

NAYTIKA XPONIKA



1η Αυγούστου 1938

Αρ. Φύλλου 183

NAYTIKA XPONIKA



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Η'. ΑΡΙΘ. 183 ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1938

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1938

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΝ "Η ΣΥΝΑΓΩΝΙΣΜΟΝ;

ΤΟῦ κ. Γ. ΕΠ. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ

Καθ' ἦν στιγμὴν ἡ Κυθέρωνης ἔκρινε σκόπιμον μεθ' ὥριμον καὶ ἐπισταμένην μελέτην καὶ πολλὰς ἐπὶ τοῦ ζητήματος συζητήσεις, νὰ δημοσιεύσῃ πρὸ τινῶν ἡμερῶν τὸν Ἀναγκαστικὸν νόμον 1310, δι' οὐ ἐπιζητεῖται ἡ διά τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου κατοχύρωσις τῶν συμφωνῶν περὶ κατωτάτων δρίων ναύλων, καὶ μετὰ τὴν εἰς ἐκτέλεσιν τοῦ νόμου τούτου πρόσκλησιν Γενικῆς Συνελεύσεως τῶν μελῶν τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου τῆς Ἑλλάδος διά τὴν 9ην Αύγουστου ἐ. ἔ. πρὸς κύρωσιν σχετικοῦ κανονισμοῦ, νομίσω, ὅτι δὲν θά δητο ἀσκοτος ἡ ἀνασκόπησις τῶν δύο διίσταμένων ἀντιλήψεων, ἔστω καὶ ἂν ἡ μία τούτων ἀπὸ ἐλαχίστην μερίδα ἐφοπλιστῶν ἐκπροσωπεῖται.

Παρ' ὅτι ὁ νόμος 1310 είναι γενικός καὶ ἀφορᾷ ἄπασσας τὰς συμφωνίας τὰς συναπτομένας ή συναφθείσας ὑπὸ μελῶν τοῦ Ν. Ε. Ε. μετ' ἄλληλων ή μετά ξένων πλοιοκτητῶν περὶ καθορισμοῦ κατωτάτων δρίων ναύλων φορτηγῶν ἀτμοπλοίων, ἀφορμήν εἰς τούτον ἔδωκεν ἡ τελευταία συμφωνία μεταξὺ "Αγγλών, Ἐλλήνων καὶ ἄλλων ξένων πλοιοκτητῶν, περὶ καθορισμοῦ κατωτάτων δρίων ναύλων διὰ τὰς ἀγοράς Πλείτ, Αὐστραλίας καὶ Νόρδερν Ρέιντζ, ἐπὶ τῶν δόποιών καὶ ἀνεψύησαν αἱ γνωσταὶ διαφωνίαι μεταξὺ τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Οι κατά τῶν συμφωνιῶν δθεν τούτων κεκηρυγμένοι πλοιοκτῆται προσβάλλουν τὰ ἔδης κύρια ἐπιχειρήματα:

1) "Οτι εις την ἐμπορικήν μας Ναυτίλιαν συμφέρει ή ἀστάθεια τῆς ἐπιχειρήσεως καὶ ὁ ἐλεύθερος συναγωνισμός, καθ' ὃσον διά τοῦ καθορισμοῦ κατωτάτων δρίων ναύλων καὶ ἐπομένων διά τῆς κατ' αὐτούς σταθεροποίησεως τῆς ναυτικῆς θεομηχανίας ὡς ἔκ τῆς ἔξιστα λιμένης πλέον ἀποδοτικότητός της, ἐνθαρρύνονται εἰς τὴν τοποθέτησιν κεφαλαίων, διά ναυπηγήσεως πλοίων, λαοὶ ἔχοντες κατά πολὺ ἀφθονώτερα ήμῶν μέσα, ἐπὶ ἀσφαλεῖ θεοτοκίας ζημία τῶν κατόχων παλαιῶν πλοίων.

2) "Οτι διά τῶν συμφωνῶν τούτων ἐκτοπίζονται ἐκ τῶν ναυλαγορῶν τὰ ὑπερήλικα πλοῖα, ἀτίνα καὶ ἀποτελοῦν τὴν κυρίαν τοῦ φορτηγοῦ μας στόλου δύναμιν, καθ' ὅσον δὲν δύνανται νὰ προσφέρωνται ταῦτα εἰς χαμηλότερα ἐπίπεδα ναύλων, εἰς συμψηφισμὸν οὕτως εἰπεῖν τῶν ἄλλων πολλῶν μειονεκτημάτων τῶν ἔναντι τῶν νεοτεύκτων φορτηγῶν.

3) "Οτι αι έν λόγῳ συμφωνία έμποδίζουσαι την πτώσιν τής άποδδοσεώς τῶν εἰς φορτηγά τοποθετημένων κεφαλαίων, θά κρατήσουν εἰς ύψηλά ἀπίπεδα καὶ τάς τιμάς τῶν πλοίων τούτων, παρακωλύουσαι οὕτω τὴν ἀγοράν εἰς τὰς εὔτελεις τιμάς τῆς προσφάτου κρίσεως παρ' Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν φορτηγῶν σκαφῶν καὶ τὴν ἀναστέωσιν οὕτω τοῦ ἔμπορικοῦ μας στόλου.

καὶ τῆς αἰνεωτῆς οὐτοῦ του εμπορικού μαζί στολού.
καὶ 4) "Οτι ἐκ τῶν συμφωνιῶν θά προκληθῆ ναυτεργατική ἀνεργία.

Τα τεούσαρα ταῦτα κρίνει ομηλεία τῆς επιχειρηματο-
πράγματι ἀξία μελέτης.

'Η ἀστάθεια μόνιμον τοῦ φορτηγοῦ γνώρισμα

"Αἱ ἔξετάσωμεν δύεν κατὰ πρῶτον ἐὰν τῷ ὅντι αἱ συμφωνίαι περὶ κατωτάτων ὁρίων ναύλων σταθεροποιοῦν μέχρι τοιούτου ὀπικείου τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐφοπλιστικῆς ἐργασίας, ὡστε νὰ παρακινήσουν τὴν περαιτέρω τοποθέτησιν κεφαλαίων εἰς ναυπηγήσεις πρὸς μεγάλην φυσικά ζημιάν τῶν παλαιοτέρων πλοίων. Αὐτά τὰ ταῦτα τὰ πράγματα ἀποδεικνύουν ὅτι ὅχι. Συμπίπτει σχεδόν ἡ ἀναστολὴ πάσος κινήσεως νέων παραγγελιῶν μὲ τὴν ὑπογραφὴν τῶν ύπο κρίσιν συμφωνιῶν. Λύτη ἡ τιμὴ τῶν ναυπηγήσεων, δι' ἕνα πλοῖον 9.000 τ. δλ. χωρ. ἐμειώθη ἀποτόμως κατά £ 20.000-25.000, παρὰ τὴν τότε θάσει τῶν «σχεδίων» συγκράτησιν τῶν τι-

Ούδεμιν θίμεν σχέσιν ἔχουν συμφωνία μὲ τὴν ἐνθάρρυνσιν τῶν παραγγελιῶν. Ἡ ἀνάλυσις τοῦ κάτωθι στοιχειώδους συλλογισμοῦ θὰ μᾶς πείσῃ περὶ τούτου. Ἡ σταθεροποίησις τῆς ἀ-

ποδόσεως μιᾶς ἔργασίας δὲν ἔξαρτάται ἀπὸ τὴν τιμὴν, ἢ ἀπολογίαν παρέχειν αὐτῇ διὰ τὰ προιόντα ή τὰς ὑπηρεσίας ποὺ προσφέρει, ἐφ' ὅσον ἡ τιμὴ δὲν είνει ἀποτέλεσμα του νόμου προσφορᾶς καὶ ζητήσεως, ἀλλὰ προϊόν συμφωνιῶν ή διατιμήσεων. Μόνος συντελεστῆς τῆς ἔπιτυχίας πάσης ἔργασίας είνει ἡ ζητήση τῶν ὑπηρεσιῶν, ἃς αὕτη παρέχει, ἵτις ζητήσεις δέοντα νὰ είνει ἀνωτέρα ή τούλαχιστον ίση πρὸς τὴν προσφοράν. Τότε δυνάμεθα νὰ εἰπωμεν, διτὶ ἔχομεν ἀνά χείρας ἐπιχειρήσιν σταθεροποιημένην. Τό νὰ ουμεθαίνῃ ὁμώς, ὅπως ἐν προκειμένῳ, ἡ προσφορά νὸν είνει σχεδόν μονίμως ἀνωτέρα τῆς ζητήσεως, νὰ καθορίζηται δὲ τιμὴ διὰ τὴν μείωσιν τῶν ζημιῶν τοῦ προσφέροντος, οὐδόλως ἀποτελεῖ σταθεροποίησιν ἀπόδοσην. Πᾶς εἰνει δυνατὸν νὰ ισχυριζώμεθα, διτὶ σταθεροποιεῖται ἡ ναυτικὴ βιομηχανία, διτὶ παρ' διτὶ θεσπισμένην ἐλάχιστα ὅρια ναύλων, τά πλοῖα παλαιά καὶ νέα ἔξακολουθούν παροπλιζόμενα, ἐλλείψει μεταφορῶν καὶ ζητήσεως;

"Ας ὑποθέσωμεν τώρα, ότι πρός στιγμή αἱ μεταφοραὶ αἰξάνουν εἰς τοιοῦτον οἵμειον, ώστε νὰ ἀπασχολήσουν ὅλα τὰ πλοῖα. Ποιὸς εὐθὺς συζητητὴς θ' ἀρνηθῆ, ότι ή ὑψωσις τῶν ναυλῶν, ήτις εἰς τῆς αὐδῆσεως τῆς ζητήσεως θά προελθήν, θ' ἀρχίσῃ τὴν ἀνίοισαν ἐκ τῶν 25) — π. χ. διὰ τὴν Ἀργεντινήν, θ' οὗ τὰ κατώτατα δριτα, ἐνῷ ἔαν δὲν ὑπῆρχον αἱ συμφωνίαι αὕται, ή ὑψωσις θά είλην ώς ἀφετηρίαν τα 10) — ή 12) —, εἰς δὲ πίπεδον θά είχε φθάσει ή ναυλαγορά ἐκ τοῦ ἀκαταλογίστου συναγωνισμοῦ; Καὶ πότε είνε δυνατός οἱ ναυλοὶ νὰ φθάσουν εἰς ἀποδικώτερα πίπεδα, ἐν περιπτώσεις ζωρότητος; "Οταν ή ὑψωσις ἀρχίσῃ, ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς ζητήσεως, ἀπὸ τὰ 12) — ή ἀπὸ τὰ 25) —;

‘Άλλ’ ή ναυτική βιομηχανία ούδεποτε υπῆρξε βιομηχανία σταθερού είσοδήματος. Άντλει και έξαρτη τήν έργασίαν της άπο την έμπορικήν του κόσμου κίνησιν και παραγωγήν. Δέν ήμπορει έπομένων νά ρυθμίση τα κατ’ αὐτήν μέχρι τού σημείου τής στθερότητας. Όσα νέα πλοΐα και άν ναυτηγηθοῦν, δσον τέλειαν και άν είνε, θά ἔλθη συχνά ἐποχή μὲ παραγωγήν τόσον περιωρισμένην, ώστε αἱ μεταφοραὶ νά είνε ἐλάχισται και τὰ πλοῖα θά παροπλισθοῦν, οἱ δὲ ιδιοκτήται τῶν νέων τούτων κυρίως φορτηγῶν, οἵτινες μεγάλα κεφάλαια θά ἔχουν διαβέσει, θά μείνουν ἐπί ἕτη ἄνευ εἰσοδήματος, ἀνίκανοι και νὰ ἀποθέσουν τὰ κεφάλαια των. Αύτὸ δάλλως τὰ ἀκριβῶς σήμερον συμβαίνει. ‘Ανεξαρτήτως σημαίας κατ’ ἐπανάληψην νεοτευκτά πλοία παρωπλισθησαν και μάλιστα μερικά εύθυνά μετά τά δοκιμάς των.

Η ἔργασία τῶν κυρίων φορτηγῶν θά
ένεχῃ πάντοτε τὴν ἀστάθειαν καὶ τὸ ἀπροσδιόριστον τῆς ἀποδόσεως. Θὰ ἀνήκῃ εἰς τούς φύσει τολμηρούς καὶ ναυτικούς λαούς, τούς ἔχοντας μορφωμένους καταλήκος τὸν χαρακτῆρα διὰ τοιαύτης ἔργασίαν, τούς ἀπὸ γενεῶν ἀσχολουμένους εἰς ταύτην καὶ δόλιγον κατ' δόλιγον διαθέσαντας καὶ διαθέτοντας τὰ κεφάλαια ἢ τὰ κέρδη τῶν εἰς τὴν θάλασσαν, τοὺς μορφώσαντας τέλος ἐπὶ ἑταῖροι εἰδικεύεμένον ἔμψυχον ὄλικον.

Ούτε δυστυχώς είναι δυνατόν, όπως ισχυρίζεται η μειοψηφία, νά σταθεροποιήθη ή άπόδοσις τής ναυτικής θιμητικής, ούτε καὶ φόδος ή πάρχει απότομως νά ξεψυτρώσουν — δέν γνωρίζω ποιά — έμπορικα ναυτικά διθέτοντα διά μιᾶς ἀπειρούς κεφάλαιας καὶ αὐθωρί οχηματίζοντα κατάλληλα πληρώματα διά νά ἐκτοπίσουν σήμερον τάς ὑπαρχούσας ναυτιλίας.

Ο ἄγων θά περιορισθῇ μεταξὺ τῶν ὑφισταμένων καὶ εἰθε
η πάλι νά μετατραπῇ εἰς στενήν καὶ εἰλικρινῆ συνεργασίαν.

Αἱ παιδὶ οὐ μετατίθεται εἰς στενὴν καὶ εἰκινητὴν συνέργασιαν.
Αἱ ουμφωνίαι δύθεν περὶ κατωτάτων ὄριών, οὐδὲμιάν σχέσιν δυστυχῶν ἔχουσαι μὲ τὴν σταθεροποίησιν τῆς ἐργασίας τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν, ήτις τούναντί πολὺσχει ἀπὸ μόνιμον σχεδόν πλήθισμόν τῶν μεταφορικῶν μέσων, θά μᾶς ἔξασφαλίσουν ὅταν ἀκριβῶς παύσουν αἱ παραθάσεις καὶ αἱ καταστρατηγίσεις. "Ἄς σημειωθῆ ἀκόμη, ὅτι αἱ ουμφωνίαι αὗται διαποστολή

εις λογικά ἐπίπεδα τούς ναύλους εἰς τὰς ἀγοράς ὅπου ἔθεστοι σήσαν, παρασύρουν ἀνάμφισθήτως πρὸς τὰ ἄνω καὶ τοὺς ναύλους τῶν ἀνέυ ἑλέγχου ἀγορῶν πρὸς κοινὸν ὅφελος τῶν ναυτιλούμενον. Ταῦτα ὡς πρὸς τὸν πρῶτον ἰσχυρισμόν. "Ἄς ἐπιληφθῷμεν τώρα τοῦ δευτέρου.

Αἱ οἰκονομίαι ἀσήμαντος πλέον συντελεστῆς

"Οπως κατὰ κόρον ἀνεπτύχθη, ἐάν εἶνε ἐν μέρει ἀληθές, ὅτι τὰ κατώτατα ὅρια ναύλων, ἐφ' ὃσον φυσικά πλεονάζει ἡ προσφορά πλοίων πρὸς ναύλωσιν, παρέχουν εἰς τὸν ναυλωτὴν τὴν δυνατότητα τῆς ἐπιλογῆς τοῦ πλοίου ἐπὶ ίσοις ὅροις καὶ ἐπὶ ζημίᾳ τῶν παλαιῶν τοιούτων, εἴνε ἐπίσης ἀνάμφισθήτον, ὅτι ὁ ἑλεύθερος συναγωνισμὸς εἴνε ἀκόμη περισσότερον εἰς θάρος τοῦ ἀντιοκονομικοῦ παλαιοῦ πλοίου καὶ εἰς ὅφελος τοῦ μὲ τόσα προσόντα προικισμένου νεοτεύκτου. "Ηκουσα, ἐνώπιον μάλιστα μελῶν τῆς Κυβερνήσεως, νὰ ὑποστηρίζω παρὰ τὸν ἀντιφρονούντων διὰ μὲ ἑστερικάς οἰκονομίας, τὰς ὅποιας ἀνεβίσασεν ὁ ἀναπτύσσων τὴν ἀντίθετον ἐπιχειρηματολογίαν εἰς £ 1000 κατὰ πλοίον ἐπησίως, θ' ἀντιπαλάσσωμεν διὰ τῶν εἰς χείρας μας πενιχρῶν μέσων ἐπιτυχῶς ἐν ἑλεύθερῳ συναγωνισμῷ, ὥστε περιθέλθοντας.

Δέν εἰμαι ἔγώ ἔξι ἑκατόν, οἵτινες περιφρονοῦν τὰς οἰκονομίας. "Ισχυρίζομαι μάλιστα μετά πεποιθήσεως, διὰ αἱ οἰκονομίαι πρέπει νὰ γίνουν καὶ διὰ εἶνε μία μεγάλη δύναμις δι' ἡμᾶς τοὺς "Ἐλληνας. Δέν παραδέχομαι δύμως, διὰ δυνάμεθα σήμερον ὡς ἔχουν τὰ πράγματα δι' οἰκονομιῶν μόνον ν' ἀντεπεξέλθωμεν, ἀποκρύψων τὴν συνεργασίαν. "Ἡθεῖσις τῶν παλαιῶν πλοίων ἡλαχίες πολὺ ἀπὸ ἑκείνην, ην κατείχον κατὰ τὴν κρίσιν τὴν μέχρι τοῦ 1935, ὅποτε οὔτε ἐπιχορηγήσεις είχον ἀκόμη παρασχεθῆ εἰς τὸ Ἀγγλικόν φορτηγόν. Τότε τὰ νεότευκτα πλοία, ὑπὸ τὴν ἀληθῆ ἔννοιαν τοῦ συγχρονισμένου σκάφους, ἡσαν ἐλάχιστα, ὁ δύκος δὲ αὐτῶν δὲν ἔθαρσεν. Τὰ μέχρι τοῦ 1930–31 ναυπηγηθέντα πλοία «τράπατς» μικράς διαφοράς ἐκμεταλλεύσεως παρουσιάζουν εἰς τὴν ταχύτητα, τὴν κατανάλωσιν, τὰς ναυπηγικάς γραμμάς, τὸ πηδάλιον, τὰς μηχανάς, τὴν χωρητικότητα, τὸν κυβισμόν, τὸ θύρισμα κλπ. ἔναντι τῶν παλαιοτέρων σκαφῶν. "Ησαν πλοία περίποτον ίδιου τύπου, μὲ ἐλαχίστας θελιώσεις καὶ ἀσημάντους παραλλαγῶν. Τὰ μεταγενεστέρων ναυπηγηθέντα καὶ δὴ κατὰ τὴν ἐποχὴν τῆς κρίσεως, ὅποτε καὶ ἡ ἐπιστροφή ἡρετοῦσα τὸ ἔξειλιγμένον πλοίον τῆς κρίσεως, ἡσαν ἐλάχιστα. "Ἐκποτε δύμως ἀπὸ τοῦ 1936 τὰ ναυπηγεῖσα δύλου τοῦ κόσμου κατεκλύσθησαν ὑπὸ παραγγελιῶν τοιούτων σκαφῶν. Καὶ δὸγκος τῶν συγχρονισμένων πλοίων σήμερον πλέον θάρσεν. Τὰ φορτηγά ταῦτα λοιπόν θὰ συναγωνισθῶμεν μὲ τὴν οἰκονομίαν τῶν £ 1000! 'Ἄλλ' ἀς ἔξετάσσωμεν καὶ τὴν σοθαρότητα τοῦ κονδυλίου τούτου.

