ ἀπὸ τὰς μεταφορὰς φορτίον ξυλεῖας ἀπὸ τὴν Λευκὴν Θάλασσαν. Η ἀπάλλεια αὕτη ἐπῆλθε, παρὰ τὸ γεγονός, δι τοιούτου διαθέτοντος ἔξαρέσει εἰδικὰ πλοία διὰ τὴν ξυλεῖαν καὶ πληρώματα ἔχοντα παραφοράς ἐπὶ τῆς ἐργασίας ταῦτης πειραν. Εἰς τὰς εἰδη παραφοράς ἐπεισῆλθον ζένοι ἀντίταλοι, οἱ ὅποιοι, ἀν καὶ διαθέτοντες κατώπιν πλοία, ἐπέτυχον νά ἐπιζητήσουν χάρος εἰς τὰς μηχανήρως δαπάνας τον, τὰ καμπῆλα μισθολόγια, τὴν μετρίαν φορολογίην ἐπιβάρυνον, τὴν διληγότερον αὐτοτηρίαν νομοθεσίαν εἰς τὰ της ἐστοερικῆς διοικήσεως τῶν πλοίων καὶ τὰς κρατικὰς προστατευτικὰς ὑπὲρ αὐτῶν παρεμβάσεις.

Τὰ Νορβηγικὰ πλοία εἰστούσησαν ἐπίσης τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς των εἰς τὰς ἐργασίας μεταφορᾶς γωνθράκων τοῦ Καναδά, μολονότι οἱ Νορβηγοί ἐποπλισταὶ διέθετον πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτῶν ικανὸν στόλον ἀπὸ εἰδικὰ γωνθραφοφόρα. Εἰς τὴν προκειμένην περίπτωσιν η ἐπιτόπιος διείλεται εἰς τὴν Καναδικὴν Κυβέρνησιν, ητις ἔχαρακτηρίσει

Δοκιμάσατε τὰ

ύφαλοχρώματα

"CAMREX,"

Διὰ τὰ πλοία σας
ΔΙΟΤΙ!

Καίτοι οικονομικώτερα, είνε ἀνώτερα τῶν ἄλλων κατασκευαστῶν χρώματα & βερνίκια παντὸς εἰδους
Ἐπίσης: Ιδιαίτερα εἰδικότης χρωμάτων πρὸς διατήρησιν τῶν Tanks & Bilges

Αποδῆκαι χρωμάτων ἐν τῷ ἔξωτερικῷ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας συμπειλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

HARROWBY ST, CARDIFF

Τηλματα "CAMREX," — Cardiff & Sunderland

την εν λόγῳ έργασίαν ώς άπαγομένην εἰς τὴν ἀριθμοδιήτητα τῆς ἀπολογίσης ναυτιλίας. Οἱ Νορθηγοὶ ἐξ ἄλλου ἐφοπλισταὶ, οἵτινες ὑπῆρχαν πρωτοπόροι εἰς τὴν μεταφορικὴν ἔργασίαν τῶν Ἀμερικανικῶν ὁπωρῶν, διὰ τὴν ὅποιαν ἐχρησιμοποίησαν νερούεστα πλοῖα - φυγεῖα, ἐπανδρωμένα μὲ πληρώματα ἔμπειρα καὶ εἰδικῆς καταπτίσεως, βλέπονταν ὥδη καὶ τὰς μεταφορὰς ταῦτας νὰ διεφεύγουν τῶν χειρῶν των, ἐξ ἀφορμῆς τῶν πλοιαρίων ἐπιχορηγημένων Ἀμερικανικῶν ἑταφῶν.

Ἄλλα καὶ εἰς τὴν "Ἀπὸ Ἀνατολὴν, παρὰ τὰς δυσχερείας τῶν Ἰαπωνίων ἐφοπλιστῶν ἐξ τῶν πολεμικῶν μεταφορῶν, ἔντονος διατηρεῖται πάντοτε ὡς ἐν μέρος αὐτῶν συναγωνισμός, τὰ δὲ εὐθηνά Ἰαπωνικά πλοῖα ἐποτίσουν δύσμέδα τὸ Νορθηγικά. Ἀπώλεσεν ἀκόμη ἡ Νορθηγικὴ σημαία, σχεδὸν ἐξ ὀλοκλήρου, τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς εἰς τὰς ἐκ Μαΐου Θαλάσσης ἔξαγοράς γεννημάτων, ἐνῷ καὶ ἀπὸ τὸν τομέα τοῦ Πλεύτη οὐδεμίαν πλέον ἀποκομίζει ἔργασίαν. Ἀζόμη καὶ εἰς αὐτὰς τὰς μεταφορὰς φροτίων σιδηρομεταλλεύματος ἀπὸ τὴν Βάρειον Νορθηγίαν, μειώνται καὶ ἡμέραις ἡ χρησιμοποίησις ἐθνικῶν πλοιών, ἐπ' ὁφελεῖα τῶν Συνδικών, Γερμανικῶν καὶ Ὀλλανδικῶν φροτηγῶν.

Ἄντας καθ' ἑαυτάς αἱ ἀντοτέρω ἀπόλλεια ἀντιφοστεύουσαν ἔνα σοβαρὸν ἄλλεμένα διὰ τὴν ἀπασχόλησην τῆς Νορθηγικῆς ναυτιλίας, γορὶς καὶ νὰ περιορίζεται τὸ καρὸν ἐνως ἐδό. Οἱ κοινωνικῆς φύσεως πειραματισμοί, τοὺς δοτοὺς ἔχει ὑπὲρ ὅψιν τῆς ἡ παροῦσα Νορθηγικὴ κυβέρνησις, προβλέπεται, διὰ τὴν καταστήσουν ἔτι δυναχερεστέραν τὴν θέσην τῶν Νορθηγικῶν ναυτικῶν ἑταφῶν καὶ ἀμφιβολῶν τὴν διατήρησιν τῆς θέσεώς των ἐν τῇ διεύθετῃ ἀγορᾷ. Οἱ ἐπικινδυνοὶ οἴτοι πειραματισμοὶ ἀνάγοντα κυρίως εἰς τὴν μελετούμενην ἔφαμογήν τοῦ ὀχταώρου εἰς τὰ πλοῖα καὶ εἰς τὴν νέαν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων. Ἡ σχετικὴ νομοθεσία εἰρίσεται ὥδη ὑπὸ τὴν κρίσιν τῆς Βουλῆς, ἡ δὲ ἔφαμογή τῆς ὅτι ἀποτελέση μοιράων πλήγμα διὰ τὴν ἔργασίαν τῶν μέχρι 2000 τόννων γκρός μικρῶν σκαφῶν.

Πλήγη τῆς μειώσεως τοῦ ἀριθμοῦ τῶν πλοιών τῆς κατηγορίας ταῦτης, ἵστρος μιὰ ἀζόμη ἔνδειξης τῆς παραχαμῆς τοῦ ὑπόλοιπον στόλου τῶν μικρῶν σκαφῶν. Οὕτως, εἰς τὸ μέγεθος τῶν 500—1000 τ. περιλαμβάνοντα σήμερον 19 μόνον πλοῖα ἡλικίας κάτω τῶν 15 ἑτῶν, 57 πλοῖα μεταξὺ 15 ἑως 20 ἑτῶν, 21 πλοῖα μεταξὺ 20 ἑως 25 ἑτῶν καὶ 75 πλοῖα ἀνω τῶν 25 ἑτῶν. Εἶναι, δηλαδή, σχετικός κανονισμὸς καὶ εὑρηκότα 19 μόνον σκάφη, ἐνῷ τὰ ὑπόλοιπα 153 είναι κατὰ τὸ μᾶλλον ἡ ἡτον περιλαμβάνειν. Ἡ κατηγορία τοῦ μεγέθους 1000 ἑως 1500 τόννων περιλαμβάνει 54 πλοῖα ἡλικίας κάτω τῶν 15 ἑτῶν, 60 πλοῖα μεταξὺ 15 ἑως 20 ἑτῶν, 36 πλοῖα 20 ἑως 25 ἑτῶν καὶ 61 πλοῖα ἀνω τῶν 25 ἑτῶν, ἐνῷ καὶ ἡ κατηγορία τῶν 1500 ἑως 2000 τόννων περιλαμβάνει κατὰ προφανῆ πλειοψηφίαν παλαιὰ σκάφη. Καὶ αἱ τοεῖς αὗται κατηγορίαι μεγεθῶν μικρῶν σκαφῶν περιλαμβάνουν σήμερον 145 μόνον πλοῖα ἡλικίας κάτω τῶν 15 ἑτῶν, ἐνῷ 398 πλοῖα είναι περιλαμβανέα καὶ ἀσυγχρόνιστα. "Ενα σύνολον 148 σκαφῶν μάλιστα, ἀναφέρεται εἰς ἡλικίαν μεταξύ τῶν 25 ἑτῶν, ὅπερ σημαίνει, διὰ ἐπέστη τὸ καιρὸς τῆς διαλύσεως των, ἐνῷ ἔτερα 230 πλοῖα ἡλικίας 20 ἑως 25 ἑτῶν πρέπει καὶ αὐτά νὰ θεωρηθοῦν οὐσιαστικοὶ ὡς ἡρηστευμένα.

Ἀπαιτεῖται δέντρο — συνεχίζει ἡ Νορθηγικὴ ἐφημερίς — ἔνα οἰκεῖον καὶ εὐρὺ σχέδιον «εδιαλύσεων» — ναυπηγήσοντα, ἐάν πρόσεξει νὰ διαφύλαξῃ ἡ ὑπαρχεῖς τοῦ στόλου τῶν μικρῶν σκαφῶν κατὰ τὸ ἀμέσως προσεγγίζεις μέλλον. Παφιώνων σχέδιον διὰ ἡ ἐξησφάλιζεν ἐπιλογοσθέτως καὶ μίαν ικανοποιητικὴν ἔργασίαν διὰ τὰ ἐπόμενα δέκα ἔτη εἰς τὴν Νορθηγικὴν ναυτηρικὴν διοικητικὴν. Ἡ ἀνανέωσις ὥδη αὕτη τότε μόνον διὰ καταστῆ δινατή, ἀν ἡ κυβέρνησις τοῦ "Οσλο προέλθῃ εἰς τὰ κατάλληλα μέ-

τρα, ὥστε νὰ βελτιωθῇ ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν μικρῶν πλοιών, ἐνισχυμένης τῆς ἀποδοτικῆς τῶν ικανότητος. Ἀντιθέτως, ἡ ἔφαμογή τοῦ ὄχτιαρχου καὶ ἡ νέα σύνθεσις τῶν πληρωμάτων, λαμβανομένων ὑπὲρ ὅψιν τῶν ένασκονμένων ὑπὸ τῶν διαφόρων κρατῶν προστατευτικῶν ὑπὲρ τῶν ναυτιλίων τῶν μέτρων, προώφιστα ἀπλῶς νὰ ἐπιταχύνουν τὴν τελικὴν κατάρρευσιν τοῦ εἰδίκοῦ τούτου κλάδου τῆς Νορθηγικῆς ναυτιλίας.

Τὸ δωδεκάμηνον τῶν δεξαμενοπλοίων

Εἰς τὴν ἑτησίαν ἔκθεσιν τῆς «Ἐνώσεως τῶν Νορθηγῶν Ἐφοπλωτῶν» διὰ τὴν ἔργασίαν τῶν δεξαμενοπλοίων κατὰ τὸ δωδεκάμηνον, τὸ λῆξαν τὸν Μάιον τρέχοντος ἔτος, ἀναφέρεται, διὰ οἱ ναῦλοι διὰ τὰ σεντά φροτία διεποιήθησαν εἰς ίκανοποιητικὸν ἐπίπεδον ἐπὶ μαρφότερον χρονικὸν διάστημα, παρ' ὅσην οἱ ναῦλοι διὰ γενικὰ φροτία, εἰς τὸ τέλος ὥδη τῆς ὑπὸ ἀναστάσην περιόδου πατήθησαν καὶ οὕτων εἰς ἐπίπεδον καθιστώντας ἔνδεχόμενον τὸν παροπλισμὸν τῆς ὑπὲρ τὰς μεταφορικάς ἀνάγκας χωρητικότητος. Διαρκοῦντος τοῦ 12μήνου (Μάιον 1937—38) ἐπεδείχθη ξυνόφρην διὰ συμβόλων μαρφᾶς διαφορίας, τόσον διὰ συνεχῆ ταξίδια, ὃσον καὶ διὰ «τάπη - τοάρτερς». Εἰς τὴν πρότην περίπτωσιν ἐξελεῖσθησαν σημαντικά ἔργασίαν μὲ τὸ Ἰαπωνικὸν ναυλωτάς καὶ τινες μετά μικρῶν Εὐρωπαϊκῶν ἑταφῶν, ἐνῷ καὶ εἰς τὴν δευτέρην περίπτωσιν πολλά ἐκ τῶν μεγάλων ἑταφῶν πετρελαίων ἀπερρόφησαν ἀρκετά πλοῖα εἰς «χρονικὰς ναυλώσεις».

Οἱ ναῦλοι ἐκμιανόντο ἀνάλογος πρὸς τὴν ἡλικίαν τῶν δεξαμενοπλοίων, τὸν χρόνον τῆς παραδόσεως καὶ τῆς ἀπασχολήσεως τῶν κλ., τὸ δὲ κυριότερον ἐνδιαφέρον, ὡς πρὸς τὰ εἰδη τῶν φροτίων, συνεκεντρώθη εἰς τὰς μεταφοράς ἀκαθάρτων πετρελαίων. Ἐκλείσθησαν σπάρη «τάπη - τοάρτερς» διὰ περίοδον ἐνὸς μέχρι καὶ πέντε ἑτῶν, εἰς τινας δὲ περιπτώσεις μέχρι καὶ δέκα ἑτῶν. Διὰ τοία ἔτη ἐπληρώθησαν 716, ἀλλὰ καὶ 819, τῆς τελευταίας ταύτης τιμῆς ἔξαυπαλισθεῖσης ἀπὸ σκάφος 9800 τόννων φροτίον, ὅπερ ἐναντίωθη τὸν Σεπτέμβριον 1937, μὲ παράδοσιν κατὰ Μάρτιον τρέχοντος ἔτους. Ὁ ἀνότατος ναῦλος διὰ μεταφορὰν ἀκαθάρτων πετρελαίων, μὲ τριετές ναυλούμενων, ἦτορ ὁ τῶν σελ. 816, διὰ σκάφος 15.000 τόννων φροτίον, ὅπερ ἐναντίωθη τὸν παρελθόντα Ἰανουάριον. Διὰ δεκατῆ συμβόλων ἐπληρώθησαν 533 ἔτη 6—).

Εἰς τὸ τέλος τοῦ ἔτους ὁ στόλος τῶν Νορθηγικῶν δεξαμενοπλοίων, κατανεμόμενος εἰς 92 ἐφοπλιστάς, περιελάμβανε 209 σκάφη, συνολικῆς χωρητικότητος 1.587.369 τόννων γκρός. Τὴν ίδιαν ἐποχὴν εἰνόσιοντο ὑπὸ κατασκεψῆς ἡ ὑπὸ παραγγελίαν διὰ λογαριασμὸν 32 Νορθηγῶν ἐφοπλιστῶν, 49 δεξαμενοπλοία, διῆσης χωρητικότητος 430.000 τ. γκρός, περίοδον, ή 670.000 τόννων δ. w. Τὰ πλοῖα ταῦτα ἀντιπροσωπεύονταν μίαν καθαρὰν αὔξησην τοῦ Νορθηγικοῦ τοννᾶς τῶν «τάπηερζ» κατὰ 187.537 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ προηγούμενου ἔτους. Εἰς τὸ τέλος ἐξ ἄλλου τῆς ὑπὸ ἀνασκόπησην χρονικῆς περιόδου εἴριστο παροπλισμένα 20 Νορθηγικὰ δεξαμενόπλοια 167.000 τόννων γκρός, ἐξ τῶν ὥδη προστατευόμενα διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίων 167.000 τόννων γκρός, ἐξ τῶν ὥδη προστατευόμενα διὰ τὴν μεταφορὰν πετρελαίων πετρελαίων.

ΝΟΤΙΟΣΛΑΥΙΑ

Τὰ κέρδη τῶν ναυτικῶν ἑταφριῶν

Εἰς τὴν ἑτησίαν ἔκθεσιν τῆς «Ἀτλαντικαὶ Ηλόβιντπας», τοῦ Σούσας, ἀναφέρεται, διὰ τὰ καθαρὰ σέρδη τῆς ἑταφρίας ταύτης ἀπὸ τὴν ἔκμετάλλευσιν τοῦ στόλου τῆς κατὰ τὴν παροπλισμέναν ζητήσιν ἀνῆκενθον



THE BELDAM PACKING & RUBBER C° L^{TD}

ΜΟΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΚΑΙ ΠΡΟΝΟΜΙΟΥΧΟΙ

ΠΑΡΕΜΒΥΣΜΑΤΩΝ **BELDAM**

ΕΛΑΣΤΙΚΩΝ ΒΑΛΒΙΔΩΝ
ΠΕΡΜΑΝΙΤΟΥ Κ. Λ. Π.

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ
ΔΙΑ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

ΙΩΑΝΝΗΣ Σ. ΛΑΖΟΠΟΥΛΟΣ

ΕΜΠΟΡΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΙΔΩΝ

ΠΛ. Καραϊσκάκη (Μέγαρον Γιαννουλάτου) ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

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

"V,
ΔΙ' ATMON
PILOT



είς 2.37 έκαπομφία δημαρχίου. Έξι άλλον τὰ καθαρά κέρδη τοῦ «Νοτιοσλαβίκοι Λόνδ» κατά τὴν ίδιαν χρήσην ἀνήλθον, ὡς ἀνεκοινώθη, εἰς 1.18 έκαπομφία δημαρχίου, τῆς «Γιαντράνσα Πλλόβιντματ» εἰς 4.5 έκαπ. δημαρχίου καὶ τῆς ἑταῖρας «Ντονιμπρόβνικ» εἰς 11.6 έκαπομφία δημαρχίου.

Τὸ ἔχαγωγικὸν ἐμπόριον

Ἡ ίδιατέρα σημασία, τὴν ὥποιαν ἔχει διὰ τὴν Νοτιοσλαβίαν ἡ ἔντιαι ναυτιλία, καταφένεται ἀπὸ τὴν εὐρύτητα τῶν διὰ θαλάσσης μεταφορῶν τοῦ ἔθνικοῦ ἔχαγωγοῦ ἐπικοινοῦ. Τὸ παρελθόν ἔτος τὰ 56. 7 οὐ τοῦ συνόλου τῶν ἔχαγωγῶν μετεφέρθησαν διὰ θαλάσσης καὶ μέσῳ τοῦ Δοννάβεως, μόνον δὲ τὰ 43.3 οὐ διωρετεύθησαν διὰ τῶν συγκοινιῶν Σηράζ. Ἐξ τῶν Δαλματικῶν λιμένων ἔξηχθησαν φορτία 1.6 έκαπτον, τόννον καὶ ἐξ Δουνάβεως 948.500 τόννον, εἰς δὲ τὰς ἔχαγωγάς ταῦτας τὴν πρότην θέσιν κατεῖχον τὰ φορτία τοιμέντων μὲ 200.000 τόννον.

Αἱ λιμενικαὶ βελτιώσεις

Ἡ ἐπιφροτισμένη μὲ τὴν μελέτην τῶν ἀπαντομένων λιμενικῶν βελτίωσιν ἐπιτροπὴ ἀπεργάνθη πρὸς ὑμερῶν, ὅτι ἡ προσεξιμένη μὲ τὸ Σουσίαν περιφέρεια εἴναι κατάλληλος διὰ λιμενικᾶς ἔγκαταστάσεις καὶ συνεπῶς δύναται νὰ χρησιμοποιηθῇ διὰ τὴν ἀριστοτέφανην ἔξυπνότητην τῆς ἐμποροναυτικῆς κινήσεως τοῦ ἐν λόγῳ λιμένος. Διὰ τὸν λιμένα τοῦ Σεμέλνικο προβλέπεται ἡ κατασκευὴ διαφόρων ἔργων πρὸς διευκόλυνσιν τῶν φορτίων τῶν ζηλείας καὶ μεταλλευμάτων, διὰ δὲ τὸν λιμένα τοῦ Σπαλάτου θεωρεῖται ἐπάναγκες νὰ κατασκευασθῇ κροτίδωμα διὰ τὰ σκάφη τῶν ἐπερποντίων γραμμῶν, νὰ διευνωθῇ ὁ ἐπάρχων λιμὴν καὶ νὰ κατασκευασθῇ νέος τοιοῦτος δορείως τῆς πόλεως. Ἡ διεύρυνσις ἐξ ἄλλου τοῦ παλαιοῦ λιμένος τοῦ Μέτκοβιτς, ἐπὶ τοῦ ποταμοῦ Ναρέντα, ἀπεργίᾳ δὲ ὡς ἀντιοκονωμακῇ, ἀνεγνωρίσθη ὅμως ἡ ἀνάγκη κατασκευῆς νέου λιμένος τὶς τὰς ἐκβολὰς τοῦ ποταμοῦ τούτου.

Πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ναυπηγείων

Ἀναφορικῶς μὲ τὴν προσταίαν τῶν ναυπηγείων τοῦ Σπαλάτου, ἔγνωσθι, ὅτι αἱ δασμολογικαὶ διενιστόνεις καὶ τὰ μειωμένα σιδηροδρομικά κόμιστρα διὰ τὴν μεταφορὰν ναυπηγικῶν ὑλικῶν καὶ ἔχαρτημάτων Τσεχοσλοβακῆς προελένουσες ἀνενεύρησαν μὲ φρεγάρας τίνας τροποποίησεις. Λι αὗταὶ διενιστόνεις ισχύουν καὶ διὰ τὴν ἐκφόρτωσιν παρομοίων Τσεχοσλοβακικῶν ὑλικῶν εἰς τοὺς Δαλματικὸν λιμένας.

Οὔλλανδία

Ἡ ναυτιλία κατὰ τὸ 1937

Εἰς Βρεταννικὴν ἔκθεσιν περὶ τῶν περιφαγμένων τῆς 'Οὐλλανδικῆς ναυτιλίας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος, ἀναφέρεται ἡ ικανοποιητικὴ ἔργασία της, ἴδια κατὰ τὰ τοιά πρότια τριμήνα, ὅτε οἱ ναῦλοι ἡρούοντον ἀνατιμητικὴν πορείαν, ταῦτοντὸν δῆμος τονίζεται, ὅτι καὶ αἱ δαπάναι ἐκμεταλλεύσεως τῶν 'Οὐλλανδικῶν πλοίων ἤσαν ἵψηλότερα καὶ τὸ κόστος τῶν νέοντων ναυπηγίσεων ἦτορ ἡμέραντον κατὰ 75 οὐ, τοῦλάχιστον, ἔναντι τῆς περιόδου τῆς κρίσεως. Παραπτορεῖται ἐπίσης εἰς τὴν αὐτὴν ἔκθεσιν, ὅτι ἡ ἔκπτωσις τοῦ 'Οὐλλανδικοῦ ἐμπορικοῦ στόλου ἀνερδόπτη ἀπὸ τοῦ 1935 καὶ ἐντεῦθεν, ἔκπτωτη δὲ ἐστιμεύθησαν παρ' αὐτοῦ ἀξιόλογοι πρόσδοι, τόσον δὲ πρὸς τὴν ἀπότητην κανονιγρῶν σοφῶν, δύσον καὶ ὡς πρὸς τὴν εὐδότεραν ἔργασίαν τοῦ, μήτως δύστε ἔπαντε πλέον καταβαλλομένην ἡ προσωρινὴ ἀφογὴ πρὸς τοὺς ἐποπλιστάς, ὥποδε μορφὴν δανείων, ἥτις ἔχοργητο ἐπὶ τῆς 'Οὐλλανδικῆς κυθερήσεως, μέσῳ τοῦ ἡμικρατικοῦ οἰκονομικοῦ ὄργανουσοῦ «Βενας».

Κατὰ τὰ ἔτη 1935 καὶ 1936 παρεσχέθησαν ἐνδὸν τοῦ ημέρεντος δογματικοῦ δάνειον 14 ἔκαπομφίων πιστινίων, ἀπέναντι δῆμος ἔξωστήθησαν ἐν μέρει, ἐνῷ ἔνα τημῆα αὐτῶν διεγόρει, δῆμος ὀφειλόμενον ἀπὸ ἑταῖρας, ἀπίνες ἔξηντλησαν ὀλοσχερῶς τὰ ἀποθεματικά τον. 'Ο δργανωμὸς «Βενας», πέραν τῶν διατεθέντων ὡς ἄνω κεφαλαίων, ἐνισχύθη ὑπὸ τοῦ Κρατικοῦ Θησαυρούντακοιν καὶ μὲ πίστοιν ἐτέροιν 6 έκαπομφίων πιστινίων, ἵνα δενηῆι καὶ παράσηλη ἐνεπόθηκα δάνεια πρὸς βελτιώσιν τῆς οἰκονομικῆς θέσεως διοισμένων ναυτικῶν ἑταῖρων, ἀπίνες ἡπειροῦντο μὲ κατάδεσσον.

Ἀναφέρεται περιστέρῳ ἡ ἔκθεσις εἰς ἐνδιαφέροντα τινὰ στατιστικὰ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

Α. ΛΟΥΖΗΣ Λτδ.

11 & 12 BURY STREET

LONDON E.C. 3

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

ΔΑΝΕΙΑ

A. LUSI Ltd. ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

Β. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

46, ΜΕΓΑΡΟΝ ΝΙΚΟΛΟΥΔΗ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

δεδομένα τοῦ «Βενας» περὶ τοῦ εἰσοδήματος τῶν ἄνω τῶν 1000 τόννων 'Οὐλλανδικῶν πλοίων καὶ περὶ τῶν νέων 'Οὐλλανδικῶν γραμμῶν. Αἱ μικταὶ εἰσπράξεις ἀνερχόμενα τὸ 1930 εἰς 329 έκαπομφίων πιστινίων, ἥτοι 251 έκαπτον, ἐκ ναῦλων φορτίων καὶ 77.6 έκαπτον, ἐκ ναῦλων ἐπιβατῶν, κατέλεσαν τὸ 1936 εἰς 165 μόνον έκαπομφίων πιστινίων, μὲ εἰσπράξην 129.5 έκαπομφίων ἐκ ναῦλων φορτίων καὶ 36.3 έκαπομφίων πιστινίων εἰς ναῦλων ἐπιβατῶν. Ἀπὸ τοῦ 1930 μέχρι τοῦ 1936 είκοσι τορεῖς 'Οὐλλανδικαὶ ναυτικαὶ ἑταῖρας ἐπέτησαν ζημίας 190 ἐν διφερούμενοι πιστινίων εἰς κεφάλαια καὶ ἀποθεματικά.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς νέας τακτικὰς γραμμὰς, αἴτινες κατὰ τὸ 1937 συνεστήθησαν περιλαμβάνουν αὗτα μίαν 15θήμερον ὑπηρεσίαν Σύντελαντ — 'Αμυτερνταμ καὶ μίαν ἔβδομαδιάν ἀπὸ Λιθί εἰς Χάρδιγκεν. Αἱ ὑπερόπτοντοι 'Οὐλλανδικαὶ γραμμαὶ ἐπέρρεονται δι' Ἰνομένας Πολιτείας. Κόλπον καὶ Μεξίκον, ἔξυπητοντο τελευταῖς μὲ πικνοτέρας ἀναζωφήσεις, τοῦτ' αὐτὸν δὲ συνέβαντε καὶ εἰς τὰς πρὸς τὴν Βαλτικήν καὶ Σκανδινανίαν γραμμὰς. Ἐπίσης είχον πικνωθῆναι καὶ αἱ πρὸς τὴν Μεσσήγεον καὶ τὴν Ἱσπανίαν 'Οὐλλανδικαὶ ὑπηρεσία, ἐξαιρέσει τῶν γραμμῶν πρὸς τὴν Ισπανίαν, ἐνθα αἱ προσεγγίσεις περιλαμβάνουν μόνον τὸν λιμένα τῆς Μαλάγας. Τέλος μία νέα ταξιαὶ γραμμὴ εἶχεν ἐγκανιασθῆ ἀπὸ τὸ Ρόττερνταμ διὰ τοὺς λιμένας τῆς Χίλιης καὶ τῆς Περούνιας.

Ἐτος τὴν ἔκθεσιν γίνεται εἰδικὴ μνεία διὰ τὴν εὐημερίαν καὶ τὴν παγδαίαν προσδοκίαν τῶν ἀπτοπλοϊκῶν σοφῶν. Τὸ 1926 ἡ 'Οὐλλανδικὴ ναυτιλία περιελάμβανε 115 τοιαῦτα πλοῖα, ἐνῷ τὸ 1936 ὁ ἀριθμὸς τον εἰχε φθάσει τὰ 350, μὲ αὐξήσην τῆς γρουποτόπητός των ἀπὸ 19.000 εἰς 69.000 τόννους. Τὰ ἐν λόγῳ μικροὶ ἀπτοπλοϊκὰ σκάφη δὲν ἀνελάμβανον πόνον ταξίδια πρὸς τὴν Ἀγγλίαν καὶ πρὸς τὸν θαλασσίον καὶ ποταμὸν Γαλλικῶν λιμένας, ἀλλὰ καὶ πρὸς τὴν Βαλτικήν καὶ ἀλλαζοῦ. Κατὰ μεγάλην πλειονότητα, πρόκειται περὶ ἀπτοπλοϊκῶν «τρίψιμων», τῶν διόπιν πλοιαρχῶν εἰναι οἱ ἰδιοκτήται τον καὶ μέλη τοῦ πληρώματος οἱ συγγενεῖς τῶν πλοιάρχων. 'Ο ἐπιθυμῶν γένεται ἀποτήση τὸ εἰσιγενειακόν των πλοίων καταβάλλεται εἰς τοὺς ναυπηγοὺς τοὺς μετοχητοὺς 5 ἔως 10 οὐ τοῦς ἀξιας, τὴν δὲ ὑπόλοιπον τοιαύτην καλύπτοντον οἱ κατασκευασταὶ διὰ πρότην ἐπονήσης, ἐνῷ καὶ οἱ συγγενεῖς τοῦ πλοιοκτήτου, συγχρά δὲ καὶ τὸ Κράτος, μετέχοντας διὰ τῆς ἰδιοκτησίας διὰ τῆς παροχῆς δανείων, ὑγγυ-

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

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

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

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

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

Wood Hempel Ltd, London, England.

Malmö Skeppsärgsfabrik, Malmö, Sweden.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

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

2) "Intercontinental," Πειραιεὺς, Αθῆναι, Θυνίκη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

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

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον καὶ χρῆμα
χρησιμοποιούντες

HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

TRADE



MARK

μένων διὰ δευτέρους, εἴτε δὲ καὶ τρίτης ἐπὶ τοῦ σκάφους ὑπόθηκες. Βούθουμενος καὶ ὑπὸ τῆς τύχης ὁ πλοιοκτήτης, δύναται ἐντὸς δλίγον ἐτῶν νὰ ἔξοφλησῃ τὰ ἐννοπόθητα δάνεια καὶ νὰ ὀλοκληρώσῃ τὴν ἴδιοτησίαν τοῦ ἐπὶ τοῦ πλοίου, οὐτινος συνήθως ή ἀξία κυμαίνεται γύρω τῶν 65.000 φτονίων.