Εἰς μελέτην μου δημοσιεύθησαν εἰς τὸ τεῦχος "Ιανουαρίου 1938 τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παραβάλλων τὰ ἑτήσια ἔξοδα ἐνός "Ἐλληνικοῦ πλοίου 8000 τόνων μεταξὺ τοῦ 1933 καὶ 1937 εὔρισκον νέας ἐπιθερμάνεις διὰ λόγους καθαρῶν ίδιοκύς μας ("Ἐλληνικούς) ἐκ £ 2039. "Ἐάν προσθέσωμεν εἰς αὐτάς δι' αὐξήσεις ἀσφαλίστρων, αἵτινες αὐξήσεις δὲν ἔλαθον χώρων εἰς θαμμόν τοιούτον διὰ τοὺς "Ἀγγλους £ 1400, ἔχομεν αὐξήσιν ἐτησίων ἔξδων "Ἐλληνικῶν πλοίων μεταξὺ 1933–1937 £ 3439, ἢ οἵτινες ἀπτλαγμένον τὸ Ἀγγλικόν τοιούτον. "Ἐκπιπτομένης τῆς προταθείσης οἰκονομίας ἐκ £ 1000, ἀπόμενει διαφορά ἔξδων κατὰ τοῦ "Ἐλληνικοῦ πλοίου £ 2439 μὴ ὑπάρχουσα κατὰ τὰ ἔτη 1933–37 διὰ τὰ πλοία ξένης ἐθνικότητος.

'Ἄλλ' ἔρωτῶ: ὑφίσταται καὶ ἔνα ἔστω πλοίον, τὸ δόποιον κατὰ τὰ ἔτη τῆς κρίσεως νὰ είχεν ὑπὲρ αὐτοῦ ὑπόλοιπον ἐκμεταλλεύσεως £ 2439 ἑτησίως; "Ἐγώ τούτῳ ὑπέρ τοῦ πλοίου μήτε ὕνειρεύθην τοιούτον τι. "Ἐπομένως σήμερον, δόποτε λόγῳ τῆς γενικῆς αὐξήσεως τῶν ἔξδων, ἡ ἀπόδοσις τῶν πλοίων εἴνε παθητικά τέρα τῆς ἐποχῆς τῆς κρίσεως τοῦ 1931–1936, πῶς θὰ εἴνε δυνατόν νὰ κινήσωμεν τὰ πλοία μας καὶ νὰ συναγωνισθῶμεν μὲ τὸ ἐπὶ πλέον θάρος ἐπησίων ἔξδων, ἀνυπάρκτων διὰ τοὺς ὄλλους, ἐκ £ 2439, τὸ δόποιον δὲν ἔσκεψθησαν οἱ κατὰ τῶν συμφωνῶν κηρυχθέντες νὰ μᾶς ὑποδείξουν καὶ πῶς θὰ τὸ καλύψωμεν;

"Ἄς ἀκολουθήσωμεν καὶ ἄλλην σειράν ἀριθμῶν. Εἰς τὸ τεῦχος τῆς 15ης Μαρτίου 1938 τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» δ. κ. Κωνστ. Ε. Ἐμπειρίκος παραβάλλων λεπτομερῶς τὰ ἔξοδα δύοισού τοῦ πλοίου "Ἀγγλικοῦ καὶ "Ἐλληνικοῦ πλοίου ἐν τῶν σήμερον ὑφισταμένων καθορίζει τὴν διαφοράν ἔξδων τῶν θάρος τοῦ "Ἐλληνικοῦ εἰς £ 3.900 ἑτησίως. Εἰς τὴν διαφοράν ταύτην δ. κ. "Ἐμπειρίκος δὲν ὑπολογίζει τὴν διαφοράν ἐκμεταλλεύσεως μεταξὺ ἐνός νεοτεύκτου καὶ ἐνός παλαιοῦ πλοίου, ἢν πρέπει νὰ ἔχωμεν ἡμεῖς ἐν τῇ προκειμένῃ συζήτησει ὑπὸ δψιν.

"Ἄς λάθωμεν ὡς δεδομένον διὰ διαφορά ἐκμεταλλεύσεως μεταξὺ νέου καὶ παλαιοῦ πλοίου συμφίξει τὴν ἐπὶ πλέον ἀπαιτούμενην ἀπόσθεσιν τοῦ μεγαλύτερου φυσικά κεφαλαίου τοῦ νεοτεύκτου ἀτμοπλοίου, ἀν καὶ ἐκ τοῦ γεγονότος, διὰ λεογυμένην πρᾶξις θεωρεῖται κατ' ἀρχήν ὑπὸ παντὸς ἐφοπλιστοῦ, ἡ πώλησις τῶν παλαιῶν πλοίων καὶ ἡ συγκέντρωσις τῶν χρημάτων πρὸς ἀπόκτησιν νεοτεύκτων καὶ ἐκ τοῦ ὅτι δόλοι τόσον φοβούμεθα τὸ νέον πλοίον ἀποδεικνύεται πασιφανῶς, διὰ διαφορά ἐκμεταλλεύσεως εἴνε κατὰ πολὺ ἀνωτέρᾳ ἀπὸ τὴν διαφοράν ἀποσθέσεως τῶν κεφαλαίων.

Δὲν μᾶς ἔχηγον τώρα οἱ μὴ θέλοντες τὰς συμφωνίας, τὰ ἐπὶ ἔλασττον ταῦτα ἔξοδα τῶν £ 3.900, εἰς δέον νὰ προστεθῶσιν τούτων £ 3.000 δι' ἐπιχορηγήσεις, ἐν ἡ περιπτώσει ἐπανέλθωμεν εἰς τὸν ἑλεύθερον συναγωνισμόν, ἡτοι τὰς £ 6.900,

ἄς θὰ ἔχῃ ἐπὶ πλέον εἰς τὸ ἀγγλικόν πλοίον πώς σκέπτονται νὰ καλύψουν ἀπὸ τῆς ιδικῆς μας πλευρᾶς; Μήπως μὲ τὴν οἰκονομίαν τῶν £ 1000 καὶ τὸ θρυλλούμενον ἐπιχειρηματικὸν διαμένον τοῦ "Ἐλληνος;

Οἱ ἀριθμοὶ θίθεν λέγουν, μετά τὴν ἔκπτωσιν τῆς οἰκονομίας τῶν £ 1000, διὰ τὰς ὑπολειπομένας £ 5.900, ἐὰν κατανείμωμεν εἰς 3 ½ ταξιδία τῆς Ἀργεντινῆς ἐπησίως, ἡτοι κατὰ ταξιδίον £ 1.700 περίπου, θὰ δύνανται νὰ μεταχειρισθοῦν οἱ "Ἀγγλοι διὰ τὰς ῥίπτουν τοὺς ναύλους καὶ νὰ μᾶς ἐκτοπίσουν εὔκολωτα, δεχόμενοι καὶ ἀνέυ ζημιῶν καὶ μὲ τὰς ἀποσθέσεις τῶν πραγματοποιούμενας, ναύλους κατωτέρους ήμῶν κατὰ 4)6–4)9 τούτων οἷς τὴν ἀγοράν ἐπιστροφῆς λ.χ. τῆς Ἀργεντινῆς. Τοῦτο ἄλλως τε συμβαίνει ἀκριβῶς καὶ σήμερον εἰς τομεῖς ναυλαγορῶν ὅπου δὲν ισχύουν τὰ «eschemes» διὰ τοῦ π.χ. εἰς τὴν Μαύρη Θάλασσαν. Ναυλωνταί ἔκειθεν πλοία "Ἀγγλικά κατερχόμενα ἔξι "Ἀγγλίας ὑπὸ ἔρμα ἀπὸ 10)3, ἐνῷ ἡμεῖς, οἵτινες εἰμεθα παρωπλισμένοι εἰς πολὺ πλησιέστερον τοῦ λιμένος φορτώσεως κειμένους "Ἐλληνικούς λιμένας, δὲν δυνάμεθα νὰ δεχθῶμεν τοιούτον ναύλον, καθότι εἰνεπιζήμιος.

Ἄυτά θὰ εἰνε τὰ ἀποτελέσματα τοῦ συναγωνισμοῦ, τὸν ὅποιον τινὲς εύρισκουν συμφερότερον τῆς συνεργασίας. Στοιχειώδεις ὑπολογισμοὶ τὰ ὑπαγορεύουν.

Εἴτε ὑπάρχουν δυστυχῶς κατώτατα ὅρια ναύλων, εἴτε δηλ., τὸ παλαιόν πλοίον θὰ χάνῃ πάντοτε ἔδαφος πρὸ τοῦ νεοτεύκτου.

Ἐν περιπτώσεις διὸς ὡς εὔημερις τὸ ὑπερήλικον πάλιν πλοίον, ἀναλόγως τῆς συνήθους ἀξίας προσκτήσεώς του, ἀποδίδει πολὺ περισσότερα τοῦ νέου καὶ ὑπερτιμᾶται δυσαναλόγως. Δι' αὐτὸ τὸ παλαιόν πλοίον ἔχει καὶ αὐτὸ τὴν κερδοσκοπική ἀξίαν του, καὶ ἡς μὴ ἀπελπιζόμεθα. Ήταν συζητῶμεν ὅμως σήμερον περὶ συναγωνισμοῦ εἰνε παραλόγου.

Οἱ ιδιοκτήται παλαιῶν φορτηγῶν δὲν πρέπει νὰ παρασύρωνται εἰς τὰς ἀντιλήφεις τῶν ἐκ τοῦ γεγονότος, διὰ σήμερον παραβαίνοντες τὰ κατώτατα ὅρια ναύλων δύνανται ν' ἀποκομίσουν ἐνδεχομένως κέρδη. Τὸ κέρδη αὐτὰ προσπορίζονται, ἐκμεταλλεύσμενοι τὰς θυσίας τῶν συνάδελφων των, οἵτινες κρατοῦν τοὺς ναύλους ταῖς σημειρινά ἐπίπεδα. "Ἄς ἀναλογισθῶν, ἐάν καταγγελθῶν αἱ συμφωνίαι αὐτῶν λόγῳ τῆς στάσεως τῶν δλίγων, μήτης συμβοῦν τὰς ὀστατέρας ἀνέπιπτα μὲ ἐπὶ τὸ πλέον τὴν ἔσανέμισιν τῶν κεφαλαίων των, ητοις, ἡς ἔκ περιπτώμενον ἀφεύκτως θὰ ἐπέλθῃ.

Ἐν ἑλεύθερῳ συναγωνισμῷ εἴνε τόσαι, ὡς ἀνωτέρω ἔξέθεσα, αἱ διαφοραὶ ἐκμεταλλεύσεως μεταξὺ τοῦ νέου καὶ τοῦ παλαιοῦ σκάφους, ὃστε δὲν λόγω μέσον θεραπείας. "Ἐάν ισχύουν διὸς τὰς ὅρια ναύλων, ἀφ' ἡς οἱ ξένοι συνάδελφοι μας ἐδέχθησαν νὰ ἐκπίπτωμεν ἐκ τοῦ ναύλου τὰς ὑπερασφαλίστρα φορτίων, ἔχομεν πολλὰς ἀπλίδας νὰ ναυλώνωνται καὶ τὰ παλαιά πλοία, καθόδον δὲ ναυλωτῆς ταῖς συναρτήσεως. "Ἄλλ' οἱ οἰκητοὶ συνάδελφοι μὲ τὸν θεραπείαν, διὸν ἐν ἑλεύθερῳ συναγωνισμῷ, ὡς προεξέθεσα. Αἱ ναυλώσεις ἀλλώς τε γίνονται καὶ διὰ τῆς ικανότητος καὶ τῶν σχέσεων τῶν ἐν "Ἀγγλίᾳ Γραφείων, ἐφ' ὃσον φυσικά δὲν ὑπάρχουν κολοσσιαῖς διαφοραὶ ναύλου, πολλάκις δὲ εἰδομεν παλαιόν πλοίον προτιμώμενον τοῦ νεωτέρου.

Τυχοδιωκτική ἐπιχειρηματολογία

"Ἐρχόμενος τώρα εἰς τὴν ἔξτασιν τοῦ τρίτου ἐπιχειρήματος δὲν ἀπόρω πῶς τοῦτο προεβλήθη. "Οταν ὑποστηρίζει τις μίαν ἀποψιν φυσικὸν εἴνε νὰ προβάλῃ καὶ δικολοθικούς ισχυρισμούς. "Ἀπορῶ, δύμως, μὰ τὸ Θεόν, πῶς εἴνε δυνατόν νὰ γίνῃ τοιοῦτον ἐπιχειρήματα θέμα σοθαρᾶς ουσιητήσεως. "Άλλ." εἴναι σήμερον δὲ ἐμπορικός μας στόλος ἔχει ἀξίαν £ 15.000.000 θὰ πρέπῃ κατὰ τὸν συλλογισμὸν αὐτὸν νὰ συντελέσωμεν ἡμεῖς οἱ ίδιοι τῇ ἀνοχῇ καὶ τοῦ Κράτους εἰς τὴν ἀπόλειταν τοῦ θέματος τούτου κεφαλαίου καὶ εἰς τὴν μείωσιν του εἰς £ 3.000.000 διὰ νὰ τοποθετήσωμεν καὶ τὰς ὑπολειπόμενα διαθέσιμά μας εἰς πλοία καὶ εἰς εύτελες τιμάς μὲ τὴν ἀριστούν ἐλπίδα, διὰ τοῦ ἀλλάξουν τὰ πράγματα, θὰ ἀναπυθοῦν αἱ ἔργασια, ἐνῷ ἔχομεν τὸ δεδομένον τοῦ πληθωρισμοῦ τῆς χωροτακτότητος, καὶ διὰ τοῦ τέλος εύκόλως θὰ ναυλώσωμεν στόλον διπλάσιον τοῦ σημειρίου!

Τοιαύτη πολιτική ἀπολύτως τυχοδιωκτική δύνανται ν' ἀποτελέσῃ κερδοσκοπική παιγνίδιο δι' ἔνα ἀτομον ἡ γραφείον. Δὲν ἐπιτρέπεται δύμως νὰ προτείνηται καὶ συζητήται ὡς πολιτική, ἡν ἐν τῷ συνόλῳ του τὸ "Ἐμπορικόν μας Ναυτικόν πρέπει νὰ ἀσπασθῇ καὶ ἀκόλουθη ἐπὶ τῇ θάσει τοιαύτης τυχοδιωκτικῆς ἐπιχειρηματολογίας.

Καὶ ἔρωτῶ: ἔνας ἡ θραχεῖα εὐημερία ἐνεφανίζετο μετά 10ετίαν, ἀντὶ πέρυσιν, ἐπὶ τὸσαν τυχάων καὶ ἀσταθῶν θάσεων στηριγμένας καὶ τὸσον πρόσκαιρος, ποία θὰ ἡτοι ἡ θέσις τῶν ἀγοραστῶν κατὰ τὴν κρίσιν πλοία "Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν;

Σκοπός ἀλλώς τε τῆς "Ἐμπορικῆς μας Ναυτιλίας δὲν εἴνε τὸ

GREEK SHIPPING AGENCY

(Grieksche Scheepvaart-Agentuur)

SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON

4, Raadhuisstraat

AMSTERDAM C.

ν' αύξηντη ώς χωρητικότης δλως δλογίστως, δλλά νά δποδιδη εις τους τοποθετήσαντας τά κεφάλαιά των και δι' αύτων εις την έθνικην οίκονομίαν. Δέν δποτελεῖ δθεν ἐπιτρεπομένην πρότασιν ή θυσία των ύπαρχοντων μέ πρόγραμμα θετικόν μὲν τὴν αὔξησιν τῆς διωγκωμένης ήδη χωρητικότης μας, χάριν — δέν γνωρίζω ποιας — τυχοδικικής επιδίθεως.

"Οσον αφορά τὴν ἀνέργιαν τῶν πληρωμάτων, ἐπειδή ἀποτελεῖ αὕτη συνέπειαν τῆς κινήσεως ή μη τῶν πλοίων ἀναφέρομαι εἰς δσα ἔξεθεσα πρὸς ἀντίκρουσιν τοῦ δευτέρου τῶν ἐπιχειρημάτων τῆς κατὰ τῶν συμφωνιῶν μειοψηφούσης μερίδος.

Παραπτρῶ, δύμας, περατέρω, δτι ἑάν δέν υπάρχουν συμφωνίαι θά ήσαν παρωπλισμένα ἐν 'Ελλάδι δλα τὰ 'Ελληνικά φορτηγά, ἀτινα κατά καιρούς ἀνέμενον ναύλωσιν εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς. 'Ἐν τῇ περιπτώσει δύμας ταύτῃ τὰ πληρώματά των θά εύρισκοντο ἀπολυμένα καὶ ἀνεργα ἐν 'Ελλάδι, ἐνῷ ἀντιθέτως μισθωτροφοδοτοῦνται καθ' ὅλην τὴν ἐν 'Ἀργεντινῇ ἀναμονὴν τῶν πλοίων.

Νομίζω, δτι ἀρκούντως ἀντέκρουσα τὰ τέσσαρα κύρια ἐπιχειρήματα τῶν ἀντιθεμένων εἰς τάς συμφωνίας, ἀναπτύξεις ἀντιθέτως τάς ἀντιστοίχους ύπερ τῶν συμφωνιῶν ἀπόφεις.

'Η συνεργασία ή μόνη σώφρων κατεύθυνσις

Ἡ ύπερ τῶν συμφωνιῶν κατωτάτων δρίων ναύλων κεκηρυγμένη πάλιν πλειοψηφία τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν διαβλέπει ἐν αὐτῇ μίαν λύσιν, ήτις καὶ κατὰ τάς δυσκόλους στιγμάς θά συνεκράτει τοὺς ναύλους εἰς λογικά ἐπίπεδα, ἐφόσον φυσικά θά ἐτηρεῖτο καὶ δέν θά παρεθίαζετο, εἰς εύνοϊκήν δὲ περίστασιν θά μᾶς ἔδιδε πιθανῶς καὶ κέρδη, δι' οὓς λόγους ἀνέπτυξα ἀντέτερων. Δέν εἰνε ἡ ἀρίστη δι' ήμας λύσις, ἀλλ' εἰνε ἡ καλύτερα τῆς στιγμῆς. Μᾶς ἀπάλλασσει ἐνὸς δευτάτου ἀνταγωνισμοῦ, δχι πλέον πρὸς τοὺς ξένους ἐφοπλιστάς, ἀλλά πρὸς αὐτά ταῦτα τὰ ἐπιχορηγοῦντα καὶ προστατεύοντα τοὺς πλοιοκτήτας των Κράτης. 'Ἐναν ἡ 'Ελλάς ἦτο πλούσιον Κράτος καὶ πρόθυμον νά ἐπιχορηγήσῃ τὴν Ἐμπορικὴν Ναυτιλίαν του, δυνατόν νά ύπηρχον ἀμφιβολίαι ἐπὶ τῆς σκοπιμότητος τῶν συμφωνιῶν, ἀν καὶ κατ' ἔμε καὶ πάλιν δχι. Σήμερον, δύμας, πρὸ τῆς σφύρων παρεχομένης κρατικῆς ἀρωγῆς, τῶν νεοτεύκτων σκαφῶν, τῶν μεγάλων ιδιωτικῶν κεφαλαίων, τῆς προτιμήσεως τῆς σημαίας, δέν ἔχομεν παρὰ ν' ἀντιτάξων τὰ πενιχρά μας μέσα καὶ τά ἀσυγχρόνιστα πλοῖα μας, τὴν ἀνυπαρξίαν Ἑλληνικῶν μεταφορῶν καὶ τὴν ἔλλειψιν πάσης κρατικῆς ὑλικῆς ἀρωγῆς καὶ δέν ἐπιτρέπεται σκέψις μεταξὺ τῆς συνεργασίας καὶ τοῦ ἀνταγωνισμοῦ, δέν ύφισταται ζήτημα ἐπιλογῆς.

Ἐκτὸς δύμας τούτων ἡ πλειονότης τῶν 'Ελλήνων ἐφοπλιστῶν συμπτῶμας διάκειται πρὸς πᾶσαν ίδεαν συνεργασίας, ίδια μετά τῶν "Αγγλών συναδέλφων του. Τὴν συνεργασίαν ταύτην, η κατὰ τὸ πρόσφατον παρελθόν ἀπτλάσσαμεν ἐπὶ ωραῖ τὰ ἀγαθά ἀποτελέσματα, θεωρεῖ μίαν καλὴν ἀρχὴν, ἔξης ης πάντοπλα ωφέλιμα δύνανται νά προέλθουν. "Ηδη συζητεῖται η ἰδρυσις Ταμείου ἀποζημιώσεως τῶν ἀργούντων πλοίων. Αὔριον δέν γνωρίζομεν η τοιάτη συνεργασία ποῦ δύναται νά μᾶς φέρῃ. 'Ιδού δύμας δτι η συνεργασία αὕτη τορπιλίζεται.