"Ἐνας ὄριμός τοιούτων μιζών ἑταῖρων προσετέθη καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος εἰς τὴν ἀκτοπλοϊκήν 'Ολλανδίκην ναυτιλίαν. Τὰ ὑπὸ τῶν πλοίων ἀντὸν ἀπασχολούμενα συγγενικά πληρώματα λαμβάνοντας χαμηλούς μισθώσ, ἐνῷ καὶ οἱ μέτοχοι ἔργαζονται προσωπικῶς ἐπὶ τῶν πλοίων.

Πολωνία

Αἱ ὑπὲρ τῆς ναυτιλίας προσπάθειαι

Εἶναι γνωστά αἱ ἀπὸ ἐτῶν ἡδη καταβαλλόμενα ὑπὸ τῆς Πολωνίας προσπάθειαι διὰ τὴν ἐμποροναυτικὴν τῆς ἀνάπτυξιν καὶ τὴν συμμετοχὴν τῆς ἐθνικῆς τῆς σημαίας εἰς τὰς μεταφορὰς ὡρισμένων εἰς χώμα Πολωνικῶν ἔξαγωγῶν. Διετεύθη πρὸ τοῦ μᾶλιστα ἡ γνώμη, προκειμένου περὶ τοῦ Πολωνικοῦ γιανθρωπος, ὅπως ἡ πόλησης τοῦ διεξάγεται «εἰς ἄντι τοῦ» καὶ τοῦτο, ἵνα διασφαλισθῇ ἡ συμμετοχὴ τῶν Πολωνικῶν πλοίων εἰς τὰς συναντίες μεταφοράς. Τὴν γνώμην ὅμως ταῦτη ἀντέκρουσαν αὐτοὶ οἱ ἔξαγωγες, τονίσαντες, ὅτι δὲν είναι εὐχεροὶ οἱ τροπολόγησις μιαροὺς συνηθείας. Πάντως, διεξάγονται εἰσοιδεῖς διαπραγματεύσις διὰ τὸν προσαθμοφόρον ἐνὸς ποσοῦν συμμετοχῆς τῶν ἐθνικῶν σκαφῶν εἰς τὰς ἐν λόγῳ μεταφοράς. Σχετικῶς πρὸς τὴν σίνην ταῦτη, φαίνεται, ὅτι ἡ κυβέρνησης τῆς Βαρθολίας δὲν θὰ διστάσῃ ν' ἀσκήσῃ ἀλόγον καὶ πίεσιν ἐπὶ τῶν ἔξαγωγέων, οἵτινες ἥθελον ἀρνηθῆν τὸν ποσούντον προσαθμοφόρον.

"Ἀντίδρασις, καφίσις, κατὰ τῆς ἀνωτέρου τακτικῆς, προσβλέπεται ἐκ μέρους τῶν Σκανδινανίκων ἄρρενων, αἵτινες ἀποτελοῦν μεγάλους εἰσαγωγεῖς Πολωνικοῦ γιανθρωπος καὶ συγχρόνως διαθέτουν σημαντικὴν δύναμιν ἐθνικῶν ναυτιλιῶν. Πρόσεται περὶ ἄρρενων πλέον καὶ ὡς ἐξ τούτου δὲν θὰ ἥτο ἐπιτύπωται, ἐάν τοῦ Σκανδινανοῦ ἐλάμβανον μέτρα ἀμύνης κατὰ παντὸς ἐνδέχομένου ἀπολιτευτικῶν τῶν πλοίων τον. Δεδομένου μάλιστα, ὅτι τὰ Σκανδινανίκα κράτη είνε κερηφορεύμενα ἐναντίον πάσης προστατευτικῆς πολιτικῆς τῆς ναυτιλίας, θὰ ἰδέαντο κάλλιστα νὰ στραφοῦν ἀλλαχοῦ διὰ τὴν προμήθειαν γιανθρώπων, ἐφαρμόζοντα οὕτως ἐπίζημα διὰ τὰς Πολωνικὰς ἔξαγωγὰς ἀντίποια.

Καταφεύγεται ἐν πάσῃ περιπτώσει καὶ ἐξ τοῦ γεγονότος τούτου, πόσον αἱ ἀπὸ θαλάσσης μεταφοραὶ ἀποτελοῦν ἀντικείμενον τῶν κρατικῶν παρεμβατισμῶν καὶ τῆς προστατευτικῆς πολιτικῆς τῶν διαφόρων χωρῶν. Ἐν τῷ μεταξὺ, χαρακτηριστικὰ τῶν Πολωνικῶν ἀντιλήφεων διὰ τὴν ἐθνικὴν τὸν ἐμποροναυτικὴν ἀνάπτυξιν είναι καὶ αἱ διατυπώμεναι παρ' ὡρισμένων κύριοι τῆς Βαρθολίας γνώμαι διὰ τὴν ναυτήγους ἐνὸς ὑπεροχείων 36.000 τ. γρόδων, δεδομένου, ὅτι τὰ δύο Πολωνικά εἰλίανες «Πίλσοδδος» καὶ «Μπατόρι» θεωροῦνται παρὰ τῶν ἐν λόγῳ κύριων ἀνεπαρκὴ μετὰ τὴν εἰσόδουν εἰς τὴν ὑπεροχείαν τῶν νεοτεύκτων ὑπεροχείων «Νιοῦ «Αμετερντάμ» τῆς 'Ολλανδίας καὶ «Στοκχόλμη» τῆς Σουηδίας.

Σημειωτέον, ὅτι ὁ ἐμπορικὸς στόλος τῆς Πολωνίας ἡλίθητη κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν ἀπὸ 32 πλοία 14.000 τ. γρόδων (τὸ 1927) εἰς 96 πλοία συνολικῆς χωρητικότητος 97.440 τόννων γρόδων εἰς τὸ τέλος τοῦ 1937. Ἡ ἑταῖρα «Gdynia - America Line» διατηρεῖ τέσσαρας τακτικὰς γραμμὰς πρὸς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας, τὸ Μεξικόν, τὴν Βραζιλίαν — Ἀργεντινήν καὶ τὴν Παλαιστίνην, ἡ «Zegluga Polska» ἔχει προτερεῖ τακτικὰς γραμμὰς πρὸς τὸ Ρόττερνταμ, τὴν Ἀμερικαν., τὸ Αμβούργον καὶ τὴν Βαλτικήν, ἡ «Polsko - Brytyjskie Linie» γραμμὰς διὰ Λονδίνον, Χούλλ, καὶ Χάροηρ καὶ «Polsko - Skandynawskie» γραμμὰς πρὸς τὴν Βαλτικήν καὶ τὸν Βορείου λιμέναν.

Ἐν τῷ μεταξὺ η Πολωνικὴ χωρητικότης πρόσκειται κατὰ τὸ τρέχον ἔτος νὰ σημειώσῃ περιστέρων αὔξησην. Οὕτως, εὐρίσκονται ἡδη ὑπὸ κατασκευῆς τὰ διεξέλόπλοια «Rozewie» καὶ «Oksywie» 1000 τόννων ἔκαστον

διὰ λογαριασμὸν τῆς «Zeuglouγκα Πόλσκα», ἐνῷ ἡ «Γ'δνια — Αμερικα Λάνια» ἔχει ὑπὸ ναυτηγούς τέσσαρα μεγάλα δηξελόπλοια, ἢτοι δύο τοις 'Αγγλικά ναυτηγεῖς καὶ ἀνά ἓν εἰς Δανίαν καὶ Δάντσιγκ. Ἡ «Polish — British» καὶ ἡ «Polskarob» ἔξι ἀλλού πρόσκειται νὰ παραγγείλονται κατὰ αὐτὰς ἀνά ἓν εἴας εἰδίκον πλοίον διὰ φροτία ζηλείας καὶ ἔνα γιανθρωποφόρον.

Μὲ τὰς νέας ταύτας κατασκευάς προσβλέπεται ἡ περιστέρω αὔξησης τοῦ ποσούτοῦ συμμετοχῆς τῶν Πολωνικῶν πλοίων εἰς τὰς ἐθνικὰς μεταφοράς. Τὸ 1927 ἡ τοιαύτη συμμετοχή ἐπάλυπτε μίαν ποσότητα 315.000 τόννων μόνον, τὸ 1935 ὅμως μετεγέρθησαν ὑπὸ Πολωνικῶν σκαφῶν 1.199.000 τ. ἐμπορειμάτων, τὸ 1936 1.327.000 τ. καὶ κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος 1.964.000 τ. ἐμπορειμάτων.

Ρουμανία

Μειωσις τῶν δικαιωμάτων Δουνάβεως

Ἡ Εδφωλαῖη Ἐπιτροπὴ τοῦ Δουνάβεως ἀνεκοίνωσε πρὸ ἡμερῶν, ὅτι κατὰ τὴν τεμενείην περιόδον, ἢτοι ἀπὸ τῆς 15ης Δεκεμβρίου ἐ. Κ. μέχρι 15ης Μαρτίου 1939, τὰ ὑπὸ τῶν πλοίων ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ ποταμοπλοίων τῶν διενεργούντων φροτοεφορτώσεις εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σουλινᾶ, καταβαλλόμενα διγαύματα, θέλοντας εἶναι γιανθρώπους κατὰ ἔνα χρονοῦ φράγγον ἔναντι τοῦ συνήθους τιμολογίου.

Τὰ σκάψη ἀνοικτῆς θαλάσσης τὰ φροτώνοντα ἡ ἐκφορτώνοντα εἰς Σουλινᾶ θὰ καταβάλλουν 2.85 φράγγα, ἀντὶ 3.50 τοῦ συνήθους τιμολογίου, κατὰ τόννων φέτιστερ, καταμετρήσεως τῆς Ἐπιτροπῆς. Τὰ ποταμόπλοια θὰ καταβάλλουν διὰ τὰς ίδιας ἐργασίας εἰς τὸν αὐτὸν λιμένα 0.05 φρ., κατὰ τόννων φέτιστερ, ἔναντι 0.40 τοῦ συνήθους τιμολογίου. Ἡ κατὰ ἔνα χρονοῦ φράγγον μείοσης τῶν δικαιωμάτων ἐπὶ τὸν συνδεναμένον φροτοεφορτώσεων σιηρῶν ἀπὸ τὰ σάφη θαλάσσης καὶ τὰ ποταμόπλοια κατανέμεται ὡς ἔξης: 'Ο ἐφοπλιστής θέλει καταβάλει 0.65 φρ., διλγύτερον τοῦ συνήθους τιμολογίου διὰ τὰ δικαιωμάτα τῶν πλοίων θαλάσσης καὶ ἡ ἔξαγωγες τῶν γεννημάτων 0.35 φρ., ἔναντι τοῦ τιμολογίου διὰ τὰ μεταφορώμενα σιηρῶν μὲ ποταμόπλοια.

Ἡ τοιαύτη ἔκφασις ἀναγέγειται τῶν ἐπιπλέοντων ἀποβλέπει νὰ παράσῃ ἵνανδρον χρόνον εἰς τὸν ἔξαγωγες σιηρῶν, ὅπως διαπανούσιν τὰς τεμενείας ἀποστολάς ἀποθεμάτων σιηρῶν πρὸς τὸν λιμένα τοῦ Σουλινᾶ, ἔναν ἐπιθυμοῦν νὰ τύχουν τοῦ άνωτέρῳ εὐεργετήματος.

Σουηδία

Τὸ ἐκ τῆς Ναυτιλίας εἰσόδημα

Κατὰ μίαν προκαταρκτικὴν στατιστικὴν περὶ τῶν μικτῶν εἰσπράξεων τῆς Σουηδίας ναυτιλίας κατὰ τὸ 1937 ὑπολογίζεται, ὅτι ἀγῆθον αὗτα εἰς 357.4 ἑκατομμύρια κορωνῶν, ἵτοι περὶ τὰ 63 ἑκατομμύρια ἐπὶ πλέον τῶν εἰσπράξεων τὸν 1936. Τὸ εἰσόδημα ἐκ τῆς μεταφορᾶς φροτῶν ηῆσθη κατὰ 60.5 ἑκατομμύρια κορωνῶν καὶ πλέον, ἐνῷ καὶ ἡ μεταφορᾶ ἐπιβατῶν ἀπέφερεν ἔνα ἔσοδον 2 ἑταῖρον. κορωνῶν ἐπὶ πλέον τοῦ 1936. Ἐκ τῶν συνολικῶν εἰσπράξεων αἱ ἡμίσεις καὶ πλέον, ἵτοι περὶ τὰ 181 ἑκατομμύρια κορωνῶν, προήρχοντο ἀπὸ τὰς μεταφορᾶς τοῦ ἐπιτεροικοῦ ἐμπορίου. Λέξηση ἔσημεσσαν αἱ εἰσπράξεις ἐπὶ τῆς ἐργασίας τῶν Σουηδίων σκαφῶν μετὰ τῶν κυριωτέρων χωρῶν, ιδίᾳ καὶ μεταξὺ τῆς Βρετανίας, 'Ηνωμένων Πολιτειῶν, Ιταλίας, Ιαπωνίας, Αργεντινῆς, Πολωνίας καὶ Δάντσιγκ, μείοσιν δὲ ἐκ τῆς ἐργασίας μετὰ τῶν Σοβιέτ, τῆς Τοροζίας, τῆς Ἐλλάδος καὶ τῆς Ισπανίας.

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις (κατάλοιποι καὶ ἀπόπλοιοι) προκειμένου περὶ σκαφῶν ἀπασχολούμενών εἰς τὸ ἐπιτεροικὸν ἐμπόριον, ἵτοι κατὰ 8.8 οὐ μεγαλύτερα, ἔναντι τῆς τοῦ 1936, ἡ βελτίωσις ὅμως αὕτη ἀνεφέρετο κυρίως εἰς τὴν ξένην χωρητικότητα. "Ἐναντὶ αὐθήσεως 1.033.000 τόννων νέτ διὰ τὴν Σουηδίαν σημιαίαν, ἡ αὔξησης διὰ τὴν ξένην χωρητικότητα ἀνῆλθεν εἰς 2.800.000 τ. νέτ. Ὁφείλεται κυρίως τοῦ ἔξαγωγῶν σιηρῶντας, εἰς τὰς ὁποῖας σημειώνεται μία προσίσια εὐθυτέρα συμμετοχὴ τῶν ξένων σημιαίδων. Ἡ αὔξησης

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΟΥ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C^o L^{TD}

EXCHANGE CHAMBERS

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

τῶν μικτῶν έσόδων ἐπήρξεν ἀπόφοιτα τῆς ἀνατυμήσεως τῶν ναύλων, τῶν ὁποίων δέ μέσος ὅδος ἦτο διά τὰ «τράπεζα» 40 ο), περίπου, ὑψηλότερος, ἔναντι τῶν ἐπιπέδων τοῦ 1936. Πάντως ἡ σημαντικὴ αὕτη ὑψηση μερικῶς μόνον ὀφέλισε τὰ Συνηδρικά πλοῖα, διότι ἔνα ίκανόν τμῆμα τῆς ἔθνικῆς κυριοτείτητος είχε ναυλωθῆ, δινάμει παλαιοτέρων καὶ μακροζωοντιον

Συρία

Ο συναγωνισμός Βηρυττοῦ καὶ Χάιφας

Μεταξύ Συρίας και Αιδάνον ὥπισταται ἀπό τίνος χρόνου σοβαρὰ ἔντασις τῶν ἐμποριζὸν των σχέσεων, ἡ οποία και γαραγγηλεῖται ἕπει τοῦ τύπου, ὡς ἔνας ἀκήρυκτος οἰκονομικὸς πόλεμος. Ἀφομοὶ τῆς ἐντάσεως ταῦτης εἶναι η μὴ ἐπίτευξις συμφωνίας πρὸς διατήρησιν τοῦ κρατοῦντος μέχρι σήμερον συστήματος «τελωνειακῆς ἐνόσθεως», διότι καθειερώθη ἀπό τῆς ἐγκαταστάσεως τῆς Γαλλικῆς ἐντολῆς ἐπὶ τῆς Συρίας και μέλει πνα πάσχει μὲ τὴν προσθέτη λῃξιν τῆς ἐντολῆς. Ἀναπόφευκτος συνέπεια τῆς μὴ ἀνανεώσεως τῆς συμφωνίας διὰ τὴν προσάταν τῆς «τελωνειακῆς ἐνόσθεως» θὰ είνει, διότι ἐκπτώτη τῶν δέος χωρῶν θ' ἀναλόη τὴν διαχείρισην τῶν τελωνείων τῆς περιοχῆς της, ἐφαρμόζουσα ίδιαν τελωνειακὴν πολιτικήν. Οὔτε η μία διοικ., οὔτε η ἄλλη τῶν ἐν λόγῳ χωρῶν ἐπιθυμοῦν τὴν λύσιν τατίτην. Διὰ τὸν λόγον δὲ ἀριθμὸς αὐτῶν ἐκπετάρα τῶν ἐνδιαφερομένων χωρῶν προσπαθεῖ ν' ἀναγκάσῃ τὴν ἄλλην, ἀκόμη και διὰ πεστικῶν μέσων, ὅπως δεγχῇ τὰς ἀξιόσεις της.

‘Ος ένας έκ τῶν πεστικῶν μέτρων δόναταν νὰ θεωρηθῇ καὶ ή πρότινος χρόνου γενομένη ἐπὸ τῶν οἰκονομικῶν κύριλλον τῆς Συρίας δῆλως, καθ' ἣν ή κώρα αὕτη μετά τὴν κατάργησιν τῶν τελωνειακῶν ἀπαλλαγῶν ἐπὶ τῶν εἰσαγομένων εἰδῶν της εἰς Λιβάνον, κατάργησον, ἡτο προκειται νὰ ἐγαρμοσθῇ ἐντὸς τῆς τρεζούσης θερινῆς περιόδου, θὰ ἀποτελλῃ τὰ πρὸς ἑπερστονίους κατεύθυνσες προσφεζούνεται εἰδη τῆς, οὐχὶ πλέον μεσῳ τοῦ λιμένος Βηρούτου, τοῦ Λιβάνου, ἀλλὰ μεσῳ τοῦ Παλαιστινιακοῦ λιμένος τῆς Χάιφας. ‘Ανηγγέλθη μᾶλλον στὰ ἔκ μέρους τῶν λιδίων οἰκονομικῶν κύριλλον τῆς Συρίας, ὅτι ἡδη ἀντιτάραστος τῆς κώρας τάντης διαποραματεύεται μετά τῶν ἀρχῶν τῆς Παλαιστίνης διὰ τὴν ψηφισμούσιν τοῦ λιμένος τῆς Χάιφας. ‘Η ἀνάγγελλα αὕτη δικιώς θερεῖται μᾶλλον ὡς ἀπειλή, παρὰ ὡς σοβαρὰ πρόβλεψις τῆς Συρίας νὰ παρφῇ πρᾶξ τὴν Χάιφαν, ἀντὶ τῆς Βηρούτου, διότι ἡ ἐπιβάρυνσις τῶν ἐμπορευμάτων της, λόγῳ τοῦ μαροχορούνοις πρᾶξ την Χάιφαν ταξιδίου, δὲν θὰ είνει δυνατόν νὰ ισοφαρισθῇ ἀπὸ οἰλασδήποτε λιμενικάς διενορώνσεις διὰ τὰς μεταφορτώσεις εἰς Χάιφαν. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἡ ἀπειλὴ οὐδὲλως ἀνησύχησε τοὺς ἀρμοδίους κύριλλους τῆς Βηρούτου.

Οπωσδήποτε, ό μεταξύν Βηρυττοῦ καὶ Χάΐφας συναγονισμός προσλαμβάνει μείζονα ἔστασιν. Μέχρι τοῦ 1933 ἡ Βηρυττὸς ἦτο ὁ σημαντικότερος μετά τὴν Ἀλεξανδρείαν λιμὴν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου. Τὸ 1910 ἡ συνολικὴ χωρητικότης τῶν καταπλευσάντων εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν σκαφών ἀνήλθεν εἰς 3.7 ἑκατομμύρια τόννων νέτ., εἰς Βηρυττὸν 1.8 καὶ εἰς Χάΐφαν 0.8 μόνον. Ἐπειταί αἱ ἀνάλογια ἀνταντήλαιοι σημειώνονται ἀριθμοῖς ὅ λιμὴν τῆς Χάΐφας, ὅχι μόνον είνει ὁ σημαντικότερος μετά τὴν Ἀλεξανδρείαν διαιωτακομιστικὸς λιμὴν τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου, ἀλλὰ καὶ διαθέτει νεοτάτας λιμενικὰς ἐγκαταστάσιες. Ἐννοεῖται, διτὶ καὶ ὅ λιμὴν τῆς Βηρυττοῦ ὑπέστη τελευταῖς ἀξιολόγους βελτιώσεις, νέον δὲ εἰδὺν πορόγραμμα λιμενικὰς ἔργους προβλέπεται νά ἐφαρμοσθῇ κατὰ τὰ προσεχῆ ἔτη. Πρὸς τὸ παρὸν ἐπερραθῆ ἡ ἐπιμήκυνσις τοῦ βορείον κυματοθραύστου κατά 491.56 μέτρα, κατεσκευάσθησαν δὲ νέα κοριτσιδόμωτα ἢ ἐπεξετάσθησαν ἐπάρχοντα τοιαῦτα, συνολικοῦ μήκους 1392 μέτρων, μὲ δύνη ποιῆσθαι ἀπὸ 7½ ἔως 11½ μέτρα κατὰ τὴν ἀμπτώτιδα καὶ ἐπιτρέποντα τὴν ἄνετον ἀγυρδοβολίαν μεγάλων ὑπερωφευσανίων.

Αλλὰ καὶ ἄν ἀζόη αἱ διαιτήμεναι καὶ αἱ προβλέπουμεναι τεχνικαι
μεταφρυσμίσεις καὶ βελτώσεις τοῦ λιμένος τῆς Βρυνττοῦ, φάσσουν ἡ καὶ
ὑπερθεόν τάς ἐγκαταστάσεις τοῦ λιμένος τῆς Χάϊφας, πάλιν ὁ τελευταῖος
οὕτος λιμνὴ δὲν πρόκειται νὰ ξημιωθῇ διότι οὐτε η μεγάλη διαμετα-
κομιστική του κίνησις θὰ μειωθῇ, οὐτε η σημερινή ή μέλλουσα στρατηγική
του ομηρεία, ὃς ἐξ τῆς θέσεως αὐτοῦ Β.Α. τῆς διόρυγος του Σονέζ, θὰ ἔχ-
ειλείρην. Ός τέρμα τοῦ μεγάλου ἀγώνου τῶν πετρωνών τῆς Μοσσούνης
προώρισται ή Χάϊφα νὰ αναδειχθῇ εἰς κέντρον φορτώσεων καὶ βάσιν ἑ-
γονοτασίων διπλίσεως πετρελαίου. Πάντως διὰ νὰ ἔξασφαλισθῇ ή κίνησις
τοῦ λιμένος τούτου, συνιγμῇ κατὰ Φεβρουάριον π. ἔ. ή γνωστῇ σύμβασις
ιεταῖα Αγγλίας (διὰ λογαριασμὸν τῆς Παλαιστίνης) καὶ Ισραί, διὰ τὴν
ιατσακενήν τῆς ὅδου Χάϊφας — Βαγδάτης καὶ τὴν παραχωρούσην εἰς τὸ
Ισραήλ ελεύθερας ζώνης εἰς τὴν Χάϊφαν. Οὕτως, αἱ μεταφοραὶ ἐμπορευμά-
των ἀπό τῆς Μεσογείου ποδὸς τῷ Ισραήλ, αἵτινες διεξήγοντο μέχρι τοῦδε κα-
κίως μέσῳ τῆς Βρυνττοῦ, στρέφονται ἐφεξῆς ποδὸς τῷ Χάϊφαν.

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις κατὰ τὰ δύο τελευταῖς ἔτη παφονιώτεραι πλασία σχεδὸν διὰ τὸν λιμένα τῆς Χάϊφας, ἐναντὶ τῆς Βηρυττοῦ, ὃς

ALEXANDRIA - PORT-SAID
Established 1902-Cables **GRENOVIS**
GREG. A. CACOMANOLIS
ALEXANDRIA-PORT SAID-SUEZ
Steamship Agent, Broker
General Merchant

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

P O R T - S A I D P . O . B . 7 7

λρός τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων καὶ ὑπεροδιπλασίᾳ ὡς λρός τὴν χωρητικότητα, ὡς ἐμφαίνεται ἀπὸ τὸν κατοτέρῳ συγχριτικὸν πίνακα:

ΒΗΡΥΤΤΟΣ

XA·I ΦΑ

ΒΗΡΥΤΙΟΣ		ΧΑΙΦΑ	
Έτη	Πλοϊα	Τόννοι	Πλοϊα
1935	—	2.410.000	1818
1936	997	2.094.298	1848
1937	1030	2.489.422	1841

Εις τὸν ἀνωτέρῳ πίνακα παραδείπεται ὁ ἀριθμὸς τῶν ἀτμοπλοίων, απίνα κατέπλευσαν τὸ 1935 εἰς τὸν λιμένα τῆς Βηρυττοῦ, διότι εἰς τὰς συναρτεῖς στατιστικάς περιελήφθησαν μετὰ τῶν ἀτμοπλοίων καὶ μότοροπλευρῶν τὰ καταπλεύσαντα ιστονόφρα. Σημειωτέον ἀλώπη, ός πρὸς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν ἀτμοπλοίων, ὅτι περιλαμβάνεντα εἰς αὐτοὺς ὅχι μόνον ἀτμοπλοίους ἐνεργοῦντα μεταφοράς ἀνοικτῆς θαλάσσους, ἀλλὰ καὶ τὰ ἀτκοποκάνα σκάφη, καθὼς καὶ τὰ ἀτμοπλοία τὰ προσεγγίζοντα καὶ εἰς ἄλλους λιμένας τῆς Ανατολῆς. Σημαντικότερα, πάντως, είνει αἱ διαφοραὶ εἰς τοὺς ἀριθμοὺς τῶν μεταφερόντων ἔμπορεμάτων, τῶν όποιον ἡ συνολικὴ εἰς βάρος χωρητικότης διά τε τὰς φροτώσεις καὶ ἐκφροτώσεις εἰς Βηρυττοῦ καὶ Χαΐφαν δείννυνται ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα, διὰ τὴν τελευταίαν δημοσίευσιν:

ВІДПУСКА

XANES

Έτη	Έξοδοι	Φόρτ.	Έξοδοι	Φορτώσεις
1930	τόνοι	403.190	36.100	174.862
1931	>	351.647	30.419	214.893
1932	>	435.381	17.367	283.411
1933	>	489.633	18.130	401.410
1934	>	364.216	22.831	589.203
1935	>	363.249	25.558	787.307
1936	>	348.501	56.125	756.722
1937	>	357.409	74.670	698.430

Εις τὸν ἀριθμὸν διὰ τὸν λιμένα τῆς Χάϊφας δὲν περιλαμβάνεται διὰ τοῦ ἀγωγοῦ διοχετεύοντος ἐκ Μοσούνης πετρελαίου, ήτις τὸ 193 Ινδὴν εἰς δύο ἔκαπομψία τόννον. "Οσον ἀφορᾷ ἐξ ἄλλου τὴν Βρυτῶν πρέπει να προστεθοῦν αἱ μέσῳ τῆς ἑλευθέρας ζώνης διαμετακόσμεις, τοὺς διποίους ἔνα τημῆνα ἀποτελεῖ ἀπλᾶς διαμετακόσμεις, ἔτερον μηματικά ἀποτελεῖ ἐπανεζαγωγάς καὶ ἔνα τρίτην τημῆνα περιέχεται εἰς τὴν ποτεροκήρυκην κατανάλωσιν. Αἱ ποσότητες καὶ τῶν τριῶν αὐτῶν κατηγορίων ἀνήλθον τὸ 1934 εἰς 6000 τ. περίπου, τὸ 1935 εἰς 6200 τ., τὸ 1936 εἰς 10.700 τ. καὶ τὸ 1937 εἰς 18.700 τ. Γεγονός ἀπομένει, ὅτι τὰ εἰσαγόμενά διὰ τοῦ λιμένος τῆς Χάϊφας ἐμπορεύματα, μετὰ τὸ πέρας τῶν καθαύδησεον τῆς λιμενικῆς λεπάντης, ἐδιπλασιάθησαν, ἐν συγκρίσει πρὸς ἡ εἰσαγόμενά διὰ τοῦ λιμένος τῆς Βηρυττοῦ, ἐνῷ αἱ ἐξαγωγαὶ — λόγων φυστώσεων κίτρων ἐκ Παλαιστίνης — ἐπέβησαν πολλαπλασιώνας ἐκ Βηρυττοῦ ἐξαγωγάς. Αἱ ἀνωτέρω ἀναλογίαί αἱ ἀναμένεται, κατόπιν πιθανοτήτα, ὅτι ὃν ἀλλοιωθοῦν εἰς τὸ ἀμέσως προσεχεῖς μέλλονταί μᾶλλον δυσμενές διὰ τὸν λιμένα τῆς Χάϊφας, καθόσον αἱ εἰσαγωγαὶ εἰς Παλαιστίνην — συνεπειῶς τῆς ἐκεί ἀνομάλου καταστάσεως — να μένεται νά ποσοῦν μειώσιν. Τοῦτο ὅμως δὲν οημάνει καὶ ψλοντικὸν τῆς σπουδωτάτης σημασίας τῆς Χάϊφας, ὃ δὲ προτείνουσαν θέσεις, ὃν διοίσαν ἔχει σήμερον ὁ λιμήν της εἰς τὴν Ανατολήν, ὃν διατηροῦθήσεται καὶ ἀπόμονή ἡ Συρία ἐξακολουθήσῃ νὰ διεξάγῃ τὰς μεταφορὰς της διὰ Βηρυττοῦ καὶ οὐχί, ὃς ἀπειλεῖ ηδη, διὰ τοῦ λιμένος τῆς Χάϊφας.

Toupkíα

Μέτρα διὰ τὴν Ἀκτοπλοΐαν

'Υπό τῆς κυβερνήσεως τῆς Αγκύρας κατηρτίσθιν νέον νομοσχέδιον περὶ ἀκτοπλοίας, βασιζόμενον εἰς τὸ ἐξ τῆς ἀποκτηθεῖσας πείρας δεδομένα ἀπὸ τοῦ 1925, ὅποτε δημοσιάσθη ἡ ἀκτοπλοϊκὴ ἔργασία ἐν Τουρκίᾳ ὑπὲρ τῶν ἔθνων πλοίον. Τὸ νομοσχέδιον περιλαμβάνει ἐπέκτασιν τῶν μέχρι τοῦδε ισχυοντῶν διατάξεων καὶ καθεύδοντει ἐνιαῖον σύστημα ἐξεταλλεύσεως τῶν ἀκτοπλοίων μεταφορῶν ἐπιβατῶν καὶ φορτίων. 'Ορίζει, ὅτι ἡ ἀκτοπλοία, αἱ ψυχονόμικήσεις, ἡ πλοήγησις, αἱ τοπερφορτικαὶ ἔργασίαι, οἱ δεξαμενισμοί, αἱ ἐποιενταὶ σκαφῶν, αἱ πρατοφερεῖσαι κλλ. ναυτικαὶ ἔργασίαι μᾶλις διεξάγονται κατ' οὐσίαν ὑπὸ Τούρκων ὑπέρκον. 'Επιτέπειτα, πάντοις, ἡ ὑπαρξία πρατοφορίου ἄλλοδατῶν ἑταῖρων εἰς τὸν μεγάλους Τουρκικοὺς λιμένας διευθυνομένων παρ' ἄλλοδατῶν, οἱ ἐπάλληλοι διοικοῦτοι πρατοφορίων τούτων δέον ἀπαρατήτως νῦν διο τοῦρκοι ὑπέρκοι. 'Εξαιρεσίς ἀφ' ἐτέσσον ἀπὸ τῆς ἀπαγορεύσεως τῆς ἀκτοπλοίας ἐπὸ ξένων σκαφῶν ἐπιτέπειται μόνον, ἢσσον δὲν δῆλος ἐπάρχοντας διαθέσια Τουρκικὰ πλοῖα. Τοξιδία μεταξὺ Τουρκικῶν λιμένων εἰς ξένων σκαφῶν ἐπιτέπειται μόνον εἰς ξένους διπλωμάτας καὶ εἰς Τούρκους ἐπάλληλους ἐκτελοῦντας ὑπεροχαίν-

Κ. Ε. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νοοβηγυιῶν ἀτιοπλοίων

"NORDENFJELDSKE.

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

Πληροφορία: Μέγαρον Ἑλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρόμος Τατόπιας 44-45, 12234.

(Συνέχεια ἐκ τῆς 8ης σελίδος)

πετρέλαια καὶ τὰ τῆς Πενσούλβανίας. Τῶν ἑλαίων τούτων, τὰ ὅποια εἶναι γενικῶς συνήστιοι ἑλαίων φερομένων ὑπὸ τῷ γενικῷ ὄνομα «κυλινδρέλαια» ὑφίστανται διάφοροι ποιότητες, ἔξι δὲν εἰδικὴ διὰ τὴν χρήσιν κυλινδρών έργαζομένων μὲν ὑπέρθερον ἀτμόν.

Εἰδικῶς διὰ τὴν χρήσιν ταῦτην πατεδείχθη ὅτι ἐνδείκνυται περισσότερον ἡ ἀνάμειξις κυλινδρέλαιον μὲν μικράν ποσότητα ζωτικοῦ λίπους. Τὸ τελευταῖον, προστιθέμενον εἰς ἀναλογίαν 5 οὐρῶν περίτον, ἔχει σκοπὸν νὰ ἐμποδίζῃ ὅπως τὸ κυλινδρέλαιον καθίσταται εἰς τὰς μεγάλας θερμοκρασίας πολὺ λεπτόν. Ἀντί ζωτικοῦ λίπους δύναται νὰ προστεθῇ καὶ φυτικὸν ἔλαιον, τὰ ὅποια ἐκτὸς τοῦ ἀντιτέρου ὑποβοηθοῦν τὸν διασκορπισμόν τοῦ λιπαντικοῦ, δότις δὲν ἔξαρσαλίζεται πάντοτε ὑπὸ τοῦ κοινοῦ κυλινδρέλαιον, ιδίᾳ δὲν ταν συντάχῃ ὑγρασία, καὶ ἀτινα γενικῶς βελτιώνουν τὴν λίπανσιν.

Ἡ χρήσις διως ζωτικῶν λιπῶν καὶ φυτικῶν ἑλαίων, δεδομένου ὅτι παρογιάζουν ἀρκετὴν ὁξεύτητα, ἀντείκνυται ἀπολύτως εἰς ἐγκαταστάσεις ὅπου ἡ καθαρότης τοῦ ὕδατος τοῦ ψυγείου εἶναι ζητήμα ζωτικόν, ὥστε εἰς ἐγκαταστάσεις ὑδραντιοτῶν λεβήτων. Εἰς τὸν κυλινδροῦν λέβητας ὡς γνωστὸν ἡ ἐπάνθεια δύναται τοιούτον ἀκαθάρτου ὕδατος, μὲ ἵχνη δηλαδὴ τοιούτον λιπαντικοῦ, εἶναι μικροτέρα. Σήμειωτον ἐπιπροσθέτως, ὅτι ἡ χρήσις καθαροῦ δρυντελαίου ἀποκλείει τὴν γαλακτοποίησιν τοῦ λιπαντικοῦ, ητις διως προσεμένου περὶ κυλινδροῦν λεβήτων, δύναται νὰ παροραθῇ πρὸ τοῦ ὑφέλους τῆς καλῆς λιπάνσεως τῶν κυλινδρῶν εἰς τὸν ὑπέρθερον ἀτμόν.

Ἡ ἀτμομηχανὴ Fredriksstad

Ο νέος οὗτος τύπος παλινδρομικῆς ἀτμομηχανῆς, ἀντιπροσωπεύει μίαν ἀπὸ τὰς τελευταίας ἔξειλεις τῆς παλινδρομικῆς.

Πρόκειται περὶ διπλῆς συνθέτου μηχανῆς (double compound) ἔνθα συνδυάζεται ἐξάτερος τῶν κυλινδρῶν τῆς ὑψηλῆς μὲ τοιοῦτον καμηλῆς συστήματος uniflow. Διὰ τὸν δύο κυλινδροῦν κρησιμοποιεῖται εἰς κοινός σύρτης, δεδομένου, ὅτι ἡ ἔξαγωγὴ ἐκ τοῦ κυλινδροῦ τῆς καμηλῆς γίνεται διὰ θεριδών περιφερειαών τοῦ κυλινδροῦ λεβήτων, αἵτινες φράσσονται καὶ ἀποφράσσονται ἀπὸ τοῦ παλινδρομοῦντος ἐμβόλου.

Ἐτερον καρακτηριστικὸν τῆς ἐγκαταστάσεως εἶναι ἡ ἐπίτευξις μεγάλου κενοῦ ψυγείου, δεδομένου, ὅτι ὑφίσταται μικρὰ ὑγροποίησις, προσθέτως δὲ καὶ διὰ τὴν ἔξασφάλισιν τοῦ κενοῦ, ἡ ἐπερθολικῶν συμπλέσεων κατὰ τὸ τέλος τῆς διαδρομῆς ὑφίσταται ἀσφαλιστικὴ διάταξις, δι' ἣς ὁ ἐπὶ πλέον ἀτμὸς δύναται νὰ ἐκφεύγῃ πρὸ τοῦ θερμοδοχείου.

Τὸ μεγάλον κενὸν ἐπιτυγχάνεται δι' εἰδικῆς διαρρυθμίσεως τῶν αὖλῶν τοῦ ψυγείου καὶ ἐνδιαιμέσων ἐμποδιστῶν ἐλασμάτων ὡς καὶ ρυθμίσεως τῆς κυλιοφορίας τοῦ ὕδατος ψύξεως, πρὸς δὲ καὶ δι' ἐφαρμογῆς κωριστῆς ἔσοδας ἀεραντίλας διὰ τὸν αέρα καὶ κωριστῆς διὰ τὸ ὕδωρ τῆς ψύξεως. Ἡ κίνησις τῆς ὑδραντίλας ὑθμίζεται διὰ πλωτήρος ἐντὸς τοῦ θερμοδοχείου. Ἐκ τοῦ θερμοδοχείου τὸ ὕδωρ ὀδηγεῖται εἰς ίδιατέραν δεξαμενὴν καθαρισμοῦ, διοικούσαντος τοῦ κίνησιν τῶν τροφοδοτικῶν, αἵτινες καταθίσσονται εἰς τὸν λέβητα μέσῳ διασταδιοῦ προσθρητήρος. Ἡ θερμοκρασία τοῦ τροφοδοτικοῦ ὕδατος ἀνέρχεται τοιούτοπως εἰς 250°F.

Δεδομένου ἐξ ἄλλου, ὅτι οἱ στρόφαλοι ὑψηλῆς καὶ καμηλῆς πέσεως εἰς ἔκαστον ζεύγος τῆς μηχανῆς, σφηνοῦνται ὑπὸ γωνίαν 180° καὶ διὰ τὰ δύο ζεύγη ἐργάζονται ὑπὸ γωνίαν 90°, ἔχει ἐξασφαλισθῆ ἐπαρφῶς ἡ ἔλειψις κραδασμοῦ κατὰ τὴν λειτουργίαν τῆς μηχανῆς. Ἐκτὸς δημοσίου τούτου διευκολύνεται τοιοντοτόπως καὶ ἡ ἐκτέλεσις ὅλων τῶν κειρισμῶν δι' οἰανδρόποτος δέσιν τῆς στροφαλαόφθον ἀτράκτον. Ἰδιαίτερος λόγω τῆς κατὰ 90° διαφορᾶς εἰς τὴν σφήνωσιν τῶν στροφάλων τῶν κυλινδρῶν τῆς μηχανῆς καθ' οἰανδρόποτε διεύθυνσιν ἀνεν κρήσεως βοηθητικοῦ ἀτμοφράκτου, δοτις καὶ δὲν προβλέπεται. Προσβλέπονται μόνον ἐπιστόμια προθεμάνσεως τῆς μηχανῆς.

Διὰ τὴν κίνησιν τῶν ἀτμωστρῶν προβλέπεται σύστημα τοξων Στήφενσον, ἀπλουστεμένης διως κατασκευῆς, διὰ τὴν δοιάς ἐπιτυγχάνεται διως ἡ ρύθμισις τῆς περιόδου τῆς εἰσαγωγῆς κανονίζεται δχι διὰ μοχλοῦ καὶ κοχλίου, ἀλλὰ δι' ἀτέμονος συνδεδεμένου μὲ τὸν μηχανισμὸν ἀναστροφῆς. Οὕτως ἐπιτυγχάνεται ρύθμισις βαθμοῦ πληρώσεως κυμανούμενη ἀπὸ 20 εἰς 55 οὐρ.

Ο συντελεστής τέλος τῆς μηχανῆς ἀποδοσεως ἀνήλθεν εἰς τοιούτον τύπον μηχανᾶς εἰς 92 οὐρῶν περίτον, ἔναντι τῶν 0.85 τῶν διων μέγενος κοινῶν παλινδρομικῶν. Τὸ μέγενος τοῦτο περιλαμβάνει μηχανᾶς ισχύος 500 ἔως 3500 ὑπότονο.

Ἡ νέα μηχανὴ εἶναι κατασκευῆς τῶν ἐργοστασίων AKTIESELS — KABE FREDRIKSSTAD τῆς Νορβηγίας, ἀτινα καὶ κατεσκεύασαν μέχρι τοῦδε περὶ τὰς 45 μηχανᾶς, δι' ὧν ἐφωδιάσθησαν δλοὶ οἱ τύποι τῶν ἐμποριοῦ σκαφῶν, ἡτοι φορτηγά, ἐπιβατηγά, ἀλιευτικά κλ., ἀκόμη δὲ καὶ διό διπλέλικα βοηθητικά τοῦ Ἀγγλικοῦ Ναυαρχείου, τῶν δοτοῖσιν διως αἱ μηχαναὶ κατεσκευασθησαν ὑπὸ τῶν κατεζόντων τὸ προνόμιον ἐν Ἀγγλίᾳ.

Ἡ κατανάλωσις τῶν μηχανῶν τούτων, ἐλεγχθείσα ἐπανειλημμένως ἀνέρχεται εἰς 1 λίτραν περίπον ἀνθρακος ἀνά ὑπότονον καὶ δρα.

ΒΑΣ. ΦΡΑΚΟΥΛΗΣ
Ναυπηγὸς Β. Ν.

Καθελκύσεις καὶ δοκιμαὶ

Τρεῖς κατά σειράν ἔλαθον χώραν περὶ τὸ τέλος τοῦ παρελθόντος μηνὸς καθελκύσεις καὶ τελικαὶ παραδόσεις μετ' ἐπιτυχεῖς δοκιμάς νεοτεύκτων φορτηγῶν μας ἀπὸ διάφορα Ἀγγλικά ναυπηγεῖα. Κατωτέρω παρέχομεν ὠρισμένας πληροφορίας περὶ τῶν χαρακτηριστικῶν τῶν νέων τούτων Ἐλληνικῶν φορτηγῶν, τὰ δόπια ἀποτελοῦν τὴν τελευταίαν λέξιν τῆς ναυπηγικῆς καὶ μηχανικῆς. Εἰς τὸ τέλος τοῦ 1938 ὑπολογίζεται, ὅτι ἡ Ναυτιλία μας θὰ συγκαταλέγη εἰς τὴν δύναμιν τῆς 20 τοιαύτη νεότευκτα σκάφη.

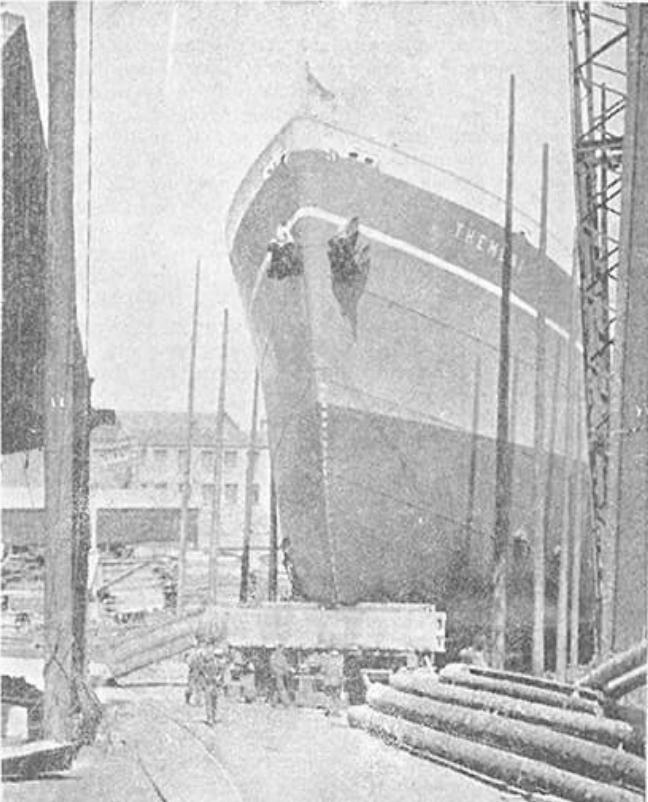
Καθελκυσίς τοῦ ἀπὸ «ΘΕΜΩΝΗ»

Τὴν 25ην Ιουνίου καθελκύσθη εἰς Sunderland τὸ ἀπὸ «ΘΕΜΩΝΗ» ναυπηγήθεν ὑπὸ τῶν W. Doxford and Sons Ltd, διὰ λογαριασμὸν τῆς ἑταιρίας «Κάρος» τῆς Σύρου.

Τὸ πλοῖον εἶναι τύπου «σέλτερ - ντέκ», μὲ μῆκος 429, πλάτος 57,5 καὶ κοίλον (βάθος) 29 ποδῶν, ικανότητος φορτίου 10.000 τόννων, καὶ ἐναντηγήθη διὰ τὴν κλάσιν 100ΑΙ τοῦ Λόιδ Ρέτζιστερ.

Διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν διαβέτει πέντε κύρια στόμια κυτῶν, εἰς ἀμφότερα τὰ καταστομάτα, τὰ δοπιαὶ ἔχουστηροι τούτων τοιαύτη νεότευκτα σκάφη.

Εἰς τὸ μεσότερον προβλέπεται ἡ ἐνδιαίτησις τῶν ἀξιωματικῶν



Τὸ «ΘΕΜΩΝΗ» δὲλιγόν πρὸ τῆς καθελκύσεώς του.

γεφύρας καὶ μηχανῆς, μὲ μεγάλην αἴθουσαν φαγητοῦ εἰς τὸ πρωραῖον ἀπὸν τῆς ὑπερκατασκευῆς ταύτης.

Τὸ πλήρωμα ἐνδιαίταται εἰς τὸ πρυμναῖον ὑπόφραγμα μὲ ίδιατέραν κάθοδον διὰ τοὺς ναύτας καὶ θερμαστάς. Διὰ τοὺς ὑπαξιωματίους καὶ διόδιμους προβλέπεται ἀνά ἓν χοριστὸν διαμέρισμα εἰς τὸ ἐπιστογον, μὲ ίδιατερον λοντῆρα. Ἡ ἐνδιαίτησις δὲλιγόν ἀνεξαρέτως εἰναι σύμφωνος μὲ τὰς διατάξεις τοῦ «Board of Trade».

Ἡ ἀπάντης ἐγκατάστασις ὀφεῖται εἰς τὸν κ. n.z. Richardsons, Wetsgarth Co καὶ περιλαμβάνει μηχανῆν τοιπολῆς ἑκτονόστεως μὲ διαστάσεις κυλινδροῦ 24X39X69 δακτύλων καὶ διαδρομὴν 48. Ὁμοίως περιλαμβάνει τρεῖς κυλινδροῦ λέβητας ἀπλῆς προσόψεως ἐργαζομένους εἰς πέσιν 220 λιτρῶν. Ἀνάδοχος παρέστη ἡ κυρία Σοφία Πνευματικοῦ, σύζυγος τοῦ κ. Μ. Μ. Πνευματικοῦ, ἐπ' τῶν μετόχων τῆς πλοϊκοτητῆς ἑταρίας. Ὄμιλον, κατὰ τὸ παρατεθέν ἐπ' εὐκαιρίᾳ πλοϊαρχοῦ κ. Νικ. Ρεθύμνης, ἔτονεις, ὅτι ἐντὸς τῶν 12 ἔως 18 τελευταίων μηνῶν μία εἰκόσιας φορτηγῶν, ἀξίας ἄνω τῶν 2.000.000 λιτρῶν, καθελκύσθησαν ἐκ τῶν Βρεταννικῶν ναυπηγείων διὰ λογαριασμὸν «Ελλήνων ἐφοπλιστῶν». Ἡ καύσθησαν — εἰπε — μερικά, οὐχὶ καὶ τόσον κολακευτικά, σχόλια, διὰ τὸν «Ελληνικὸν ἐφοπλισμόν», γεγονός διως εἶναι ἀναμφισβήτητον, ὅτι δὲν ὑπάρχει «Ελλην ἐφοπλιστής», δοτις νὰ μὴ ἀπευθύνεται παρὰ μόνον εἰς τὰ Βρεταννικά ναυπηγεῖα διὰ τὰς νέας κατασκευᾶς του. Ο κ. Ρεθύμνης συνεχάρη τοὺς ναυπηγούς διὰ τὴν ἀριστότητα καὶ γενικῶς τὴν

GREEK SHIPPING AGENCY

(Grieksche Scheepvaart-Agentuur)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON

Telephones: 48722—46225

4, Raadhuisstraat

AMSTERDAM C.

οίκονομακήν έκμετάλλευσιν τῶν παρ' αὐτῶν ναυπηγουμένων σκαφῶν, εὐφήμιος δ' ἀνέφερε καὶ τοὺς κ.α. Richardsons, Westgarth & Co, κατασκευαστάς τῶν μηχανῶν προώσεως τοῦ νέου πλοίου. 'Απετέλει — εἶπεν — εὐχάριστησιν ἡ μετά τοῦ Οἴκου τούτου συνεργασία.

'Ο κ. Μανώλης Κουλουκοντῆς, ὃς πράκτωρ ἐν Λονδίνῳ τοῦ νέου τούτου πλοίου ἐτόνισεν, ὅτι ὑπὸ τάς σημειώσας συνθήκας τῆς ἐκπτώσεως τῶν ναυλῶν δὲν εἰναι, βεβαίως, εὐχάριστος διὰ τοὺς πλοιοκτήτας ἡ καθέλκυσις ἐνὸς φορτηγοῦ, ὅτι δικαῖος δέναιος, ὅτι τὸ «Θεμόντη» θὰ ικανοποιήσῃ τοὺς ίδιοκτήτας τοῦ καὶ θὰ ἀποτελέσῃ μιαν ζωντανὴν διαμήματιν τῆς ἔργασίας τῶν ναυπηγῶν τοῦ. 'Ο διευθύνων σύμβοιος τῶν ναυπηγείον κ. Robert Haswell ἐπενθύμησε τὰς προσφάτους εἰδήσεις τοῦ 'Αγγλικοῦ ναυτικοῦ τύπου, καθ' ἓς ἡ 'Αγγλικὴ ναυπηγικὴ βιομηχανία ἀπησχολεῖτο μὲ τὸ ζῆτημα τῆς ἐλλείψεως ξένων παραγγελιῶν. Είμαι εὐτυχία — εἶπε — διαποτώνων, ὅτι αἱ εἰδήσεις αὗται δὲν ἀφοροῦν τὰ ίδια μαζί ναυπηγεία. Πλὴν τοῦ καθελκυσθέντος φορτηγοῦ «Θεμόντη», συμπληρώνται ἡδη εἰς τὰ ναυπηγεία μαζί ἔνα φορτηγόν τοῦ κ. A. Blasius, ἐπίκειται ἡ καθέλκυσις ἐνὸς ἑτέρου πλοίου διὰ λογαριασμὸν 'Ολλανδῶν ἐφοπλιστῶν καὶ ἔξησφαλίσθη ἡ παραγγελία ἐνὸς «μιστόροστ» προοριζομένου δι' ἐφοπλιστάς τῶν Φιλιππίνων νήσων.

'Ο Διευθύντης τέλος τῶν μηχανονογείων Richardsons, Westgarth & Co κ. Loveridge παρετίθησεν, ὅτι ἡ 'Ελληνικὴ ναυτιλία καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ τῆς ἀπολαμβάνουν μεγίστης ἐξτιμήσεως ἐν 'Αγγλίᾳ. 'Η δὲ 'Αγγλικὴ ναυτικὴ βιομηχανία — ἐδίμωσε χαρακτηριστικῶς — πολλὰ δύναται νὰ ἐκμάθῃ ἀπὸ τὴν πεῖραν καὶ τὴν ἐπιχειρηματικότητα τῶν 'Ελλήνων εἰς τὰ θαλάσσια ἔργα.

Καθέλκυσις τοῦ ἀ)π «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ»

Τὴν 27ην Ιουνίου καθελκύσθη εἰς τὰ ἐν West Hartlepool ναυπηγεία Gray τὸ φορτηγόν «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» τῆς ἑταίριας Σ. Γ. Λιβανός.

Τὸ πλοίον εἶναι τὸ ἔδυτον κατὰ σειράν, τὸ ὅποιον ναυπηγεῖται διὰ λογαριασμὸν τῶν ίδιων ἐφοπλιστῶν καὶ εἶναι κατά τι μεγαλύτερον τῶν ἄλλων πλοίων, τὰ ὅποια κατὰ καρδιῶν ἔχουν περιγραφή.

Αἱ κυριώτεραι διαστάσεις τοῦ εἶναι μῆκος ὅλικὸν 456 ποδῶν καὶ 10 δεκτύλων, πλάτος 57 καὶ 8½ καὶ κοίλον 37 καὶ 10', μὲ χωρητικότητα εἰς φορτίον 10.000 τόνων καὶ ὅλικον τοιάντην 5435 κόρων.

Τὸ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» εἶναι ἐν ἀξιοσημείωτον πρότυπον πλοίον τῶν τελευταίων δεδομένων διὰ μεταφορᾶς γενικοῦ φορτίου. Εἶναι τύπου «Σέλτερ - ντέκε» μὲ πρόστεγον καὶ ἐναντηγήθη διὰ τὴν ἀνωτάτην κλάσιν τοῦ Λοΐδη, μὲ ωρισμένα μάλιστα ἐπαυξήσεις ὑπὲρ τὰ κανονικά πάχη, δι' ὧδισμένα τημάτηα τῆς κατασκευῆς. Τὸ κύριον κατάστροφο μεταξὺ τοῦ «φόρο» καὶ «ἄφετο πίκα» εἶναι παραλλήλον πρὸς τὴν τρόπαδα. Εἰς ἄπαντα τὰ κάτιτη προβλέπεται διάμυκες μεταλλικὸν διάφραγμα, ἐπτὸς βεβαίως τῆς περιοχῆς τῶν στοιάων, δόπον προβλέπονται ἐνθέμα διὰ τὴν τοποθέτησιν ξυλίνων χωρισμάτων, διὰ τὴν μεταφορὰν οικηδόνων.

Εἰς τὰ ὑπεροχασκόναστά έδοθη ἐλαφρῶς ἀρεοδυναμικὸν σχῆμα. Εἰς τὸ μεσοθετογόν προβλέπεται ἡ αἴθουσα, τὸ διαμέρισμα τοῦ ἐφοπλιστοῦ, τραπέζαρια ἀξιωματικῶν, νοσοκομεῖον κλπ., μὲ ἐποτέγασμα διὰ τὴν ἐνδιάτησιν τοῦ πλοιάρχου καὶ διὰ τὸν ἀσύρματον. Εἰς τὸ αὐτὸν ὑψος προβλέπεται οἰαστήριον καὶ δομάτιον καρφῶν.

Τὰ διαμερίσματα τῶν ὑπαξιωματικῶν, ναυτῶν καὶ θερμαστῶν (εἰς κοιτῶνας τριῶν κλινῶν) προβλέπονται εἰς τὸ προμναῖον ὑπόφραγμα, καθός καὶ αἱ τραπέζαια καὶ τὰ πλυντήρια δι' ἐκάστην κατηγορίαν ιδιαίτερος. 'Ολόκληρος ἡ ἐνδιάτησις ἡλεκτροφορούτεται ἀπλέτως.

**Η
ΔΕΥΤΕΡΑ ΞΙΚΟΣ
(1938)39)**
**Τοῦ 'Οδηγοῦ
τῆς 'Ελληνικῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας
ὑπὸ Μ. Σαπόρτα,
Ε.Ξ.Ε.Δ.Ο.Θ.Η**

Η δευτέρα ξικος τοῦ 'Οδηγοῦ θὰ ἀναφέρῃ ἐπίσης καὶ τὰ πρώην ὄνόματα ἐκάστου 'Ελληνικοῦ ἀτμοπλοίου. Θὰ συμπεριλάβῃ τὰ νέα ἐν Λονδίνῳ ἐγκαταστητέντα ἐντατηγικὰ Γραφεῖα, ὡς καὶ τὰ ὑπ' αὐτῶν διαχειριζόμενα ἀτμόπλοια.

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

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

Διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν προβλέπονται 10 ισχυρὰ ἀτμοβαροῦλα καὶ μετά 10 ζαλυβδίνων φορτωτήρων δυνάμεως 5 τόννων. 'Ομοίως προβλέπεται ἐλιγχτον (έγγατης) εἰς τὴν πρώην, μηχάνημα πηδαλίου, φυκτικὸς θάλαμος καὶ κεντρικὴ θέρμανσις δι' ὥλα τὰ διαιρεόματα.

Τὴν μηχανὴν ἐφοριήθεισαν τὰ «Central Marine Engine Works» καὶ εἶναι τριπλῆς ἐκτονώσεως μὲ διαστάσεις κυλίνδρων 24X40X68 δαπτύλων καὶ διαδομὴν 48 καὶ εἶναι ἐφωδιασμένη μὲ βαλβίδας διανομῆς διὰ τὴν ὑψηλὴν καὶ μέσην πίεσιν. Οἱ λέβητες, τοεῖς τὸν ἀφιθμόν, ἐργάζονται μὲ πίεσιν 225 λιτρῶν, μὲ τεχνητὸν ἐλκυσμὸν καὶ ὑπέρθερμον ἀτμόν. Οἱ περιφεριακῆς εἰναι τόποι C.M.E.W.

Τὸ σκάφος καὶ ἡ μηχανὴ κατεκενάσθησαν τῇ ἐποπτείᾳ τοῦ κ. 'Αγγυροῦ καὶ τοῦ Mr Mackay, ἐνεργούντων ἐξ ὄντων τῶν ἐφοπλιστῶν. Ανάδοχος κατὰ τὴν καθέλκυσιν παρέστη ἡ κ. Σ. Γ. Λιβανός σύνγονος τοῦ ἐφοπλιστῶν.

Δοκιμαὶ τοῦ ἀ)π «ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»

Τὴν 29ην Ιουνίου ἔξετέλεσε δοκιμὰς ἐκ τῶν ναυπηγείων τῆς Burntisland τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» τῆς Ἐταιρίας «Πέτρος Νομικός». Τὸ σκάφος εἶναι χωρητικότητος 9400 τόννων καὶ συγκεντρώνει πλείστα σημαντικά καθιστῶντα αὐτὸν ἐν τῶν οἰκονομικοτέρων τύπων «τράμπτο».

Διὰ τὸ σχῆμα τῆς γάστρας ἐγένετο παραδεκτὸς ὁ τελευταῖος τύπος τῶν ναυπηγείων Burntisland, καὶ ἐπτὸς τῶν λεπτῶν γραμμῶν τῶν ψάλων, τὸ σχῆμα τὸ πρώτα καὶ πρώτης εἰδικῶς μελετηθέντα, ἐξασφαλίζοντα εἰς τὸ πλοίον τὸ καύσθαλασσον, καθ' οἰανδρόποτε κατάστασιν καρού. 'Η ἥλιξ καὶ τὸ πιδάλιον εἶναι εἰδικῶς μελετημένα διὰ νὰ μειώνουν τὴν ἀντίστασιν καὶ νὰ ἐπανέχουν τὸν συντελεστὴν πρώτης.

Ἐν γενικαῖς γραμμαῖς τὸ «Ασπασία Νομικόν» εἶναι τύπος shelter deck μὲ ώραίαν σημάτητη (βιάρισμα) καταστρόματος, πρώμαν καταδρομικὸν καὶ ώραίαν ἐστρογγυλεύμενη πόδων.

Τὸ πλοίον διαθέτει πέντε εὐρέα στόμα στόματος ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρόματος καὶ ἀντίστοιχα εἰς τὸ ὑπόφραγμα, συστήματος Nielsen. «Ερυτόν στόματος» ἔχεται τὸ πρόστιμον εἰς τὸ διόν φορτωτήρων καὶ ἀτμοβαροῦλων. Τὸ μηχάνημα πηδαλίου είναι σταθερός μερισμένης εἰς τὴν πρώην, κυνουμένον ἀπὸ τῆς γεφύρας διὰ τηλεκινητήρος. Δι' ἓμα διατίθενται τὰ διπύθμενα καὶ τὸ «εφόρο» καὶ «ἄφτερο - πίκα».

Τὸ ηδύτηρος τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρώματος εἶναι διαρροθμούμενόν ἐπὶ τῇ βάσει τῶν τελευταίων ἀντιλήψεων, ἡ δὲ διαδρομής τῆς γνωστῆς πέριξ τῶν ναυπηγείων Burntisland. 'Ο ψητικὸς θάλαμος, ποποθετημένος εἰς τὸ ὑπόφραγμα, ἔχεται τὸ πλάτος τῆς γεφύρας διὰ τηλεκινητήρος. Δι' ἓμα διατίθενται τὰ διπύθμενα καὶ τὸ «εφόρο» καὶ «ἄφτερο - πίκα».