Οι δλίγοι ἔκεινοι ἐφοπλισταί, οι κατὰ τῶν συμφωνιῶν, δχι μόνον ναυλώνουν τά πλοιά των κάτω τῶν δρισθέντων δρίων, ἀλλά παρασύρουν καὶ τοὺς ύπογράφαντας τάς συμφωνίας συναδέλφους των εἰς παντοίας καταστροφήσεις. 'Αλλ' εἰνε ἀνέκτοι οι δλίγοι νά ἐκμεταλλεύωνται τάς θυσίας τῶν πολλῶν; Καὶ πῶς εἰνε δυνατὸν νά ἐλπίζουν νά ναυλωθοῦν οι ἐμμένοντες εἰς τάς συμφωνίας ἐφοπλισταί, δταν δι' ἐκάστην παρουσιαζούμενην, έκ τῶν ἐλαχιστῶν ἔργων, προσφέρονται οι παραβάται τῶν δρίων, συνήθως, δυστυχῶς, "Ἐλληνες, μὲ χαμηλούς ναύλους;

Πρὸ τῆς καταστάσεως ταύτης τῇ αἵτησι τῆς πλειονότητος τῶν ἐφοπλιστῶν, καὶ τῇ ἀδιεπαίνω ἐπιμονῇ τοῦ κ. 'Υφουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας, η Κυβέρνησις, ἐδήμοσιευσε τὸν 'Αναγκα-

στικὸν Νόμον 1310, δστις ἀρίστην ἐντύπωσιν προύξενησε μεταδὺ τῶν περάριτον καὶ ναυτιλιακῶν κύκλων, δσον καὶ τοῦ Λονδίνου καὶ τῶν "Αγγλών συναδέλφων μας.

Προστασία ἀπὸ τὸν ἀθέμιτον ἀνταγωνισμὸν

Ούδεις ἔξη δημῶν ἀρέσκεται εἰς τοὺς κρατικοὺς παρεμβατισμούς. 'Ο νόμος δημῶς 1310 δέν ἀποτελεῖ καθ' ἑαυτὸν παρεμβατισμόν. Πρόκειται περὶ προστασίας τῆς πλειοψηφίας κατὰ τῶν πράξεων τῶν μειοψηφούντων, ήν ἐπεζήτησεν ἡ πλειοψηφία. Καὶ η προστασία αὕτη δθά διενεργήται ὑπὸ τοῦ Κράτους, ἀλλ' ἀνατίθεται εἰς τοὺς ίδιους ἐφοπλιστάς, μέσω τοῦ Ναυτικοῦ. 'Επιμελητηρίου καὶ τοῦ πειθαρχικοῦ συμβούλου τοῦ Ν.Ε.Ε. 'Ημεῖς οι ίδιοι οι ἐφοπλισταί θά συντάξωμεν καὶ θά ψηφίσωμεν τὸν κανονισμόν, δι' οὐθὲν καθορίζωνται οι δροι, καθ' οὓς συμφωνίας συναπτόμεναι ή συναφθεῖσαι ύπὸ μελῶν τοῦ Ν. Ε. Ε. μετ' ἀλλήλων ή μετά ξένων πλοιοκτητῶν, περὶ καθορισμοῦ κατωτάτων δρίων ναύλων φορτηγῶν ἀπομολίων ἀσχολούμενών εἰς διεθνεῖς μεταφοράς καὶ σκοπούσαι τὴν προστασίαν ἡ προσαγωγὴν τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας, θά καθίστανται διαρκούσης τῆς ισχύος τῶν ὑποχρεωτικαὶ δι' ἀπαντα τά μέλη τοῦ Ν. Ε. Ε.

Διὰ τῶν ψήφων τοῦ κανονισμοῦ τούτου καλοῦνται τά μέλη τοῦ τμῆματος τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος εἰς Γενικήν Συνέλευσιν τὴν 9ην Αὐγούστου έ. διὰ τῆς δημοσιευθεῖσης προσκλήσεως.

"Ηκουσα νά γίνεται λόγος παρ' ἐφοπλιστοῦ ἀνήκοντος εἰς τὴν μειοψηφούσαν μερίδα περὶ στερήσεως τοῦ δικαιώματος διαθέσεως τῆς περιουσίας του. Δέν εἶνε ἀλλήλες τὸ τοιοῦτον. Πρόκειται περὶ παρεμποδίσεως κακῆς μεταχειρίσεως περιουσιακοῦ στοιχείου ἐπὶ θλάσσῃ τῆς δλότητος. Τοιοῦτον τι ἔχει ηδη θεσπισθῆ σχεδὸν γενικῶς εἰς τὸν οίκονομικὸν θίον τοῦ διαθρώπου, ἐπικαλοῦμεν δὲ τάς ἀγορανομικάς διατάξεις πρὸς παρεμποδίσιον τοῦ ἀθέμιτου ἀνταγωνισμοῦ μεταξύ τῶν ἐμπόρων. 'Ομοίως δι' ιδιοκτήτης οίκοπέδου ἐπὶ τῆς δύο Σταδίου ή τῆς Πλατείας Συντάγματος, δφείλει νά συμμορφωθῆ κατὰ τὴν ἐκμετάλλευσιν τοῦ περιουσιακοῦ τούτου στοιχείου δι' άνοικοδομήσεως πρὸς γενικούς κανόνας καὶ νόμους προστατεύοντας τὸ κοινόν καὶ τοὺς γείτονας ιδιοκτήτας. Ούτω καὶ ο πλοιοκτήτης πρέπει νά συμμορφωθει καὶ ύποτάσσεται εἰς νόμους ἐμποδίζοντας τὴν διενέργειαν ύπ' αὐτοῦ καθαρῶς ἀθεμίτου ἀνταγωνισμοῦ εἰς θάρος τῶν λοιπῶν συναδέλφων του. "Εφερα ἔνα δι' δύο παραδείγματα, δν καὶ θά δηδυνάμην νά φέρω ἀπειρα ποιαυτα. 'Υπάρχει δύμας μία διαφορά καὶ τοῦτο ἀκριβῶς εἰνε τὸ τέλειον τοῦ νόμου 1310. "Οτι καὶ αὐτοὺς ἀκόμη τοὺς κανόνας, δι' ὃν της προστατεύεται η πλειονότης, τὸ κοινόν, κατὰ τῶν δλίγων, ἀφείται εἰς τοὺς ίδιους τούς δηδιαφερομένους ἐφοπλιστάς νά συντάξουν κατὰ τὴν κρίσιν των. Δέν πρόκειται δθεν περὶ ούσιατοκοῦ καταστάσιμοῦ.

Δέν ἔχω νά προσθέσω ἔτερόν τι είμη νά ἐπιστήσω τὴν προσοχὴν τῶν πλοιοκτητῶν εἰς τὴν μεθαυριανήν Συνέλευσιν. Είνε η μόνη ἐπίπει, ήτις ἀπομένει διὰ να στηρίξωμεν τὴν συνεργασίαν, ήν ἔχων μετέπειτα καὶ κρίνωμεν θλαβεράν. Ξέχομεν πάντοτε τὸ δικαιώμα νά τὴν καταγγείλωμεν. Τὸ νά καταγγείλῃ τις συμφωνίας εἰνε πράξις ἐπιτρεπμένη καὶ νόμιμος. Τὸ νά παραβιάζῃ τις δημῶς τὸ ποργραφήν του διὰ διαφόρων καταστρατηγήσεων, δπως δυστυχῶς ήρχισαν παρασυρόμενοι ένιοι τῶν ἐφοπλιστῶν ἐκ τῶν παρακινήσεων τῶν ἀντιτιθεμένων εἰς τάς συμφωνίας, εἰνε πρᾶξις ἀξία ἐλέγουχον καὶ τιμωρίας.

"Ἐὰν η Συνέλευσις δέν ἐκπληρώσῃ τὸ ἔργον της, μετά μάλιστα τὴν κυβερνητικὴν θοίθειαν, τότε αἱ συμφωνίαι θά καταργηθῶν καὶ η εύθυνη τοῦ καταστρεπτικοῦ συναγωνισμοῦ θά θαρύνη μᾶς αὐτούς. Τὰ ίδια δημῶν σφάλματα θά πληρώσωμεν διὰ τῆς ἀπωλείας τῶν περιουσιῶν μας.

ΓΕΩΡ. ΕΠ ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

Πρόεδρος τοῦ Ναυτικοῦ 'Επιμελητηρίου τῆς 'Ελλάδος

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELLENIC LINES LIMITED]

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

· Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Αγγλίαν, Σκανδινανζίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορ. Θαλάσσης, ώς καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου, Άμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορώσεως εἰς τοὺς ώς ἄνω λιμένας καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθεταν φορτηγῶν.

· Απευθυντέον: ΕΙΣ ΤΑ ΓΡΑΦΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΤΤΗ

ΠΕΙΓΑΙΑ

Τηλέφ. 44.005

καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς 'Ελληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας

Τὸ δεκαενδήμερον

Διατί ἐπιβάλλεται ἡ συνεργασία

Τοῦ κ. Μ. Η. ΛΕΝΤΑΚΗ

Πολλά ἔγραφοσαν εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» διὰ τὸ ζῆτημα τῆς συμμετοχῆς τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν διεθνή συνεργασίαν, ἐπειδὴ δὲ ἐπίκειται ἡ συνέλευσις τοῦ Ναυτικοῦ Ἐπιμελητηρίου, θεωρῶν σκόπιμον νὰ ἑκθέσων κατωτέρω μερικούς ἀπὸ τοὺς λόγους, οἵτινες ἐπιθάλλουν ἀπαξ διὰ παντὸς νὰ ληφθῇ μία δριστικὴ ἀπόφασις περὶ τῆς τακτικῆς ποὺ θ' ἀκολουθήσωμεν ώς σύνολον. Οἱ λόγοι αὐτοὶ συνοψίζονται εἰς τὰ ἔξης:

1) Ἐκ τῆς φορᾶς τῆς διεθνοῦς οἰκονομικῆς ζωῆς εὐκόλως δύνανται τις νὰ διαπιστώσῃ, ὅτι ἡ ἐποχὴ τῶν ἐλευθέρων συναλλαγῶν καὶ τοῦ συναγωνισμοῦ τείνει νὰ ἐκλείψῃ. Τελοῦμεν πλέον ὑπὸ τὸ καθεστός τῆς διευθυνούμενης οἰκονομίας καὶ τῆς βιομηχανικῆς «τραστοποιήσεως». Αἱ οἰκονομικαὶ ἑκδηλώσεις καὶ γενικῶς ἡ παραγωγὴ δὲν διέπονται μόνον ἀπὸ τὰ κατά χώρας κυβερνητικά μέτρα, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ ἐσωτερικά μέτρα ἑκάστης βιομηχανίας ιδιαίτερως, διεθνοῦς χαρακτήρος.

Μύρια ὅσα ὑπάρχουν παραδείγματα, Ἀρκούμεθα μόνον νὰ ἀναφέρωμεν τὰ σχετιζόμενα μὲ τὴν ναυτικήν βιομηχανίαν, τὴν κατ' ἔξοχὴν διεθνῆ ἔχουσαν τὴν μορφήν. Οἱ γαιανθρακέμποροι δουλοῦ τοῦ κόσμου ἔχουν συμφωνίαν κατωτάτων δρίων τιμῶν, οἱ ἐπισκευασταὶ, οἱ ναυπηγοὶ, οἱ κατασκευασταὶ καὶ οἱ ἐμποροὶ ὄλικων, οἱ ἀσφαλισταὶ κλπ. ἐπίσης. «Ολοὶ αὐτοὶ οἱ σοθαροὶ παράγοντες τῆς βιομηχανίας τῶν ἀπὸ θαλάσσης μεταφορῶν ὥστε έχουν τὰς τιμὰς τῶν εἰς σεθαστὸν περιθώριον κέρδους.

Μέχρι πρὸ τίνος οἱ πλαισιοτήται ήσαν ίκανοποιημένοι νὰ στρίχνωται εἰς τὴν καλήν των τύχην καὶ εἰδίκῶς οἱ Ἑλληνες, εἰς τὴν οἰκονομίαν διαχείρισιν τῶν πλοίων των. Ό μὲν πρῶτος παράγων εἶνε τόσον παιδαριώδης, ὡστε θεωροῦμεν περιττὸν νὰ διατρίψωμεν ἐπ' αὐτοῦ, διὰ δὲ τὸν δεύτερον, πιστεύομεν νὰ ἔχουν οἱ πάντες πειθῆ, ὅτι σήμερον δὲν ἀντιπροσωπεύει τὴν πραγματικότητα, διότι οἱ φίλοι μας «Ἄγγελοι ἔχουν ἀσφαλῶς τὰ ίδια ἔξοδα μὲ ήμας, δοσον ἀφορᾶ τὰ νέα πλοῖα, ἐνῷ τὰ ἔξοδά των διὰ παλαιότερα πλοῖα εἰνει κατὰ πολὺ χαμηλότερα.

2) Ἡ Ἑλληνικὴ Ναυτιλία ἀσχολεῖται κυρίως εἰς μεταφοράς φορτίων τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου καὶ οὐχὶ εἰς ἑθνικάς μεταφοράς, αἱ όποιαι καὶ ἀσήμαντοι εἶνε ἐν συγκρίσει μὲ τὸν στόλον μας καὶ ουνήθια διενεργούνται ὑπὸ τῶν πλοίων γραμμῆς. Εἰς παρομοίαν θεσιν εύρισκονται καὶ οἱ Νορβηγοί. Δὲν ἔχουν καὶ αὐτοὶ ἑθνικὴν μεταφορικὴν κίνησιν ἐπαρκῆ, κατώρθωσαν δύμας νὰ δημιουργήσουν ἀσφαλιστικούς δργανισμούς καὶ νὰ δργανώσουν τὴν ναυτιλίαν τῶν εἰς τοιούτον σημείον, ὡστε νὰ προτιμῶνται εἰς πολλάς δγοράς.

Ἡμεῖς δυστυχῶς οὐδὲν τῶν ἀνωτέρω ἔχουμεν ἐπιτελέσει, κατά συνέπειαν δὲ εύρισκόμεθα εἰς τὴν διάκρισιν τῶν διαφόρων χωρῶν, αἱ όποιαι λαμβάνουν ἀνάγκην τῶν ὑπηρεσιῶν μας. Εἰνε ἀπορίας ἀξιον πῶς ὑπάρχουν σήμερον νοήμονες ἀνθρωποι ὑποστηρίζοντες τὸν συναγωνισμὸν. Τὰ ἐπιχειρήματά των εἶνε ἀκατανόητα καὶ ἀπέκρινον τῆς πραγματικότητος. Διὰ τὸν δὲν διατηρήσωμεν τὸν στόλον μας εἰς τὸ σημερινὸν ἐπίπεδον, εἶνε ἀπολύτως ἐπάναγκες, νὰ ἐνισχύσωμεν τὴν συνεργασίαν καὶ ὅχι νὰ τορπιλίζωμεν αὐτὴν διὰ τῶν γνωστῶν καὶ περιήμων ναυλῶσεων. Ό φόδος μόνον τῆς Βρετανικῆς ἐπιχορηγήσεως (ζῆτημα, τὸ δόπιον εὑρέως οὐζητεῖται ἡδη εἰς τὸν Ἀγγλικὸν τύπον) καὶ δὲ ποκλεισμὸς τῶν ξένων σημιῶν ἀπὸ τὰ μεταφοράς τῆς Βρετανικῆς Αὐτοκρατορίας θὰ ἔπειρε νὰ ἥτο ἀρκετός διὰ νὰ μᾶς ἐπειθεῖ, ὅτι μόνον μία κατεύθυνσις ὑπάρχει, ἡ τῆς συνεργασίας. Δὲν ισχυρίζομεθα τεθαίως, διὰ σύτω λύνονται καὶ τὰ προβλήματα τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας. Χρειάζεται ἔντονος καὶ εἰλικρινῆς συνεργασία τοῦ Κράτους, τῶν πλαισιοτήτων, τοῦ ἐμψύχου ὄλικου, τοῦ τύπου καὶ δλων τῶν δργανισμῶν τῶν συνδεομένων μὲ τὴν Ναυτιλίαν πρὸς ἀναστήλωσιν τοῦ γοήτρου τῆς, κυρίως παρὰ τῷ ἀσφαλιστικῷ κόσμῳ καὶ πρὸς ἀναδιοργάνωσιν τοῦ κολοσσοῦ αὐτοῦ, ὃ δόπιος τόσον τυχαίως ἔλα-

τε μορφὴν Ἐλληνικήν.

«Ἄλλοι εἰδικώτερον ήμῶν κρατοῦν τὸ ναυτικὸν κοινὸν ἐνήμερον τῶν μέτρων, ποὺ χρειάζονται διὰ τὴν ἐπίτευξιν τῶν ἐπιδιώξεων αὐτῶν. Ἐπιθυμοῦμεν πάντως καὶ ήμεις οἱ νεώτεροι, νὰ παράσχωμεν τὴν διαθεσιάωσιν, διὰ δὲν θὰ ἀφίσωμεν τὴν ναυτικήν κληρονομίαν νὰ μείνῃ κατ' ὅδοις μόνον κληρονομία. Πρέπει νὰ ἐργασθῶμεν συστηματικῶς μὲ μόνην προοπτικὴν τὸ γενικώτερον συμφέρον. Ἡ Ναυτιλία διὰ τοὺς «Ἑλληνας» ἔχει μεγίστην σπουδαιότητα. Εἰνε πηγὴ πλούτου διὰ τὴν χώραν μας, συντελεῖ δὲ σύν τοῖς ἀλλοῖς εἰς τὴν διατηρησιν ψηλοῦ βιοτικοῦ ἐπιπέδου διὰ μεγάλην μερίδα τοῦ πληθυσμοῦ τῶν «Ἑλληνικῶν νήσων καὶ τῶν παραλίων. Καὶ ἔτοι μὲν μονομερῶς οἱ πλαισιοτήται ἡ τούλαχιστον μερικοὶ ἔξ αὐτῶν θέλουν ν' ἀδιαφορήσουν διὰ τὴν εὐημερίαν τοῦ κόσμου τῶν ναυτιλλομένων, δὲν ἔπειται ἐκ τούτου ὅτι δὲν ἔχομεν τὴν ύποχρέωσιν νὰ προσαγάγωμεν τὴν ναυτικήν μας βιομηχανίαν, νὰ καταστήσωμεν αὐτὴν σταθεράν πηγὴν ἐργασίας διὰ τοὺς ναυτεργάτας καὶ παράγοντα προόδου καὶ πολιτισμοῦ διὰ τὴν «Ἑλλάδα». Οταν ἡ Ναυτιλία εὐημερή — καὶ θὰ εὐημερήσῃ μὲ μόνη τὴν συνεργασίαν καὶ ὅχι τὸν συναγωνισμὸν — καὶ τὸ ἐμψύχον αὐτῆς ύλικὸν θ' ἀπολαμβάνῃ σχετικῆς οἰκονομικῆς ἀνέσεως. Οἱ ναυτικοὶ μας εἰς τὴν κυριωτέρων παραγόντων τῆς ἐμποροναυτικῆς ἡμέραν ἀναπτύξεως — τοὺς ὅποιους εἰνε καιρὸς πλέον νὰ θεωροῦμεν στενούς συνεργάτας, θὰ δύνανται νὰ ἐργάζωνται μὲ ικανοποιητικοὺς μισθούς καὶ θὰ προσελκύσουν εἰς τὰς τάξεις τῶν νέους μὲ ἐπαγγελματικήν συνείδησιν βαθέων ριζωμένην, διότι θὰ γνωρίζουν οὗτοι, διὰ αἱ ἀθεβαντήτες τῆς ζωῆς ἐλαττούνται, ὅταν μία βιομηχανία εἰνε καλῶς ὠργανωμένη καὶ αποδιδῇ.