Τὸ πλοιάρχον διαθέτει πέντε εὐρέα στόμα στόματος ἐπὶ τοῦ κυρίου καταστρόματος καὶ ἀντίστοιχα εἰς τὸ ὑπόφραγμα, συστήματος Nielsen. «Ερυτόν στόματος» ἔχεται τὸ πρόστιμον εἰς τὸ διόν φορτωτήρων καὶ ἀτμοβαροῦλων. Τὸ μηχάνημα πηδαλίου είναι σταθερός μερισμένης εἰς τὴν πρώην, κυνουμένον ἀπὸ τῆς γεφύρας διὰ τηλεκινητήρος. Αἱ κύριαι διαστάσεις τοῦ πλοίου εἶναι: Μῆκος μεταξὺ τοῦ δρόμων 415 πόδες, πλάτος, 57 καὶ κοίλον (βάθος) μέχρι τοῦ shelter deck 36 πόδες.

Τὸ προσωτήριος μηχανὴν εἶναι τριπλῆς ἐκτονώσεως, κατασκευασθεῖσαν ὑπὸ τῶν David Rowan τῆς Γλασκώβης. Αἱ διαστάσεις τῶν κυλίνδρων εἶναι 22X47X63 δάκτυλοι, μὲ διαδομὴν 45 δακτύλων. Τὸν ἀτμὸν διὰ τὴν λεπτονογίαν τῆς παράγοντος δύνης ἴδραυλωτοί λέβητες ἐργάζομενοι μὲ πίεσιν 220 λιτρῶν, ἐφωδιασμένοι μὲ τεχνητὸν ἐλκυσμὸν συστήματος Howden καὶ προθερμαντήρα αέρος, ὡς καὶ μὲ τελευταίον τύπου ὑπερθερμαντήρα αέρος, ὡς καὶ μὲ τελευταίον τύπου ὑπερθερμαντήρα. 'Ομοίως προβλέπεται βοηθητικὸς λέβητος 220 λιτρῶν.

ΑΤΜΟΠΛΟΪΑ ΕΥΑΓ. ΤΟΓΙΑ



**ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ "ΑΡΝΤΕΝΑ,
ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΣ ΑΝΕΣΙΣ ΤΑΧΥΤΗΣ
Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις
ΧΙΟΝ-ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΝΗΣΟΥΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ**

Τηλέφωνα Δ)σεως 40.324 Κεντρ. Πρωτ.43210
ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ εἰς ἄπαντα τὰ Πρακτορεῖα

Ναυτικοί Δίκαιοι

-**Υποτροπή άσθενείας ναυτεργάτου και αι έκ ταύτης εύθυναι**

Τὸ Ἀνυφωτικὸν τῆς Γαλλίας, καὶ ἀντίθετον γνόμην τῶν κατώτερων δικαστηρίων, ἔξεδωκε πρὸ τοῦ ἔξαρετικοῦ ἀνδιαιρέσοντος ἀπόφασιν, ἀναφερομένην εἰς ἄγονην ἀποζημιώσεως ναυτεργάτου παθόντος ἐν ὑπερεσίᾳ, λόγῳ υποτροπῆς ἀσθενείας καὶ τῆς ἐκ ταύτης προειλθόντης ἀναγνωτήτος πρὸς ἄρχασιν. Πῃ ὑπόθεσης ἔχει ὡς ἔξης: Εἰς ναύτης, ὑπερετῶν ἐπὶ σκάφους τῶν «Μεσσαζέρη», ἥσθεντος ἐπὶ τοῦ πλοίου, βάσει δὲ τῆς κειμένης νομοθεσίας εἰσήχθη εἰς νοσοκομεῖον, δαπάνως τῆς πλοιοκτητοφρίας ἐταύριας. Μετὰ τὴν φανομενικήν, ὡς ἀπεδίζθη ἐκ τῶν ὑστέρων, θεραπείαν τοῦ, ὃ ναύτης ὅπερ ἐνωτολογήθη ἐπὶ πλοίο τῆς ἑταῖρας «Τρανσόρ Μαριτίμ», δόλγον δὲ ἀργότερον ὑποτροπή τῆς ἴδιας ἀσθενείας ἔξεδηλωθή ἐπὶ αὐτοῦ καὶ τὸν κατέστησεν ἀνίκανον πρὸς ἄρχασιν.

Ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει ἀνεφόν τὸ ζῆτημα τοῦ καθορισμοῦ δικαιοδόσως, εἰς δάρος ποίων ἐπὶ τῶν δύο ἢ καὶ ἀμφοτέρων τῶν ἐποπλιστῶν ἔπειτα νὺν ἐπιτέσσον αἱ ἀπόζημωσεις καὶ τὰ νοσήματα τοῦ παθόντος ναυτοῦ, δεδομένον μάλιστα, διὰ κατὰ τὴν πρόσληψίν του ἐπὶ τοῦ πλοίου τῶν «Τρανσόρ Μαριτίμ» ἔξετάσθη ἰατρικῶς καὶ εὑρέθη ὑγής. Κατὰ τὴν «Τρανσόρ Μαριτίμ», ἐφόσον ἐπρόσκειτο περὶ ὑποτροπῆς ἀσθενείας, τὴν δοιαν ἀρχικῶς ὑπέστη ὃ ναύτης ἐπὶ σκάφους τῶν «Μεσσαζέρη Μαριτίμ», εἰς τὴν τελευταίαν ταῦτην ἑταῖραν ἐπέλεπτε τὸ δάρος τῶν δαπανῶν καὶ τῶν μεταγενεστέρων συνεπειῶν ἡ τοιλάχιστον αἱ συνέπειαι αὐτῶν δὲν ἡδύνατο ὀπωδήποτε νὰ διαφένουν τὴν «Τρανσόρ Μαριτίμ», ἐφόσον ἡ ἀσθενεία δὲν ἔξεδηλωθή ὡς συνέπεια τῶν ὑπερεσιῶν, ποὺ παρέσχεν ὁ ἀσθενήσας ναυτεργάτης εἰς τὸ πλοίον της, ἀλλ᾽ ἐπαύθε κατὰ τὴν προηγούμενη ἀθοῦ ὑπερεσίαν ἐπὶ τοῦ πλοίου τῶν «Μεσσαζέρη».

Τὸ δικαστήριον, πράγματι, ἀκολούθησαν τὸ ἀντί σκεπτικὸν, ἀπέλλαξε τὴν «Τρανσόρ Μαριτίμ» πάσης ἐποχερσίως, ἔναντι τοῦ ἀσθενήσαντος ναυτεργάτου καὶ παρέσχε τὸ δικαίωμα εἰς τὸν παθόντα νὺν στραφῆ κατὰ τὸν «Μεσσαζέρη Μαριτίμ». Τὸ Ἀνυφωτικὸν ὅμως ἀνέτρεψε τὴν ἀπόφασιν ταῦτην, παραπέμψαν τὴν ὑπόθεσην εἰς νέαν δίκην μὲ τὸ κατωτέρω αἴτιολογικόν: «Οταν ἔναν τραῦμα ἐπανεμφανίζεται ἡ μία ἀσθενεία παρουσιάζει ὑποτροπὴν εἰς ἔνα ναυτεργάτην, μετὰ τὸ γεγονός διὰ ὅπερ ἐθεωρεῖτο θεραπεύεις ἡ διὰ τῆς ἐπαναπροσλήψεως τοῦ ἐπὶ ἄλλον πλοίον ἀναγνοούσεται ὡς ὑγής, ὁ ἐποπλιστής εἰς τὴν ὑπερεσίαν τοῦ ὅποιον ἐνίσχυεται καὶ ἐπαύθε τελευταίως ὁ ναυτεργάτης, ἔστω καὶ ἐξ ὑποτροπῆς πάλαις νόσου, εἰνὲ ὑπενθύμησις διὰ τὰς δαπάνας τῆς ἱατρικῆς τοῦ περιθάλψιους καὶ διὰ τὰς συναφεῖς ἀπόζημωσεις.

-Στοιβασία μειονεκτική καὶ ναυσίπλουν τοῦ σκάφους

Ὑπὸ τῶν Ἀγγλικῶν δικαστηρίων ἔξεδοντη πρὸ ἡμερῶν ἀπόφασις, διὰ τὴν ἔγενετο ἀποδεκτή ἡ ἀγωγὴ τῆς Ἰσπανικῆς ἑταῖρας «Agrendataria», τῆς Βαρκελώνης — ἐνεργούσῃς διὰ λογαριασμὸν τῆς Ἰσπανικῆς κυβερνήσεως — κατὰ τὴν Ἀγγλικῆς ἐποπλιστικῆς ἑταῖρας «Standale», τοῦ Λονδίνου. Διὰ τῆς ἀγωγῆς ἀπητείτο ἡ καταβολὴ ἀπόζημωσεως διὰ τὴν ἀπώλειαν 3200 τόννων σίτου μεταφερομένου εἰς Καρθαγένην διὰ τοῦ φορτηγοῦ «Standale», ἀπεις ἐνανάγγειον εἰς τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον τὴν 3ην Ἀπριλίου π. Ε., συνεπειά τριμηνίας. Οἱ ἐνάγοντες ἐστήριξαν τὴν περὶ ἀπόζημωσεως ἀπώτησί τον εἰς τὴν μειονεκτικὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου, λόγῳ τῆς ὅποιας τὸ σκάφος ἔδει νὰ θεωρηθῇ ἀκατάλληλον πρὸς πλοΐον. Οἱ ἐναγόμενοι ἀντέρονταν τὸ ἐπιχείρημα τοῦ, βάσει τοῦ ἀρ-θρου τῆς φορτωτικῆς, καθ' ὃ «ἄπαντες οἱ λοιποὶ κίνδυνοι καὶ τὰ ἀτυ-

χήματα θαλάσσης καὶ ναυσιπλοίας» ἔξηροῦντο.

Μετὰ μακρὸν ἀκροαματικὴν διαδικασίαν, ὁ δικαστὴς λόρδος Langton ἔξεδωκε πρὸ τοῦ ἀνέφερεν ἐν ἀρχῇ, ὅτι οἱ ἐναγόμενοι ἐφοπλισταὶ ἐπεκαλόντο ἔξαρεσιν διατυπωμένην εἰς τὸν δρόμον τῆς φορτωτικῆς ὑπὸ τὴν εὑρητάτην ὅμοιαν ἀντώντος ἐργασίαν. Κατὰ τὸ ναυάγιον δὲν ἐσπειριθῆσαν ἀνθρώπινα θύματα, τὸ δὲ «Board of Trade» δὲν εἶχε προδῆ εἰς ἔρευναν ἐπὶ τῶν αἰτίων, ποὺ προεκάλεσαν τὴν καταβύθισιν τοῦ σκάφους. Τὸ δικαστήριον ὅτεν — εἶπεν ὁ Ἀγγλος δικαστής — δὲν ἐκλήθη διὰ διάφορης εἰς τὸν νὰ ἐρευνήσῃ ἐπὶ τῶν αἰτίων τοῦ ναυάγιου, δι' ὃ καὶ ἐναπέκειτο εἰς τὸν ἐνάγοντα νὰ ἀποδείξουν τὸ δάσκαλόν του. Απὸ τὴν διαδικασίαν είχε πιστή τὸ δικαστήριον, ὅτι δὲν ἐπήρχοντο εἰς τὸ φορτίον τοῦ φορτίου ἐποπλωμάτος ξύλινα διαχωρίσματα, αἱ δὲ σχετικαὶ ὡς πρὸς τοῦτο καταβέσσεις τοῦ πλοιάρχου καὶ τοῦ αἱ ἀξιωματικοῦ δὲν ἀπαλεῖσθον ἐν προκειμένῳ εἰς τὴν ἀλήθειαν. Καὶ ἂν αἰώνιη εἰς τίνα πρω-ράια τιμάτα τοῦ πλοίου εἶχον πράγματι χρησιμοποιηθῆ ξύλινα διαχωρίσματα διὰ τὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου, θύτι εἶχον καὶ ταῦτα τοποθετηθῆ πληυριαλῶς καὶ χωρὶς κανένα πρωτικὸν ἀποτέλεσμα διὰ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου.

Τὸ φορτήγον «Standale» ἦτο ἡμέρια 28 ἐτῶν καὶ τὸ μηχανοστάσιόν του δὲν διετέρετο εἰς τὴν ἀρίστην διατήν κατάστασιν. Ό τρίτος μηχανικὸς μάλιστα, είχε παράσχει εἰς τὸ δικαστήριον μίαν ἐντεπωσιακὴν εἰκόνα τῶν ἐλλείφεν τοῦ ἀνωμαλῶν, χαρακτηρίσας τὴν ἀντίλιαν τοῦ σκάφους λ. χ. ὡς «ἐργαλεῖον προεργάζοντον ἐξ τῆς κιβωτοῦ τοῦ Νόε», ἐνῷ καὶ τὰ βαροῦντα εἶχον θρανθῆ κατὰ τὴν φόρτωσιν. Παρὰ ταῦτα τὸ πλοίον είχε ταξινομηθῆ ἐπὸ τῶν νηογνώμονος «Veritas» καὶ δὲν ἐξαρχατηρίσθη ὑπὸ τῶν ἐναγόντων ὡς μὴ νανοίπονυ, οὔτε, ὡς πρὸς τὸ σκάφος, οὔτε ὡς πρὸς τὰς μηχανάς του, παρὰ μόνον ὡς πρὸς τὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου του.

Συνεχίζουν τὸ σκεπτικὸν τοῦ ὁ Ἀγγλος δικαστής ἐτόνισεν, ὅτι οὐδεμία ἄλλη ἔξηγησις ἡκουανθῇ, ἀναφορικῶς μὲ τὸ νανέριον, εἰμὴ διὰ μετὰ ἓνα βαρὺν κλινδωνισμὸν ἐπὶ τῆς πιέσεως διό ἀλληλοδιαδόχουν μεγάλουν κυμάτων, μετετοπίσθη τὸ φορτίον του καὶ τὸ σκάφος ὑπέστη αἰσθητή κλίση την 11.30 π. πορείαν της 2ας Απριλίου. Ή κλίσης ὑπῆρχεν αἰγνιδία καὶ ἔντονος, ἔξηκολούθει δὲ νὰ αἰξάνεται ἐπικινδύνως. «Οταν ὁ πλοιάρχος εὑρέθη ἐνώπιον τοῦ ἀμέσου κινδύνου ἀνατροπῆς τοῦ πλοίου, είχε κατὰ νοῦν, διὰ ὃ κίνδυνος οὐτος προήρχετο ἀπὸ μετατόπισιν τοῦ φορτίου, ἀλλ᾽ ἣτο πλέον ἀδύνατον τὰ νηογνώμονα τά κύτη, διὰ νὺν τὸ ἐχαριδώσῃ. Εξεπέμψθη τότε τὸ S.O.S. «Οταν τὸ σκάφος ἀπέκτησε κλίσην 20 μοιρῶν οἱ ἐπὶ αὐτοῦ παρεδέχθησαν, διὰ τὸ φορτίον είχε μετακινηθῆ. «Ολα αὐτὰ — κατὰ τὸν δικαστὴν — ἀπέκλειον τὸν ισχυρισμὸν τῶν ἐναγόντων ἐφοπλιστῶν, διὰ τὸ σκάφος των ἡτο ἀσφαλῶς ἐστοιβαγμένον, ὥστε ν' ἀποκλείεται οἰδαπήτε πεταζίνως τοῦ φορτίου του. Ή καταβύθεισαν, έστω, διὰ τὴν στοιβασίαν προσπάθεια ήτο μειονεκτική, δὲ εἰς εἷς κῆρα σίτος δὲν μετεκινήθη εἰς περιορισμένον κήδον, ἀλλ' εἰς εὐφάνισην τὸν κίνδυνον.

Εσημειώθη ἀκόμη ἐπὸ τοῦ λόρδου Langton ἡ κατάθεσις ἐνὸς μάρτυρος, ουμάρινος πρὸς τὴν ἡμέραν ἡ ἀγωγὴ τῆς Ισπανικῆς ἑταῖρας «Standale», τοῦ Λονδίνου. Διὰ τῆς ἀγωγῆς ἀπητείτο ἡ καταβολὴ ἀπόζημωσεως διὰ τὴν ἀπώλειαν 3200 τόννων σίτου μεταφερομένου εἰς Καρθαγένην διὰ τοῦ φορτηγοῦ «Standale», ἀπεις ἐνανάγγειον εἰς τὸν Βισκαϊκὸν κόλπον τὴν 3ην Ἀπριλίου π. Ε., συνεπειά τριμηνίας. Οἱ ἐνάγοντες ἐστήριξαν τὴν περὶ ἀπόζημωσεως ἀπώτησί τον εἰς τὴν μειονεκτικὴν στοιβασίαν τοῦ φορτίου, λόγῳ τῆς ὅποιας τὸ σκάφος ἔδει νὰ θεωρηθῇ ἀκατάλληλον πρὸς πλοΐον. Οἱ ἐναγόμενοι ἀντέρονταν τὸ ἐπιχείρημα τοῦ, βάσει τοῦ ἀρ-θρου τῆς φορτωτικῆς, καθ' ὃ «ἄπαντες οἱ λοιποὶ κίνδυνοι καὶ τὰ ἀτυ-

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



Berger

MARINE PAINTS ANTI-FOULING COMPOSITIONS

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

COLOUR PATTERNS & FULL INFORMATION ON APPLICATION TO:

MEANDROS SHIP STORES LTD.

SOLE AGENTS FOR SUPPLY OF BERGER PAINTS TO GREEK
SHIPPING IN GREECE & ENGLAND

72. BUTE STREET, CARDIFF: TELEPHONE: CARDIFF 715 (AFTER HOURS)
TELEGRAMS: "ATMOPLION - CARDIFF"

NO COMPLAINTS WITH BERGER PAINTS

καιολογημένης μάλιστα κατά Μάρτιον και Απρίλιον.

"Ήτο δύνατον τό «Standale» καλώς έστοιβαγμένον, λαμπανομένον όπ' όπου τῶν κινδύνων, τοὺς δύοις ήτοντο ένδεξόμενον ν' ἀντιμετωπίσῃ, τοὺς παρθένους αὐτὸν καὶ τῆς μικρᾶς ἀποδοτικότητος τῶν μηχανῶν του; 'Ο περὶ «Εμπορικῆς Ναυτιλίας» νόμος καιρώθιεν, ὅτι εἰς περίπτωσιν φορτώσεως γεννημάτων ἐπὶ 'Αγγλικοῦ πλοίου, ἔφερε νὰ λαμβάνονται δλαιά αἱ ἀναγκαῖαι καὶ λογικαὶ προφυλάξεις, ὥστε νὰ ἀποφεύγηται ὁ ἐκ τῆς μετακινήσεως τοῦ φορτίου σοβαρὸς κινδύνος. Τὸ 180ν ἄρθρον τοῦ ίδιου νόμου ἀναφέρει διὰ τὰ 'Αγγλικὰ πλοία τὰ μεταφέροντα σημερά πρὸς τοὺς 'Αγγλικοὺς λιμένας:

"Δὲν πρέπει νὰ τοποθετοῦντα σημεῖα εἰς χώμα μεταξὺ τῶν καταστροφάτων ή — ἐὰν τὸ πλοῖον ἔχῃ δύο καταστροφάτων — μεταξὺ τοῦ κυρίου αὐτὸν καταστροφάτων καὶ τοῦ ἀνισθέντον τοιούτου, εἴμιτον μόνον τόσα ποδότητες, διὰ τὰ ἀπατοῦντα διὰ τὴν κάλυψην τοῦ δημιουργούμενου κατὰ τὸν πλοῦν διακένον μεταξὺ τῆς ἐπιφανείας τοῦ φορτίου τῶν πετῶν καὶ τοῦ καλύψματος τῶν κυτῶν. Τὸ οὖτον μεταφέρομενον εἰς χώμα φορτίον πρέπει νὰ είνει καταλήλως ἔστοιβαγμένον.

Ἐλέγει πεισθῆ τὸ δικαστήριον, ὅτι δὲν ὑπῆρχον διοῖσι εἰς τὸ ὑπόστρωμα τῆς πρώτας. 'Ετέρα προφύλαξις συνίστατο εἰς τὴν κατασκευὴν διαμήκους ξελίνων διαχωρίσματος, ἔξινοντας εἰς ὕρος ἀπὸ καταστρόματος εἰς κατάστρωμα. Τοιούτον διαχωρίσμα δὲν εἶχε κατασκευασθῆ ἐπὶ τοῦ «Standale». 'Ακούνταν πολλάκις — ἐπόνεσεν ὁ λόρδος Langton — ἐπικρίσεις ἐκ μέρους ναυτικῶν σύντονος περὶ τῶν ἀπηρχουμένων, δῆθεν, διατάξεων καὶ Κανονισμῶν τοῦ «Board of Trade». 'Η παροῦσα ὑπόθεσις ὅμως ἔχεται εἰς ἐπίφορων τοῦ συστάσεων τοῦ «Board of Trade», ἐνῷ συγχρόνως καὶ ἡ «Ἐνοιστες τῶν ἀσφαλιστῶν τῆς Νέας Υόρκης δὲν ἔχει διαφέρουν ἀντιλήφτεις σχετικῶς μὲ τὰς ἀναγκαῖας προφυλάξεις κατὰ τὴν μεταφορὰν γεννημάτων εἰς χώμα.

'Απαντάται μάλιστα καὶ ἡ ἀκόλουθος Ἀμερικανικὴ σύντασις: «Ο— ταν σημεῖα εἰς σάκκους η ἀλλο το φορτίον στοιβάζεται ἐπάνω ἀπὸ σημεῖα εἰς χώμα δέον νὰ καταβάλληται φροντίς, διότι τὰ εἰς χώμα σημεῖα καταλύπτονται μὲ δέον πάχη «σανίδων», τοποθετούμενον ἐμπόρος, διότι καὶ ἔγκαροις, μὲ διαστήματα μεταξὺ τῶν κάτω «σανίδων» οὐχὶ πλέον τῶν 4 ποδῶν καὶ μεταξὺ τῶν ἄνω «σανίδων» οὐχὶ πλέον τῶν 9 ἵντσων. Δέον ἐπίσης νὰ λαμβάνηται πρόσων, διότι διοὶ οἱ σάκκοι στοιβάζονται καταλήλως, εἰς καλήν τάξιν καὶ διοὶ καλῶς πεπληρωμένοι καὶ διότι αἱ σειραὶ ποτοθετοῦνται συνηνωμέναι.

Οὐδέν τούτον σαφέστερον, ἀλλὰ καὶ πρωτικώτερον. "Αν οἱ σάκκοι ἦσαν ἀπλῶς ἔχηται μένοντας ἐπὶ τῶν εἰς χώμα σημεῖων, θὰ ἐνθύμηστο ἐντὸς αὐτῶν καὶ συνεπάθεις δὲν θὰ ἤδυνταν νὰ στερεώσουν τὴν στοιβασίαν καὶ νὰ προλάβουν τὴν μετατόπισιν. Σάκκοι ἀνευ καὶ ξελίνων διαχωρίσμάτων θεωροῦνται ὡς ἀποτελούντες ἔνα τιμῆμα τοῦ εἰς χώμα φορτίου. Οἱ Κανονισμοὶ τοῦ «Board of Trade» καὶ αἱ συντάσεις τῶν 'Αμερικανῶν ἀσφαλιστῶν — ἐπόνεσεν ὁ 'Αγγλος δικαστής — δὲν ἐτηροῦσαν εἰς τὴν περίπτωσιν τοῦ «Standale».

Καθώδισεν ἀπόθη τὸ δικαστήριον, διότι πάν πλοῖον ἀποπλέον ἐπὶ 'Αμερικῆς — διότιν εἶχε φορτώσει καὶ τὸ ναυαγῆσαν σκάνος — ὥστε νὰ τηρῇ τὴν ὑπὲρ αὐτοῦ. 18 διάταξιν τῶν περὶ στοιβασίας Κανονισμῶν. Εἰς τὴν προσειμένην ὑπόθεσιν ἐπήρχονται ἀμέλεια ὡς πρὸς τὴν τήσην τῶν συνήθων καὶ λοιπῶν μέτρων προφυλάξεως, ἥτινα ἔφερε νὰ ληφθοῦν, ἔστω καὶ ἂν δὲν προεβλέποντο ὑπὲρ τοῦ «Board of Trade». 'Εδέχθη δὲν

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. } ΑΘΗΝΑΙ 30-151 & 30-152 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 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' εὐθείαν φορτωτικὰ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ,
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :

DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

“ΕΛΛΑΣ,,

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

ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

τὸ δικαστήριον, διότι ἡ στοιβασία ἦτο μειονεκτικὴ καὶ διό τὸ πλοῖον ἀπολέσθη συνεπείᾳ τῆς μεταποτίσεως τοῦ φορτίου του, δι' ὃ καὶ ἐξεδόθη ἀπόφασις ὑπὲρ τῶν παραληπτῶν τοῦ φορτίου.

Η ἔξαλειφις ναυτικῆς ὑποθήκης

"Υπὸ τοῦ ἀντεισαγγελέως τοῦ 'Αρειον Πάγου κ. Χοΐδα ἐξεδόθη — εἰς ἀπάντησιν ἐγγράφου ἐφοτίματος τοῦ ὑπουργείου Δικαιοσύνης — μαρφοσκελῆς γνωμοδότησις ἐπὶ τῶν περιπτώσεων ἔξαλειφεως ναυτικῆς ἴποθήκης. 'Ο κ. Χοΐδας ἀποφαίνεται, διότι συμβολαιογραφικὸν ἔγγραφον ἔξαλειφεως ναυτικῆς ἴποθήκης δύναται νὰ είνει καὶ μονομερῆς πρᾶξης ἐπινοθήκης. 'Επίσης καὶ ἀλλοδαπὸν συμβολαιογραφικὸν ἔγγραφον ἀρκεῖ πρὸς τοῦτο καὶ ψωφίς νὰ κηρυχθῇ προγνωμένως ἐπελεστὸν ἐν 'Ελλάδι. Τὰ ἐν 'Αγγλίᾳ ἐγδιδόμενα πιστοποιητικὰ συμβολαιογράφου διεβαωνύτος, διότι ἐνώπιον τοῦ ὑπεργάρη τὸ περὶ ἔξαλειφεως ἴδιωτὸν ἔγγραφον, πληρούν τὸ δρόμον τοῦ ἄρθρου 255 τοῦ Εμπορικοῦ νόμου. Διὰ τὴν καὶ ὅδιαν ἐκτίμησιν τῶν ἔγγραφων τῆς ἔξαλειφεως καὶ τῆς προσηκούσης προσαγωγῆς των, είνει ἀφιδίος ὁ Εἰσαγγελεὺς 'Εργετῶν.

Άγορα πωλησίας πλοίων

Η πορεία τῶν τιμῶν κατά τὸ α'. ἔξάμηνον

"Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς συμπληρώσεως τοῦ α' ὥμηνον το. ἔ., τὸ «Fairplay» ἀφιερώνει μαρφάλης ἀνασκόπησιν τῆς ἀγορᾶς μεταχειρισμένων πλοίων, ἐκ τῆς ὥποιας καταδεικνύεται ἡ μικρὴ πίντης ἀγοραπολητισμῶν, συνέπεια τῆς ἀπὸ μηνῶν ἥδη παρατεινομένης χαλαρότητος τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς. 'Οσον ἀφορᾷ ἐξ ἄλλου τὴν πορείαν τῶν τιμῶν τῶν διαφόρων τύπων πορτηγῶν πλοίων, ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν πολλήσεων τοῦ ἔξαμηνον μία αἰσθητὴ πολυχρόνης διάρκειας διὰ τὰ σχάψη μεγάλης ἡλικίας.

Οὕτω, διὰ τὰ φορτηγά «στάνταρ» Α., ἔναγει τῆς σημειωθείσης κατ' Οξτρωβίον π. ἔ. Ἰνφρήνης τιμῆς, σημειωθεῖται ἡδη μία πτώσης 61.56 ὁ.ο. Τὰ φορτηγά «Ανον Κλίφε» καὶ «Τρεματόν» 8200 τ. δ. w. ἔκπτωσην καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σεβεῖν τοῦ 1937 ἐπολημόρθων τὸ πλευρόν τοῦ 60.000 λίρων τὸ πλωτόν καὶ 61.500 λίρας τὸ δεύτερον, ἔναντι τοῦ Βελγικοῦ ἀλλα «Καπιθόνε» 7880 τόννων δ. w. καὶ ναυπηγήσεως 1918, μὲ σεβεῖν τοῦ 1935, ἔχοντος δὲ 6' καταστροφαὶ εἰς τὰ κύτη 1, 2, 3 καὶ 4, ὅπερ ἐπολημόρθη κατὰ Μάιον το. ἔ. ἀντὶ 24.250 λιρῶν. "Εγτοτε, οὐδεμία ἀλληλαγωγιστική ἀγοραπολητισμού φορτηγοῦ «στάνταρ» Α. ἔλαβε χώραν, ινα δι' αὐτῆς διαπιστωθῆ ἐπαρκισθεότερον ἡ ἐπελθοῦσα ἔκπτωσης τῶν ἀξιῶν. Η πόλησης ὅμως πρὸ τον ἡμερῶν τοῦ ἀλλα «Νέδον» ἀντὶ 27.500 λιρῶν είνει δηλωτική τῶν ἥδη πρατονιῶν τιμῶν. Σημειωτέον, διτά τὰ φορτηγά τοῦ ἐν λόγῳ τέλον ἐπολούντο τὸ φιλιόποδον τοῦ 1936, μὲ σεβεῖν τοῦ ίδιου ἔτους, ἀντὶ τιμῆς κυμανομένης γόρω τῶν 25.000 λιρῶν.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ φορτηγά «στάνταρ» Β., ἐπραγματοποιήθησαν κατὰ τὸ ἐπόν ἀνασκόπησιν δημον 4 ή 5 διαδοχικαὶ πωλήσεις εἰς τιμάς, αἵτινες ἡρούλωνται τὴν ἔχης διαδοχικαὶ πωλήσεις εἰς τιμάς, 32.500 λιρῶν κατὰ Φεβρουάριον, 28.000 λιρῶν κατὰ Μάρτιον, ἀλλὰ καὶ μέχρι 34.000 λιρῶν κατ' Απρίλιον. 'Απὸ τοῦ Νοεμβρίου 1937, διτέ πελήθη τὸ ἀλλα «Τρελγον» ἀντὶ 62.000 λιρῶν, μέχρι της τιμῆς τῶν 34.000 λιρῶν κατ' Απρίλιον το. ἔ., ἐπημειώθη μία πτώσης 45 ὁ.ο. Δέον νὰ σημειωθῇ ὅμως, διτά τὰ σκάψη τοῦ τέλου τοῦ «Τρελγον» παροντισασαν αἰχνον 2000 ἐνως 3000 λιρῶν, ἔναντι τῶν τοῦ τέλου τοῦ «στάνταρ» Β., λόγῳ τῆς καλύτερας καταστάσεως των καὶ μεταφορμώσεων, ποὺ ἐφημούσθησαν ἐπ' αὐτῶν.

Σκάψος 7730 τόννων δ. w. καὶ ναυπηγήσεως 1919, τὸ ἀλλα «Μυσιπ», μὴ ὃν τοῦ μεγέθους τοῦ «στάνταρ» Β., ἐπολημόρθη τὸν Μάιον το. ἔ. ἀντὶ 22.000 λιρῶν. Η πόλησης αὕτη συγχρινομένη πρὸ τοῦ τοῦ «Γλεναρ्डλες» 7350 τ. δ. w. καὶ ναυπηγήσεως 1921, ὅπερ ἐπολημόρθη τὸν Μάρτιον ἀντὶ 40.000 λιρῶν, καταδεικνύει πτώσην 50 ὁ.ο. εἰς τὰς ἀξίας, λαμπανομένης ὑπὲρ ὅδιν καὶ μιᾶς ἔκπτωσεως, λόγῳ ἡλικίας, μεγέθους καλλ.

Τὰ φορτηγά «στάνταρ» C. ἵπτεστονται ἔκπτωσην 40 ὁ.ο. Οὕτω, κατ' Απρίλιον το. ἔ., ἐπολημόρθη ἔνα σκάψος τοῦ τέλου τούτου ἀντὶ 21.000 λιρῶν καὶ ἔτερον κατὰ Μάιον ἀντὶ 20.000 λιρῶν, ἐνῷ πρὸ 6 ή 7 μηνῶν σκάψη τοῦ ίδιου τέλου τοῦ πτώσην 34.000 ἐνως 35.000 λιρῶν.

Τὰ νεωτέρας ἡλικίας πλοία δὲν ἐμφανίζουν πτώσην κατὰ τὰς ἀνωτέρας ἀναλογίας. Τὸν Ιανουάριον το. ἔτους, λόγου χάριν, τὸ φορτηγόν «Κερπίκελλα» 8700 τόννων δ. w. καὶ ναυπηγήσεως 1932, μὲ ἓν καταστροφαὶ καὶ τετράπτερον τοῦ 79.500 λιρῶν, ἥτοι πρὸ λ. σ. 9.2.9 κατὰ τόννων δ. w., ἐνῷ τὸ ἀδελφόν αὐτὸν πλοίον «Σίλονταλλ» ἐπολημόρθη κατὰ Μάιον εἰς Γερμανίας ἀντὶ 55.000 λιρῶν, ἥτοι μὲ πτώση τῆς ἀξίας του 6 ὁ.ο μόνον, ἐντὸς χρονικοῦ διαστήματος πέντε μηνῶν. Χαρακτηριστικὴ ἐν προσειμένων είνει καὶ ἡ ἥδη ἀναγενθεῖσα πόλησης ἐνὸς σκάψους 7100 τόννων δ. w., μὲ ἓν καταστροφαὶ καὶ ναυπηγήσεως 1928, ἀντὶ τιμῆς 50.000 λιρῶν, ἥτοι πρὸ λ. σ. 7 κατὰ τόννων φορτίου, ἐνῷ ἔτερον φορτηγόδεν 7260 τόννων, τοι 1-διον τόπων καὶ ναυπηγήσεως ἐποχῆς 1928 εἶχε πολημόρθη πρὸ μηνὸς ἀντὶ 65.000 λιρῶν, ἥτοι πρὸ 9 λίρας κατὰ τόννων. Παρατηρεῖται μόνον διὰ τὰς δύο τελευταίας πωλήσεις, διτά ἔλαβον χώραν, ὑπὲρ εἰδικὰς συνθήκας.

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo —of All Kinds—

TUG OWNERS
BIRKENHEAD

ώστε νά μή δύνανται ν' ἀποτελέσουν θετικήν απόδειξην τῆς διακυμάνσεως τῶν ἀξιῶν.

Τὰ δηζελοκίνητα φορτηγά νεοτέρας ἥλικίας ὑπέστησαν πτῶσιν 10 ο) μόνον, ὃς ἐμφαίνεται ἀπό δύο χαρακτηριστικάς πολλήσεις. "Ἐνα τοιούτον φορτηγὸν 9100 τόννων d. w., μὲ ἔν κατάστρωμα καὶ «σέλτερ ντέρ», νωντηγόνενον ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ προβλεπομένης ταχύτητος 12 1/4 μιλίων, ἐπολήθη κατὰ Φεβρουάριον εἰς Πορτογάλους ἀγοραστός ἀντὶ 162.500 λιρῶν, ἐνῷ ἔτερον σχάρος 9000 τόννων, τοῦ ίδιου τύπου, ἀλλὰ ταχύτητος 13 1/2 μιλίων, κατασκευαζόμενον εἰς τὴν Σονθίδιαν, ἐπολήθη κατὰ Μάιον ἀντὶ 165.000 λιρῶν. "Υπολογιζομένων τοῦ μικροτέρου μεγέθους, ἀλλὰ καὶ τῆς μεγαλύτερας δινάμεως μηχανῶν τοῦ δευτέρου σχάρους, προκύπτει μία διαφορά τῆς ἀξίας 10 ο) ἐπὶ ἔλατον ἐντὸς τοῦ τριῶν.

"Ἐξ ἄλλον σχάρη μεγάλα 9000 ἕως 10,000 τόννων, d.w., λόγου χάριν τὸ ἀ) π «Stockwell», μὲ δύο καταστρώματα, 9050 τόννων φορτίου, νωντηγήσεως 1914 καὶ μὲ σερβέν τοῦ 1934, ἐπολήθη τὸν Ἰανουάριον ἀντὶ 40.000 λιρῶν, τὸ ἀ) π «Commandant Magès», μὲ δύο καταστρώματα καὶ «awning deck», 9163 τόννων καὶ νωντηγήσεως 1917, μὲ σερβέν τοῦ 1937, ἐπολήθη κατὰ Μάρτιον ἀντὶ 29.000 λιρῶν καὶ τὸ ἀ) π «Patrician», μὲ δύο καταστρώματα, 9350 τόννων καὶ νωντηγήσεως 1917, μὲ σερβέν τοῦ 1935, ἐπολήθη ἀντὶ 30.000 λιρῶν. Προέκυψε, δηλαδή μεταξὺ τοῦ «Stockwell» καὶ τοῦ «Patrician», μία πτῶσις 25 ο) ἐντὸς τετραμήνου χρονικοῦ διαστήματος. "Ἡ πόλησις ἐτέρου φορτηγοῦ, τοῦ ἀ) π «Esses Judges» κατὰ τὸν Νοέμβριον π. ἔ., συγχρονέμην πόρος τὴν κατὰ Μάιον τὸ. ἔτους πώλησην ἀντὶ 21.750 λιρῶν τοῦ ἀ) π «Ellerdale», μὲ ἔν κατάστρωμα, 6250 τόννων d.w. καὶ νωντηγήσεως 1913, μὲ σερβέν τοῦ 1938, ἐμφανίζει ὑποχώρησιν τῶν ἀξιῶν κατὰ 40 ο).

"Οσον ἀφορᾷ τὰ μικροτέρων διαστάσεων σκάφη, ἡτοι τὰ κάτω τῶν 5000 τόννων φορτίου, ἀρχεταὶ ἀγοραπολιστικαὶ ἔλαβον χώραν κατὰ τὸ διαφορῶν ἔξαμνον, ἡ σύγκρισις ὅμως τῶν τιμῶν των καθοίτατα δυσχερής, λόγῳ τῶν διαφόρων τύπων εἰς τοὺς δόπιους ἀνήκουν καὶ τῶν συνθηκῶν ὑπὸ τὰς δόπιας ἐποργαματοποιήσθησαν αἱ πωλήσεις. Γενικῶς ὅμως κρινομένη καὶ ἡ ἀγορά τῶν πλοίων ἀντὸν, ἐμφανίζει μίαν πτῶσιν τῶν τιμῶν, μεγαλυτέρων διὰ τὰ παλαιότερας καὶ μικροτέρων διὰ τὰ νεωτέρας ἥλικίας σκάφη, καθὼς ἔπιστης καὶ μίαν περισσότερον αἰσθητὴν ὑποχώρησιν διὰ τὰ μεγαλύτερας χωρητικότητος καὶ περιωρισμένην τοιάτην διὰ τὰ μικροτέρων μεγέθους.

Δημοσιεύει ἐπίσης τὸ «Fairplay» καὶ τὸν γνωστὸν πίνακα διαγνάμανσεων τοῦ νωντηγικοῦ κόστους ἐνὸς συνήμους τύπου φορτηγοῦ τῶν 7500 τόννων d. w. Τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1926 ἔνα τοιούτον φορτηγὸν ἐνωντηγέετο ἀντὶ 8 λιρῶν κατὰ τόννον d. w., τὸν Δεκέμβριον τοῦ 1935 ἀντὶ 9.10.0 λιρῶν καὶ τὸν Ἰανουάριον τὸ. ἔ. ἀντὶ 14.8.0 λιρῶν κατὰ τόννον d. w. "Ἡ τελευταῖα αἱτη τιμὴ φαίνεται διατηρουμένη μέχρι σήμερον, παρὰ τὴν ἔλλειψην νέων παραγγελιῶν. Πάντως, ἡ προσδευτικὴ ἀραιωσις τῶν διαταγῶν διὰ νέας κατασκευῆς, χρειάζεται εἰς ποιάν τινα ἀνησυχίαν τὴν νωντηγικὴν βιομηχανίαν, εἰς τρόπον ὅπερ ν' ἀντιμετωπίζηται παρ' αἱτης τὸ δυνατὸν τοῦ περιφρίσμου τοῦ νωντηγικοῦ κόστους, ὥστε νά μή διευκολυνθῇ ἡ συγκεντρωσίς νέας ἐργασίας.

Κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ Ἰουλίου οὐδεμία ούπισθης μεταβολὴ ἐσημειώθη εἰς τὴν διακύμανσιν τῶν ἀξιῶν, πλὴν τῆς χαρακτηριστικῆς πωλήσεως τοῦ ἀ) π «Nedwos» ἀντὶ 27.500 λιρῶν εἰς Ἰταλόν. Αἱ κωνιότεραι, ἀπὸ τὰς οποραδικῶς ἀναγγελθείσας ἀγοραπολιστικάς, ἥσαν αἱ ἀξόλουσθι: «BARON MURRAY» Ἀγγλικόν, μὲ διατάσσωμα, 3103 τ. γκρός, 5425 τ. φορτίου καὶ νωντηγήσεως 1924, ἡγοράσθη παρ' ἐφοπλιστῶν τῆς Χιλῆς ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 37.500 λιρῶν.

"CHESTER W. CHAPIN» Ἀμερικανικὸν, διπλέλικον ἐπιβατηγόν, μὲ δύο καταστρώματα, 2868 τ. γκρός καὶ νωντηγήσεως 1899, ἐπολήθη πόρος περιστέρου ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ 40.000 δολλαρίων.

«CALIFORNIA», «VIRGINIA» καὶ «PENNSYLVANIA» διπλέλικα Ἀμερικανικὰ μικτὰ «λάνερες» ἐφωδιασμένα καὶ μὲ χρόνον φυγεῖσιν, ἐπολήθησαν εἰς τὴν Ἀνωτάτην Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν τῶν Ἡνωμ. Πολεμιῶν ἀντὶ 9.889.000 δολλαρίων. Τὰ σκάφη ταῦτα θὰ ὑποστοῦν ἐκτεταμένας ἀποκενάς καὶ διαρρυθμίσεις, ἀπίνες ὑπολογίζεται νά στοιχίσουν 307.000 δολλαρίων διὰ τὰ «Καλιφόρνιας» καὶ 685.000 δολλαρίων διὰ τὰ δύο ἀλλὰ πλοῖα. Τὸ «Καλιφόρνιας» φέρει πέντε καταστρώματα, είνε ἡλεκτροκίνητον ἐν συνδυασμῷ μὲ ἀποστροβίλους καὶ ἔχει χωρητι-

ζότητα 17.833 τ. γκρός, 9511 τ. νέτ καὶ 17.800 τ. d. w., μὲ ἐμφορτον δύνησμα 34.4 ποδῶν, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1928 καὶ διαθέτει διαμερισματα διὰ 388 ἐπιβάτας α' θέσεως καὶ 363 «τοῦντιστ». Τὸ «Βιρτζίνια» φέρει ἐπίσης πέντε καταστρώματα, είνε 18.298 τ. γκρός καὶ 9781 τ. νέτ, μὲ ἐμφορτον δύνησμα 34.4 ποδῶν, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1928 μὲ τὸ αὐτὸ σύστημα μηχανῶν προσθειών καὶ διαθέτει διαμερισματα διὰ 469 ἐπιβάτας α' θέσεως καὶ 330 «τοῦντιστ». Τὸ «Πενσιλβανίας» φέρει καὶ αὐτὸ πέντε καταστρώματα, είνε 18.200 τ. γκρός, 18.575 τ. d.w. καὶ 9700 τ. νέτ, μὲ ἐμφορτον δύνησμα 34.4 ποδῶν, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1929 καὶ διαθέτει διαμερισματα διὰ 471 ἐπιβάτας α' θέσεως καὶ 334 «τοῦντιστ - λάζ». Τὰ τοιά ταῦτα «λάνερες» προορίζονται διὰ τὴν γραμμὴν Νέας Υόρκης — Ἀνατολικῆς ἀπτῆς, Νοτίου Ἀμερικῆς, ἔχουν δὲ ταχύτητα 18 μιλίων.

«OREGON» καὶ «WISCONSIN» Ἀμερικανικὰ, μὲ ἔν κατάστρωμα καὶ «σύλντερ - ντέρ», 6057 τ. γκρός, 9400 τ. φορτίου καὶ Ἀμερικανικῆς νωντηγήσεως κατὰ τὸ 1920 τὸ πρώτον καὶ 6076 τ. γκρός, 9414 τ. φορτίου καὶ νωντηγήσεως Ἀμερικανικῆς ἐπίσης τὸ δεύτερον, ἡγοράσθησαν παρ' Ἀγγλικῶν ἐφοπλιστῶν πρὸς περιτερόφερον ἐκμετάλλευσιν ἀντὶ τιμῆς 25.000 δολλαρίων ἔσπαστον. Φέρουν μηχανᾶς παλινδρομικὰς καὶ καταναλίσουν πετρέλαιον.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Αἱ παγκόσμιαι διαλύσεις πλαταῶν πλοίων — ἔξαιρεσει Ἀμερικανικῶν — κατὰ τὸ α' διηνὸν τοῦ το. ἔτους περιέλαβον 41 μόνον σκάφη 130.165 τ. γκρός ἔναντι 84 πλοίων 247.161 τόννων τοῦ ἀντιστόχου διηνον π. ἔ. Πέρυσι είχον διαλύθη κατὰ τὴν διάρκειαν ὀλοκλήρου τοῦ ἔτους 118 πλοία 338.176 τ. γκρός, ἔναντι 273 σκαφῶν 952.678 τ. διαλυθέντων τὸ 1936 καὶ 404 σκαφῶν 1.091.419 τ. γκρός, διαλυθέντων τὸ 1935. Οἱ ἀφορᾶ τὰς τιμῶν, ἀναφέρεται ἡ τελευταῖα κλεισθεῖσα πλοΐσης ἐνδιάμενος 14.622 τ. γκρός (τοῦ 1912) ἀντὶ 30.000 λιρῶν καὶ μὲ παράδοσιν ἐντὸς διηνον, ἡτοι πρὸς λ. στ. 2.1.0 κατὰ τόννον γκρός, ἐνῷ ἔν πλοίον 5685 τ. γκρός (τοῦ 1899) ἐπολήθη εἰς Ἰταλόν διαλυτάς.

Αἱ τιμαὶ, δηλαδή, διη τὸ «λάνερες», μεταξὺ τοῦ 1931, ὅτε είχον κατέληπτε εἰς σελ. 16), τῶν λιρῶν στερλίνων 3.0.11, αἵτινες ἐπλήρωθησαν τὸ παρελθόν ἔτος διὰ τὸ λάνερο «Lutetia» καὶ τῶν σημερινῶν ἐπιπέδων ἐπ. λ. στ. 2.1.0, καταδειγνύοντας τὴν ἐπλήρωθησαν διακαμανσιν εἰς τὰς ἀξίας. "Οσον ἀφορᾶ τὰ φορτηγά, ἐλάχισται πωλήσεις ἀνηγγέλθησαν κατὰ τὸ διαφορῶν ἔξαμνον, αἱ δὲ σημεριναὶ διη τοῦ περιεόδου τῶν 30) — κατὰ τόννον γκρός.

"Ἡ κατατασίας αὕτη παρέμεινεν ἀμετάβλητος κατὰ τὸ α' 150ήμερον τοῦ Ἰουλίου, ὅτε ἐπολήθησαν πέντε μόνον σκάφη, ὡς ἔχεις: ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν, ὡς ἀνοτέρῳ γράφουμεν, τὸ Ἀγγλικὸν πλοίον - ψυγεῖον «Gothic Star» 5685 τ. γκρός (τοῦ 1899) ἀντὶ 11.250 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Τάιν. ΑΙΓΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Ἀγγλικὸν ἀ) π «Galway» 1045 τ. γκρός (τοῦ 1894) ἀντὶ 2200 λιρῶν καὶ ΔΑΛΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν ἀντὶ 1500 λιρῶν τὸ καταστραφέν ἐπιποκαῖς τὸν παρελθόντα «Απούλιον Δανιζόν μότοροπ «Tongking» 6645 τ. γκρός (τοῦ 1914). ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Ἀμερικανικὸν ἀ) π «City of Buffalo» 2940 τ. γκρός (τοῦ 1896) ὡς ἔστι καὶ εὑρίσκεται μὲ ζημίας ἐπ πυραϊδᾶς καὶ ΛΕΤΤΟΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Λεπτονικὸν ἀπαλόπλοιον «Kurba» 2085 τ. γκρός (τοῦ 1897) μὲ παράδοσιν εἰς Λιραϊα. "Ἡ τιμὴ πωλήσεως τῶν δύο τούτων τελευταῖον σκαφῶν δὲν ἔγνωσθη.

Νέα ἀγορὰ φορτηγοῦ παρ' Ἐλλήνων

«CAROL DORIAN» Ἀγγλικόν, ἡγοράσθη παρὰ τῆς κ. Καδίως Σιγάλα ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 10.500 λιρῶν, μὲ παραλαβὴν εἰς τὴν Ἀλεξανδρειαν, κατόπιν ἐπιθεωρήσεως ἐν δεξαιρεψῃ. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἔχει παρὰ τῷ Λαϊδί λάνερον 100ΛΙ, είνε 3165 τ. γκρός, 2027 τ. νέτ, καὶ 5500 τ. φορτίου, μὲ ἐμφορτον δύνησμα 21 ποδῶν, κατεσκευάσθη δὲ τὸ 1907 (Οζτόβριον) εἰς τὰ νωντηγεία τῆς Γλασκώβης καὶ ἔχει σερβέν τοῦ 1936. "Εօμα ὑδατος χρηματοειδούς 915 τόννους.

Ἐίνε τόπον «par-deck» καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 330.5 ποδῶν, πλάτους 49 καὶ κοίλου (βάθος) 14.4 ποδῶν. Αἱ μηχανᾶς του, κατασκευῆς τῶν νωντηγῶν καὶ δυνάμεως 305 δύον. Ἐπτον, είνε τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρων 24', 40', 64', καὶ διαδρομὴ ἐμβόλου 42' ἵνταδων. Λέβητας φέρει δύο, πιέσεως 120 λιρῶν κατὰ τετραγωνικὴν ἵνταδων.

ZETSKA PLOVIDBA A.D.

ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΥ "LOVCEN,,

διαδέτοντος πολυτελεῖς καμπίνας πρώτης δέσεως μὲ μίαν καὶ δύο κλίνας,
ἐπίσης πολυτελή τουριστικὴν δέσιν.

Προσεχεῖς ἀναχωρήσεις ἐκ Πειραιῶς διὰ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΝ, ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΝ:

τὴν 12ην Αύγουστου ὥραν 7ην μ.μ.

ΑΛΒΑΝΙΑΝ, ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑΝ, ΒΕΝΕΤΙΑΝ, ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ:

τὴν 20ην Ιουλίου, ὥραν 11ην πρωΐας

Δι' ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ἀπευθυντέον Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

Μέγαρον Βάτη, Τηλέφωνον 43.027 καὶ ἀπαντα Γραφεῖα ταξιδίων.

"NAYTIKA XPONIKA...

**ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΠΤΕΙΡΑΙΕΙ**

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

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0

ΔΙ' ΑΓΓΕΛΙΑΣ Κ.Λ.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

·Από τήν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας

·Ο Νόμος περὶ τῆς ἡλικίας τῶν ἐπιβατηγῶν

Εις τὸ ὑπὸ ἀριθ. 253 φύλλον τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως» (τῆς 7ης Ιουνίου) ἐδημοσιεύθη ὁ ἀναγραστικὸς νόμος 1303 περὶ τροποποιήσεως καὶ συμπληρώσεως τοῦ νόμου 5304 «περὶ μέτρων προστασίας τῆς ἐπιβατηγοῦ ναυτιλίας». Αἱ ἐπιφερόμεναι τροποποιήσεις είναι αἱ ἀκόλουθοι:

Δια τατάγματος προτάσει τοῦ κ. 'Υφυπουργοῦ τῆς 'Εμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐκδιδόμενον μετ' ἀπόφασιν τοῦ 'Υπουργικοῦ Συμβουλίου, καὶ υφ' οὓς δρους ἥθελε τούτο ἐγκρίνει, δύναται νῦ μεταβάλληται τὸ δριον ἡλικίας τῶν ἐπιβατηγῶν πλοίων, οὐχὶ δικαῖος πέραν τῶν 30 ἑτῶν, δι' ἀμφοτέρων τὰς ὑπὸ τοῦ νόμου 5304 προβλεπομένας κατηγορίας χωρητικότητος. 'Εν περιπτώσει ἐποιήσασμοῦ τοῦ καθοδισθέντος ἢ δριοθησομένου, διὰ τῶν κατ' ἔσοντος δόθησιν τοῦ νόμου ἐκδιδόμηνον Διατάγματον, δριον ἡλικίας, δὲν δύναται νῦ θιγόντα κεκτημένα δικαιώματα, ἀπορρέοντα ἐν τῇ ἀγορᾶς ἐπιβατηγοῦ ἀτμολοίου, ἀποδεικνυομένης δ' ὄριστικοῦ συμφώνου συντεταγμένου ἐν 'Ελλάδι μὲν πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἴσχύος τοῦ τροποποιοῦντος τὸ δριον ἡλικίας Διατάγματος, ἐν ἀλλοδαπῇ δὲ πρὸ τῆς παρελεύσεως δεκαμέρον ἀπὸ τῆς δημοσιεύσεώς του, εἰπεὶ πρὸ τῆς ἐνάρξεως τῆς ἴσχύος ἀποτ. ἐὰν τοιάντη δρισθῇ μεταγενεστέον.

Δύναται έπισης διά Διαταγμάτων, έκδιδομένων κατά τὰ ἀνωτέρω, νὰ καθοδίζεται ὁ ἀνότατος ἀριθμὸς ἐπιβατηγῶν ἀτμοπλοίων, κατά κατηγορίας χωρητικότητος, δοτις ἀναγκασοὶ διά τὴν κανονικήν ἑκτέλεσιν τῶν συγκοινωνιῶν τῆς χώρας. Μετὰ τὸν τοιοῦτον καθορισμὸν, ἀπαγορεύεται ἡ ἀναγνόσσις, ὡς Ἐλληνικοῦ, οἰουνδήποτε ἐπιβατηγοῦ ἀτμοπλοίου ἥλικας μεζονὸς τῶν 15 ἑταῖς, καθ' ὑπέρθεσαν τοῦ κατά κατηγορίας χωρητικότητος καθορισθεντος ἀριθμοῦ. Ἡ ἥλικας τῶν πλοίων μετρᾶται ἀπό τῆς 31ης Δεκεμβρίου τοῦ ἔτους τοῦ μεταβούσασθαι.

Δύναται άκομη νὰ καθοδίσῃ διὰ Διαταγμάτων, διὰ ή δρομολόγησις Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν ἀτμολόιδων εἰς ωρισμένας δρομολογιακάς γραμμάς θὺ διπτέρεται μόνον, ἐφόσον ή όλη τούτων κυριοτέρης ὑπερβαίνει ωρισμένον δροῦ, καθορισθησόμενον διὰ τῶν εἰσημένων Διαταγμάτων. Πρὸς ἀντιμετώπισιν ἐκτάκτου συγκοινωνιαῖς ή ἄλλης τινὸς κοινωνικῆς ἀνάγκης καὶ χορὶς τοῦτον ή ἀποτελῇ ἀναγγώσιν δικαιώματος, δύναται νὰ ἐπιτραπῇ ή ἐφ' ωρισμένον κρόνον καὶ παρ' ωρισμένων Ἑλληνικῶν ἐπιβατηγῶν ἀτμολόιδων ἔξυπηρέτησις δρομολογιακῶν γραμμῶν καὶ ἀνάκομη τὰ πλοῖα ταῦτα δὲν κέρχηται τὴν διοξειδένην ή ωρισμούσαν πρόσω τοῦτο διλογήν κυριοτέρητα.

· Ή λογήν του ἀνωτέρῳ Ἀναγκαστικοῦ νόμου ἤδη ἦτοι ἀπὸ τῆς ήμερας τῆς δημοσιεύσεώς του, ἵνα ἀπὸ τῆς ηγεμονίας τοῦ ἔργου

Ιατρική έξέτασίς πρὸ πάσας γιαντοδονήσεως.

Υπό τοῦ Υψηλού γεγονότος προ ταύτης της αναστάσεως

Telegrams:
"GENICOLAOU,"
LONDON

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΙΣΗ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ

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

"GENICOLAOU,
Riems

Τηλέφ. 42-633

λανε της έκτιμησεως και τῶν συμπλαθείων σύμπαντος τοῦ ναυτικοῦ κόσμου. Ή πρόσφορος ἀπάλεια τον και μάλιστα εἰς χώραν μακρονήν κατέλιψεν ὅλους τοὺς φίλους και γνωρίμους του και ἐδύνισε τὴν οἰκογένειάν του εἰς βαρὺ πένθος. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά» διαβιβάζουν πρὸς τοὺς οἰκείους τοῦ ἀειμνήστον Νικολάον Ι. Μαλανδράκη τὰ συλλιπητήριά του.

Αἱ ὑγειονομικαὶ πιστοποιήσεις ἐν Τουρκίᾳ

Πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς ἔκοντοποιήθη ἡ κατωτέρῳ ἐγκύρως τοῦ 'Υφαντουργείον' Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας: «Ἀναστονότα, ὅτι ή Τουρκίᾳ προσφέρονται — ὑπὸ ἡμερομηνίαν 28 Ἀπριλίου τῷ. ἔ. — εἰς τὴν Ἐπαρσίου σαναφείσαν συμφωνίαν περὶ καταργήσεως τῆς προσενικῆς θεωρήσεως ἐπὶ τῶν ὑγειονομικῶν πιστοποιήσεων τῶν πλοίων. Κατὰ τὸ ἄρδιον 4 τῆς συμφωνίας ταῦτης, ἡ προσφέρομενης τῆς Τουρκίας ἀρχεῖται ισχύνοντα ἕξ μῆνας ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας τῆς δηλώσεως προσφέρομενων, ἥτοι ἀπὸ τῆς 28ης ὁκτωβρίου τῷ. ἔ. Ἀπὸ τῆς ἡμερομηνίας ταῦτης τὰς εἰς Ἐλληνικὸν λιμένας καταπλέοντα ὑπὸ Τουρκικὴν σημαῖαν πλοία ἀπαλλάσσοντα τῆς προσενικῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν ὑγειονομικῶν σημαίων τῶν πιστοποιήσεων, ἀμοιβαῖς δὲ ισχύει τὸ αὐτὸ καὶ διὰ τὸ ὑπὸ Ἐλληνικὴν σημαῖαν πλοία τὰ προσεγγίζοντα εἰς λιμένας τῆς Τουρκίας».

Ἡ γραμμὴ Πειραιῶς-Νέας Ύόρκης

Τὴν 8ην Λύγρουστον καὶ ὥραν 11ην π. μ. ἔως 12ην μεσημβρινήν θὰ ἐπαναληφθῇ ὁ προκοπηγμένης διαγωνισμὸς διὰ τῶν ἔξεπρότησιν τῆς τακτικῆς συγχονονομιας μεταξὺ Πειραιῶς — Νέας Ύόρκης δι' Ἐλληνικῶν ἐπερισκενίων. Ἡ διακήρυξις τῶν ὅρων παρέμεινεν ἀμετάβλητος.

Νέοι μηχανικοὶ τοῦ Ε.Ν.

Κατὰ τὰς ἐνεργηθείσας ἔξετάσις πρὸς ἀπόκτησιν διπλῶματος μηχανικοῦ γ' τὰς εἰς τὸ Ε. Ν. διὰ μηχανάς ἐστορεικῆς καύσεως, ἐπέτηγον οἱ κ. π. Παν. Παπαστηρίου, Δημη. Παντζόπουλος, Νικ. Σοφᾶς, Παν. Κέρος, Παν. Κονσταντίνεας καὶ Δημ. Κανάζης.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Τὸ ἔξοειδεν ἐπὶ βράδυν τῆς νησίδος Οὔζαν καὶ θυσιόθεν τὴν 22αν Ιουνίου προστηγὸν «ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ» 4572 τ. γραφός (τοῦ 1913) τῶν κ. π. Λ. Λογοθέτη καὶ Μ. Φασῆ, ἥτοι ἡσαφαλισμένον ἀντὶ 32.000 λιρῶν.

— Τὰ ἐσχάτως καθελκνούμεντα ἐν Ἀγγίᾳ Ἐλληνικὰ προστηγὰ σημειούνται ἐπὸ τὸν «Λόνδ Ρέτζιστερ» μὲ τὴν ἀκόλουθον μικτὴν χωρητικότητα: Τὸ ἀ.π. «ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» 4750 τόννων γραφός, τὸ ἀ.π. «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» 5435 τόννων γραφός καὶ τὸ ἀ.π. «ΘΕΟΜΩΝΗ» 5630 τόννων γραφός.

— Τὸ ἀγορασθὲν πρὸς καρδοῦ παρ' Ἰταλῶν ἐφοριλιστῶν προστηγὸν «ΕΥΤΥΧΙΑ» 5123 τ. γραφός (τοῦ 1913) μετωνομάσθη «GUIDONIA».

— Διεργάφη ἐκ τῶν νηολογίων Πειραιῶς τὸ πωληθὲν εἰς Ἰταλῶν πρὸς διάλυντον καὶ παραδοθὲν ὑδη εἰς τὴν Γένοβαν προστηγὸν «ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΜΙΧΑΛΛΟΣ» 3514 τ. γραφός (τοῦ 1901).