Αἱ ἀπροχαίωμένα θεωρίαι τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τῆς εὐθηνῆς ἐργασίας παρῆλθον ἀνεπιτρεπτί. Εἰμεθε βέβαιοι ὅτι καὶ ὁ τυχοδιωκτισμὸς σύν τῷ χρόνῳ θὰ ἐκλείψῃ. Χρειάζονται ἀλληλεγγύη, καλὴ θελησις καὶ συνεργασία διὰ νὰ προοδεύσῃ τὸ ἐμπορικὸν μας Ναυτικόν. Τὸ ἔργον εἰνε καρός 1938

Μ. Η. ΛΕΝΤΑΚΗΣ

Περιφρουρεῖται ἡ καλή μας πίστις

Ο κατωτέρω δημοσιεύμενος ἀναγκαστικὸς νόμος περὶ κατοχυρώσεως τῆς διεθνοῦς ἐφοπλιστικῆς συνεργασίας ἔρχεται νὰ καταδείξῃ κατὰ τὸν πλέον ἐναργῆ τρόπον τὴν καλήν πίστιν τῆς Ναυτιλίας μας διὰ τὴν τήρησιν τῶν σχετικῶν μὲ τὰ κατώτατα δρια τῶν ναύλων συμφωνιῶν. Αἱ ἀσχηματικοὶ προσφάτως ἔλασσον χώρων εἰς βάρος τοῦ καλοῦ ὄντοματος τῆς ἑθνικῆς Ναυτιλίας ἐπέβαλν τὸν ἀμειονόν λήψιν τοῦ νομοθετικοῦ τούτου μέτρου. Ο «Ἑλληνικὸς ἐφοπλισμὸς εὐγνωμοσύνην θὰ τρέφῃ πρὸς τὴν Κυθέρωνταν, διότι, παρὰ τὰς ἀκατανοήτους ἀντιδράσεις ὠρισμένων, εὐαριθμῶν εὐτυχῶς, ἐφοπλιστῶν, κατεῖδε τὴν ἀνάγκην τῆς διὰ νόμου καθιερώσεως τῆς ύποχρεωτικῆς συμμετοχῆς τοῦ συνόλου τῶν πλαισιοτήτων εἰς τὰ «schemes».

Ούκ ἦν ἄλλως γενέσθαι. «Αφοῦ εἰς μικράν μερίδα τῆς ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογενείας ἐπιστεύθη κακῶς, διὰ τὰ ἐπιτραπῆς τῶν ίδιων τῆς καὶ μόνον συμφερόντων, ἀναλώμασι τῆς ὀλότητος, ἀφοῦ ἀπέλιπεν ἡ ἐπίγνωσις τῆς ἔξαιρετικῶν εὐπαθοῦς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας καὶ τῆς δυσοκόλου κατακοτάσεως ποὺ ἐδημιουργεῖτο ἀπὸ τὰς συχνάς καταστρατηγήσεις τῶν συμφωνιῶν μὲ τοὺς ξένους πλοιοκήτας, ἐπρεπε τὸ τῆς Ελληνικὸν Κράτος κηδημενὸν τῶν γενικωτέρων ἐμποροναυτικῶν μας συμφερόντων νὰ παρέμβῃ σωστικῶς ὑπὲρ αὐτῶν. Αληθές εἶνε, διότι παρόμοιον μέτρον δὲν ἔχρειάσθη νὰ θεσμοθετηθῇ ἀπὸ τὰ ἄλλα κράτη, τῶν δόπιων αἱ καυτίσιμες ναυτιλίες συμμετέχουν εἰς τὴν συνεργασίαν. Θὰ ἀνομολογηθῆται, δημαρχός, διότι καμιαία ναυτιλία ἔχουσα ὅπως ή ίδική μας, τόσην ἀνάγκην τῶν «σαγεδίων» καὶ τῆς συνεργασίας, χάρις αὐτῆς τῆς ύποστάσεως τῆς, δὲν παρουσίασε τὸ θλιβερὸν φαινόμενον ἀθετήσεως τῶν συμπεφωνημένων καὶ δὲν ἐπέδειξε τὸ σόηνον ἀλλαστικότητα εἰς τὴν πιστού τῶν «σαγεδίων» τήρησιν.

«Ἡ συνεργασία εἰπεβλήθη θεσμῶς υπὸ τῆς Αγγλικῆς Κυθερώντας εἰς τοὺς Βρετανούς πλοιοκήτας, κατόπιν τῆς παροχῆς τῶν ἐπιχορηγήσεων. Έκτοτε ἀνενεώθη αὕτη διὰ τῆς ἐφοπλιστικῆς πρωτοθυσίας, μὲ τὴν συγκατάθεσιν τοῦ «Board of Trade», τοῦ δόπιού καὶ ἀποτελεῖ διασικήν ἀρχὴν τῆς ἐμποροναυτικῆς του πο-

Telegrams:

"GENICOLAOU,
LONDON

ΔΑΝΕΙΑ

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

"GENICOLAOU,
Piraeus

GEORGE NICOLAOU LTD.

SHIPBROKERS

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

Telephone: Avenue 4941

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ
ΑΝΩΡΑΚΕΥΣΙΣ

'Αντιπρόσωποι ἐν ΕΛΛΑΣΙ:

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ (ΕΛΛΑΣ) A.E.

Μέγαρον Ήλεκτρ. Σταθμοῦ (2ος όροφος 21-22)

ΠΕΙΡΑΙΑ

Tηλέφ. 42-633

αύτοι έπιχορηγήσεις, θά άντιταχθούν δύμας εἰς τὴν τοιαύτην πολιτικήν, ήτις τὸ μὲν θά έπισύρῃ τὰ ἀντίποινα τῶν ἄλλων χωρῶν, τὸ δὲ θά ἀποδάλῃ τὸν διεθνῆ χαρακτῆρα τῆς Ἀγγλικῆς ἐμποροναυτικῆς δυνάμεως, μὲν ἀμφίστολον τὸ κέρδος διὰ τὸ Ἀγγλικὸν πλοῖον. Δὲν προθλέπομεν νὰ θελήσῃ ἡ Βρετανικὴ Κυβέρνησις νὰ κατέλθῃ εἰς μίαν τοιαύτης ἑκτάσεως οἰκονομικήν σύρραξιν. Αὐτὴ ἄλλως τε ἡ Βουλὴ τῶν Κοινοτήτων παρέμεινεν ἀσυγκίνητος πρὸ τοιαύτης προτάσεως, ὑποβλήθείσης παρὰ τοῦ "Ἀγγλού Βουλευτοῦ κ. Amery κατὰ τὴν τελευταίαν περὶ τῆς Ναυτιλίας οὐζήτησιν.

Τούναντίον πιστεύομεν, ὅτι ἔντος τῶν προσεχῶν μηνῶν καὶ πρὸ τοῦ τέλους τοῦ ἔτους θὰ καθιερώθοῦν καὶ πάλιν αἱ ἐπιχορηγήσεις εἰς τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν, ἑκτεινόμεναι ἵσως καὶ εἰς ὠρισμένας γραμμάς τῶν «λάϊνερς», ὅπου δέξύτερος ἀντιμετωπίζεται ὁ συναγωνισμὸς τῶν ξένων ἐπιχορηγουμένων πλοίων. Πιθανὸν ἀκόμη νέαν νὰ παρασχεθοῦν πιστώσεις μὲν χαμηλὸν τόκον διὰ τὴν ναυτηγησίαν σκαφῶν, χωρὶς τὴν προηγουμένην διενέργειαν διαλύσεων παλαιῶν πλοίων. Βασικὴ δύμας προϋπόθεσις τῆς παροχῆς τῶν ἐπιχορηγήσεων θὰ εἴνει καὶ πάλιν ἡ συνεργασία, ἵνα μὴ τὸ Δημόσιον χρήμα ἔξανεμισθῇ εἰς τὸν συναγωνισμὸν. Αὐτὴν ἄλλως τε τὴν πολιτικὴν φαίνεται νὰ ἀκολουθοῦν καὶ οἱ νουνεχέστεροι τῶν Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν. Θά λάθον τάς ἐπιχορηγήσεις διότι δι' αὐτῶν θὰ ἔξιστων αἱ δαπάναι τῶν Βρετανικῶν πλοίων πρὸς τὰ ἔχοντα χαμηλότερα ἔξοδα ξένα σκάφη, θὰ ἐπιζητήσουν δύμας κατόπιν τὴν συνεργασίαν, προϊόντος δὲ τοῦ χρόνου καὶ διὰ τῶν εὐθηνῶν πιστωτικῶν εὔκολιῶν θὰ ἀνασυγκροτήσουν τὸν στόλον των, θὰ ναυτηγήσουν νεώτερα, οἰκονομικῷτερα σκάφη, ώστε νὰ καταστοῦν ἀσυγκίνητοι.

Πρὸς τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς θὰ περιστραφοῦν ἵσως αἱ διεξαγόμεναι ήδη μὲ τὸ «Board of Trade» διαπραγματεύσεις. Θά συμφωνήσουν πρῶτον μεταξὺ των οἱ δύο κλάδοι τῶν «τράμπτος» καὶ τῶν «λάϊνερς» καὶ κατόπιν θὰ ὑποβληθοῦν τὰ αίτηματα τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, τῇ συνανέσει τῶν πλοίων γραμμῆς. Μετά τὴν ἐπιχορηγήσην, πιθανὸν νὰ συσταθῇ καὶ τὸ Ταμεῖον παροπλισμοῦ, ἔφοσσον οἱ ναύλοι ήθελον μέχρι τῆς ἐποχῆς ἕκείνης διατηρηθῆ εἰς τὰ σημερινὰ χαμηλὰ ἐπίπεδα. Σημειωτέον, ὅτι αἱ ἀντιθέσεις πρὸς τὴν ἰδρυσιν τοῦ «πούλ», θαίνουν αὐξανόμεναι. Πλεῖστοι Ἀγγλοί ἐφοπλισταὶ, υποστηρικταὶ τῆς συστάσεως τοῦ Ταμείου, μετήλλαξαν ήδη γνώμην, ἐπηρεασθέντες ἵσως καὶ ἀπὸ τὰς κυβερνητικὰς περὶ προστασίας διάθεσεις. Χαρακτηριστικὸν ἐν προκειμένῳ εἴνει, ὅτι ἀνεβλήθη ἡ ἐπὶ τοῦ σχεδίου ψηφοφορία, ἵσως διότι τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον καὶ ἡ Διοικητικὴ τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἐπιτροπὴ νὰ ἐπιδιώκουν τὴν διακρίσιν τῶν Κυβερνήτικῶν ἀντιλήψεων περὶ τῶν ἐπιχορηγήσεων καὶ τὴν ἀποσαφήνισιν τῶν ἀντιθέσεων ποὺ ἔξεδηλῶθησαν κατὰ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ «πούλ».

Εἰς ὑποθέσεις πολλὰς ἔξετάθημεν καὶ συμπεράσματα ἐπὶ τῶν διεξαγομένων εἰς τὴν Ἀγγλικὴν Μητρόπολιν συζητήσεων διὰ τὴν προστασίαν τῆς Βρετανικῆς ναυτιλίας προσεπαθήσαμεν νὰ συναγάγωμεν. Ἀποδίδομεν πράγματι ἔξαιρετικὴν σημασίαν εἰς τὰς κατεύθυνσις τῆς ἐμποροναυτικῆς τῆς Μεγάλης Βρετανίας. Ἀπὸ τὴν ἔκτασιν ποὺ θὰ προσλάβῃ ὁ προστατευτισμὸς τοῦ Ἀγγλικοῦ πλοίου, ἔξαρτᾶται ἐν πολλοῖς—διατὶ νὰ τὸ ἀποκρύψωμεν—αὐτὴ αὐτὴ ἡ ὑπόστασις τῆς Ναυτιλίας μας. Ἡ ἀνάπτυξις καὶ τὸ μέλλον αὐτῆς, πρὸς τὸ παρὸν τούλαχιστον, κατὰ τὴν περίοδον τῶν χαλεπῶν καὶ πάλιν ήμερῶν ποὺ διερχόμεθα, ἔξαρτῶνται ἀπὸ τὴν συνεργασίαν μὲ τὸν Ἀγγλικὸν ἐφοπλισμὸν. Μᾶς παρέχεται οὕτως ὁ ἀναγκαῖος χρόνος νὰ ὀργανωθῶμεν καὶ ἡμεῖς, νὰ ἀνασυγκροτήσωμεν τὰς δυνάμεις μας. Μέχρι σήμερον «δύμοτράπεζος», ὅπως προσφύετατα ὁ φίλος κ. Λαιμός κατέδειξεν εἰς τὸ τελευταῖον ἀρθρὸν του, ὃτι η Ἑλληνικὴ Ναυτιλία μὲ τὴν Ἀγγλικήν. Αἱ τελευταίαι κακαὶ, χθαμαλαὶ Ἐλλήνων τινῶν ἐφοπλιστῶν ἐπιδιώξεις, ἔκλονισαν τὴν τόσον ἔξαρθεῖσαν ἀπὸ αὐ-

τὸν τὸν Λόρδον Ράνσιμαν καλὴν πίστιν τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὴν συνεργασίαν. Εύχομεθα τὰ νομοθετικά μέτρα τῆς Κυβερνήσεως μας καὶ ἡ προσήλωσις τῆς μεγάλης πλειοψηφίας τῶν ἐφοπλιστῶν μας εἰς τὸ ἰδεῶδες τῆς συνεργασίας νὰ ἀμβλύνουν τάς κακάς ἐντυπώσεις. Ἀλλοιμονον, ὃν μίαν ήμέραν φθάσωμεν εἰς τὸ οημένον νὰ κρούσωμεν ἡμεῖς τὴν θύραν τῶν Ισχυρῶν ἀντιπάλων μας, ἐπαιτοῦντες τὴν συνδιαλλαγὴν καὶ τὴν ἐκεχειρίαν εἰς τὸν ἀνταγωνισμὸν. Τὴν ήμέραν ἐκείνην ἡ Ναυτιλία μας θὰ ἔχῃ ἥδη τραπῆ πρὸς τὸν ἀφανισμόν.

ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΔΙΑ ΤΗΝ 4ΗΝ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ

Εἰς τὸν Πανελλήνιον συναγερμὸν διὰ τὸν ἐορτασμὸν τῆς δευτέρας ἐπετείου τῆς 4ης Αύγουστου θὰ μετάσχῃ κατὰ τὸν ἐπιθλητικῶτερον τρόπον καὶ ἡ ἐθνικὴ ναυτιλία. Οὕτως, ἡ «Πανελλήνιος Ἀκτοπλοϊκὴ «Ενωσίς» διὰ ψηφίσματός της ἀπεφάσισεν, ὅπως κατὰ τὴν ήμέραν τῆς 4ης Αύγουστου ἐπαρθῇ ἐπὶ τὸν ἀτμοπλοίων εἰς οιουσδήποτε λιμένας εύρισκονται ταῦτα, μέγας σημαιοστολισμός. Μέλη τῶν πληρωμάτων τῆς ἐν Ἀθηναῖς παρελάσεως, τὰ γραφεῖα τῶν ἀτμοπλοίων καὶ τῆς «Ἐνώσεως» θὰ διακομηθοῦν, τὴν δέ νύκτα θὰ φωταγωγηθοῦν καὶ εἰς τὰ ἐνέργεια πληρωμάτα θὰ χορηγηθῇ διπλή μερίς τροφῆς. Εἰς τὰς αἰθουσας τῶν πλοίων θὰ αναρτηθοῦν αἱ εἰκόνες τῆς Α. Μ. τοῦ Βασιλέως καὶ τοῦ Ἐθνικοῦ Κυβερνήτου κ. Ιωάννου Μεταξᾶ. Τέλος, τὰ ἀποπλέοντα κατὰ τὴν ἐστέραν τῆς 4ης Αύγουστου ἀτμόπλοια θὰ παραπλέουν ἐν υηοπομῆ τὴν Πειραικήν χερσόνησον καὶ τὴν Φαληρικὴν ἀκτὴν, ἐκπέμποντα φωτοβολίδας.

Αφ' ἔτερου ή «Ἐνωσίς τῶν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν» συνεδρίασσασ ἑκτάκτως τὴν 25ην Ιουλίου ὑπὸ τὴν προεδρίαν τοῦ κ. Κ. Μιχάλου, ἵνα λάθη ἀποφάσεις ἔν σχεσεις μὲ τὴν πανηγυρικὴν συμμετοχὴν τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας εἰς τὸν πανελλήνιον ἐορτασμὸν τῆς 4ης Αύγουστου, ἀπεφάσισε διοι ψηφίσματός της ὅπως: Τὰ ἀνά την «Ὑδρόγειον εύρισκόμενα Ἑλληνικὰ φορτηγά πλοῖα κατὰ τὴν ήμέραν τῆς 4ης Αύγουστου ἐπάρωσι μέγαν σημαιοστολισμὸν, χορηγηθῇ δὲ εἰς τὰ πληρωμάτα τῶν σημασίαν τῆς ιστορικῆς ἡμέρας, ἡ όποια ἀπετέλεσε τὴν φωτεινὴν ἀφετηρίαν τῆς δευτέρας Ἑλληνικῆς ἀναγεννήσεως. Ἐπιτροπὴ ἐκ τῶν μελῶν τοῦ Διοικητικοῦ συμβούλου τῆς «Ἐνώσεως» θὰ ὑποβάλῃ τὰ συγχαρητήρια τῆς καὶ θὰ ἐκδηλώσῃ τὰ αἰθήματα ἀφοσιώσεως καὶ πίστεως τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κόσμου τῆς Ἐλλάδος πρὸς τὸν ἀκούραστον πρωτεγάτην τῆς ἑθνικῆς ἀναδημιουργίας κ. Ιωάννην Μεταξᾶν.

ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΆΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΝ ΟΡΓΑΝΩΣΙΝ

Εὐαρίστως πληροφορούμεθα, ὅτι ἰδρυθη ἐν Λονδίνῳ θαλασσοφαλιστικὴ ἑταῖρικὴ ὄργάνωσις μὲ Ἑλληνικά κεφάλαια οὐπὸ τὴν ἐπανυμίαν «Ἄργω, Ἀσφαλιστικὴ Ἐταιρία Λτδ» (Argo Insurance Co. Ltd). Ἰδρυταὶ αὐτῆς εἰνε οἱ ἐφοπλισταὶ κ. κ. Α. Λούζης καὶ Ι. Κ. Καρρᾶς, ἀμφότεροι σύμβουλοι τῆς ἐν Λονδίνῳ ναυτιλιακῆς ἑταῖριας «Α. Λούζι Λτδ».

Τὸ ὄνομαστικὸν κεφάλαιον ὠρίσθη εἰς 100.000 λιρῶν Ἀγγλίας, πρῶτοι δὲ μέτοχοι αὐτῆς, πλὴν τῶν εἰρημένων κυρίων, εἰνε διάφοροι «Ἑλλήνες ἐφοπλισταῖ».

Ἡ ίδρυσις τῆς θαλασσοφαλιστικῆς ταύτης ἑταῖρίας ἀποτελεῖ τὸ πρῶτον σταθερὸν ὅγμα πρὸς τὴν ἀσφαλιστικὴν ὄργάνωσιν τῆς Ναυτιλίας μας. Αἱ στήλαι αὐταὶ δὲν ἡμποροῦν παρὰ τὴν ἔξαιρετικὴν εὐχαριστήσιν τῶν νὰ ἐκφράσουν καὶ νὰ εὐχηθοῦν ἐπιτυχῆ τὴν σταδιοδρόμιον εἰς τὴν Ἑλληνικὴν θαλασσοφαλείαν. Ἐλέχθησαν καὶ ἔγραφοσαν τόσα διὰ τὸ ἀσφαλιστικὸν πρόσθλημα τῆς Ναυτιλίας μας, ὡστε καιρὸς πλέον ἥτο νὰ ἰδωμεν ἀναλαμβανομένην τὴν προστατεύσιν ἐπιλύσεως του. Χαίρομεν ιδιαιτέρως ὅτι τὴν πρωτοβουλίαν ἀνέλαβεν ὁ κ. Α. Λούζης. Εἰργάσθη τόσον μέχρι σήμερον διὰ τὴν ἀσφαλιστικὴν ὑπόθεσιν, ὡστε νὰ δικαιούμεθα νὰ πιστεύωμεν, ὅτι θὰ ιδρα καρποφοροῦντας τούς μόχθους του.