— Τὸ ἀγορασθὲν πρὸς καρδοῦ τῆς κ. Καδίμως Σιγάλα προστηγὸν «CAROL DORIAN» ἀπέπλευσεν ἐξ Ἀμερικῆς τὴν 1ην Ιουλίου δι' Ἀλεξανδρειαν, ὅπου καὶ ὑπὸ ἐπιθεωρηθῆ ἐν δεξαμενῇ πρὶν ἡ παραληφθῆ.

— Τὸ ἀγορασθὲν πρὸς μηνῶν παρὰ τὸν κ. π. Γ. Σταματελάτου (τῆς Σαγινάτου) Κινεζικὸν προστηγὸν «ΗΡΑ» (ex «DAH SHING») 3208 τ. γραφός (τοῦ 1905) ἐπωλήθη εἰς διαλετὰς τοῦ Χόγκ Κόργκ, δῆστι καὶ εὑρίσκεται, συνεπειῶς ζημιῶν ἐκ τυφώνος.

— Ἐπολήθη εἰς ἀλλοδαποὺς, διαγραφὲν ἐκ τῶν νηολογίων Κερδύρας, τὸ προστηγὸν «ΑΤΕΑ» 4109 τ. γραφός (τοῦ 1901) τὸν κ. π. Γ. Κοζζοτοῦ. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος ἀργεῖ εἰς Ρούεν ἀπὸ τοῦ ὁκτωβρίου π. ἔ., τιμὴ δὲ τῆς πολλῆστος τοῦ ἀναφέρεται ἡ τοῦ 18.000 λιρῶν.

— Τὸ ναυάγιον τὸν ἀπότελεψιθέντος καὶ προσηγαμένου παρὰ τὸ Λουτράκιο δηξελούνητον μαλαμποῦ «ΚΑΡΙΝ», ἐπτοπίσματος 300 τόννων καὶ ναυπηγήσεως 1922, ἡγοφάσθη ἐν δημιοφασίᾳ παρὰ τὸν κ. π. Αλεξ. Ντάβαρη ἀντὶ 205.000 δολαρίων.

— Τὸ προστηγὸν «ΝΕΔΩΝΑ» 5253 τ. γραφός καὶ ναυπηγήσεως 1919, ἐπολήθη παρὰ τὸν κ. π. Α. Καλλινίκου εἰς Ἰταλῶν ἐφοριλιστὰς ἀντὶ 27.500 λιρῶν. Τὸ σκάφος τοῦτο κατέπλευσεν εἰς τὴν Ἀμερικανὸν τὴν 24ην Ιουνίου.

— Τὸ ἀργοῦν εἰς Ἀργοστόλῳ ἀπὸ τῆς 15ης Φεβρουαρίου προστηγὸν

«PITA» 2495 τ. γραφός (τοῦ 1901) τοῦ κ. π. Η. Πανᾶ, ἐπολήθη εἰς Ἰταλοὺς διαλυτὰς ἀντὶ τιμῆς 5500 λιρῶν.

Ἄτυχήματα εἰς Ἐλληνικὰ πλοῖα

«ΑΝΝΑ — ΜΑΡΙΑ»: Προερχόμενον ἐκ Δοννάβεως μὲ φορτίον εἰραβοσίτου καὶ ζυλείας προσήραξεν ἐλαφρῶς ἀνοικτὰ τοῦ Πόρτο Λάγο, ἀλλ' ἀνειλκυσθῆ ἀνενοθείας καὶ ἡγυπτοβόλησην εἰς τὸν ὄρμον, ὅπου παρέμεινε δύο ἡμέρας καὶ ἐξεφόρτωσε 150 τ. ἀραβοσίτου. Τὸ ἐξφόρτωσιν ὑπέστη εἰς τὰς φορτηγίδας ζημιάς ἐκ τῆς καροκαρίας. Τὸ σκάφος, μὴ ὑποστῶν, προσανθάσ, οὐδεμίαν ζημιάν τῶν ἑφάλων του, ἀπέλεινε διὰ Βάλον.

(Τον. 28)

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ Τ.»: Προσήραξεν ἐλαφρῶς ἐν καιρῷ νευτὸς εἰς τὰ ἀβαθῆ τοῦ Εμπ., ἀλλ' ἀνειλκυσθῆ τὴν ἐπομένην ἀνενοθείας καὶ ἔξυπολοθῆσης κανονικῶς τὸ διά Θεσσαλονίκης ταξίδιον τοῦ.

(Τον. 29)

«ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ — ΖΕΝΟΣ»: Εἴχομεν ἀναγράψει εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, ὅτι κατὰ τὸν κατάπλουν τοῦ σκάφους τούτου εἰς τὴν Θεσσαλονίκην διεπιστόθη ἐπερθέματος τοῦ φορτίου του καὶ ὅτι ἐσημειώθη ἐν συνεχείᾳ ἀνώρλετες εἰς τὸν γανάθρακας τοῦ κύτους No 4. Εἰς τὸ ἐν λόγῳ κύτος ἐρριφθησαν προστατολήν τοῦ πυρός, 100 τόννων ὑδατος, ἐνῷ επίσης ὑδωρ ἐρριφθησαν πολητικῶς καὶ ἐντὸς τοῦ κύτους No2. Τὸ σκάφος περατώσαν τὴν ἐξφόρτωσίν του καὶ ἐπιθεωρηθὲν ἔλαβε πιστοποιητικὸν ναυοπλίους, ἀναχωρήσαν κενὸν διὰ Ρωσίαν.

(Τον. 30)

«ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΤΓΛΕΣΗΣ»: Καθ' ὃν χρόνον ἐξετέλει ἐποσενάς εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα, ἐσημειώθη ἐναρξίς αυραῖς τοῦ στρατεπέτη, κατασθεσθεῖσα ἐπὸ τοῦ ωραϊκοῦ «Ταξιάρχης».

(Τον. 30)

«ΓΑΡΟΥΦΑΛΙΑ»: Συνερχόσθη εἰς τὴν Βαλτικὴν κατὰ τὴν διάρκειαν περιωρισμένης ὀρατότητος, συνεπειῶς δύσκλης, μὲ τὸ τριόπτον Γερμανικὸν ἴστιοφόρον «PETER». Ἀμφότερα τὰ στιθῆ ἐπέστησαν μιζάς τινας ζημιάς, ἐνηκολούθησαν δὲ κανονικῶς τὸν πλοῦν των.

(Τον. 30)

«ΜΕΜΑΣ»: Λόγῳ κακῆς ποιότητος τῶν γανάθρων τοῦ ἐπανέπλευσεν εἰς Σουλινᾶ, ἐπρομηθεύθη νέα «μπόνκιτς» καὶ ἀνεζώσθη διὰ τὸν προσειρησμὸν τοῦ.

(Τον. 30)

«ΠΑΝΑΓΗΣ»: Ήξε 'Αινδέρος τενὸν διά Γδέννιαν προσήραξε, συνεπειῶς δύσκλης, εἰς ἀβαθῆ ἀμιώδη θέσιν, πλήσιον τοῦ Μπρόνσιποτελ - Κούγη. Τὸ σκάφος ἀνειλκυσθῆ τὴν ἐπομένην, τῇ βοηθείᾳ δύο ναυαγοσωστικῶν τῆς ἑταίρας BUGSIER καὶ ἐξηκολούθησε τὸν πλοῦν του. Ζημιάς ἐν της προσαράξεως δὲν ἔπεστη.

(Τον. 29 — Τον. 1)

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ»: Ενῷ ἐδεξαμενῆτο εἰς τὸ Μέθηλ προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ θυροπλοίου τῶν δεξαμενῶν δεξαμενῶν, ἀποστάντων ζημιάς τινας εἰς ἔλασματα ἀμφοτέρων τῶν πλευρῶν τῆς πρώσας του. Ζημιάς ἐπέστη τὸ θυρόπλιον.

(Τον. 1)

«ΜΕΝΤΩΡ»: Ενῷ ἐξετέλει ἐλιγμούς εἰς Σουλινᾶ προσέκρουσεν ἐπὶ τῶν κρηπιδομάτων τῆς Εὐρωπαϊκῆς Ἐπιτροπῆς τοῦ Δοννάβεως, εἰς τὰ όπια καὶ ἐπέφερε ζημιάς 100 λιρῶν. Τὸ πλοῖον, μὴ ὑποστῶν ζημιάς, ἀνεζώσθη διὰ Νομοθεσίου.

(Τον. 3)

«ΖΕΥΣ»: Κατὰ τὴν πλεύσιον τοῦ εἰς Μπάρον προσέκρουσεν ἐπὶ τῆς Ανατολικῆς προβλήτος, προξενήσαν εἰς τὸ κρηπίδωμα ἀρκετὰς βλάβες. Τὸ πλοῖον ἐπέστη ἐλαφρῶς ζημιάν εἰς τὴν πρώσαν. (Τον. 4)

SVENSKA ORIENT LINE GOTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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

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

Γενικοὶ Πράκτορες: ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ
Πειραιεύς, Μέγαρον Σπυράκη

'Αριθ. Τηλεφ. 41.331—41.332

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Ἐν τῷ συνόλῳ τῆς ἡ ναυλαγορὰ ἐνεφάνισε κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Ἰουλίου τὴν αὐτὴν κατάστασιν τῆς περιωρισμένης κινήσεως, ἀν καὶ κάποιαι ἐνδείξεις βελτιώσεως τῶν τιμῶν τῶν ναύλων ἐσημειώθησαν εἰς τίνας τοιμέτις. Οἱ Κόλποι Μεξικοῦ π.χ. ἐπλήρωσε 216 τὸ κονώρτερο δι' Ἀμέρεσαν — Ρόττερνταμ, φόρτωσιν Αὔγουστον, ἔναντι 2)1½ πρὸ 15θήμερον. Διὰ τὰς ἀπότερας ἡμερομηνίας, δύσκολος ἐμφανίζεται πρὸς τὸ παρόν ἡ ἐξείδην σύναψις ναύλωσεον, λόγῳ τῆς ἐπικειμένης ἐφαρμογῆς τῶν «σχεδίων κατωτάτων ὄριών ναύλων καὶ εἰς τὸν ἐν λόγῳ τομέα, ὅποτε καὶ ὡς πληρωμήν τιμῶν ὀποιδηποτε ἑψηλότερα ἀπὸ τὰς σήμερον κρατούσας». Ἀπὸ τὸν Ἀγορᾶν Λαργαντούν καλυτέα ἐπίσης κινήσις ἐπεκράτησε δι' Ἰουλίου καὶ Αὔγουστον, ἐπληρώθησαν δὲ 3) — δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἐνῷ καὶ διὰ ζαχάρας ἀπὸ Τρυπίλο άναφερεται ἡ τιμὴ τῶν 17)6 διὰ Βορδό. Λί ζαχαράς Κούβας εἰς τὰ 15)6 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, Σεπτέμβριον, ὁ δὲ Βόρ. Εἰδηνικὸς διετηρήθη ἐπὸ τὴν αὐτὴν κατάστασιν τοῦ προηγούμενον 15θήμερον, μὲ τιμὰς ναύλων 22)6 ἔνως 23) — δι' Ἀγγλίαν, Ἰουλίου — Αὔγουστον.

Ἄπο τὸ Πλέεῖτ ἡ κίνησις ὑπῆρχε λίαν περιωρισμένη. Ἐλάχιστα σκάφη ἐκλείσθησαν εἰς τὰς τιμὰς τοῦ «σχεδίου», ἐνῷ διὰ προσφοροῦ μὴ συμπεριλαμβανομένους εἰς τὴν συνεργασίαν, προσεφέροντο 15) — δι' Ἰαπωνίαν καὶ 14) — (λιναρόσπορον) διὰ Νέαν Υόρκην. Λόγῳ τῶν καιριῶν ἀνομαλιῶν ἐξ ἄλλου, δὲν προβλέπεται, πρὸ τοῦ Αὔγουστου, ἡ συγκέντωσις μεγάλων ποστήτων ἀραβοσίτων εἰς τὰ λιμενικά κέντρα τῆς Ἀργεντινῆς, πρὸς ϕόρτωσιν.

Οἱ πέραν τοῦ Σούνες τομεῖς ἐπέδειξαν ἀρκετὴν σταθερότητα, ὀφειλομένην καὶ εἰς τὴν ἔλλειψην ἑτοίμου διαθεσίμου τοννᾶς, ἀλλὰ καὶ εἰς τὴν κάποιας ζωητέρων κυλοφορίαν διαταγῆν. Ἡ Αντεραλία ἐξηκολούθησε τὰς ναύλωσεις τῆς εἰς τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίου, οἱ δὲ ναύλοι ὀφεῖλον ἀπὸ Σαΐγκον διὰ Βόρ. Γαλλίαν ἐσταθεροποιήθησαν εἰς τὰ 27) —. Διὰ τούτων ἀπὸ Ντάϊγεν δι' Ἀμερικανὸν ἐπληρώθησαν 25)6, Αὔγουστον. Ἀπὸ Μαντράς (φυτίσια) δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 28) —, μὲ ϕόρτωσιν 1—15 Αὔγουστον, ἐνῷ πρὸ ἡμερῶν ἐλέγειται στάθμη στάθμη εἰς τὰ σελ. 27)9. Ἡ ἐξ Ἰνδίων κίνησις ἀναμένεται νότια ἐκταβῆν. «Οσοι ἀφοροῦν τὸν τομέα τῆς Νοτ. Ἀφρικῆς ἐπληρώνοντο 15) — δι' Ἀγγλίαν, Ἰουλίου — Αὔγουστον.

Ως πρὸς τὴν Μεσόγειον, οἱ Ρέσσοι ναύλωται ἐξηκολούθησαν μὲ ζωηρότητα τὴν ναύλωσιν σκαφῶν διὰ στηρὸν εἰς τὴν ἀναλλοίωτον βάσιν τῶν σελ. 10)3 δι' Ἀμέρεσαν ἡ Ρόττερνταμ, Ἰουλίου — Αὔγουστον καὶ 10)6 διὰ Σεπτέμβριον, προβλέπεται δὲ ποιῶν τὰς βελτιώσεις τῶν τιμῶν αὐτῶν, ἔφοδον καὶ δὲ Δούναβις ἥθελεν ἐμφανισθῆνεις τῆς τὴν ἀγορὰν μὲ διαταγῆς. Τὰ Σοβιέτ ἡρχισαν ἐπίσης ναύλωντα σκάφη «τάϊτο-αρτερεζ» διὰ ταξίδια ξυλείας ἀπὸ τῆς θαλάσσης Kara, μὲ ναύλους τοῦ «σχεδίου» Βαλτικῆς, ἐνῷ διὰ ξυλείαν Βαλτικῆς καὶ Λευκῆς Θαλάσσης ἐλάχιστα διαταγαὶ ὑπέρχον. Τὰ Μεσογειακὰ μεταλλέματα μὲ μετριάν ζήτησον. Ἐπληρώνοντο ἀπὸ Χονέλων διὰ Γκάρδον 7)9, ἀπὸ Βουργία διὰ Γλασκώνιον 7)3, ἢ ίδια δὲ τιμὴ καὶ ἀπὸ Σφάξ δι' Ιψυχοντος.

Σημειωτέον, διὰ καὶ ἡ ἐργασία διὰ χρονικὰς ναύλωσεις παρουσιάζει σχετικὸν τὸ ἐνδιαφέρον, ἀποτελεῖ δὲ τοῦτο μίαν ἀσύμη ἐνδείξην βελτιώσεως τίνος τῆς ναυλαγορᾶς. Λί Ἀμερικανικά «τάϊμ - τσάρτερς» προσφέροντο σελ. 3)6 διὰ 2,4 ἔνως 6 μῆνας, μὲ παρόδους Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Γενικῶς, ἔναντι τοῦ Ιουνίου, παρετηρήθη μία ἀλιμφάτη καλυτέοντος τῆς ναυλαγορᾶς, τόσον εἰς τὰς διαταγάς, δόσον καὶ εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων. Οἱ Ιονίοι ὑπῆρχεν ἀπογοητευτικός, διὰ τὴν ναυτιλιακὴν ἐργασίαν, δεδομένου, διὰ τὸ ναυλοτιμάριθμος ὑπέστη περιστέρω πτώσιν κατὰ 3 (ο). περιστραφεὶς εἰς τὰ 89,84 (ο), ἔναντι 119,47 τοῦ Ιουνίου π.ξ. Ἡ Ήπειρος ὁ κατώτερος σημειωθεὶς ἀπὸ τοῦ Νοεμβρίου 1936 καὶ ἐντεῦθεν.

Οἱ γάνθισεις Ἀγγλίας — Κόντινεντ ἐν χαλαρότητι, προσεμένουν

LUNDSTROM & NILSSONAB
ESTABLISHED 1894

SWORN

SHIPBROKERS

Shipowners, Steamship & Forwarding agents
Insurance - Average

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

ΣΥΣΤΗΣΑΤΕ ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΤΖΩΝ ΓΑΛΑΝΗ ΛΤΔ
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΣ ΚΑΤ.

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

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

δὲ διὰ τὴν Μεσόγειον ἐν πλήρει ἐκπλούσει, λόγῳ τῆς ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ζωηρότητος ναύλωσεων. Ἐπληρώνοντο ἐξ Κάρδιπ 6)6 δι' Ἀλεξανδρείας ἡ Πόρτο Σαΐδ, 5)9 διὰ Δυτ. Ιταλίαν καὶ 6)6 Ἀδριατικήν. Ἐξ Νιούπρο 6)6 δι' Ἀλεξανδρείας, ἐπειδὴ τὸν Σόντερλαντ 11)6 διὰ Μπουένος "Αἴρες". Ἐξ Ρόττερνταμ διὰ Μπουένος "Αἴρες" 11)6 καὶ ἀπὸ Δάντσιγκ 9)3 διὰ Μπόναν. 9)6 δι' Ἀλεξανδρείας καὶ 17) — διὰ Μπουένος "Αἴρες, λόγῳ τῶν ὑπῆρχαν ἐπασφαλίσθησαν.

Πάντως γενικωτέρα ἐποικόποιος τῆς ναυλαγορᾶς ἐπιτρέπει τὴν αισιόδοξην προβλέψειν κάποιας βελτιώσεις κινήσεως κατὰ τὸν προσεχεῖς μῆνας. Ὑπὸ τὴν προϋπόθεσιν δὲ τῆς ἐπιτυχοῦς ἀναπτύξεως τῆς διεθνοῦς συνεργασίας μέχρι καὶ τῆς συντάσσεως τοῦ «πολύ» διὰ τὰ παραπλέοντα, ἐπιτρέπεται ἡ βάσιμος ἐπλίζη, καλυτέοντα συνηθιστῶν ἐργασίας εἰς τὴν φρεγάδαν.

Ἐπιβάλλεται διὰ νόμου ἡ συνεργασία

Διὰ δημοσιευθέντος εἰς τὴν Ἐσφρενίδα τῆς Κυβερνήσεως ἡδὲ ἀριθ. 1310 Νόμου τροποποιούντα διὰ ἑξῆς τὰ περὶ Ν.Ε.Ε. ισχύοντα: Ἐπιτρέπεται ὅποις διὰ συμπληρωματικοῦ κανονισμοῦ τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος ψηφιζομένου ἐπὸ τῆς γενικῆς συνελεύσεως, καθορίζονται οἱ δρόι καὶ αἱ συμφωνία, αἱ συναπτόμεναι ἡ συναφθεῖσαι ὑπὸ μελῶν τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος μετ' ἀλλήλων ἡ ξένων πλοιοκτητῶν περὶ καθοδισμοῦ καπατώτων δρόιν ναύλων φροτηγῶν ἀτμόπλοιον ἀσχολουμένων εἰς διεθνεῖς μεταφοράς καὶ σκοπούσας τὴν προστασίαν ἡ προσαγωγὴν τῆς Ἐλληνικῆς ναυτιλίας, καθίστανται δ' ἐφεξῆς, διαφορούσης τῆς Ισχύος των, ὑποχρεωτικά δι' ἀπαντά τὰ μέλη τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἐλλάδος. Πάσα αὐτέτοις τῶν σύτοι καθισταμένων ὑποχρεωτικῶν συμφωνῶν, γενομένην ἐπὸ τῶν μελῶν τοῦ Ν. Ε. Ε., κατὰ παράβασιν τῶν δρῶν τοῦ συμπληρωματικοῦ κανονισμοῦ αὐτοῦ, ἀποτελεῖ πειθαρχικὸν παράστασια, τιμορούμενον κατ' ἔγκλησιν τοῦ Διοικητικοῦ Συμβουλίου ἐπὸ τοῦ Πειθαρχικοῦ Συμβουλίου τοῦ Ν. Ε. Ε. διὰ προστίμου μέχρι δοζ. 600.000 ἀποτελούντος πάρον τοῦ Ν. Ε. Ε. Κατὰ τὸν ἀποφάσεων τούτων ἐπιτρέπεται ἐφεσις ἐντὸς εἴκοσι ἡμερῶν, ἐνόπλων τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ναυτικοῦ, αἱ ἀποφάσεις τοῦ ὅποιον ὑπέρεινται ἐπίσης εἰς προσαγγήν ἐνόπλων τοῦ Συμβουλίου τῆς Ἐπιρρατείας. Αἱ διατάξεις τοῦ νόμου δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν εἰς τὰς περιπτώσεις καθ' αἱ κυρώσεις ἐπεβλήθησαν καὶ ἐξετελέσθησαν κατὰ πλοιοκτητῶν Ἐλλήνων, οἵτινες, προσωρήσαντες εἰς τοιαύτας συμφωνίας, ήθέτησαν τὰς αἱ δι' αὐτῶν ἀνέλαβον οἰκείωσιθείων πυρηνώσεις.

Νέοι πλοίοι αρχοί

Κατὰ τὰς διενεργηθείσας ἐξετάσεις πρὸς ἀπόκτησην διπλώματος πλοιάροιον γ' τὰς ἔτεις ἐπέτειον οἱ z. z. Κ. Βενιζέλος, Ε. Μανολάζης, Ι. Λαζαρίδης, Κ. Ρόζης, Κ. Σπανός, Ι. Γιούργας, Π. Μαργαρόνης, Γ. Παπλᾶς, Ν. Φαλαγκᾶς, Κ. Πανίδης, Π. Κονταρῆς, Π. Δενδάκης, Κ. Λιαζόπουλος, Λ. Κοττάζης, Γ. Γεωργίου, Κ. Κουλανάς, Ε. Σενάκης, Γ. Μωράτης, Κ. Καράβολος, Ο. Πετρῆς, Σ. Βενιζέλος, Ν. Λιγνός, Α. Ψύλης, Ι. Χρόνης, Μ. Στεφάνου, Γ. Χιλιαδᾶς, Ιω. Λώρ καὶ Κ. Ζενζεφύλης.

Ἐπίσης ἐκρίθησαν διὰ ἐπέλασην 34 ἔτη τῶν ὑποψήφιων, τῶν δροίων διά πίνακα σειράς ἐπαντυγίας ὃν Ισχύον ἔπει ἐτος. Οἱ ἐπὸ τῶν ἐπλαγόντων διπλωματοῦχοι τῆς Σχολῆς Ἐπιπορικῆς Ναυτιλίας "Υδρας" δικαιωῦνται συμφρονίας τῷ A. N. 1104 νὰ λάβωσι τὸ δίπλωμά των ἀμέσως.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

—Ἐκ τοῦ Πλέεῖτ (διὰ γεννήματα)

«ΜΟΣΧΑ Α. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗ» ἐπὸ Πλέεῖτ 6800 τ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (τημὶ ναύλων καὶ δρόι δὲν ἔντονται).

«ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ Α. ΓΟΥΛΑΝΑΡΗΣ» ἐπὸ Πλέεῖτ 5000 τ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (τημὶ ναύλων καὶ δρόι δὲν ἔντονται).

«ΕΙΡΗΝΗ ΚΥΡΙΑΚΙΔΟΥ» ὅρι ἀνον τοῦ Σάν Λορέντζο 5500 τ. δι' δρομισμένων λιμένας Ἀγγλίας 25) —, γενικῶς δι' Ἀγγλίαν 25)3, ἐὰν Κάρδιπ, Μπλάρον ἡ "Αμετερνταμ 24)9, Αμέρεσαν ἡ Ρόττερνταμ 24)6, μὲ πλήρη δρόιν διὰ Σκανδιναվίαν, Μεσόγειον, Αδριατικήν ἡ Ελλάδα φρότωσις 11—20 Ιουλίου.

«ΜΟΣΧΑ Δ. ΚΥΔΩΝΙΕΩΣ» ἐπὸ Πλέεῖτ 6900 τ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ (τημὶ ναύλων καὶ δρόι δὲν ἔντονται).

«ΔΗΜ. Ν. ΒΟΓΙΑΤΖΙΔΗΣ» ὅρι ἀνον τοῦ Σάν Λορέντζο 5400 τ. δι' δρομισμένων λιμένας Ἀγγλίας 25) —, μὲ πλήρη δρόιν, ἀμεσος φρότωσις.

«ΕΛΠΙΣ» ἐπὸ Σάν Λορέντζο 5400 τ. δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ 25)3, μὲ πλήρη δρόιν, ἀμεσος φρότωσις.

·ΕΞ Αγγλίας-Κόντινεντ (διά γαιάνθρακας)

«ΙΑ» ἐξ Ρόττερνταμ 7600 τ. δι' Ιταλίαν 6)—, ἀμεσος φόρτωσις. «ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» ἐξ Ρόττερνταμ 9600 τ. διὰ Ρίον Ιανέρηον 11)6, φόρτωσις 12—20 'Ιουλίου.

«ΙΟΥΛΙΑ» ἐξ Νοτίου Ουάλλιας 6300 τ. διὰ Βίλλαν Κονστιτούσιον 12)9, καντσέλλα 9 'Ιουλίου.

«ΟΡΟΣ ΙΔΗ» ἐξ Χούλ. 6800 τ. διὰ Μπονένος "Αὔρες ή Λά Πλάταν σελ. 12)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΝΗΡΕΥΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 8500 τ. διὰ Ρίον Ιανέρηον 10)10½, φόρτωσις 5—15 'Ιουλίου.

«ΖΕΥΣ» ἐξ Νοτίου Ουάλλιας 6800 τ. διὰ Μπονένος "Αὔρες 11)6, φόρτωσις 11—28 'Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἐξ Νοτίου Ουάλλιας 4800 τ. διὰ Ροζάριον 11)9, φόρτωσις 'Ιουλίου.

«ΤΟΥΡΑΙΑΝΗ» ἐξ Νοτίου Ουάλλιας 3200 — 3400 τ. διὰ Καλσφόρνα 4)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΠΕΡΡΑΚΗΣ Λ. ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ» ἐξ Νόρντεγχαμ 6200 τ. διὰ Χαλκίδα 7)—, φόρτωσις 'Ιουλίου.

·Έκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6600 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 10)3, ὄψιν δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 11)—, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΟΥΛΟΥΡΑΣ — ΣΕΝΟΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 10)—, ὄψιν δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 10)9, φόρτωσις 'Ιουλίου.

..... ΠΑΤΕΡΑΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6800 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 10)3, ἔαν Λονδίνον ή Ντρόντον 11)—, ἔνα λιμένα καὶ 12)— δύο λιμένας, φόρτωσις 18—31 'Ιουλίου.

«ΧΑΔΙΩΤΗΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 10)3 μὲ δψιὸν δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 10)—, ἀμφοτέρους 10)6, φόρτωσις 5—15 'Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Εμπειρίου) ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 10)1½, δψιὸν δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 11)—, ἔαν γενικῶς δι' 'Αγγλίας 11)3, φόρτωσις 15—25 'Ιουλίου.

«ΔΩΡΙΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 10)2 ἔνα λιμένα, 10)8 δύο λιμένας, δψιὸν δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 10)11, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ. — Κον.) ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 10)6, δψιὸν δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 11)3, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΟΡΟΣ ΑΙΤΝΑ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6800 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 10)2 ἔνα λιμένα, 10)8 δύο λιμένας, δψιὸν δι' Λονδίνον, Χούλ., Κάρδιφ, Μπάρον, 'Ειβονιάνθ, Σονάν, Αίβερπον. ή Μπόρεντην 10)11, φόρτωσις 15—25 'Ιουλίου.

«ΕΚΟΝΙΣΤΡΑ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 5500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 10)2, δψιὸν δι' 'Αγγλίας 11)3, φόρτωσις 'Ιουλίου.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) ἐξ Πότι 6000 τ. μεταλλευμάτων

**ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
EN POTTERDAM**

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

GENOA

Via Nunziata, 18

Branches at all Italian Ports

Telegrams: «GREGOS-GENOA»

GREGOS & C^o.

SHIP AGENTS & BROKERS

ESTABLISHED 1922

BELGIUM

ANTWERP

Scaldis Buildings

2, Quai Ortelius

Cables: «GREGOSEM-ANTWERP»

διὰ Καλαί — Βουλώνην — Ρόττερνταμ 10)— ἔνα λιμένα βάσις, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.

«ΦΛΩΡΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 3000 τ. μακούχας διὰ Δανίαν 16)—, φόρτωσις 25 'Ιουλίου — 5 Αύγουστου.

«ΚΟΡΘΙΟΝ» ἐξ Μαριουπόλεως 3000 τ. γαιανθράκων διὰ Μασσαλίαν σελ. 10)3, φόρτωσις 20—31 Αύγουστου.

«ΒΑΡΒΑΡΑ» ἐξ Όδησσος 2000 τόν. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Ανατολικῆς Ελλάδος 8)6, ἔαν ἔνα λιμένα Δυτικῆς Ελλάδος 9)—, δψιὸν διὰ Κέρσουραν 9)6, φόρτωσις 15—25 'Ιουλίου.

«ΜΑΙΡΗ ΔΕΥΤΕΡΑΙΟΥ» ἐξ Όδησσος 2000 τ. γεννημάτων δι' ἔνα λιμένα Ανατολικῆς Ελλάδος 8)3, δψιὸν διὰ Κέρσουραν 8)6, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΙΔΗ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7500 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν ή Ρόττερνταμ 10)3, φόρτωσις 10—25 Αύγουστου.

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ» ἐξ Πότι 6000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Καλαί — Ρόττερνταμ 10)—, ἔνα λιμένα, καντσέλλα 30 'Ιουλίου.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Π.» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόττερνταμ 10)3, δψιὸν Νορδηγίαν 11)9, φόρτωσις 28 'Ιουλίου — 12 Αύγουστου.

— Έκ τῆς Μεσογείου

«ΕΥΔΟΞΙΑ» ἀπὸ Στρατοῦ 3500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Σούντοβαλ 10)6, φόρτωσις 20—31 'Ιουλίου.

«ΥΔΡΟΥΣΑ» ἐξ Μάρκρις 3000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Στέττιν σελ. 10)6, φόρτωσις 10—25 'Ιουλίου.

«ΠΟΠΗ» ἐξ Μασσαλίας 2400 τ. γεννημάτων διὰ Δανίαν 8)9, δψιὸν 2200 τ. μόνον 9)3, ἀ. φ.

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐξ Κοσσέος 3000 τ. φωσφάτων (10 ο)ο) διὰ Βρινδήσιον ή Μπαρλέτταν 12)— ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις 20 'Ιουλίου — 5 Αύγουστου.

— Έκ τῆς Ανατολής

«Γ. Σ. ΛΙΒΑΝΟΣ» ἀπὸ Καράτοι — Μορμονγάρα φέντε 7900 τ. λιναρόσπορον καὶ φυσικά δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 23)6, φόρτωσις 20—28 'Ιουλίου.

«ΡΟΚΟΣ ΒΕΡΓΩΤΗΣ» ἀπὸ Σαγκών 7400 τ. δρῦς διὰ Βορδό—Ρόττερνταμ 27)—, φόρτωσις 15—25 'Ιουλίου.

«ΟΡΟΣ ΠΕΡΑ» ἐξ Αντιρρίου 6800 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ (τημή σχεδίου) δψιὸν δι' ἔνα λιμένα Νοτίου Αφρικήν 20)— (χόμα καὶ 22)— (εἰς σάκκους), φόρτωσις 20 'Ιουλίου — 15 Αύγουστου.

«ΝΕΜΕΑ» ἀπὸ Ντάλνη 7400 τ. «σόγια» διὰ Ρόττερνταμ ή 'Αμβοδργον 25)—, δψιὸν διὰ Χούλ. ή Βορείοτερον 26)3, φόρτωσις 25 'Ιουλίου — 15 Αύγουστου.

«ΖΑΝΗΣ Λ. ΚΑΜΠΙΑΝΗΣ» ἐξ Σίδεν, Νοτίου Αντιρρίους ή Βιτστρώις 6800 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ (τημή σχεδίου) δψιὸν διὰ Νότιου Αφρικήν 20)— (χόμα καὶ 22)— (εἰς σάκκους), φόρτωσις 20 'Ιουλίου — 10 Αύγουστου.

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» ἐξ Νοτίου Αντιρρίους 8500 τ. γεννημάτων δι' 'Αγγλίας — Κόντινεντ 31)—, φόρτωσις ἀρχὰς Αύγουστου.

«ΑΞΙΟΣ» ἐξ Μαντράς 6800 τ. φυσικά δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ σελ. 28)—, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΑΘΗΝΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐξ Μαντράς 7900 τ. γεννημάτων δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 27)9, φόρτωσις 8—25 Αύγουστου.

— Έκ παντοίων ἄλλων ἀγορών

«ΑΙΑΣ» ἐξ Μόντρεαλ, Καμπτεζ, Σορέλ ή Θρή Ρίβερς 33.000 κουντρετος σίτου δι' 'Αγγλίας — Κόντινεντ 2)9 τὸ κουνδρετο, μὲ δψιὸν Μεσόγειον, ἀμεσος φόρτωσις.

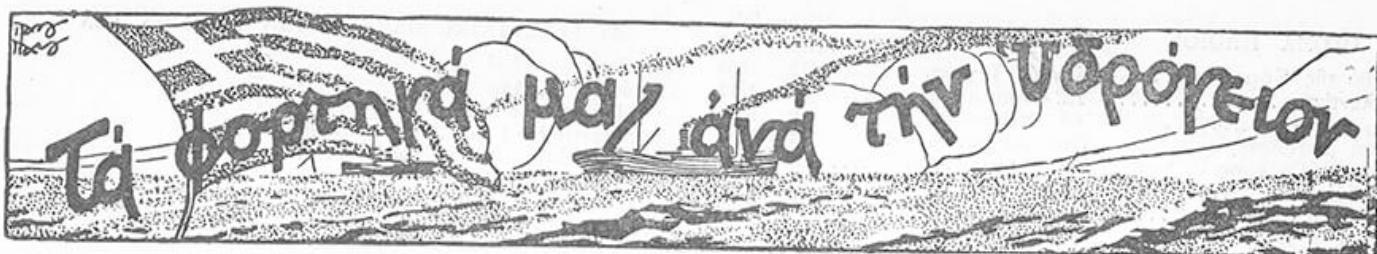
«ΛΥΡΑ» ἐξ Ρίον Ιανέρηον 7000 τ. μεταλλευμάτων δι' Αμβέρσαν 10)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΑΓΙΑΣ ΒΑΡΒΑΡΑ» (Σιγάλα) ἐξ Λευκής Θαλάσσης 1250 στάνταρτος ξύλειας (7½ ο)ο πλέον ή ξλαπτον) δι' 'Αγγλίαν ή Κόντινεντ (τημή ναῦλον δὲν ἀνεξούσιο) φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΣ» ἐξ 'Αγίου Αλαρεντίου 25.000 κουνδρετος σίτου δι' Ελλάδα 3)6 τὸ κουνδρετο, ἔνα λιμένα βάσιν, μὲ 1½ πένναν ἔξτρα δι' έκαστον πρόσθετον λιμένα επιφορτώσεως μέχρι τεσσάρων τοιούτων, φόρτωσις 1—15 Αύγουστου.

«ΕΥΑΝΘΙΑ» ἐξ Ζογκούλας 5800 τ. γαιανθράκων διὰ Ρίον Ιανέρηον 14)3, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΙΟΓΚΑ Δ. ΘΕΡΜΙΩΤΗ» ἐξ Χαβάννας καὶ ἐνδὲς ἑτέρου λιμένος Κούβας 6000 τ. παλαιοσιδήρων διὰ τοιες λιμένας Βορ. Ισπανίας δολ. 5, εγκρός - τέρμης, φόρτωσις 15—31 'Ιουλίου.



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος
ναυτ.
υχο.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

"Άγαλλιανή	Θ. Έπιφανειάδη	11	1656	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαΐου
"Άγιος Βλάσσιος	Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4297	ἀνεξ. Βοστώνην 8 Ιουν., διὰ Κόμπε
"Άγιος Γεώργιος	νίοι Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 24 Ιουν. καὶ Κορήτην 2 Ιουν..
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασποπούλου	12	3283	διῆλθε "Άγιον Βιζέντιον" 9 Ιουν.. διὰ Ντιέππην
"Άγιος Γεώργιος IV	έτ. Γ. Νικολάου	38	4920	ἔφθ. Σόντεφλαντ 6 Ιουν..
"Άγια Βαρθάρα	Φ. Σιγάλη καὶ Σία	04	2425	διῆλθε Γιβραλτάρ 5 Ιουν.. δι' "Λαλίδις"
"Άγια Θαλασσινή	Δ. Κεράνη	11	3808	ἀνεξ. "Εμδεν 1 Ιουν., Γιβραλτάρ 8 δι' 'Αλεξάνδρειαν
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	ἀργεῖ Σέρδον ἀπὸ 1 Ιουν..
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλία	19	4514	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Ιουν..
"Άγιος Νικόλαος	Εδαγ. Νομικοῦ	99	1106	εἰς πλόας ἐν 'Ελλάδι
"Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	ἔφθ. Οδούνας 9 Ιουν..
"Άγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάσηση	12	1864	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 Ιουν..
Άδαμάντιος	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	15	4277	διῆλθε Μαδέρας 27 Ιουν.. διὰ Ρόπτεοντα, ἔφθ. 5 Ιουν..
Άδάμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	ἀνεξ. Ρόπτεοντα 29 Ιουν.. διὰ Μόντρεαλ..
Άδαμ. Γεωργαντῆς	άδελφ. Γεωργαντῆ	16	3445	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Απριλίου.
Άδαμ. I. Πειθῆς	άδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 9 Μαΐου.
Άδελφότης	Μιχ. Καρδᾶ	17	5838	διῆλθε Λάδονταν 5 Ιουν.. δι' 'Αγγλίαν
Άδελφοι Χανδρῆ	Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	ἔφθ. Δάντιογχ 11 Ιουν..
Άθηνά Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4824	ἀνεξ. Ρόπτεοντα 8 Ιουν.. διὰ Πόρτο Σαΐδ
Άθηναι	«Ελληνική» Α. Ε.	10	2897	ἀνεξ. Πάνοιον 13 Ιουν.. διὰ Σμύρνην
Άτας	άδ. Πατέρα	15	4729	ἀνεξ. Σίδνεϊ (Καναδᾶ) 2 Ιουν.. διὰ Ρόπτεοντα
Άγια	Γ. καὶ Φώνια καὶ Σία	96	1406	ἔφθ. Πειραιᾶ 29 Ιουν.. καὶ Κόθνον 2 Ιουν..
Άγιαίον	έτ. «Αιγαίον» Α.Ε.	19	5285	ἀργεῖ Μοντεβίδεο ἀπὸ 24 Μαΐου
Άλγεις	άδ. Πατέρα	20	4538	ἀνεξ. Φουζίκι 12 Ιουν.. διὰ Μήτε
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντῆ	13	4929	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Μαΐου.
Άικατερίνη T.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	ἀνεξ. Ρόπτεοντα 25 Ιουν.. διὰ Σέρδον, ἔφθ. 11 Ιουν..
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	ἀνεξ. Κορήτην 27 Ιουν., Σουέζ 2 Ιουν.. διὰ Φορμαντλ..
Άινος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	10	3554	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 2 Μαΐου
"Άις Γιώργης	ειοί Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Ιουν..
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	ἔφθ. Πόρτο Σαΐδ 2 Ιουν..
Άλεξάνδρα	Κ. Καρδᾶ καὶ Υιοῦ	13	4355	ἀργεῖ Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 31 Μαΐου
Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταχιμιτζῆ	06	4343	ἀνεξ. Λονδίνον 8 Ιουν.. διὰ Λίθη, ἔφθ. 10
Άλιάκμων	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	διῆλθε Γιβραλτάρ 29 Ιουν.. διὰ Γάνδην, ἔφθ. 5 Ιουν..
Άλικη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	διῆλθε Φαγιάλ 2 Ιουν.. διὰ Κουνστάρουν
Άλφειδς	Σ. Λιθανοῦ	20	5116	ἔφθ. Σουάνζ 7 Ιουν..
Άναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	ἀργεῖ Χαλκίδα ἀπὸ 30 Μαΐου
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἀργεῖ Ολούνας ἀπὸ 17 Μαΐου.
Άνδρέας	έτ. Ίονιον Α. Ε.	19	6566	ἀνεξ. Πόρτο Ρεντόν 27 Ιουν., Σαμπάγκ 6 Ιουν.. διὰ Χάδωνην
Άνδριωτης	Νικ. Κυδωνίεως	12	4393	διῆλθε Ντακάρ 28 Ιουν.. δι' 'Αμερέσαν
Άνιτα	Γ. Κοκκιτού	97	2741	ἀργεῖ 'Οστάνδον ἀπὸ 8 Φεβρ.
Άννα	Ν. Λιχαδοπούλου	19	5173	διῆλθε Γιβραλτάρ 28 Ιουν.. δι' 'Αλεξάνδρειαν, ἔφθ. 6 Ιουν..
Άννα Σ.	Στεφανοπούλου-Άνδρονίκου	03	2759	ἀνεξ. Βάζα 6 Ιουν.. διὰ Χάρτλεπον.
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἔφθ. Ρίον Ιανέρον 16 Ιουν..
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἔφθ. Νιούπορρ 8 Ιουν..
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαΐου.
Άννα Μαρία	Μάντακα καὶ Βιντιάδη	85	1272	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 Ιουν..
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	ἔφθ. Ντάρρεν 28 Ιουν..
Άννα T.	Θ. Α. Τεργιάζου	06	2728	ἀνεξ. Ρόπτεοντα 4 Ιουν.. διὰ Πόρτο Σαΐδ
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Μαΐου
Άντωνιος	Σ. καὶ Η. Λαμποῦ	15	3729	ἀνεξ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 24 Ιουν.. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Άντωνης Γεωργαντῆς	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
Άντωνιος Στομάτος	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	ἔφθ. Λονδίνον 28 Ιουν.. καὶ Τάιν 8 Ιουν..
Άντώνιος Χανδρῆς	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ἀνεξ. Βρέμην 26 Ιουν., Μαδέρας 6 Ιουν.. διὰ Ρίον Ιανέρον
Άνω Βαθύ	Βιον. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5866	ἀργεῖ Σαγάνην ἀπὸ 25 Φεβρ.
Άξιός	Ι. Δ. Τσούνια	82	1524	ἔφθ. Χάδιφαν 1 Ιουν..
Άργολικός	Σ. Λιθανοῦ	19	5289	εἰς Πεταλούς 18 Ιουν..
Άρης	Μαρή Έμπειρού	21	4786	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Μαΐου
Άριάδνη	Μ. Ξιλᾶ	14	4810	ἀργεῖ Νέαν Ύόρκην ἀπὸ 31 Μαΐου
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	Ι. Νικηφόρου	12	4745	ἀνεξ. Κάρδιφ 24 Ιουν.. διὰ Φρένι Μπλέντος
Άρκαδία	Ε. Γούλιανδρῆ	05	3470	ἔφθ. Κων/λιν 29 Ιουν.. καὶ ἀνεξ. 6 Ιουν.. διὰ Σμύρνην
Άρμαθια	«Ατλαντής» Α.Ε.	66—21	853	ἔφθ. Αμστερνταμ 21 Ιουν..
Άρτεμις Πήγτα	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	ἀργεῖ Σαγάνην ἀπὸ 25 Φεβρ.
Άρχαγγελος	Πήγτα	06	1433	ἔφθ. Χάδιφαν 1 Ιουν..
Άρχων	άδ. Λιθανοῦ	17	5692	ἔφθ. Ντωνταλ 6 Ιουν..
Άσημίνα Μπάικα	Κωστή Λαμποῦ	21	1364	ἔφθ. Πότι 3 Ιουν..
Άσπασία	Π. Μπάικα	95	1344	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 10 Ιουν..
Άσπασία Νομικοῦ	Ι. Γαλάκη	14	4211	ἀργεῖ Μπονένος "Αἴρες ρόδος ἀπὸ 13 Μαΐου
Άστερια	έτ. «Π. Νομιζός, Α. Ε.»	38	4750	ἀνεξ. Μέθηλ 5 Ιουν.. διὰ Πόρτλαντ 7 δι' Ανστραλίαν
Άστηρη	Ι. Α. Ταχιμιτζῆ	04	3313	ἔφθ. Νοβορωσίσην 24 Ιουν..
Άτεα	Θεμ. Σταφυλοπάτη	96	1350	ἔφθ. Ρένι 1 Ιουν.. καὶ Βραζίλιαν 11
Άτλαντικός	Γ. Κοκκωτοῦ	01	4109	ἀργεῖ Ρουέν ἀπὸ 26 Οκτ.
Άτλας (τάνκερ)	έτ. «Ατλαντικός» Α.Ε.	19	5446	ἔφθ. Βόργιαγκτων 30 Ιουν..
Άύρα	«Γρανπετρόλ» Α.Ε.	09	4009	ἀνεξ. Κονστάντζαν 29 Ιουν.. διὰ Λα Νουβαΐ.
Άφροδισσα	Ι. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652	διῆλθεν "Αγιον Βιζέντιον 6 Ιουν.. δι' 'Αμερέσαν
	'Αδ. Κιρτάτα	05	2529	ἔφθ. Νοβορωσίσην 22 Ιουν..

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαθύ τῆς Σάμου	νιῶν Δ. Ἰγγλέση	12	1556	ἔφθ. Πειραιᾶ 5 Ιουν..
Βαλεντίνη	Ιω. Σπαραλαΐδη	09	4713	εἰς πλόας ἐν τῇ "Απρ. Ανατολῆ
Βαρόσαρι	Αθ. Ζωϊόπουλος	10	1354	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιουν.
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	διηλθε Μοντεβίδεο 1 Ιουν.. δι' "Αγ. Βικέντιον
Βασ. Α. Πολέμης	Ιω. Γκούμα	07	3429	διηλθε Γιβραλτάρ 26 Ιουν. διὰ Βηρούπτον
Βασιλείος Τ.	Έλ. Τοκόγλου	20	3673	ἔφθ. Μάλταν 6 Ιουν..
Βασιλική	Γ. Μανωρόλεόντος	05	2089	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 2 Μαΐου
Βασός (τάνκερ)	Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	4733	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Ιουν.
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Ιουν. Ἐπισκενή
Βικτωρία	Ν.'Απόδικον—Χ. Πατέρα	14	4202	ἀνεζ. Πέπελ 28 Ιουν., Νταζάρ 1 Ιουν.. διὰ Δάντον
Βιντοέντασ	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιουν.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	19	3598	ἔφθ. Δάντον 26 Ιουν..
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	ἔφθ. Νοβοροσίσην 1 Ιουν..
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	ἀργεῖ Σύρου ἀπὸ 22 Ιουν.
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	ἀνεζ. Μπονένος "Αὔρες 29 Ιουν.. δι' "Αγ. Βικέντιον
Γ. Σ. Λιθανδός	N. Γ. Λιθανοῦ	37	4835	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Ιουν.. δι' Ίνδιας
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	ἀνεζ. Πόρτ Νατάλ 13 Ιουν. διὰ Σιγκαπούρην, ἔφθ. 8 Ιουν..
Γαρουφαλιάς	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	ἀνεζ. Στέττον 23 Ιουν. διὰ Γένοβαν
Γεράσιμος Βεργωτῆς	R. καὶ Π. Βεργωτῆ	20	6343	εἰς Γιανδάτα ἀπὸ 27 Μαΐου
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ιουν. Ἐπισκενή
Γεώργιος	N. Λαγούντη	10	2216	ἀνεζ. Βραζαν 10 Ιουν.. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	ἀνεζ. Ρόττερνταμ 25 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανέζον
Γεώργιος Π.	Θ. Επραφεύαδη	03	4052	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Απριλ..
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	13	4345	ἔφθ. Ροζάριο 3 Ιουν..
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἔφθ. Ροζάριο 27 Ιουν..
Γεώργ. Μ. Λιθανδός	Σ. Λιθανοῦ	38	5435	καθειλύνθη εἰς Χάρτλεπον 27 Ιουνίου
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Απριλ..
Γεώργ. Μ. Έμπειρίκος	Σ. Γ. Έμπειρίκον	21	5728	ἀνεζ. Βλαδιμοστόκ ἀπὸ 4 Ιουν.. δι' Αύστραλίαν
Γιάννης	Γ. Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	ἀνεζ. Ρόττερνταμ 9 Ιουν.. διὰ Ρίον Ιανέζον
Γιαν. Γούναρης	G. Z. Γούναρη	01	2238	διηλθε Κων(λ)ην 5 Ιουν.. δι' Αμέρισαν
Γκρήκη Μάρινερ	έτ. Νήλ — Παντελῆ	14	3714	ἀργεῖ Πέναφθ ἀπὸ 2 Ιουν..
Γρανίκος	«Γρανίκης» Α.Ε.	16	3689	ἔφθ. Βακαμάτου ἀπὸ 1 Ιουν..
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανούπολου	19	2546	ἀνεζ. Αμέρισαν 13 Ιουν.. διὰ Πειραιᾶ
Δαμασκηνή	Παν. Άγγελάτου	03	1196	ἀνεζ. Πειραιᾶ 4 Ιουν.. διὰ Ντέριντζε
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	ἀνεζ. Πειραιᾶ 11 Ιουν.. διὰ Ρωσίαν
Δάναπτης	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Ιουν.. καὶ Μαρ(λ)ην 10
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ..
Δάρφη	N. Λυκαρδοπούλου	18	3798	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 4 Φεβρ..
Δελφίν	Λῶ καὶ Ανδρεάδη	06	3816	ἔφθ. "Ειδεν 3 Ιουν..
Δελφοί	M. Δ. καὶ Ε. Λαμού	15	4739	ἀργεῖ Λίβερπούλ ἀπὸ 27 Μαΐου
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Απριλ..
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λαμού	05	3338	ἀργεῖ Οίνοντας ἀπὸ 16 Φεβρ..
Δημήτριος (τάνκερ)	N. Βερνίκου	11	1203	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ ἔτους
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. Μ. Τατάκη	06	4271	ἀνεζ. Γδύνα 25 Ιουν.. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 7 Μαρτ.
Δημ. Ίγγλεσης	νιῶν Δ. Ίγγλεση	18	5275	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Μαΐου. Ἐπισκενή.
Δημητρίκος	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	ἔφθ. Ρένι 2 Ιουν..
Δημητρίος Βερνίκος (τάνκερ)	Ιω. Χανδρῆ	10	4643	ἔφθ. Λονδίνον 6 Ιουν.. καὶ ἀνεζ. 11 διὰ Φλόσιγκ
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Διαι. Πατέρα	17	4990	ἔφθ. Πειραιᾶ 28 Ιουν..
Διαμαντής	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	ἔφθ. Γιοζοχάμαν 26 Ιουν.. καὶ Όζάκα 7 Ιουν..
Διον. Σταθάτος	άδ. Πατέρα	17	4240	ἔφθ. Κάρδιφ 7 Ιουν..
Δίρφος	Γ. Φ. Ανδρεάδη	06	4181	ἔφθ. Πειραιᾶ 8 Ιουν..
Διώνη	Λεων. Α. Έμπειρίκου	15	5604	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 5 Ιουν..
Δουνούσιες	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	ἔφθ. Τσιταβένιαν 29 Ιουν..
Δωροίς	N. Λιθανοῦ	37	4839	ἔφθ. Πειραιᾶ 4 Ιουν.. καὶ ἀνεζ. 10 δι' Ίνδιας
"Εθη Λιθανοῦ	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	ἀνεζ. Μαντόνα 8 Ιουν.. διὰ Βαταβίαν
"Εθρος	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἀργεῖ Βύλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 24 Ιαν.. Ἐνανλάθη
Ειοήνη Κυριακίδου	N. Δ. Ράλλια	08	3860	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 Ιουν..
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Στ. Έμπειρίκου	27	4164	ἀνεζ. 'Αδελαΐδα 7 Ιουν.. δι' Αγγλίαν
Ειρήνη Σ. Έμπειρίκου	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	ἔφθ. Ρόττερνταμ 29 Ιουν.. καὶ Αμέρισαν 6 Ιουν..
Εκατόνταρχος Δρακούλης	Π. Κυδωνίεως	16	4129	ἀνεζ. Μάρδον ἀπὸ 11 Ιουν.. διὰ Μπονένος "Αὔρες
Έλεγκη Α. Κυδωνιέως	A. Ρόσσου	17	4576	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 3 Ιουν..
Έλενα Ρ.	A. Καλλινίκου	18	5655	διηλθε Κριστούμπαλ 29 Ιουν.. διὰ Βαγκούβερ
Έλένη	Δημοσθ. Δάμπαση	19	5260	ἔφθ. Μόζι 2 Ιουν..
Έλένη Δ.	Θ. Α. Τεργιάζου	97	3039	ἔφθ. Στρατών 6 Ιουν.. καὶ Ρένι 12
Έλένη Τ.	άδ. Κουλουκουντῆ	38	5500	εἰς Τάν ἀπὸ 8 Ιουν.. (ἐπὸ συμπλήρωσιν)
Έλένη Η. Κουλουκουντῆ	Άντ. Παπαδάκη	19	1986	ἔφθ. Γαλάται 27 Ιουν..
Έλιξα	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Απριλ..
Έλισσεθ	άδ. Γιαννονιάτου	24	3549	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιουν..
Έλλενικ Πίονερ	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	διηλθε Τιμόνιαν 6 Ιουν.. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 13
Έλλας	άδ. Γιαννονιάτου	90	1198	ἔφθ. Ρονέν 1 Ιουν..
Έλλη	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρίκος»	38	4974	ἔφθ. Ειδονάθου 28 Ιουν.. καὶ Κάρδιφ 6 Ιουν..
Έλλην	Θ. Βεργωτῆ	04	3059	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν..
Έλληνικό	Θ. Παλαδημητάριου	89	1499	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν..
Έλληνικό	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 28 Ιαν..
Έλπις	A. Πρίντεζη	19	1492	ἔφθ. Λονδίνον 2 Ιουν.. καὶ Ρόττερνταμ 9
Έμμο	Γ. Βεργωτῆ	14	2995	ἔφθ. Ειδονάθου 28 Ιουν.. καὶ Κάρδιφ 6 Ιουν..
Έπαμ. Κ. Έμπειρίκος	νιῶν 'Επ. Έμπειρίκου	27	4385	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Ιουν..
Έρατω	I. Σπαραλαΐδη	18	5904	εἰς Γιοζοχάμαν 20 Ιουν..
Εύανθιά	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	ἔφθ. Ζογκούδακ 7 Ιουν..
Εύθοϊκός	Μαρῆ Έμπειρίκου	22	4792	ἔφθ. Λιβόρνο 5 Ιουν..
Εύγενα Καμπάνη	G. N. Έμπειρίκου	98	8470	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Ιουν..
Εύγ. Σ. Έμπειρίκου	Στ. Έμπειρίκου	20	4882	ἔφθ. Ρίον Ιανέζον 4 Ιουν..
Εύγενια Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4839	ἔφθ. Μάντζεστερ 2 Ιουν..
Εύγενια Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	ἀνεζ. Μάρδον 6 Ιουν.. Γιβραλτάρ 11 διὰ Πόρτ Σαΐδ
Εύδοξια	'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	ἔφθ. Νοβοροσίσην 23 Ιουν..
Εύηνος	'Ιω. Λιθανοῦ	19	5627	ἀνεζ. Ρυμήτη 2 Ιουν.. διὰ Σονές

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ-	Τόν.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	έφθ. Ροζάριο 8 Ίουν.
Εύθαλια Μαρῆ	Ν. Μαρῆ	19	4196	άργει Σῦρον ἀπὸ 13 Απριλί.
Εύπλοια	Γιώργη Λαμπού	11	3862	άργει Χίον ἀπὸ 1 Ιουν.
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3557	άργει Ηειραϊά ἀπὸ 25 Ιαν.
"Εψιλον"	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	άργει Σάνν Νιζολάς ἀπὸ 28 Μαΐου
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Μαΐου
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	άνεχ. Κόμπη 8 Ίουν. δι' Αύστραλιαν
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	έφθ. Νοβορωσίσην 26 Ιουν.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζήλια	20	4279	έφθ. Μπάροι 2 Ίουν.
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	άργει Σάνν Νιζολάς ἀπὸ 11 Μαΐου.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινόν»	06	2947	άργει Κέαν ἀπὸ 18 Φεβρ.
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντής	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	έφθ. Τοκοπύλα 1 Ίουν.
Ηρά	Γ. Μ. Σταματελάτου	05	3208	άργει εἰς Χόγκ Κόγκ 10 Ίουν.
Ηρών	Δημ. Ν. Κουφού κλπ.	06	1516	εἰς Βόλον 1 Ίουν.
Θάλεια	'Ηλία Ξυλά	17	5875	εἰς Έλευσίνα 1 Ίουν.
Θάσος	Θ. Α. Τεργιάζου	19	1565	έφθ. Θεσσαλονίκην 11 Ίουν.
Θεδόλ 2	Θωμᾶς Ν. Εμπανειάδη	10	657	Κονσταντίναν 27 Ιουν. καὶ Ηειραϊά 4 Ίουν.
Θεμώνη	έτ. «Κάσος» Α. Ε.	38	5630	έφθ. Χάρτλεπον 30 Ιουν. (πρός συμπλήρωσιν)
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς καὶ Σία	17	1054	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ιουν.
Θεόδωρος Γ.	Θ. Α. Τεργιάζου	12	3409	άργει Πειραιᾶ 2 Ίουν. Επισκευή
Θεομήτωρ	νίδων Σπύρου Πολέμη	10	4427	έφθ. Ρίον Ιανέριον 17 Ιουν.
Θεοκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	άνεχ. Βύλλαν Κονστιτούσιον 28 Ιουν. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Θεοφανώ Λιθανού	Σ. Γ. Λιθανού	37	4815	διηλθε Σονέζ 8 Ιουν.. διὰ Δουγκέζων
Θερμαϊκός	Μαρῆ Εμπειρίκου	23	4518	έφθ. Αμέρεσαν 30 Ιουν.
Θέτις	Π. Χατζήλια	30	4123	άργει Σῦρον ἀπὸ 3 Ιουν.
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	άνεχ. Ονούρας 1 Ίουν.. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Θηρασία Νομικού	Εναγγ. Νομικού	88	1356	εἰς Ρένι 1 Ίουν.. ἐπὸ φροτωσιν
Θράκη	Θ. Α. Τεργιάζου	17	982	άνεχ. Σουλινά 12 Ίουν.. διὰ Συρίαν
Θρασύθουλος	Λ. Βογιατζήδη	12	3693	έφθ. Κέρκυραν 21 Ίουν.
"Ια	Π. Χατζήλια	17	4860	διηλθε Γιβραλτάρ 26 Ιουν. διὰ Πόρτο Φερράγιο, έφθ. 29
'Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	άνεχ. Γένοβαν 3 Ίουν.. διὰ Μαριούτολιν
'Ιγόρ	Α. Αναστασίου	07	2693	έφθ. Πειραιᾶ 10 Ίουν.
'Ιθάκη	Σ. Βλαστοπούλου	11	4083	άργει Σῦρον ἀπὸ 5 Απριλί.
"Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν.
'Ικαριον	έτ. Βεργωτή	12	4013	άργει Ροζάριο ἀπὸ 28 Μαΐου.
'Ιλισσος	'Ιω. Γ. Λιθανού	15	4724	διηλθε Γιβραλτάρ 1 Ίουν.. διὰ Τοίπολιν
'Ιουλία	'Ηλ. Χατζήλια	14	4352	έφθ. Κάρδιφ 8 Ίουν.
'Ιουμήνη	Ν. Δ. Κοτζιάς καὶ Σία	90	2399	άργει Λισσαδόνα ἀπὸ 4 Δεκ. Ζημίαι
'Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	έφθ. Κέαν 26 Ιουν. καὶ Ρένι 3 Ιουν..
'Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	άνεχ. Νεοτέσσα 29 Ιουν. διὰ Ντασάρι
'Ιω. Καρράς	Παν. Καρρώ	17	3527	διηλθε Γιβραλτάρ 29 Ιουν. διὰ Χούλι. έφθ. 7 Ιουν..
'Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	άργει Βύλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 24 Ιαν.
'Ιω. Νομικός	Λ. Νομικού	99	640	έφθ. Μάλταν 5 Ιουν..
'Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	έφθ. Ζαράτ 5 Ιουν..
'Ιω. Φαφαλίδης	Δ. Φαφαλού	19	5670	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 9 Ιουν..
'Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	έφθ. Ρούνεν 10 Ιουν..
'Ιω. Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	20	6094	εἰς Ρόττεροντα ἀπὸ 18 Ιουν..
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	διηλθε Κονιόλιν 6 Ίουν.. διὰ Ρόττεροντα
Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	έφθ. Γαλάτσι 4 Ίουν..
Καίτη Χανδρῆ	I. Δ. Χανδρῆ	18	3061	έφθ. Όνεγά 22 Ιουν..
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραβία	13	1877	εἰς Σούντοβαλ 10 Ιουν.. ἐπὸ φροτωσιν
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	άνεχ. Γένοβαν 28 Ιουν.. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 3 Ιουν..
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	διηλθε Μοντεβίδεο 3 Ιουν.. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	διηλθε Σάιν Τόμας 1 Ίουν.. διὰ Καζαπιλάγαν
Καλυψώ Βεργωτή	«Επτάνησος» Α. Ε.	18	5686	διηλθεν "Άδεν 29 Ιουν.. διὰ Καλκούνταν
Καπετάν Στρατῆς	Σενίδος—Κουμπῆς καὶ Σία	06	3574	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Μαΐου.
Καραθάδος	Γ. Σταματελάτου	13	2325	εἰς πλάνας ἐν Κίνα
Καρράς	Κ. Καρρώ καὶ Υλού	18	5234	άνεχ. Ρόττεροντα 3 Ιουν.. διὰ Δουγκέζων, έφθ. 4 Ιουν..
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρῆ	19	5106	έφθ. Γριζεντίζενμάνθ 29 Ιουν..
Κάσσος	«Κάσος» Α. Ε.	19	5685	άργει Σῦρον ἀπὸ 21 Απριλί.
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	άνεχ. Χόγκ Κόγκ 4 Ίουν.. διὰ Μύκη
Κάτε	N. Λικαρδοπούλου	18	5197	έφθ. Πλότρ Ρεντόν 4 Ιουν..
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Γραναπετόλη» Α. Ε.	87	2495	έφθ. Κονσταντίναν 27 Ιουν.. καὶ Πειραιᾶ 4 Ιουν..
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιοί Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	διηλθε Φιλόσιγ 30 Ιουν.. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Κατίνα Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	έφθ. Σάντος 9 Ιουν..
Κέιτ Κόρσο	'Αθ. Κονδύρα & Κ. Ξένου	05	3890	έφθ. Θεοδόσιαν 28 Ιουν..
Κεραμίδης	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	έφθ. Κόρσον 3 Ιουν.. καὶ Χόλμπεκ 7
Κεχρεά	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Μαΐου.
Κλεάνθης	Α. Λούζη	11	4153	άργει Ροζάριο ἀπὸ 31 Μαΐου
Κολχίς	άδ. Συνδομού	09	2219	εἰς Ρόττεροντα ἀπὸ 14 Ιουν..
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	εἰς Σάντος ἀπὸ 15 Ιουν..
Κονίστρα	Θωμᾶς Επιφανιάδη	07	3530	έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 4 Ιουν..
Κορινθιακός	Μαρῆ Εμπειρίκου	10	3562	εἰς Βραΐλαν ἀπὸ 7 Ιουν..
Κόρθιον	άδελ. Σίμπουρα	09	2116	έφθ. Λονδίνον 2 Ιουν.. καὶ Ρόττεροντα 10
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κονιόρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	εἰς Μανόνη Θάλασσαν 10 Ιουν..
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Ερ. Εμπειρίκου	25	3598	διηλθε Πλότρ Νατάλ 8 Ιουν.. δι' 'Αγγλίαν
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Φεβρ.
Κύμα	I. Χαδούλη — M. Στιτινά	12	3994	διηλθε Ντασάρι 8 Ιουν.. διὰ Λίβερπολη
Κύμα	Απ. Πεζᾶ	11	3959	διηλθε Σάντος 4 Ιουν.. διὰ Στέττεντιν
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	άνεχ. Πλότρ Βάντη 2 Ιουν.. διὰ Σάνν Ραφαέλ.
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαμπού	18	4340	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Ιουν..
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αδ. Ηλιοπούλου	05	2527	έφθ. Σῦρον 6 Ιουν..
Κωνσταντίνος Λ.	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	διηλθε Μαδέρας 30 Ιουν.. διὰ Κόρκ, έφθ. 10 Ιουν..
Κωνσταντίνος Μαρῆ	Υιοί K. Χατζηπατέρα	18	5962	άνεχ. Γδύνιαν 5 Ιουν.. διὰ Σαβόναν
Κωνστή	Μουσούρα καὶ Βενιεράχη	19	5438	διηλθε Μαδέρας 5 Ιουν.. διὰ Φάλμορεθ
Λακωνικός	I. Δ. Χανδρῆ	05	3933	διηλθε Γιβραλτάρ 9 Ιουν.. διὰ Δάντσιγκ
Λάνα	Μαρῆ Εμπειρίκου	14	3803	εἰς Βραΐλαν ἀπὸ 14 Ιουν..
	Στεφ. Γ. Φαρκούχ	98	3462	έφθ. Βενετίαν 3 Ιουν..