Tel. addr.: Uglelexport MOSCOW

Address: Kaljajevsky Str. MOSCOW 61

SOJUSUGLEEXPORT

EXPORTS :

DONETZ STEAM AND GAS COALS, AND ANTHRACITE AND BRIQUETTES

BUNKERING AT SOVIET PORTS

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

QUICK DESPATCH

Τὸ ναυτιλιακὸν εἰσόδημα κατὰ τὸ 1937

Απὸ τὴν στατιστικὴν μελέτην περὶ τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ 1937, τὴν δημοσιεύσισαν εἰς τὸ τεῦχος τῆς 1ης Ἰανουαρίου, παρελείψαμεν ν' ἀσχοληθῶμεν ἀναλυτικώτερον ἐπὶ τῆς οἰκονομικῆς ἀποδοσίας τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου. Ἐπειδή την δημοσιεύσισαν νά πράξαντο τοῦτο, δταν θά ἀνεκοινωντα καὶ αἱ περὶ τὸ εἰσόδημα τῶν ξένων ναυτιλιῶν πληροφορία. "Ἄσκοπον ἄλλως τε διὰ τὴν ἐποχὴν ἑκείνην τῶν σφαλερῶν περὶ πακτωλοῦ κερδῶν ἐντυπώσεων ἐκρίναμεν τὴν δημοσιεύσιν τῶν σχετικῶν ἀριθμῶν, ἔξυπητεικὴν δὲ τὴν ταῦτην διὰ τὴν λεπτομερεστέραν διατύπωσιν οὐκ περαισμάτων ἔθεωρήσαμεν τὴν σύγκρισιν τοῦ ἴδιου μας εἰσοδήματος πρὸς τὰς ὅταν στατιστικὰς πληροφορίας περὶ τῶν ναυτιλιακῶν προσόδων ἄλλων τινῶν χωρῶν. Αἱ ναυτιλίαι τῶν σοσῶν καὶ ὃν εἶναι διάφοροι εἰς σύνθεσιν πλωτοῦ ὄλικοῦ, ἔργαζονται ὅπως καὶ ἡ ἴδικη μας εἰς τὴν ἀνοικτὴν ναυλαγοράν, καὶ δὲν ἔχουν περιορίσει τὴν κίνησιν τῶν πλοίων τῶν ἐντὸς τῶν στενῶν ὁρίων τῶν ἔθνικῶν μεταφορῶν ἡ δὲν τελοῦν ὑπὸ τὸν ἀπόλυτον τῆς διευθυνμόνενης οἰκονομίας παρεμβατισμόν. Καθυστερημένη πας ἵσως νά εἶναι ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης ἡ ἔνημέρωσις τῶν ἀναγνωστῶν μας, πληρεστέρα δύος ἀποθαίνει ἡ προσπάθεια τῆς παρακολούθησεως τοῦ ἔργου τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου.

Τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα

Οὕτω τὰ τελικὰ ἔξαγόμενα τῶν ἀκαθάριστων ἐσόδων τῆς Ναυτιλίας μας κατὰ τὸ 1937, θάσει τῶν παρ' ἐνὸς ἐκάστου πλοίου πραγματοποιηθέντων ναύλων, ἀπεδείχθησαν ἀνάλογοι πρὸς τὴν ἐπικρατήσασαν τότε ζωηρότητα, ἥτις τὸ σόσην μικρῶν εἶχε τὴν διάρκειαν. Ἀπὸ τοῦ τέλους τοῦ 1936 καὶ μέχρι τοῦ Ὀκτωβρίου 1937 ἔντονος ὑπῆρξεν ὁ ρυθμὸς τῆς κινήσεως τῶν σκαφῶν. Ἡ ἀργοῦσα χωρητικότης περιωρίσθη εἰς τὸ ἐλάχιστον, ὁ μέσος ὅρος αὐτῆς μόλις ἐκλαύπετε τὰ 3 % τοῦ συνολικοῦ τοννάς τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας μας. Οἱ ναῦλοι κατὰ τοὺς πρώτους ἐννέα μῆνας διεπρήθησαν ὑψηλοί, κερδοφόροι. Κάθε φορτηγὸν ἐπέτυχε δύο ἢ τρεῖς ἐπικερδεῖς ναύλωσεις.

Μὲ πᾶσαν δυνατὴν προσέγγισιν ὑπελογίσθησαν αἱ κατὰ τομεῖς ἔργασίας ἀκαθάριστοι εἰσπράξεις τῆς ποντοπόρου Ναυτιλίας μας. Συμπεριελήφθησαν εἰς αὐτὰς καὶ αἱ δύλιαι ἔξωτερικαὶ γραμμαὶ τῶν ἐπιθατηγῶν μας πλοίων καὶ τὰ ταξίδια τῆς μοναδικῆς τακτικῆς πρὸς τὸ Κόντινεντ ἐπὶ τῆς Μεσογείου γραμμῆς τῆς «Ἐλληνικῆς». Οἱ λιμένες τῆς Ἀργεντινῆς μὲ τὴν πρωτοφανῆ τῶν κίνησιν τοῦ παρελθόντος ἔτους παρέσχον τὴν κυρίαν πηγὴν ἔργασίας εἰς τὰ φορτηγά μας. Τὰ 33.10% τοῦ εἰσοδήματος τῆς ἡ Ναυτιλίας μας ἀπεκόμισεν ἀπὸ τὰς ἐκ Πλέιτ φορτώσεις, συμπεριλαμβανομένων καὶ τῶν ἀπὸ τῆς 15ης Δεκεμβρίου 1936 πραγματοποιηθεισῶν φορτώσεων ἐπὶ Ἑλληνικῶν φορτηγῶν. Κατὰ δεύτερον λόγον αἱ Σοθιετικαὶ ποικιλαὶ μεταφοραὶ συμμετέχουν εἰς τὰ ἀκαθάριστα ἐσόδα τῆς Ἐλληνικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας κατὰ ποσοστὸν 8.92%, τὰ δὲ φορτία γαιαθράκων ἐξ Ἀγγλίας καὶ Ἡπειρωτικῆς Εὐρώπης κατὰ 15.25 %. Οἱ πέραν τοῦ Σουέζ τομεῖς — οἱ λιμένες τῶν Ἀνατολικῶν Ἰνδῶν, τῆς Ἀπωλεῖας καὶ τῆς Αὐστραλίας — παρέσχον εἰς τὰ ποντοπόρα φορτηγά μας ναύλους ἀναλογούντας πρὸς τὰ 7.55% τοῦ δούλου ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος, ἡ Βρετανίας Ἀμερικῆς καὶ ὁ Καναδᾶς, ἡ Κούβα καὶ ἡ Χιλή ἀντιπρωτεύονται εἰς τὰς ἐισπράξεις τῆς Ναυτιλίας μας μὲ ποσοστὸν 7.88 %, τὰ φορτία μεταλλευμάτων ἐκ τῆς Ἀνατολικῆς Μεσογείου — συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Ἐλλάδος — ἐκ τῆς Βορείου καὶ Νοτίου Ἀφρικῆς, Ἰσπανίας καὶ Βραζιλίας μὲ ποσοστὸν 7.49 %, οἱ λιμένες τοῦ Δουνάβεως, Κωνσταντζῆς — πλὴν τῶν πετρελαιοφόρων — Πύργου καὶ Βάρης μὲ ποσοστὸν 3.78%, καὶ ἀπὸ διαφόρους ἄλλους λιμένας, διὰ παντὸς εἶδους φορτία πρώτων ύλῶν καὶ ἔθνικῶν ἡμῶν προϊόντων συνισπολογίζομένων τῶν ναύλων τῆς «Ἐλληνικῆς», τῶν ἐπιθατηγῶν γραμμῶν Ἀλεξανδρείας, Πόρτο Σαΐδ, Συρίας, Παλαιστίνης, Κύπρου καὶ Βρινθησίου καὶ τῶν ναύλων τῶν Ἐλληνικῶν πετρελαιοφόρων, ἀπεκόμισεν ἡ Ναυτιλία μας ναύλους ἀναλογούντας εἰς τὰ 7.96% τοῦ ἀκαθάριστον εἰσοδήματος. Ἐχομεν τέλος καὶ τὰς χρονικὰς ναύλωσεις ὑπολογισθείσας διὰ τὸ μέχρι 31ης Δεκεμβρίου 1937 χρονικὸν διάστημα, δι' ὅσας ἐλληγον μετὰ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην. Ἀπησχολήθησαν εἰς αὐτὰς 133 σκάφη, οἱ δὲ εἰσπραχθέντες ναῦλοι ἀντιπροσωπεύουν ποσο-

στὸν 8.07 % τῶν δολῶν ναυτιλιακῶν εἰσπράξεων.

Αὐτοὶ ἐν διάγοις εἰνεὶ οἱ περὶ τὸ οἰκονομικὸν ἔργον τῆς Ναυτιλίας μας ἀριθμοὶ κατὰ τὸ γόνιμον τοῦ 1937 ἔτος. Εἰς τὴν στατιστικὴν μας περιελήφθησαν σκάφη 1.780.000 τόννων γκρός, ώρισμένα δὲ ταξίδια πρὸς τὰ Ἰσπανικὰ παράλια καὶ ἡ κίνησις μικρῶν τινῶν ἀγχιπλοούντων φορτηγῶν καὶ τῶν ναυαγοσωστικῶν δὲν ἐλήφθησαν ὑπὸ δψιν. Κατὰ προσέγγισιν θεωρίας ἀποδίδεται διὰ τῶν ὑπολογισμῶν μας ἡ πραγματικότης. Πλέον ἡ ἔλαστρον κατὰ 5% δυνατῶν νά ἀφίστανται ταύτης. Ἐχομεν ἐπίσης τὴν κατὰ 5—10% διαφορὰν τῶν παραληφθέντων φορτίων. Οἱ ἴδιοι μας ὑπολογισμοὶ ἀστηρίχθησαν ἐπὶ τῆς συνήθους εἰς φορτία χωρητικότηος ἐκάστου σκάφους καὶ ἐπὶ τοῦ ποσοῦ, εἰς ὅ ἀνεφέροντο αἱ ναυλώσεις.

Ἐκ τῶν σχετικῶν μὲ τὸ εἰσόδημα τῆς Ναυτιλίας μας ἀριθμῶν τεκμαίρεται τοῦτο αἰσθητῶς ὑψηλότερον ἔναντι τοῦ 1936, δικαιολογούμενον ὅμως, ἀπὸ τὴν ἔκτακτον μεταφορικὸν ζωηρότητα, τὸν πειριωρισμένον ἀριθμὸν τῶν παρώπλισμένων σκαφῶν, τὴν ἐπαύξησιν τῆς χωρητικότητός μας καὶ τούς κατὰ 50—60% ὑψηλοτερούς ναύλους. Εἰς δόλους τούς τομεῖς τῆς διεθνοῦς ναυλαγορᾶς ή συμμετοχῆς τῆς Ναυτιλίας μας ὑπῆρχεν ἐξαιρετικῶς ἐνισχυμένη διὰ τὸ τόκον τῶν παραληφθέντων φορτίων, δοσον καὶ εἰς τὸ ποσόν τῶν εἰσπραχθέντων ναύλων. Ἀλλα καὶ τὰ ἔξοδα κινήσεως ἀναλόγως ἦσαν ηὐηγμένα, ἐνῷ καὶ περισσότερα ταξίδια ἐξετέλεσαν τὰ πλοιά μας διὰ νά ἐπιτύχουν τὴν ἐπαύξησιν ταύτην τοῦ εἰσοδήματος τῶν. Τὰ κέρδη ἐπομένως — ἀνήμπορης τις νά ὅμιλη περὶ κερδῶν διὰ μίαν ναυτιλίαν, τελοῦνταν εἰς τὴν ποιοτικὴν κατωτέρητα τῆς ίδικής μας — δὲν δύνανται νά ὑπολογισθοῦν ταύτα τῶν μεγαλυτέρων ἀκαθάριστων ἐσόδων, αἰσθητῶς ἦσαν κατώτερα τούτων, ὡς θέλομεν ἀποδείξει δταν θά ἀσχοληθῶμεν καὶ περὶ τοῦ καθαροῦ τῆς Ναυτιλίας μας εἰσοδήματος.

Ἡμεῖς καὶ οἱ ἄλλοι

«Ἄς ιδωμεν τώρα τί ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὴν σύγκρισιν τῶν κατὰ τὸ 1937 ἀποδοσῶν ἄλλων τινῶν ναυτιλιῶν πρὸς τὴν ίδικήν μας. Θὰ πειριωρισθεῖσαν εἰς τὰ Σκανδιναϊκὰ πλοῖα, διότι οὐδεμίας καὶ αὐτὰ ἀπολαμβάνουν κρατικῆς προστατευτικῆς ἀρωγῆς, ἀνεξαρτήτως δὲ τῆς διαφόρου ἔναντι τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας συνέθεσες τῆς χωρητικότητός της κατηγορίας σκαφῶν, ἀπασχολούντα κυρίως εἰς τὸ ἔξωτερικὸν μεταφορικὸν ἐμπόριον, προκειμένου μάλιστα περὶ τὸν Νορβηγικὸν καὶ Δανικὸν πλοίων καὶ κατὰ δεύτερον λόγον τῶν Σουηδικῶν.

Ἐκ τῆς συγκρίσεως τῆς κατὰ τόννων γκρός ἀναλογίας ἐπὶ τοῦ ἀκαθαρίστου εἰσοδήματος παραπτηροῦν, δτι, ἡ ἀπόδοσις τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐμφανίζεται σημαντικῶς ὑψηλοτέρα ἔναντι τοῦ 1936, ἐνῷ τῆς Σουηδικῆς, τῆς Δανικῆς καὶ αὐτῆς τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας ἡ διαφορά δὲν είναι ἀνωτέρα τῶν 30—35%. Δυσεξήγητος ἐκ πρώτης ὑψεως φαίνεται ἡ τοιαύτη σημαντικὴ ὑπεροχὴ τῆς Ναυτιλίας μας εἰς τὴν κατὰ τόννων ἀπόδοσιν. Μετεοράφησαν δράγε τατὰ τὸ 1937 αἱ συνθήκαι καὶ ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων μας ἡ ταύτη ἔτυχον ἐξαιρετικῆς προτιμήσεως τῶν φορτωτῶν καὶ ἐπέτυχον νά εἰσπράξουν ναύλους τόσους ὑψηλοτερέους — ἐξαιρετικῶς διὰ τὸ παρελθόν ἔτος — ἔναντι τῶν νεωτέρων, εἰς ειδικάς μεταφοράς καὶ τακτικάς γραμμάς ἐργαζομένων κατὰ μέγα μέρος Σκανδιναϊκῶν ναυτιλιῶν; Πράγματι τὰ ἀνωτέρω ἔρωτήματα προβάλλονται ἀπὸ τὴν σύγκρισιν τῶν κατὰ τόννων ἀποδοσῶν τοῦ Ἑλληνικοῦ καὶ τοῦ Σκανδιναϊκοῦ πλοίου.

Δὲν εἴναι δμως καὶ δυσχερές ἡ ἀπάντησις εἰς τὰ ἔρωτήματα ταύτα τὰ Ἀρκεῖ νά ληφθῇ ὑπὸ δψιν, δτι ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἀπαρτίζεται ἐξ δλοκλήρου ἀπὸ «τράμπτς» φορτηγά, ἐνῷ τούνατίον τῶν Σκανδιναϊκῶν ναυτιλιῶν ποικίλη είναι ἡ σύνθεσις τοῦ πλοτοῦ των ύλικων. Πειριλαμβάνουν εἰς τὴν δύναμιν αὐτῶν σκάφη ἐπιθατηγά, φορτηγά τακτικῶν γραμμῶν, πλοῖα - ψυγεῖα, δεσμευόπλοια καὶ «τράμπτς». Τὰ σκάφη ταύτα ἀπασχολούνται κατὰ τὸ πλεῖστον εἰς προκαθωρισμένους τομεῖς ἔργασίας καὶ γραμμάς, σταθεράν ἔχουν τὴν ἀπόδοσιν τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν, πλειστα δσα — προκειμένου κυρίως περὶ τῶν Νορβηγικῶν δεξαιμενοπλοίων — είναι προναυλωμένα θάσει πολυετῶν «τάιμ - τοάρτερς», δὲν ύψιστανται ἀμέσως τὸν ἀντίκτυπον τῶν χρηματιστηριακῶν μεταπτώσεων, ἀλλ' οὔτε καὶ ἀπολαμβάνουν εύθυνς τῶν

YANNOULATOS BROS (CHINA)

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

HEAD OFFICE: ATHENS, Pindarou 32.
HEAD OFFICE FOR THE FAR EAST: 55, Yuen Ming Yuen Rd. SHANGHAI (P.O.Box 293)
BRANCH OFFICE: -77 Beach Street GHEFOO.
AGENCIES throughout CHINA and JAPAN.
LONDON AGENTS:

YANNOULATOS BROS (LONDON) Ltd. 61, St. Mary Axe.
Cables: "Yannoulatos,,—LONDON

ύψηλοτέρων ναύλων τής ναυλαγορᾶς. Προσαρμόζονται θεβαίως εις τάς ἐκ τοῦ περιορισμοῦ ή τῆς διευρύνσεως τῶν διεθνῶν μεταφορῶν δημιουργούμενάς συνθήκας, δὲν δέχονται δύμας μὲ τὴν αὐτὴν ἔντασιν τὸν δρυασμὸν ἢ τὴν ὕφεσιν τῆς δραστηριότητος τῆς παγκοσμίου οἰκονομίας. Τὰ «τράμπες» ἐπωφελοῦνται ἀμέσως, ἀδέσμευτα πάσης ὑποχρεώσεως, τῶν διακυμάνσεων τῆς ναυλαγορᾶς. Ή προσφορά καὶ ἡ ζήτησις εἰνε ὁ κύριος γνώμων τῆς ἐργασίας των. Ἀναζητοῦν παντοῦ τὴν ἀπασχόλησιν των, δὲν ἔχουν οὐδεμίαν ἐπιλογὴν τομέων. Φέρονται ἀπό τὰ ρεύματα τοῦ μεταφορικοῦ ἐμπορίου, πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν, ἡτις συμφερότερον θά προσέφερε ναύλον. Τὰ πλοῖα τούναντίν γραμμῶν δὲν ἐπωφελοῦνται κατὰ τὴν ἔντασιν τῶν προσκαίρων ἀντιμήσεων τῶν ναύλων. "Έχουν ἀνειλημμένας ὑποχρεώσεις ἔναντι τῶν φορτωτῶν, αἱ συνθῆκαι ἐργασίας τῶν ρυθμίζονται ἀπό τὰς περιφερειακὰς «Διασκέψεις», αἵτινες ἀκολουθοῦν καὶ αὐτὰ τὸ ρεῦμα τῶν ἔκαστοτε σημειουμένων μεταφορικῶν συνθηκῶν, μὲ ̄θραδύτερον δύμας τὸν ρυθμὸν προβάνουν εἰς τὰς αὐδομειώσεις τῶν ναύλων. Κατὰ τὰς περιόδους τῆς περιστολῆς τῶν διεθνῶν μεταφορῶν οἱ ναύλοι τῶν πλοίων γραμμῆς διά τε τὰ φορτία καὶ τοὺς ἐπιθάτας, διατηροῦνται σταθεροί, ἡ κρίσις δὲ δι' αὐτὰ διμεσον ἔχει κυρίως τὴν ἐκδήλωσιν τῆς εἰς τὴν ἀπασχόλησιν τοῦ χώρου τῶν δρομολογουμένων πλοίων, τότε καὶ ἡ κατὰ γραμμῆς κατανομὴ τῆς ἀναγκαιούσης χωρητικότητος ρυθμίζεται ἀναλόγως. "Οταν δὲ ὑπὸ τὴν πίεσιν ἔξαιρετικῶν περιστάσεων — κακῶν ἐσοδειῶν, εὐρυτέρας ζήτησεως πρώτων ὑλῶν, ἔκτατων καὶ ἀπροθλέπτων γεγονότων — οἱ ναύλοι τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ἀναλάσσουν τὴν ἀνιούσαν, δῆν τοῦτο τὸ 1937, πρῶτα τὰ «τράμπες» θά ἀπλαύσουν τῶν κερδοφόρων ἐργασιῶν. Τὰ πλοῖα γραμμῆς, τὰ εἰδικῶν προορισμῶν καὶ τὰ ἐπιθατήγα ἔπονται, ἐνῷ τὰ ὑπὸ χρονικάς ναυλώσεις τελοῦνται δὲν ἀποκομίζουν ἔκτακτον τι κέρδος. Ἀλλὰ καὶ δ ὅγκος τῶν διὰ τῶν πλοίων γραμμῆς μεταφερούμενών εἰς τὸ ἔξωτερον φορτίων, δυσὶ κυρίως ἀπαρτίζεται ἀπό τὸ βιομήχανον ποιημένα ἡ ἡμικατειργασμένα προϊόντα, δὲν αὐδάνεται παραλλήλως πρὸς τὴν σημειουμένην ζήτησιν πρώτων ὑλῶν καὶ ἀναλόγως πρὸς τὰς ἔκτακτους μεταφορικάς ἀνάγκας. Βραδύτερος εἶνε ὁ ρυθμὸς τῆς ἀπασχόλησεως τοῦ διαθεσίμου χώρου τῶν «λάίνερς».