ΟΝΟΜΑ ΠΛΑΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυ.	Τόν. γρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λειθαθώ	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1765	εἰς πλάσις ἐν Κίνα
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Α. Τεργιάζος	11	4953	διηγήθε Ντακάρ 1 Ίουλον διὰ Πόρτ Νατάλ.
Λέρος	'Ιω. Φασόλη	99	846	εἰς πλάσις ἐν Έλλάδι
Λέσβος	'Αδ. Σιυνάιον	10	1005	εἰς Χίον ἀπὸ 15 Ιουν.
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζῆδη	28	4573	ἔφθ. Τρίπολιν 25 Ιουν.
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 13 Απριλ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	πληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	ἀνεγ. Μπούμπουρον 3 Ιουν. διὰ Πόρτ Νατάλ.
Λεωνίδας Μ. Βασιλᾶς	Μιχ. Βαλιά	14	2080	ἀνεγ. Νίχαμν 2 Ιουν. διὰ Κάρδιφ, ἔφθ. 11
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	ιών Α. Κονδύλη	12	3923	διηγήθε Γιβραλτάρο 10 Ιουν. διὰ Ρίον Ιανέτηον
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	ἔφθ. Νόρτγενζαν 1 Ιουν.
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	ἀνεγ. Μπούμπουρον 27 Ιουν. διὰ Πόρτ Νατάλ.
Μαίσανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	ἔφθ. Μπάρου 4 Ιουν.
Μαίηντ δφ Σάμος	νίοι Η. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Απριλ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	διηγήθε Οράν 27 Ιουν. δι Γερασινήν
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀγγεῖ Ήμιπούρι ἀπὸ 22 Φεβρ.
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Λευτεραίου	03	1383	ἔφθ. Κονσταντάζην 21 Ιουν.
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	ἔψη. Θεσσαλονίζην 1 Ιουν. καὶ Κονίλιον 10 διὰ Μαρούπολην
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπούλου	06	3546	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Μαρτ.
Μαλιακός	Μαρού Έμπειρούν	12	3903	εἰς Βρατιάν ἀπὸ 12 Ιουν.
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέα	17	5709	διηγήθε Σουέζ 18 Ιουν. δι' Αντιρραίων
Μαννούλα	νίοι Γεωργ. Καραδία	20	1965	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Μαΐου
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 5 Ιουν..
Μαραθών	Α. Λούζη κλλ.	19	6352	ἀνεγ. Νοβορωσίζην 12 Ιουν. διὰ Κόντινεντ
Μαργαρίτα	Γεωργάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
Μαργαρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5401	ἴψη. Πόρτ Σαΐδ ἀπὸ 15 Ιουν. Εναλώθη
Μαργαρίτης	άδ. Πειριβόλαρη	13	4584	ἀργεῖ Μπουένος "Αὔρες ἀπὸ 9 Απριλ.
Μαρή Χανδρῆ	Βιοι. — Εφ. «Χανδρῆς»	18	5840	ἀνεγ. Στέντιν 3 Ιουλ., Ζεμπρούνγκε 7 διὰ Γένοβαν
Μαρία	Σ. Περῆ — Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	άργει. Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Μαΐου
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	διηγήθε Ντακάρ 8 Ιουν. δι' Εδρώπην
Μαρία Νομικοῦ	Λουζά Νομικοῦ	99	1165	ἔντ. Χαλκίδα 30 Ιουν. καὶ Πειραιᾶ 4 Ιουν..
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	διηγήθε Γιβραλτάρο 9 Ιουν. διὰ Βαλτιμόρην
Μαριέττα Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	άργει. Πειραιᾶ 5 Ιουλ. διὰ Ρωσίαν
Μαριέττα	Ν. Ενσταθίου	13	6042	ἴψη. Ρόττερνταμ 26 Ιουν.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	διηγήθε Πόρτ Σαΐδ 29 Ιουν. διὰ Ρούνεν
Μαριόγκα	Ι. Νικηφόρου	12	4236	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	ἀνεγ. Βοστώνην 4 Ιουν. διὰ Κούβαν
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἔφθ. Σπέτζιαν 4 Ιουν..
Μαρουλώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	ἔφθ. Βόλον 16 Ιουν.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρῆ	13	4669	ἴψη. Γλαυκόβην 4 Ιουν..
Μάρπησσα	Ν. Ενσταθίου	19	5476	διηγήθε Λάζ Πάλμας 1 Ιουν. διὰ Τέμπηλ Μπαΐ
Ματρόννα	Ν. Βογιατζῆ	02	2846	ἔφθ. Ρουέν 4 Ιουν..
Μεμάς	«Άγιαν» Α.Ε.	00	4359	εἰς Τσέαν 30 Ιουν..
Μεμᾶς	Μαρ. Κουρούπλη	12	1735	ἀνεγ. Γαλάτα 29 Ιουν. διὰ 5μέρην, ἔφθ. 6 Ιουλ..
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἴψη. Νοβορωσίζην 3 Ιουν..
Μερόπη	'Ανδρ. Πατά	11	4181	ἀργεῖ Λαύριον ἀπὸ 24 Μαΐου
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. «Π. Νομικός» Α.Ε..	95	985	ἀνεγ. Γαλάτα 29 Ιουν. διὰ Σμέρνην, ἔφθ. 3 Ιουν..
Μίμης Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	ἀνεγ. Αρχάγγελον 13 Ιουν. διὰ Καλλαί
Μιμούζα	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	ἴψη. Χαλκίδα 30 Ιουν..
Μίνα Λ. Καμπάνη	Σ. Λιβανοῦ	20	5227	ἀνεγ. Γράλεστον 2 Ιουλ.. δι' Οράν
Μιχαήλ Λιβανός	Σ. Λιβανοῦ	38	4774	ἴψη. Πόρτ Σαΐδ 1 Ιουν.. καὶ ἀνεγ. 9 δι' Ιάβαν
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικοῦ	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	ἴψη. Μπάρου 7 Ιουλ..
Μιχαήλ Ι. Γουλανδρῆς	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	ἀνεγ. Πειραιᾶ 29 Ιουν., Γιβραλτάρο 7 Ιουν.. διὰ Ρόττερνταμ
Μιχαλάκης	Ν. Ενσταθίου	19	5234	διηγήθε Μαδέρας 23 Ιουν. διὰ Μπουένος "Αὔρες
Μιχαλίος	άδ. Ξυλά	08	3742	ἴψη. Μπρέβις 30 Ιουν..
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 18 Ιουν. διὰ Ρίο Γκράντε ντό Σούλ.
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	ἴψη. Σάντος 8 Ιουλ..
Μοτορίνα (τάνκερ)	έτ. «Τραυσπετρόλη»	89	2239	διηγήθε Γιβραλτάρο 8 Ιουν.. διὰ Σούσακ
Μύκονος	Ν. Ανδρόνικου	01	1098	ἴψη. Πειραιᾶ 4 Ιουλ..
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Ιουν..
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἀργεῖ Σάν Νικολάς ἀπὸ 7 Φεβρ.
Ναυαρίνον	Π. Κωταροπούλου	14	1735	ἀργεῖ Σέτταν ἀπὸ 1 Μαΐου. Ζημία
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Φεβρ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλού	12	3451	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 3 Ιουν..
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	ἴψη. Γένοβαν 24 Ιουν..
Νέλλου	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	13	4826	ἴψη Γδύνια 18 Ιουν..
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	διηγήθε Βιττώρια (Βρετ. Κο.) 21 Ιουν. διὰ Γιαβάτα
Νέστος	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	ἀνεγ. Σάντα Κρούς 22 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Νέστωρ	νίον Γ. Γράτου	18	1954	ἴψη. Βρατιάν 20 Ιουν..
Νήιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	διηγήθε Ντακάρ 2 Ιουν.. διὰ Γλαυκόβην
Νηρεύς	'Ηλ. Χατζηλία	37	5205	ἴψη. Ρόττερνταμ 2 Ιουλ..
Νηριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 20 Απριλ..
Νικολής	Ν. Γ. Μωράϊτη	21	3576	ἴψη. Μασσαλίαν 30 Ιουν.. καὶ ἀνεγ. 6 Ιουλ.. διὰ Σύρου
Νίκος Τ.	Έλενθ. Τρικύρλου	19	5175	ἀνεγ. Μέθηη 25 Ιουν.. διὰ Μπ. "Αὔρες
Νίκ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	ἀνεγ. Αρχάγγελον 2 Ιουλ.. διὰ Χούλλ.
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Μαΐου
Νικόλη. Μ. Έμπειρικοῦ	Κουλούνθου — Έμπειρέκου	19	5295	διηγήθε Πόρτ Νατάλ 10 Ιουν.. δι' Είβονμάρεθ
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικοῦ	99	625	ἴψη. Κωνσταντίαν 29 Ιουν..
Νίκ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἀνεγ. Πενσακόλαν 2 Ιουλ.. δι' Αγγλίαν
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχ. Φιλίνη	04	3111	ἴψη. Αλεξανδρείαν 2 Ιουλ..
Νικόλαος	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	ἀργεῖ Κάρδιφ ἀπὸ 17 Φεβρ.
Νικόλαος "Αγγελος	'Ιω. "Αγγελου	12	4351	ἀνεγ. Χούλλ. 6 Ιουλ.. διὰ Γδύνια
Νικόλαος Πατέρας	άδελφοι Πατέρα	10	4362	ἀνεγ. Τάϊν 9 Ιουλ.. διὰ Γένοβαν
Νικολάου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	ἀνεγ. Κόμοξ 19 Ιουν.. διὰ Γιοσοχάμαν
Νικολάου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	ἴψη. Σέργον 2 Ιουλ..
Νικολάου 'Ελένη	Γ. Νικολάου	20	4528	ἀνεγ. Αλεξανδρείαν 2 Ιουν.. Σούνες 4 διὰ Καράτου
Νικολάου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13	7156	ἀνεγ. Λονδίνον 21 Ιουν.. διὰ Κούβαν
Νικολάου Μαρία	Γ. Νικολάου	27	5525	ἀργεῖ Αμερικανίταν 2 Απριλ..

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυλ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	άνεχ. Χονολουλού 22 Ιουν. διά Κόμπε
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	έργει Σύνοραν από 31 Μαΐου
Νύμφη	Ν. Λυγιαρδοπούλου	21	4504	άργει Ηειρωατά από 26 Απριλ.
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	άνεχ. Πειραιά 5 Ιουλ. δι' Εύπατόριαν, έφθ. 10
"Ολγα" Έπ. Εμπειρίκου	νιόν Έπ. Εμπειρίκου	22	4677	διηλθε Βιττώρια (Βρετ. Κολ.) 20 Ιουν. δι' Ιαπωνίαν
'Ολλανδία	«Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759	διηλθε Γιβραλτάρ 13 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
"Ολυμπίας	Κουλούρηον — 'Εμπειρίκου	18	5249	άνεχ. Σιγαράτα 27 Ιουν. διά Φρημαντή
'Ομονία	Ξενιού-Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	έργει Χιονί από 16 Μαΐου
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	13	3578	άργει Καλαί από 9 Μαρτ.
"Ορος Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4233	έφθ. Καλάμας 29 Ιουν.
"Ορος "Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	16	5647	έφθ. Μπουένος Αϊόρες 27 Ιουν.
"Ορος Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	24	6651	άνεχ. Χάμπτον φόδες 28 Ιουν. διά Ρίον Ιανέζον
"Ορος "Ελικών	«Τρόπιλ, Σο»	18	5525	έργει Ρόττερνταμ από 16 Απριλ.
"Ορος "Ιδη	«Ατλαντικός, Α. Ε.» κλπ.	38	4202	έφθ. Υστάντ 5 Ιουλ.
"Ορος "Ιθάμη	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	14	4191	έφθ. Ροζάριο 21 Ιουν.
"Ορος Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	18	7914	άργει Κάρσελος από 7 Απριλ.
"Ορος Κιθαιρών	«Τρόπιλ, Σο»	12	3876	άργει Αμστερνταμ από 27 Ιαν.
"Ορος Κύνθος	«Τρόπιλ, Σο»	18	5188	άργει Πειραιά από 1 Μαΐου
"Ορος Λυκαθήττος	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	άργει Αμβέρσαν από 14 Ιουν
"Ορος Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή καὶ Σία	07	3556	άνεχ. Μούριανος 22 Ιουν. διά Γδύνια, έφθ. 3 Ιουν.
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλούρουντη	19	5403	έφθ. Μπλάνθ 18 Ιουν.
"Ορος "Ολυμπός	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	20	5166	διηλθε Βιττώρια (Βρεταν. Κολ.) 18 Ιουν. δι' Οζέζαν
"Ορος "Οθρυς	Μ. Μάρκου	19	4817	έφθ. Ρόττερνταμ 22 Ιουν.
"Ορος "Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	19	5252	διηλθε Ντακάρ 5 Ιουλ. δι' Εύρωπην
"Ορος Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	21	5334	άργει Ρόττερνταμ από 21 Μαρτ.
"Ορος Πάρνης	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	άνεχ. Βασαμάτασ 30 Ιουν. διά Τοιβαγκτάρ
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλούρουντη	18	5208	άνεχ. Γιαβάτα 8 Ιουλ. δι' Λέντραλιαν
"Ορος Πεντελικόν	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	5896	άργει Ρόττερνταμ από 24 Μαρτ.
"Ορος Πήλιον	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	20	5729	άργει Αμβέρσαν από 20 Δεκ.
"Ορος Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	10	3986	άργει Αμβέρσαν από 3 Μαρτ.
"Ορος Πρίονας	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	έφθ. Μούριανος 4 Ιουλ.
"Ορος Ροδόπη	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	άργει Καμαΐτσι 1 Ιουλ. διά Μήτης
"Ορος Ταύρος	Ρεθύμνη — Κουλούρουντη	21	6388	διηλθε Κρίστομπαλ 17 Ιουν. διά Καμαΐτσι
"Ορος Ύμηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	23	6481	άνεχ. Πόρτ Κάμψα 1 Ιουλ., Σιγκαπούρην 7 διά Ρουέν
"Ορος Χελμός	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άργει Πειραιᾶ από 26 Ιουν.
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	20	2171	άργει Πειραιᾶ από 24 Φεβρ.
Παγκρατίων	Ν. Λυγιαρδοπούλου	20	5187	άνεχ. Αμβέρσαν 28 Ιουν. διά Δάντοιγ, έφθ. 2 Ιουλ.
Παναγής	I. Δ. Τσούνια	94	2744	εἰς πλάνας ἐν Κίνα
Παναγώτης	Εὐαγγ. Νομικοῦ	01	3575	έφθ. Τραγάνα 11 Ιουλ.
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	διηλθε Κολόμπο 28 Ιουν. διά Πειραιᾶ
Πανάχραντος	B. καὶ I. Κουντούσου	15	4661	διηλθε Όραν 9 Ιουλ. διά Γένοβαν
Παντελής	K. Λαμπού καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	άργει Βύλλαν Κονστιτούσιον από 7 Μαρτ.
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	διηλθε Γιβραλτάρ 6 Ιουλ. διά Θεσσαλονίκην
Παπαλεμόδης	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άργει Σάντα Φέ από 28 Δεκ.
Πάραρδος	Κ. Α. Πετρούντη	06	3435	άνεχ. Στέττιν 3 Ιουλ. διά Πειραιᾶ
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	έφθ. Μούντσουντ 26 Ιουν.
Πεντέλη	άδ. Κουλούρουντον	19	5287	άνεχ. Βρέμην 12 Ιουν., Γιβραλτάρ 1 Ιουλ. δι' Ανστραλίαν
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	διηλθε Ντακάρ 29 Ιουν. δι' Αμβέρσαν
Περσεύς	A. Ανδρέάτου	18	5172	άργει Αμέρεσαν από 16 Μαρτ.
Πεταλοί	Μαρή Έμπειρίκου	17	6565	διηλθε Μαδέρας 5 Ιουλ. δι' Εύρωπην
Πετροίλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσόπετρούλη»	03	4634	άνεχ. Κονσταντίναν 21 Ιουν., Ούζαν 9 Ιουλ. διά Βέλγιον
Πετράκης Νομικός(τάνκερ)	M. καὶ E. Νομικοῦ	14	7020	έφθ. Νέαν Ορλεάνης 30 Ιουν.
Πέτρος Ι. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	23	4633	διηλθεν Λγ. Βιζέντιου 2 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	άνεχ. Ρόττερνταμ 2 Ιουλ. διά Ρίον Ιανέζον
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	άνεχ. Μπάρον 8 Ιουλ. διά Βορδώ
Πήλεας	E. Χατζηλία	28	4695	διηλθε Σαμπλάγη 25 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Πηνελόπη	Σ. Παραμινθώτη	19	6559	άργει Πειραιᾶ από 21 Ιουν.
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α.Ε.	08	4360	άνεχ. Φρημαντή 22 Ιουν., Παντάγη 9 Ιουλ. διά Κέρκυραν
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου	04	2709	εἰς πλάνας ἐν Κίνα
Πλειάδες	άδελφ. Πρωΐου	18	4620	άργει Πειραιᾶ από 4 Μαρτ.
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσᾶ	09	1457	άνεχ. Όραν 30 Ιουν., Γιβραλτάρ 2 Ιουλ. διά Σόντερλαντ
Πολύκτωρ	Γ. Δραξούλη	14	4077	έφθ. Αλεξανδρείαν 23 Ιουν.
Πόπη	Μιχ. Βερνίζου	96	1594	έφθ. Τόνιδα 28 Ιουν. καὶ άνεχ. 5 Ιουλ. διά Μασσαλίαν
Πόπη Σ.	Υἱοί Γ. Συγάλα	03	2083	έφθ. Χόγκεσουντ 28 Ιουν.
Ποσειδῶν	άδ. Πήττα	09	3840	έφθ. Αμβούργον 6 Ιουλ. καὶ Ρόττερνταμ 12
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου καὶ P.-K.	09	3681	άργει Αλγερίου από 10 Φεβρ.
Ρήνος	Λεων. 'Εμπειρίκου	19	4649	άργει Πειραιᾶ από 20 Ιουν.
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	έργει Αργοστόλου από 15 Φεβρ.
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	διηλθε Κων/λιν 5 Ιουλ. διά Χούλλ.
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	6429	έφθ. Νιού Ουεστμίνστερ 7 Ιουλ.
Ρόκος Βεργωτῆς	«Επτάνησος» Α. Ε.	19	5637	έφθ. Μόζι 20 Ιουν.
Ρούλα	Μιχ. Καραγεωργη	99	1044	έφθ. Αλεξανδρείαν 26 Ιουν. καὶ Σούνες 4 Ιουλ.
Σαρωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	12	3548	έφθ. Οντάνας 28 Ιουν. καὶ Αχούς 8 Ιουλ.
Σίφωνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	άργει Πειραιᾶ από 7 Ιουν.
Σοῦζο	Μποδ. Αθανασιάδη	07	950	έφθ. Ελευσίνα 2 Ιουλ.
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	έφθ. Μπάρον 6 Ιουλ.
Σπάρτη	Γ. Μ. Σταματελάτου	22	1202	χρατεῖται εἰς Φορμόζαν
Σπύρος	έτ. Βεργοτῆς	18	6629	διηλθεν "Αδεν 7 Ιουλ. διά Λά Παλλίς
Σταμ. Γ. 'Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ.'Εμπειρίκον»	36	3941	άνεχ. Μπούλουντον 2 Ιουλ. διά Πόρτ Νατάλ.
Στάμοις	Δ. Φαφαλιού	14	3801	διηλθε Μαδέρας 30 Ιουν. διά Λονδίνον, έφθ. 9 Ιουλ..
Σταυρός	«Κάσσος» Α.Ε.	25	4853	διηλθε Σάντα Λουτσία 3 Ιουλ. διά Κούναν
Σταῦρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	άνεχ. Σίδνευ (Καναδά) 28 Ιουν. δι' Ελλάδα
Στρυμών	Στ. Λιβανοῦ	19	5250	έφθ. Σάρπηνες 29 Ιουν.
Στυλιανή	άδ. Πήττα—Κ. Σκριδάνου	96	3256	έφθ. Ναύπλιον 4 Ιουλ.
Στυλιανός Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6059	διηλθε Κρίστομπαλ 4 Ιουλ. δι' Ιαπωνίαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάκης	Π. 'Αντύλα	04	1698	διηλθε Κων) λιν 3 Ιουλ. διά Μιλάτσο, έφθ. 10
Τάμεος	Λεων. Α. 'Εμπειρίκου	14	3942	άργει Πειραιά από 27 Μαΐου
Τάναις	Ίδελφ. Συνοδινού	07	1545	άνεξ. Πειραιά 11 Ιουλ. διά Νοβοροσίσκην
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμπού	13	4221	άργει Πειραιά από 18 Μαρτ.
Τάσις	«Μυρτόφων» Α.Ε.	13	4706	άνεξ. Νιού Οντεστμάντερ 24 Ιουν., Κόμοξ 2 Ιουλ. διά Χούλι
Τάσος	'Εμη. Καφαδία	01	3634	έφθ. Ούνωρας 3 Ιουλ.
Ταύγετος	Κούνιούθου — 'Εμπειρίκου	18	5687	έφθ. Γένοβας 29 Ιουν. καὶ ἀνεξ. 3 Ιουλ. διά Σέρον
Τέτη	νιοί Γ. Σιγάλα	03	2747	διηλθε Σφάξ 6 Ιουλ. διά Ραβένναν
Τέτη Νομικού	Λουκά Νομικού	02	1882	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 6 Ιουλ. διά Πειραιᾶ
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3658	έφθ. Βραζιλία 27 Ιουν.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	άνεξ. Πάτρας 9 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Τουρλιανή	Γ. 'Ασημούτη	19	2486	ἀνεξ. Γδύνια 1 Ιουλ. διά Μάντζεστερ, έφθ. 10
Τρεγκόναν	Βασ. Ι. Σατοβάσσου	03	3075	άργει 'Αλεξάνδρειαν από 31 Ιαν.
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	διηλθε Ντακάρι 27 Ιουν. διά Γιβραλτάρ
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	3163	έφθ. 'Ονεύχα 29 Ιουν.
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	διηλθε Γιβραλτάρ 10 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Υδρούσα	Π. Χριστοκούλου	22	2038	ἀνεξ. Ρόττερνταμ 29 Ιουν., Γιβραλτάρ 6 Ιουλ. διά Πειραιᾶ
Φαίαξ	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	έφθ. Ρόττερνταμ 26 Ιουν.
Φανερωμένη	Δ. Βλαζάκη	08	3404	άργει Πειραιά από 6 Μαΐου
Φλώρα	έτ. Π. Νομικού	04	2980	ἀνεξ. Πειραιά 13 Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Φλώρα Νομικού	Λουκά Νομικού	21	2012	έφθ. Κέρκυραν 1 Ιουλ..
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	6701	έφθ. Μοντεβίδεο 3 Ιουλ..
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	ἀνεξ. Μπουένος "Αύρες 1 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ
Φωτεινή Καρρά	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	διηλθε Γιβραλτάρ 24 Ιουν. διά Ρίον Ιανέζον
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	έφθ. Χαλκίδα 4 Ιουλ..
Χέλαστρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	άργει Σύρον από 5 Ιουν..
Χλόδη	Ν. Λυγιαδοπούλου	28	4641	διηλθε Γιβραλτάρ 3 Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 9
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργωτῆ	19	5209	άργει Πειραιά από 20 Φεβρ.
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	διηλθε Μαδέρας 1 Ιουλ. διά Μπουένος "Αύρες
Ώκεανία	Μ. Καριβαλή	07	4843	άργει Κέαν από 17 Μαρτ.
Ώνάση Σωκράτης	'Αριστ. Ήνάση	19	5439	άργει Πειραιά από 5 Ιουλ..
Ώριων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	άργει Σάνη Νιζολάς από 19 Φεβρ.
Ώρωπος	Μαρῆ 'Εμπειρίκου	13	3475	ἀνεξ. Λούσικελ 2 Ιουν., Γιβραλτάρ 10 δι' 'Αλεξάνδρειαν

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Άνδρέας (Παναμ.)	Ι. Α. Κοσμᾶ	17	4933	άργει Μοντεβίδεο από 30 Μαΐου
"Αριστον (Σουηδ.)	'Αρ. Ήνάση	38	10000	διηλθε Κριστούπλα 28 Ιουν. διά Λός "Αντζελες
Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίνταλεϋ»	13	4680	άργει Ρόττερνταμ από 22 Απριλ.
'Ελένη ('Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	1138	άργει Μασσαλίαν από 26 Μαΐου
Κάρομεν Σύλβα (Ρουμ.)	Καπάτον — Μαρζῆ	03	1601	έφθ. Θεσσαλονίκην 28 Ιουν. καὶ Κων) τζαν 3 Ιουλ..
Κλαίρη (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίνταλεϋ»	16	5845	άργει Πειραιά από 8 Ιουν..
Μαρτής ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	94	2483	άργει Πειραιά από 23 Φεβρ.
Μιρουπάνου ('Αγγλικόν)	Μινακούλη καὶ Σία	05	2539	άργει Μασσαλίαν από 1 Μαρτ.
Μυριάμ, ('Αγγλ.—τάνκερ)	Κ. Βενιζέλου	21	7012	ἀνεξ. Αιμούρογον 1 Ιουλ.. διά Κέι Ούεστ
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	εἰς 'Αλεξάνδρειαν από 11 Ιουν..
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	εἰς λιμένας Δετ. Μεσογείου 1 Ιουλ..
Νόρα (Παν.)	Α. Π. Αναστασάτου	06	1781	άργει Πειραιά από 8 Φεβρ.
Ούρανία (Παναμ.)	Παν. Αντύλα	02	1953	έφθ. Γαλάται 6 Ιουλ..
Πάναμ (Παν. - τάνκ.)	Κ. Βενιζέλου	25	7277	άργει Γιούζεπάνιαν από 7 Μαΐου. Ένανθλόθη
Ρίθερ Ντέρτ (Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυ»	12	1859	άργει Πειραιά από 22 Απριλ..
Ρίθερ Τάιν ('Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυ Ατδ»	20	1517	άργει 'Αμπέρσαν από 1 Απριλ..
Σάνν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	άργει Βοϊνδήσιον. Ζημια
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	Κ. Λασαράδη — Α. Δάλλα	03	1828	άργει Μασσαλίαν από 27 Ιαν..
Ώνάση Πηνελόπη (Παναμ.)	'Αρ. Ήνάση	19	5404	άργει Ρόττερνταμ από 20 Μαρτ.

ADMIRALTY LIST COALS-ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN KEPKYRA

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

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

PORT-SAID

Steamship Agents

Brokers for Chartering

SUEZ

Telegr. PAPADIMITRI

Telephone: 2174

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ WOODLEY & CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΤΡΟΜΗΘΕΙΑΙ
LLOYD'S AGENTS

ΒΟΥΔΛΕΥ-ΚΕΡΚΥΡΑ CODES: SCOTT'S 1906 (10TH)
ΤΗΛ. ΔΙΕΥ. { WOODLEY-COFOU BENTLEYS-WATKINS
TΗΛΕΦΩΝΩΝ. 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI

D. J. PAPADIMITRIOU

Forwarding Agents