Αἱ ἀνωτέρω διαπιστώσεις εἰνε ἀρκεταὶ διὰ νὰ δικαιολογήσουν τὸ φαινόμενον τῆς ἀποτόμου κατὰ τὸ 1937 ἀδήσεως τοῦ ἀκαθάριστου ναυτιλιακοῦ ἥμων εἰσοδήματος καὶ τῆς δυσαναλόγου τοιαύτης ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς ἄλλας συγχρονισμένας ἔνεας ναυτιλίας, μὲ τὴν γνωστὴν ποικιλίαν συνθέσεως εἰς πλοῖα διαφόρων προορισμῶν. Τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν ἐπέτυχε πράγματι νὰ καρπωθῇ κατὰ τὸ ἀνώτατον δυνατόν στριον τῆς συμπτωματικῆς ἔκεινης κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος θελιώσεως τῶν ναύλων. Τὰ φορτία πρὸς πᾶσαν κατεύθυνσιν ἡσαν ἄφθονα καὶ οἱ φορτωταὶ δύνεν ἄλλο ἐπεδίωκον, πέραν πάσης προτιμήσεως σημαίας, παρὸ τὴν ἔξερεσιν ἐπαρκοῦς χωρητικότητος. Φυσικὸν ἐπακολούθημα τῆς τοιαύτης καταστάσεως ἡτο ἡ ἱκανοποιητικὴ καὶ ἀπρόσκοπτος τῶν φορτηγῶν μας ἀπασχόλησις. Ἀδέσμευτα ὑποχρεώσεις τακτικῶν δρομολογίων καὶ προγονούμενων ναυλουσμάτων ἀπήλαυσσαν εἰς τὸ ἀκέραιον τὰς ἀποδόσεις τῶν καλῶν ναύλων. Ή τοιαύτη μετέξπλοιον γραμμῆς καὶ «τράμπες» διαφορὰ καταφαίνεται καὶ ἀπὸ τοὺς ισολογισμοὺς τῶν μεγάλων Ἀγγλικῶν ναυτιλιακῶν ἐπιχειρήσεων. Τὰ μερίσματα ποὺ διενεμήθησαν ὑπὸ τῶν ἔταιρειῶν φορτηγῶν πλοίων διὰ τὴν χρήσιν 1937 ἡσαν αἰσθητῶς ὑψηλότερα, ἔναντι τῶν κερδῶν τῶν «λάίνερς».

Εὔπαθης ἡ θέσις τοῦ φορτηγοῦ σκάφους

"Ἔχει ἐπομένως καὶ τὴν ἀγαθὴν τῆς δύνης ἡ μονόπλευρος σύνθεσις τῆς Ναυτιλίας μας. Εἰς ἐποχὰς ἀνωμάλων μεταφορικῶν συνθηκῶν πλέον ἐλαστικὴ εἶνε ἡ ἐκμετάλλευσις τῶν «τράμπες» φορτη-

ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

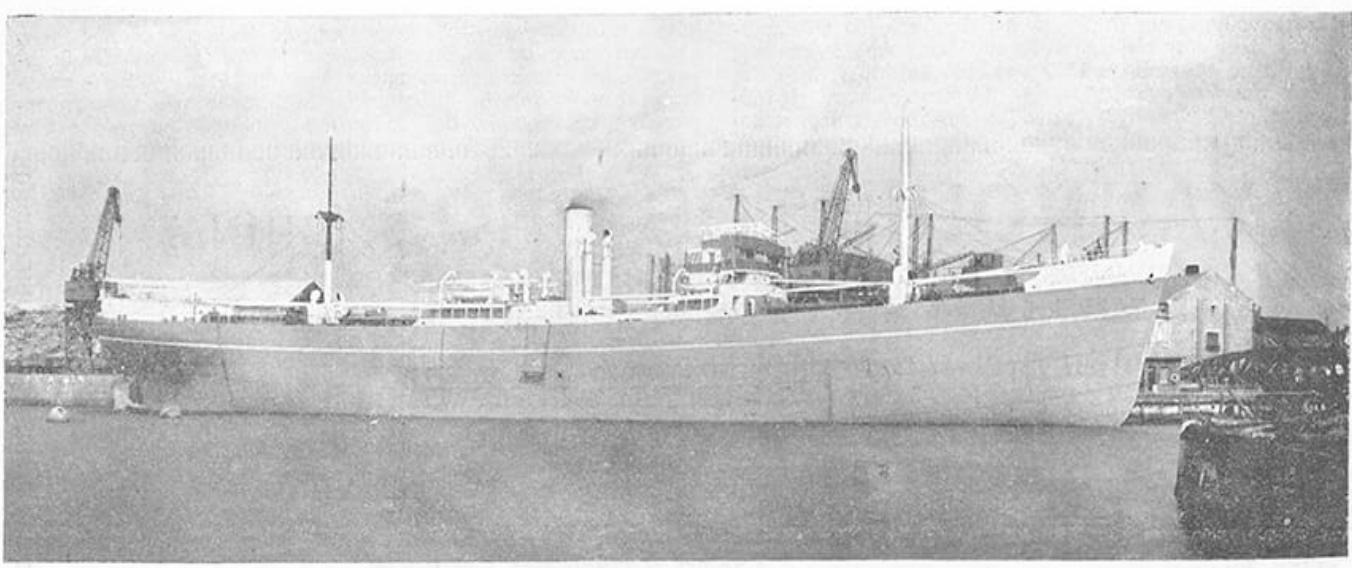
γῶν, περισσότερον δὲ ἀποδοτική. Ο πλοιοκτήτης ἔχει πᾶσαν τὴν ἐλευθερίαν νά ἐκμεταλλευθῆ τὸ σκάφος του κατὰ τὸν ἐπωφελέστερον δυνατὸν τρόπον. Ή φορτηγὸς δύμας ναυτιλία ἀπεκδέχεται ἀμεσώτατα τὴν ἐπίδρασιν τῶν διακυμάνσεων τῆς ναυλαγορᾶς. Τὰς κατὰ κανόνα περιωρισμένης διαρκείας περιόδους τῆς ἐκτάκτου μεταφορικῆς ζωηρότητος καὶ τῆς ναυτιλιακῆς εὐημερίας διαδέχονται παρατεταμέναι ἐκπτώσεις τῶν τιμῶν τῶν ναύλων καὶ ἡ ζητησία τῆς διαθεσίμου χωρητικότητος, ἡτις τότε καθίσταται πληθωρική. Τὰ πλοῖα τῶν τακτικῶν γραμμῶν ἔχουν δργανωθῆ εἰς «Διασκέψεις» κατὰ τομεῖς, εἰσπράττουν ναύλους προκαθωρισμένους, διακανονίζουν ἀναλόγως τῶν ἐμπορικῶν ἀναγκῶν τὰ δρομολόγια των καὶ ἀποτελεσματικότερον ἀντιμετωπίζουν τὰς ἔκαστοτε δυσχερείας. Εύπαθεστέρα εἶνε ἡ θέσις τῶν «τράμπες». Αἱ χρηματιστηριακαὶ κερδοσκοπίαι, αἱ μεταπτώσεις τῆς παγκοσμίου οἰκονομικοῦ δραστηριότητος, ἡ κατὰ χώρας παραγωγὴ γεννημάτων, αὐταὶ ἀκόμη αἱ θεομηνίαι ἀμέσως ἐπιδροῦν εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Ασταθής αὐτὴ καθ' εστι τὴν ἐπιχείρησης τοῦ φορτηγοῦ σκάφους, κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν τυχοδιωκτική. Οὐδεμία πρόβλεψις δικαιολογείται διὰ τὰς συνθῆκας τῆς ἐκμεταλλεύσεώς του. Σήμερον κινέται ἐντατικῶς καὶ αύριον καταπλέει εἰς τὰ ἀγκυροθόλια τῆς ἀργίας, ἀδηλον δὲ διὰ πόσον χρόνον.

Η φύσις τῆς ἐργασίας τοῦ «τράμπες» φορτηγοῦ καθιστᾶ τοῦτο πλέον εὐάλωτον εἰς τὰς κατὰ καιρούς κρίσεις τῆς ναυτικῆς θυμητανίας. Ή ἀπουσία ἔξι ἄλλων κάθησης συστηματικῆς συνεργασίας μεταξύ τῶν ἐφοπλιστῶν τῆς διεθνοῦς φορτηγοῦ ναυτιλίας — ίσως αἱ πρὸς τοῦτο καταθαλλόμεναι τῶρα προσπάθειαι νὰ εὐδωδωθοῦν — δ συναγωγισμὸς τῶν πλοίων γραμμῆς καὶ τὸ κατ' ἔσχον ἀτομικιστικὸν πνεῦμα ποὺ ἐπικρατεῖ εἰς τὰς ἐπιχειρήσεως τοῦ φορτηγοῦ σκάφους, διευτέρας, πλέον καταστρεπτικάς δημιουργοῦν δι' αὐτὸ τὰς συνεπίας κατὰ τὰς κριούμους περιόδους τοῦ ύπερθαλασσού μεταφορικοῦ ἐμπορίου.

Εἰς τὸ σημεῖον ὀκτιώδων τοῦτο ἔγκειται καὶ τὸ σοθαρώτερον μειονέκτημα τῆς ναυτιλιακῆς ἡμῶν συγκροτήσεως. Ή μονόπλευρος σύνθεσις τῆς χωρητικότητος μας προσδίδει κάποιαν, ἀν μὴ τυχοδιωκτικήν, πάντως δύμας ἀσταθῆ μορφὴν εἰς τὴν δόλην ἐμποροναυτικήν ἡμῶν ὑπόστασιν. Τὰ ἔκ τῶν συγχώνων κρίσεων θιλερά διὰ τὴν ναυτικήν θυμητανίαν ἀποτελέσματα, ἀμεσώτερον ἐπιδροῦν ἐπὶ τοῦ συνδόλου τῆς ναυτιλιακῆς μας ὀργανώσεως, ἀφοῦ καὶ τὸ ἀπαντόντον αὐτῆς εἶνε τὰς «τράμπες» φορτηγά. Αποκερδαίνομεν πολλά, ἀφθονα ἵσως, ἐπὶ τι μικρὸν χρονικὸν διάστημα, ζημίας δὲ ὑπερμέτρους ὑφιστάμεθα, ὅταν ἡ περιστολὴ τῶν θαλασσῶν μεταφορῶν ὑποχρεώσῃ τὰ φορτηγά εἰς παροπλισμούς καὶ ὑποθιλέσσῃ τοὺς ναύλους εἰς ἀσύμφορα ἐπίπεδα. Χωρίς καμμίαν ὑπερθαλασσικήν συμμετέχομεν καὶ ἡμεῖς εἰς τὰς ἔκαστοτε χρηματιστηριακὰς κερδοσκοπικὰς μεταπτώσεις. Αν δὲ θήθελε ληφθῆ ὑπ' ὅψιν, διὰ τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν δὲν στηρίζει τὴν ἐργασίαν του ἐπὶ τῆς θευτικῆς μεταφορικῆς κινήσεως, διὰ τὴν ὑφίσταται τὰς διακρίσεις τῶν ζένων σημαίων, διὰ λόγω πολλῶν καὶ ποικίλων ἀφορμῶν δὲν ἀπολαμβάνει καὶ τῆς προτιμήσεως τῶν φορτωτῶν, εὐνόητον εἶνε πόσον δύσκολος καὶ προθληματικὴ ἀποθαίνει ἡ θέσις του.

Η μονόπλευρος σύνθεσις

Η σύγχρονος τούναντίν δργάνωσις τῆς ναυτικῆς θυμητανίας ἔχει τὴν συγκρότησιν τοῦ πλωτοῦ τῆς ύλικοῦ. Τὸ ποικίλον τῆς ουνθέσεως τῆς χωρητικότητος εἰς πλοῖα διαφόρων κατηγοριῶν διαθέτει τὴν δόλην της περισσότερον ἀνθεκτικήν εἰς τὰς κρίσεις, κατανέμει τοὺς ἔξι αὐτῶν κινδύνους, δημιουργεῖ θετικάς τὰς προύποθεσεις ἀναπτύξεως καὶ ὀπωσδήποτε προδιαγράφει τὴν ἐξέλιξιν τῶν οἰκονομικῶν ἀποδόσεων τῶν πλοίων. Τὸ ἀκαθάριστον εἰσόδημα τῆς φορτηγοῦ δὲν στηρίζει τὴν ἐργασίαν του ἐπὶ τῆς θευτικῆς μεταφορικῆς κινήσεως, διὰ τὴν ὑφίσταται τὰς διακρίσεις τῶν ζένων σημαίων, διὰ λόγω πολλῶν καὶ ποικίλων ἀφορμῶν δὲν ἀπολαμβάνει καὶ τῆς προτιμήσεως τῶν φορτωτῶν, εὐνόητον εἶνε πόσον



Τὸ νεότευκτον φορτηγόν «Αγιος Γεώργιος IV.» τοῦ κ. Νικολάου, 9000 τόννων d. w.

λας διαφοράς αύξουμειώσεων, είναι δημοσίευση της θετικότερα τάξης αύτής έσοδα, έπιτρέπουν είς τὸν ἔφοπλιστὴν νὰ διαβλέπῃ ἐν τινὶ μέτρῳ καὶ τὸ μέλλον τῆς ἐπιχειρήσεώς του, δικαιολογοῦν τὴν διάθεσιν νέων κεφαλῶν διὰ τὴν ποιοτικὴν θελτιώσιν τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ καὶ στηρίζουν ἐπὶ στερρῶν θάσεων τὴν ἐμποροναυτικὴν πρόσοδον μᾶς χώρας.

Ἡ Δανικὴ καὶ ἡ Σουηδικὴ ναυτιλίαι πιθανὸν νὰ ἔχουν ἐφέτος ἔσοδα μικρότερα κατὰ 20–25 %, λόγω τῆς ἐπελθούσης ἐκπτώσεως τῶν ναύλων καὶ τῆς περιωρισμένης μεταφορικῆς κινήσεως. "Οπας κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος δὲν ἔνεψαν σημαντικῶς ηὔξημένον τὸ εἰσόδημα τῶν, παρὰ τὴν ζωήρητα τῆς ναυλαγορᾶς, οὕτω καὶ κατὰ τὸ 1938 δὲν θὰ ὑποστοῦν συντριπτικὴν τὴν μείωσιν τῶν ἔσοδῶν τῶν πλοίων των, οὔτε καὶ διὰ παροπλισμὸς θὰ προσλάβῃ ἕκτασιν ἀνάλογον πρὸς τὴν ίδικὴν μας ναυτιλίαν. "Ο ἀντικτυπὸς δηλαδὴ τῆς σημειρινῆς κρίσεως θὰ εἶναι ὀλιγώτερον αἰσθητὸς διὰ τὸ σύνολον τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας τῶν Σκανδιναϊκῶν καὶ τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν. Γούναντον τὸ μεταφορικὸν ἔργον τῆς Ἑλληνικῆς ναυτιλίας θὰ ἐπανέλθῃ εἰς τὰ ἐπιπέδα τουῦ 1936, ισως καὶ κάτω αὐτῶν, τὰ ἀκαθάριστα ἔσοδα της δὲν θὰ ὑπερβοῦν τὸ ἡμισού τῶν περυσιῶν καὶ διὰ μέσος δρος τῆς παρωπλισμένης χωρητικότητος θὰ ἔξακολουθήσῃ νὰ κυμαίνεται γύρω τῶν 25 % τῆς συνοικίκης τοιαύτης.

Οὕτω πῶς διαγράφεται ἡ θέσις τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας. Ἀσταθῆς καὶ ἔξαιρετικῶς εὐπαθῆς εἰς τὰς διακυμάνσεις τῆς παγκοσμίου οικονομικῆς δραστηριότητος. Ἡ μονόπλευρος ἀκριβῶς σύνθεσις τῆς χωρητικότητός μας προσδίδει κάποιαν τυχοδιωκτικὴν μορφὴν εἰς τὴν παρ' ἡμῖν ναυτιλιακὴν ἐπιχείρησιν. Δεν ἡμιποροῦμεν θεσαίως ν' ἀποθλέψωμεν εἰς παρομοίαν πρὸς τὰς Σκανδιναϊκὰς καὶ τὰς ἄλλας ναυτικὰς χώρας συγκρότησιν. Δὲν θὰ ἤτο ποτὲ δυνατὸν ν' ἀποκτήσῃ ἡ Ναυτιλία μας πλοῖα διαφόρων κατηγοριῶν, εἰς οἷαν αἱ ἄλλαι σημαῖαι ἔκτασιν, Ὁ κύριος δγκος τῆς χωρητικότητός της θὰ συγκεντροῦται πάντοτε εἰς τὰ «τράμπτς». Τὴν προπολεμικὴν δύμας σύνθεσιν τοῦ ἐμπορικοῦ μας ναυτικοῦ θὰ ἡδυνάμεθα νὰ διατηρήσωμεν καὶ μεταπολεμικῶς νὰ προαγάγωμεν. Τὸν μεσογειακὸν χαρακτήρα τῆς Ναυτιλίας μας δὲν θὰ ούδενα λόγων ν' ἀποθάλωμεν. Δεκάδας τινάς ἔστω φορτηγῶν καὶ ἐπιβατηγῶν σκαφῶν διὰ τὰς Μεσογειακὰς καὶ πρὸς τὴν Βόρειον Εὐρώπην γραμμάς, δεξαμενόπλοια εἰς διπλάσιους ἀριθμοὺς, δύο ή τρία ὑπερωκανία, ἔνα ή δύο τουριστικὰ σκάφη, διατὶ ὅχι καὶ εὐάριθμα ἀλιευτικά ἀνοικτῆς θαλάσσης καὶ πλοία-ψυγεῖα διὰ τὰς ἔκ τῆς Μεσογείου μεταφορᾶς δὲν ἥτο δύσκολον, ούδε ἀνώτερον τῆς δυναμικότητός μας νὰ κατέχωμεν. Τὸ Ἑλληνικὸν ναυτιλιακὸν εἰσόδημα σταθερώτερον θ' ἀπέβαινεν ἐκ τῆς τοιαύτης συγκροτήσεως καὶ ἡ Ναυτιλία μας δὲν θὰ ἔνεψαν τὴν σημειρινὴν ἀσυγχρόνιστον μορφὴν. Ἡ καλὴ θέλησις τοῦ Κράτους κατὰ τὰ πρῶτα μετά τὸν πόλεμον ἔτη, ἀκόμη καὶ πρὸ διλγίων ἔτῶν, διτανὶς ἀπειλεῖτο ἡ διάλυσις τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας, ἡ στροφὴ τοῦ ἐφοπλιστικοῦ κεφαλαίου πρὸς ἐπιδώξεις θετικώτερον δυναμένας νὰ ἔχει πρετήσουν ὑγιεστέρας ἐμποροναυτικὰς κατεύθυνσις, καὶ ἡ στερρὰ προσήλωσις εἰς τὴν θασικὴν ἀρχήν, ὅτι ἡ ἔθνικὴ ναυτιλία πρέπει κατὰ πρῶτον λόγων εἰς τὰ χωρικὰ αὐτῆς ὅδατα καὶ τὰς γύρω της θαλάσσας νὰ διατηρῇ ἀκεραίαν τὴν δραστηριότητά της, ἐπρεπε νὰ ἡσαν αἱ προϋποθέσεις, ἐπὶ τῶν δοπίων θὰ ἔστηριζετο ἡ μεταπολεμικὴ ἀναμφόρωσις τῆς ναυτιλιακῆς ἡμῶν δργανώσεως. Ἀπέλιπε δυστυχῶς ἡ καλὴ θέλησις καὶ ἡγονηθῆσαν τὰ παραδείγματα τῶν ἄλλων ναυτικῶν χωρῶν.

Ἀκαθόριστον τὸ μέλλον

Σήμερον ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία ἀνερμάτιστος, τελεῖ ὑπὸ τὴν ἀμεσὸν ἐπίδρασιν κάθε ἀντιξόου περιστάσεως. Τὸ 1937 ὑπῆρξε, παρὰ πᾶσσαν ἐλπίδα, ἔτος καρποφόρων ἔργωντον. "Ηδη παριστάμεθα πρὸ τοῦ θλιβεροῦ θεάματος τῶν πυκνῶν σειρῶν τῶν ἀργούντων σκαφῶν, ζημίας δὲ καὶ πάλιν θ' ἀποκομίσωμεν σημαντικάς ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων μας. Τὰ κέρδη ποὺ οἱ ἐννέα μῆ-

ΕΝΑ ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΟΝ ΣΚΑΦΟΣ

νες τῆς ζωηρᾶς κινήσεως τῆς ναυλαγορᾶς μᾶς ἀπέφεραν, θὰ ἔξανεμισθοῦν ἐντὸς δλίγου, λαμβανομένων ὑπὸ δύψιν καὶ τῶν ὑπερμέτρων ὑποχρεώσεων, τὰς ὁποίας ἀνεδέχθημεν διὰ τῶν νέων ναυπηγήσεων, ἀν μάλιστα ἡ καρχεῖα τῆς ναυλαγορᾶς συνεχισθῆ ἐπὶ τι χρονικὸν διάστημα. Τὸ μέλλον εἰνε ἀδηλον. Θὰ συνεχισθῆ ἡ ἐκπτώσις τῶν ναύλων; Θὰ ἀντικρύσωμεν καὶ πάλιν τὰς ζημίας τοῦ προσφάτου παρελθόντος; Κανεῖς δὲν ἡμπορεῖ ἀπάντησίν τινα νὰ δώσῃ εἰς τὰ ἐρωτήματα αὐτά. "Αν τὸ Πλεῖτ ἔχῃ καλὴν ἔσοδει-αν καὶ ἡ Βόρ. Ἀμερικὴ καὶ ἡ Εὐρώπη περιωρισμένη, ἀν ἡ συνεργασία ἐπιτύχη, ἀν αἱ πρῶται ὅλαις ἀνατιμῆσούν, ἀν ἡ ἐξόπλισμοι κρατήσουσιν ἀδιάπτωτον τὸν σημερινὸν ρυθμόν, ἀν ἡ Μεγ. Βρετανία δὲν ἥθελε στραφῆ πρὸς τὸν προστατευτισμὸν τῆς ναυτιλίας της, πολλάς ἀκόμη ὑποθέσεις ἀν διατυπώσωμεν, ισως τὸ μέλλον νὰ διαγράφεται ἐλπιδοφόρον. "Ἐπὶ ὑποθέσεων ἀκριβῶς μὲ ἀσταθῆ τὴν πραγματοποίησίν των στηρίζομεν τὴν δλην τῆς Ναυτιλίας μας ὑπόστασιν. Χωρὶς τὸ παράπαν νὰ ὑπερβάλωμεν, αὐτὴ εἰνε ἡ πραγματικότητα.

Περισσότερον ισως τοῦ δέοντος ἡσοχολήθημεν ἐπὶ τῶν συμπερασμάτων, ποὺ αὐτομάτως συνάγονται ἀπὸ τοὺς ἀριθμοὺς τοῦ περυσινοῦ ναυτιλιακοῦ εἰσοδήματος. "Ἡ προσπάθειά μας ἀπέβλεπε πάντα καταδεῖξωμεν, πόσον αἱ πρῶται ἐντυπώσεις, τῶν ἐπιπολαίων παρακολουθούντων τὰ ναυτιλιακά μας πράγματα, μεταθάλλονται ἀρδην ἐκ τῆς θαυμάτερας αὐτῶν ἐρεύνης εἰς θλιβεράς, ἀπατισιδόξους διὰ τὸ μέλλον τῆς Ναυτιλίας μας σκέψεις. Διερχόμεθα καὶ πάλιν περίσσον πρίστιν κρίσεως, ἀγνώστου μάλιστα διαρκείας. Εἶναι τόσον ἔκτεθειμένη ἡ Ἑλληνικὴ ναυτιλία, περισσότερον πάσης ἀλληλής, εἰς τὴν παλιντροπὸν φοράν τῶν μεταφορικῶν συνθηκῶν τοῦ ὑπερθαλασσίου ἐμπορίου, ἔχει πρὸ αὐτῆς τόσα καὶ τόσα ἀνεπίλυτα προβλήματα, ὡστε νὰ μὴ δικαιολογήσῃ οὐδὲ ἡ ἐλαχίστη αἰσιόδοξος πρόσθλεψις. Ἀκαθόριστον καὶ ζοφερόν εἰνε τὸ μέλλον.

Η κατάρτισις τῶν μηχανικῶν τοῦ Ε.Ν.

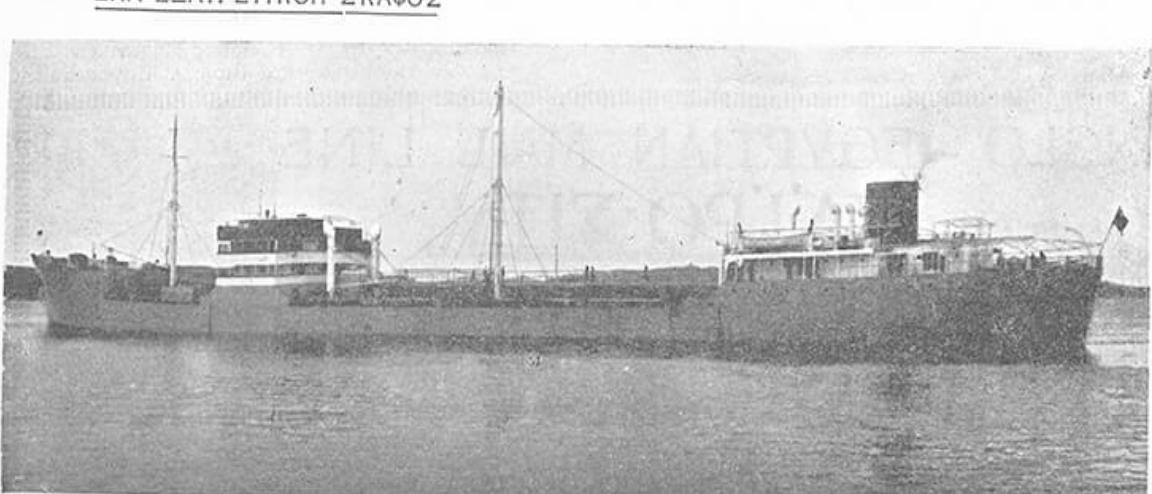
Ἐλάθομεν καὶ δημοσιεύομεν εύχαριστως τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Θά σᾶς εὐχαριστήσω διὰ τὴν φιλοξενίαν τῆς πρὸς τὸν κ. Κόσκορον ἀπαντήσεως μου, ἡτος ἀνεφέρετο εἰς τὸ τόσον σημαντικὸν διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας θέμα τῆς θεωρητικῆς καὶ πρακτικῆς καταρτίσεως τοῦ κλάδου, τοῦ ὁποίου προϊσταμαι. "Ἡ ἐπίστολής μου ἀπάντησις τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» παρέχει ἀναμφισόλως εὐρύτατον ἔδαφος συζητήσεως, διαπινεομένη δὲ ἀπὸ τὴν καλὴν πίστιν, μοῦ διδεῖ τὴν εὐκαριόταν νὰ ἐπανέλθω ἐπὶ τοῦ ζητήματος καὶ ἀκόμη νὰ ἐπεκταθῶ ἐπὶ τῶν ἐλλείψεων, τὰς ὁποίας εἰνε δυνατὸν νὰ παρουσιάσῃ ἡ κατάρτισις τῶν μηχανικῶν μας. Τὰς ἐλλείψεις αὐτὰς ποὺ ἀναφέρουν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» δὲν τὰς ἀρνύμεθα, διδοῖ δ' ἀκριβῶς ἀγαπῶμεν τὸν κλάδον μας καὶ ἐνδιαφέρομεθα διὰ τὴν πρόδοσόν του, δὲν εἰνε δυνατὸν νὰ ἀντιπαρερχώμεθα τὰς ὑποδείξεις τρίτων διὰ τὴν διόρθωσίν των.

Ίδιαυτέρως χαίρω, διδοῖ δὲ ἡ καλὴ πίστις τοῦ ἐγκρίτου περιοδικοῦ σας εἴρε γραμμάς εὐγλώτως καὶ δικαίας διὰ νὰ ἀναγνωρίσῃ τὴν τεραστίαν — ἀναλόγως τῶν ἀνεπαρκῶν μέσων ποὺ παρέχονται εἰς τοὺς συναδέλφους μας — συμβολὴν αὐτῶν εἰς τὴν πρόδοσόν της Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, ἡ ἀναγνώρισις δὲ αὐτὴ ἀναμφισόλως ἀπορρέει δχι μόνον ἀπὸ τὴν ἀντικειμενικὴν κρίσιν τοῦ περιοδικοῦ σας, ἀλλὰ καὶ ἀπὸ τὴν θαυμάτεραν ἔρευναν τοῦ δλου ζητήματος.

Ο φίλος ἀρθρογράφος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» ἐτόνισεν εἰς τὴν ἀπάντησίν του, ὅτι μεταξὺ τῶν μηχανικῶν καταλέγονται καὶ ἀριστεῖς τῆς τέχνης, ἀνώτεροι εἰς γενικωτέραν μόρφωσιν πολλῶν ξένων συναδέλφων μας, ίδιαιτέρως δὲ ἔχηρος καὶ οὐδος, τὸ γεγονός τῆς ἀμέσου καὶ ὑπευθύνου παραπλαθῆς ὑπὸ τῶν Ἑλλήνων μηχανικῶν τῶν νεοτεύκτων φορτηγῶν μας, χωρὶς νὰ χρειασθῇ ἡ ἐπὶ τῶν πλοίων τούτων παραμονὴ "Αγγλων τεχνικῶν, δπως τοῦτο συνέβαινε προπολεμικῶς, διὰ τὰς Ἑλληνικὰς ναυτηγήσεις. Ἀκόμη ὁ ίδιος ἀρθρογράφος τονίζει — καὶ τοῦτο ἀποτελεῖ πραγματικὴν κριτικὴν ἔρευναν τοῦ ζητήματος — καὶ τοὺς λόγους, διὰ τοὺς ὁποίους δὲ καὶ τὰς ἐλλείψεις του, λόγους δικαιολογούμενον ο ς πλήρως καὶ ὀφειλομένους εἰς αἵτια ζένα ἐντελῶς πρὸς τὴν καλὴν θέλησιν τῶν συναδέλφων μου. «Μέ τὴν περιωρισμένη — γράφει — διὰ τοὺς πλειστους ἔχει αὐτῶν βασικὸν μόρφωσιν, μὲ τὰ πτωχά εἰς θιλιογραφίαν μέσα ποὺ διατίθενται διὰ τὴν διαπαιδαγώγη η σ ἵν των, περιστώμενοι ἀπαρείας ἐπαγ-



Τὸ δηξελούντον δεξαμενόπλοιον «ΑΡΙΣΤΟΝ» τοῦ κ. Ωνάση, τ. 15.000 d.w., δπερ ἀτυχῶς ὑψησε τὴν Σουηδικὴν σημιαίαν. πὸ τὰς θαρείας ἐπαγ-

γελματικάς άσχολίας, έξοικονομοῦντες από την άναυπασίν των τόν όπαιτούμενον διά την μελέτην των χρόνων, και υπόθισμούμενοι από την πείραν, την νοημούνη των και τάς ύποδειξεις τών άνωτέρων των, κατώρθωσαν μέ πάσαν δυνατήν πληρότητα νά χειρίζονται τάς παλινδρομικάς μηχανάς κλπ.».

Άλτη άναμφισθόλως είνε ή πραγματική άντιμετώπισις τού ζητημάτος διά τής έξετάσεως τών θαυμάτερων αιτίων ένος κακού, και όχι διά τής έπιπολαίας γενικεύσεως άμελετήτων συμπερασμάτων έξηγημένων δλως αυθαιρέτως από μεμονωμένα περιστατικά, μεθόδου σφαλεράς και έντυπωσιακής, ή όποιας μόνον πραγματικήν άδιαφορίαν προδίδει διά την θελτίωσιν τών κακώς κειμένων.

Εις τό σημείον αύτό τής έξετάσεως τών έλλειψεων τού κλάδου μας, έφόσον ή έξετασις γίνεται μέ καλήν πρόθεσιν, και διά νά έξυπτρητήσαμεν τόν κοινόν σκοπόν τής προόδου τής έμπορικής ναυτιλίας, θά είμεθα προθυμότανοι νά συμβάλωμεν εις τήν προσπάθειαν τών «Ναυτικών Χρονικών» και νά προσθέσωμεν τάς παραπτήρησες μας εις δσα τό περιοδικόν ίμων έγραφε, περί τής άφετηριας τών έλλειψεων και περί τής τεχνικής προπατεύσεως τού κλάδου μας. Εις τό σημείον τούτο μέ μελαχογίλαιν δντως, άναλογούμεθα ήμεις οι παλαιότεροι μηχανικοί τήν άκμήν και τόν άληθινόν δργασμόν, πού παρουσίαζεν ή παλαιά οιδηροβιομηχανία έν συγκρίσει πρός τήν σημειωνήν και ή όποια ίπτηρεν ή άληθινή και άνεξαντλητος κυψέλη τών παλαιών συναδέλφων μου. Άπο τά έξημερώματα τά έργοστάσια τού Τζών, τού Βασιλειάδη και άλλα άκόμη, μέ τούς χαρμοσύνους συριγμούνς των έκαλουν τούς τεχνίτας και τούς έργαστας των εις τήν έργασταν των. Ήχοι και σφυροκοπήματα άνεδιδον τόν πυρετόν τού μόχθου, άλλα και τής φιλοτίμου άμιλλης ποίος θά έπιδειξη τήν καλυτέρων έπιδοσιν εις τήν έργασταν του και ή ζήλος άυτος κατελάμβανε τούς πάντας. Έκει έτιθεντο αι θετικαί θάσεις τής τεχνικής καταπτίσεως τών μηχανικών μας. Μόνον τά δύο μεγάλα Πειραιάκα έργοστάσια άπηγόλουν περισσότερους τών τετρακοσίων τεχνίτας, μαθητεύομένους και έργατας, άνάλογον δέ άριθμόν και τά υπόλοιπα μικρότερα τοιαύτα. Άπο τά σκαριά τών έργοστασίων άυτών ποτέ δέν άπελειπον αι πλέον πολυσύνθετοι έργαστα, αι ναυπηγήσεις άκόμη σκαφών, αι κατεσκευαί μηχανήματων και λεβήτων. Τά έπιβατηγά άτμπολια «Αθηνᾶ», «Μαργαρίτα», «Κάρυστος» και δεκάδες μικρών και μεγάλων ρυμουλκών καθώς και αι μηχανικοί τών έπιβατηγών «Σάμος» και «Λακωνία» εις τά έργοστάσια ταύτα κατεσκευάσθησαν. Έπίσης αι άτμαμάξαι τού ιδηροδρόμου Λαρίσης, οι λέθητες τών πολεμικών «Κανάρη», «Γεωργίου» και τών «ποταμών», αι δύο μεγάλαια άτμαντλαις «Worthington», αι όποιαι έχρησιμοποιήθησαν διά τήν άναρροφήσιν τών όδάτων τού Ισθμού τής Κορίνθου, άκόμη δέ και παραγγελίαι, κυρίως έκ Κωνσταντινούπολεως, κατέκλυζαν τό τότε Πειραιάκα έργοστάσια. Παρελείψαμεν νά άναφέρωμεν και τά Νεώρια τής Σύρου, πού ήσαν έφαμιλλα πρός τ' άνωτέρω, και τά όποια έπαυσαν άπο έτων ήδη νά λειτουργούν.

Δυστυχώς ή παράδοσις αύτή τής ιδηροβιομηχανίας μας δέν ουνεχίσθη. Δέν παρηκολούθησεν αύτη τήν άλματώδη έξελλιν τών άλλων βιομηχανιών. Εις τόν Πειραιά και τάς έπαρχιας λειτουργούν μέχρι σήμερον μηχανουργεία, άλλα χωρίς ταύτα νά προσεγγίζουν τήν τεχνικήν άναπτυξιν τών έργοστασίων έκεινων, πολλά δέ τών σημειωνών, άντι άλλων έργασιων έφροντισαν νά άναπτύξουν και τήν έπιτεχείρησαν... τών πλαστών πιστοποιητικών, μέ τά όποια ζητούν νά έφοδιάσουν κακούς ίπτηφθίους μηχανικούς, ώστε χωρίς πραγματικήν προϋπηρεσίαν εις έργοστάσια και χωρίς καμμίαν κατάρτισιν νά μπορέσουν ούτοι νά πρήσουν άπο τό παράθυρον κατά τάς έτησίας έπι διπλώματι έξετάσεις και νά πετύχουν ήπως ένα «χαρτί» πού θά τούς τιτλοφορήση μηχανικούς, και τέτοιους μάλιστα μηχανικούς, πού ή άνεπάρκεια των άδικων, άλλ' έυλογων, θά άντανακλάται έπι τών άλλων συναδέλφων μου.

Τόν κώδωνα τού κινδύνου έπι τών άνωτέρω έπανειλημμένως ήμεις έκρουσαμεν, ύπεδειξαμεν δέ άρκετά μέτρα εις τήν Έπιτροπήν τήν καταρτισθείσαν διά τό ζήτημα τούτο, ύπο τήν προεδρίαν τού κ. Λιμενάρχου Πειραιών. «Υπεδειξαμεν μέτρα διά τόν καθορισμόν τών έργοστασίων, πού θά έχουν τό δικαίωμα τής έκδόσεως πιστοποιητικών ύπηρεσίας, μέτρα άκόμη άποκλεισμού τών «μικρομάγαζων» Χίου, «Άνδρου, σιδηρουργείων τούτων πού έπισκευά-

ζουν μόνον γεωργικά έργαλεια, τούπες κλπ. και τά όποια, άκόμη και αύτά, έχουν δικαιώματα έκδόσεως πιστοποιητικών. Έπίσης ύπεδειξαμεν άρκετά μέτρα διά τήν διενέργειαν πλήρους έλέγχου εις τά έργοστάσια, τά όποια έναν ληφθούν όπ' όψιν θά έκριζωθή τό κακόν τών άκαταρτίστων μηνηστήρων τού έπαγγέλματός μας, τών τύποις μόνον έφωδιασμένων μέ τά νόμιμα προσόντα. Δυστυχώς δμως τούς καλυτέρους συμμάχους οι άκαταρτίστοι ούτοι μηνηστήρες τού διπλώματος τού μηχανικού συνήντησαν εις μερίδα τινά, εύαριθμον εύτυχώς, έφοπλιστών, οι όποιοι διά νά έπιτυχάνουν, λόγω τής προσφοράς, εύθυντούς μηχανικών, καθίσταντο άληθινοι προστάτει τών. Τό πράγμα καταντά ήχι πλέον σκανδαλώδες, άλλ' άκατανόητον, άφου σήμερον, χάρις εις τά μέτρα τής έθνικής Κυβερνήσεως, τό καθεστώς τού περιβοήτου «νόμου τής προσφοράς και ζητήσεως» άπεθανε και ένεταφάσθη, και οι μισθοί τών ναυτεργατών, κανονίζονται από τάς ουλογικάς συμβάσεις. Έν τούτοις ή μερις αύτή τών έφοπλιστών, από κεκτημένην συνήθειαν έπιμενει εις τάς παλαιάς έχεις και γίνονται αύτοι ύπευθυνοι τής εισόδου εις τό έπαγγέλμα μας νέων, πού είδιμε ποία ήσαν τά πραγματικά τών προσόντα.

Βεβαίωθήτε, οτι δέν ύπερβάλλομεν καθόλου τά πράγματα, άλλα όποιστεροις τήν άποψιν μας έπι τή θάσει συγκεκριμένων στοιχείων, τά όποια και έγκαιρως έθέσαμεν όπ' όψιν 'Επιτροπής συσταθείσης πρός τόν σκοπόν νά καθορίζη τόν άριθμον τών νέων, πού θά είσιτρον εις τήν ναυτικά έπαγγέλματα. Ή «Ενώσις μας άποθλέπουσα θεοίσιας εις τήν περιφρούρησιν τών μελῶν τής άπο τών κινδύνων τού πληθωρισμού, άφου τήν περίστον τής εύημερίας τής Ναυτιλίας ήτο δυνατόν νά τήν διαδεχθή, δύως σήμερον, και περίστον δυσπραγίας, άπελθεψε συγχρόνως και εις τήν θελτίωσιν τής ποιότητος τού κλάδου ήμων και ήθελησε τόν περιορισμόν τού άριθμού τών είσερχομένων εις τόν κλάδον μας ναυτιλίαν.

Εις τάς προσποθίσεις δμως άντετάχη θό τότε άντιπρόσωπος τών έφοπλιστών εν τή Έπιτροπή κ. Γουλανδρής και είνε δραματικαί αι άντιθέσεις, αι όποιαι άνεπτυχθησαν γύρω ύπο τόν άριθμον τών νέων πού θά είσιτρον εις τόν κλάδον μας, τών όποιους έκεινος έζητούσε σχεδόν διπλασίους. Έάν έν τέλει ή άποψις τού κ. Γουλανδρή έπεκράτε, φατασθήτε πόσοι άκαταρτίστοι και τεχνικών άνεπάρκεια θά είσιτρον εις τά ναυτικά έπαγγέλματα, παρ' άλλα τάς προσποθίσεις τών Όργανων διά τήν έξυγιασιν τών κλάδων των, και τό κακόν τούτο θά είχε τόν άμεσον και σκληρόν άντικτυπόν του εις αύτο τούτο τό θαυμάσιον δργανών πρόσδου τής χώρας, τήν έμπορικήν μας ναυτιλίαν. Απομένει ένα τελευταίον άκομμη κακόν, τό όποιον και αύτό άπο μακρού ζητούμεν νά έκριζωθή. Είνε τό ζήτημα τών λεγομένων «πρακτικών» μηχανικών, οι όποιοι ύπο τού περιορισμούς πού είχον θεσπισθή εις τό παρελθόν, και εις τήν προϋπηρεσίαν των, όπωσδήποτε ήμπορούσαν νά άνταποκριθούσαν εις τήν μεγάλην άναπτυξιν τής μηχανικής. Μέ τήν μεγίστην δμως χαλάρωσιν τών περιορισμών αύτών, πολύ φοβούμεθα, οτι θά έκχειλίση εις τόν κλάδον μας και νέον ίλικον έντελως άκαταρτίστον, θά αίτιώμεθα δέ, κατόπιν, τό σύνολον τού κλάδου, διά τήν ποιότητην άνεπάρκειαν ένδον των κλάδων των, και τό διάστημα ήμων μηχανικών, πού ή άνεπάρκεια πρακτικών μηχανικών, τήν δημιουργίαν πρόλαβομεν.

Καθώς θλεπετέ άπο τόν άνωτέρω ένεργειας μας ή Διοίκησις ώς πρόδον σκοπόν της έθεσε τήν περιφρούρησιν τού κλάδου άπο τής εισόδου στοιχείων τεχνικών και θεωρητικών άκαταρτίστων, κατέθαλε άδε δραστικάς, άν μη και άπεγνωσμένας ένεργειας, πρός άποσθησιν τών ποικίλων κινδύνων πού άπειλούν τήν ποιότητα τού έμψυχου όλικου τού κλάδου ήμων. Θά παραδεχθήτε συνεπώς, θά η προάσπισις τού κλάδου, τού όποιου έχω τήν τιμήν νά προΐσταμαι ένε άπηλλαγμένη, συγχρόνως, και άλλων τών άνησυχιών διά τό μέλλον αύτού, άνησυχών πού ήθελησαν νά διαγράψουν τά «Ναυτικά Χρονικά», διά τού άρθρου των, άνησυχών, αίτινες είνε φυσικόν νά θασανίζουν πράγματι τούς πονούντας τούτον.

Πειραιεύς 14 Ιουλίου 1938

Μέ φιλικά αίσθήματα
ΙΩΑΝΝΗΣ ΠΡΟΚΟΣ
Προϊστάμενος τής Π. Ένωσεως Μηχανικών 'Εμπορικών άτμοπλοιών και Βιομηχ. Έργοστασίων

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

Τελείως άνακαινισδέν μέ σημαντικωτάτας βελτιώσεις έπανειλημμένως τάς άναχωρήσεις του διά:

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: 13ην Αύγ., ώραν 4ην μ.μ.

ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ: 5ην Αύγούστου, ώραν 11ην πρωΐας.

Δι' έπιβάτας και έμπορεύματα άπευθυντέον εις: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

Μέγαρον Βάτη, Πειραιά, Τηλέφ. 43.027 και εις τά Γραφεῖα Ταξιδίων.



Αλβανία

Αι συγκοινωνίαι Ιταλίας-Βαλκανίων

Μεταξύ Μπρίντιζ και Δυρδαχίου πρόσκειται νά χρηματισθή προσεχώς τακτική, κατά το Γερμανικόν σύστημα, συγκοινωνία διά «ferry - boat», εν συνδυασμῷ πρὸς σιδηροδρομική γραμμή όπος τὸν σκοπὸν αὐτὸν εἰς τὴν Αλβανίαν, μέλλουσα νά συνδέσῃ τὴν χώραν μὲ τὸ Νοτιοσλαβικὸν σιδηροδρομικὸν δίκτυον καὶ δι' αὐτῆς νά χρηματισθή πατέρας την πατέραν την Θεσσαλονίκην καὶ τὴν Κονσταντινούπολιν. Σήμερον ή σιδηροδρομική γραμμή, ή συνδύσουσα τὴν Ιταλίαν μὲ τὴν Βαλκανικήν, ἀκολουθεῖ δόλξικον καμπτήν διὰ Τεργέστης, Ζάγρους καὶ Βελγαρδίου.

Μελέταιται δέξιας οι κατασκευὴν παραστίου σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, ἐνόσης τὸ Δυρδάχιον μὲ τὸ Κάτταρον. Η γραμμὴ αὕτη, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τακτικὰ ἀτμοπλοῖκα δρομολόγια, φέρει συγκοινωνιακῶς τὴν Ιταλίαν ἔγγυτερον πρὸς τὴν Βαλκανικήν, παρουσιάζει δὲ καὶ τὸ πλεονέκτημα τῆς ἀσφαλείας ἐν καρφῷ πολέμου, διότι η Ιταλία, δεσπόζουσα τῆς Αδριατικῆς, δύναται νά ἀποτρέψῃ οἰστρόποτε κατὰ τὴν γραμμῆς ταῦτης ἐπίθεσιν.

Τοιουτοτόπως θά είναι εἰς θέσιν η Ιταλία νά προμηθεύηται ἀνενοχλήτως διὰ τῆς συγκοινωνιακῆς ταύτης ὁδοῦ τὰς ἀναγκαιότερας εἰς αὐτὴν πρώτας ὅλας καὶ πρὸ παντὸς πετρέλαια ἀπὸ τὴν Αλβανίαν καὶ μεταλλεύματα ἀπὸ τὰς χώρας τῆς Νοτιοανατολικῆς Εὐρώπης.

Ἐγγόσθι ἄφ' ἐτέρον καὶ ἀπόφασις τῆς Νοτιοσλαβικῆς κυβερνήσεως πρὸς ἐπέκτασιν τῆς σιδηροδρομικῆς γραμμῆς Νόσσης — Μητροβίτης — Πέτερ μέχρι Μαυροβουνίου, μέσῳ Ποδγορίτης καὶ μὲ τέρμα τὸ Κάτταρον. Διὰ τῆς γραμμῆς ταύτης θά συνδεθῇ σιδηροδρομικῶς ὁ φυσικὸς λιμὴν τῶν Καττάρων μὲ τὴν Νοτιοσλαβικὴν ἐνδυχώραν, ἐνώπιον μίας ἑτέρας διαλλάδωσις ἀπὸ Νόσσης μέσω Κλάντοβο θά συνδέσῃ τὸ Σερβίκον σιδηροδρομικὸν δίκτυον μὲ τὸ Ρουμανικόν.

Η διακλάδωσις αὕτη θά χωρῇ ἀπὸ τῆς Νόσσης μέχρι Τούρνον—Σεβερίν, διόν, ὡς γνωστόν, ζεῖ σχεδιασθή ἡ γεφύρωσις τοῦ Δουνάβεως. Τοιουτοτόπως ἐπιτυγχάνεται η σύνδεσης τῆς Αδριατικῆς μὲ τὸν Δουνάβον, ητοις είναι ὑψητής σημασίας ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς μεταφορᾶς ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, διό μόνον διὰ τὴν Νοτιοανατολικήν, ἀλλὰ καὶ δι' ὀλόκληρον τὸ Νοτιοανατολικὸν τοῦτο τμῆμα τῆς Εὐρώπης. Θ' ἀποδῆται ἐπίσης ὁ λιμὴν τῶν Καττάρων εἰς τῶν σημαντικωτέρων τῆς Αδριατικῆς.

Άργεντινή

Τὸ ἔξαμηνον τοῦ Πλέϊτ

Η ναυτιλιακὴ κίνησης εἰς τὸν λιμένας τῆς Αργεντινῆς περιέλαβε κατὰ τὸν παρελθόντα μῆνα Ιούνιον 187 πλοῖα, χωρητικότητος 738.383 τ. νέτ., παρουσίασα μείσων ἐναντὶ τοῦ Ιούνιον π. κ. κατὰ 33 πλοῖα καὶ 78.635 τ. νέτ. Κατὰ τὸ α' ἔξαμηνον ἐ. ἐ. η ναυτιλιακὴ κίνησης εἰς τὸν λιμέναν λιμένας ἀνήλθεν εἰς 1171 πλοῖα, χωρητικότητος 476.727 τόννων νέτ., μὲ μείσων, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον α' ἔξαμηνον τοῦ 1937 κατὰ 693 πλοῖα καὶ 1.903.100 τόννων νέτ. Οἱ ἀφιμοὶ οὗτοι είναι λίαν ζαρωτηριοτοικοὶ τῆς σημειωθέσης κατὰ τὸ α' βμήνον τοῦ το. ἔτους ἀποδείξις εἰς τὰς Ἀργεντινῆς φορτωτοῖς γεννημάτων.

Τὴν πρώτην θέσιν εἰς τὴν ἀνώτερον κίνησην κατέχειν η Βρετανικὴ σημαία μὲ 337 πλοῖα 1.543.447 τόννων νέτ., μὲ μείσων διωρ. ἐναντὶ τοῦ α' βμήνον π. κ. κατὰ 301 πλοῖα καὶ 887.974 τ. νέτ. Δευτέρα ήδην η Γερμανικὴ σημαία μὲ 149 πλοῖα 607.997 τόννων νέτ. καὶ μὲ αὔξησιν κατὰ 38 πλοῖα καὶ 146.462 τ. νέτ., δηρειλομένην εἰς τὴν ἀπασχόλησην πολλῶν Γερμανικῶν «τράμπες» διὰ τὴν μεταφορὰν σιτοφρούτων εἰς τὴν Γερμανίαν. Η Ιταλικὴ σημαία σημειωθεῖναι εἰς τὰς στατιστικὰς μὲ 43 πλοῖα 310.000 τόννων, ὑστέρησης τῆς ἀντίστοιχου περισσοτέρους κατὰ 37 πλοῖα καὶ 115.173 τ. νέτ., η δὲ Νορβηγικὴ μὲ 81 σκάρη 267.473 τόννων ὑπέστη μείσων κατὰ 23 πλοῖα καὶ 48.871 τόννων νέτ.

Η Ελληνικὴ σημαία μεταστάσασα ἀπὸ τὴν δευτέραν εἰς τὴν πέμπτην

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

"WAALHAVEN,"

LATE LITH & MADERN

ROTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)

After Hours: 21851

Teleg.: DOCKAGE

ALL SHIP REPAIRS

Θεσιν, ἐλλείψει ἔξαγωγικῆς ἐργασίας ἀπὸ τὴν Αργεντινήν, σημειοῦται εἰς τὰς στατιστικὰς μὲ 75 μόνον πλοῖα 205.029 τόννων νέτ καὶ μὲ μείσων, ἐναντὶ τοῦ α' ἔξαμηνον π. κ. κατὰ 239 ἐν ὅλῳ σκάρη καὶ 655.420 τόννων νέτ. Εξ ἀλλού οὐδὲν Ισπανικὸν πλοῖον κατέπλευσεν εἰς τὸν λιμένας τῆς Αργεντινῆς κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασούπτησιν χρονικὸν διάστημα.

Γαλλία

Τὸ πρόβλημα τὴν ναυπηγήσεων

Ο Γενικὸς γραμματεὺς τῆς Κεντρικῆς Ενώσεως τῶν ἐφοπλιστῶν κ. Marchegnat ωμαλῶν εἰς τὴν Διάσκεψιν τῶν Γαλλικῶν λιμένων ἐπὶ τῆς ἀνασυγκροτήσεως τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας ἐδήλωσεν, ὅτι κατὰ τὴν μελέτην τῶν συναφῶν προβλημάτων δύο είναι τὰ προέχοντα: 'Η προσδετικὴ μείσωσις τοῦ Γαλλικοῦ τοννᾶ, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὸ πεταλωμένον αὐτοῦ πλοῖον, καθ' ὃ χρόνον αἱ ξεναγίαι ναυτιλίας αὐξάνονται διὰ προγράμματὸν νέων κατασκευῶν καὶ η ἀδύναμία τῶν Γάλλων ἐφοπλιστῶν ν' ἀντιμετωπίσουν τὸν ξενικὸν συναγωνισμὸν, δεδομένον, ὅτι τὰ ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐθνικῶν πλοίων κέρδος είναι ἀνεπαρκῆ, μὴ δυνάμενα οὐδὲ τὰς κανονικὰς ἀποδείξεις νά καλύψουν, πολλῷ δὲ μᾶλλον νά εύνοησουν παντηγήσεις. Διπλῶν, δινε, είναι — κατὰ τὸν κ. Marchegnat — τὸ πρόβλημα τῆς Γαλλικῆς ναυτιλίας, η ἀνάγκη τῶν ἀντικαταστάσεων, δημιαρή, καὶ τὸ ζῆτημα τῆς ἀποδοτικότερας ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων.

Λι πρὸ καιροῦ ζῆτηματος πληροφορίαί απὸ τοὺς Γάλλους ἐφοπλιστὰς σχετικῶς μὲ τὴν θέσην τῆς ἐθνικῆς ναυτιλίας, ἀπετέλεσαν ἀντικείμενον εἰδικῆς μελέτης διὰ τὰ πετραγμένα τῆς δεκαετίας 1927—1936, ἐξητάσθη δὲ μετὰ προσοχῆς η σχέσις μεταξὺ τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως καὶ τῶν ἐξ αὐτῆς εἰσπράξεων. Ή οηθεῖσα χρονικὴ περίοδος περιελάμβανε δύο ἐποχὰς ἀνατυπώσεως τῶν ναυών, μίαν εἰς τὰς ἀρχὰς τῆς δεκαετίας καὶ ἑτέραν εἰς τὸ τέλος αὐτῆς, ἐνῷ τὰ ἀνδιάμεσα ἐπὶ διέργασιν ὑπὸ τὴν πίεσιν τῆς κρίσεως. Τὰ πορίσματα τῆς ἐφεύρησης ἀπέδειξαν, ὅτι τὰ ἀκαθάριστα κερδὸν τῶν Γαλλικῶν πλοίων ἀνήρχοντο εἰς 67 φράγματα κατὰ τὸν πόλον, ἐπηοίως, ἐπὶ τῶν ὅποιων ἐρεπετε νά καλυψθοῦν αἱ ἀποδείξεις, νά κορηγηθοῦν μερίσματα καὶ νά εἴνισχθον τὰ πλαθεματικά. Εσήμαινε τοῦτο, ὅτι μὲ 20ετή τὴν ζωὴν ἐνὸς πλοίου, ἐρεπετε τὸ σύνολον τῶν κερδῶν νά ἀνήρχετο εἰς 1340 φράγματα κατὰ τὸν πόλον. Ή τῶν ίδιων εἰσπράξεων ἐδει νά ἔχουνονηθοῦν τὰ κεφάλαια διὰ νέας ναυτηγήσεις. Εναὶ διωρ. καινοτομηγές πλοῖον στοιχεῖει 6000 ἐως 8000 φράγματων κατὰ τὸν πόλον, εἰς τὸν πόλον πάστε πορφανές, ὅτι τὰ πτοχὰ εἴσοδα δὲν ἐπαρκοῦν διὰ τὴν καλύψην οὐδὲ αὐτῶν ἀκόμη τῶν δαπανῶν ἐκμεταλλεύσεως καὶ συντηρησίας τῶν πλοίων.

Η ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ ύλικοῦ

Διεπιστόθη ἐκ τῶν γενομένων ἐρευνῶν, ὅτι η ἐκμεταλλεύσεως τῶν Γαλλικῶν πλοίων δύεν ἐπέτρεπεν οὐδεμίαν ἀνανέωσιν, καθ' ὃν μᾶλιστα στιγμὴν ο Γαλλικὸς ἐμπορικὸς στόλος είχεν ἀπολέσει ἀπὸ τοῦ 1931 καὶ ἐντεῦθεν, σκάφη συνολικῆς χωρητικότητος 700.000 τόννων γκρός. Τὸ 1931, τόσον καὶ η παγκόσμιος ναυτιλία είχεν φθάσει εἰς τὸ ὑψηλότερον της χωρητικότητος τον. Ήτοτε, η μὲν παγκόσμιος ναυτιλία ἐμειώθη κατὰ 5 οδοί μέχρι τοῦ 1935, δηπότε ηρχεῖσα καὶ πάλιν νά αὐξάνεται, ἐνῷ η Γαλλικὴ ναυτιλία ὑπέστη μείσων 20 οδοί, χωρὶς η ἀποζώσης τῆς ν' ἀναχατισθῆ εἰσέτη.

Σάλον οὐλακής χωρητικότητος 1.600.000 τόννων γκρός, περίποτον η-σαν ίλικίας μείσων τὸν 15 ἐπον καὶ ἐπερετε ν' ἀντικατασταθοῦν ἐντὸς μῆς δεκαετίας, δὲ ἐπηοίων ναυτηγήσεων 150.000 ἐως 160.000 τόννων γκρός. Διὰ νά ἐφαρμοσθῇ διωρ. μονάς το πρόγραμμα τοῦτο, ἀπητείτο ἐπηοίων δαπάνη ἐνὸς δισεπατομμυρίου φράγματων, η δὲ ἐξενδεσης τοῦ ποσοῦ τοῦτον ἐπὶ μονῆς τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας ήταν ἀδύνατος. Απητείτο — κατὰ τὸν Γάλλον οὐλητήν — ένα σύστημα κυβερνητικῆς ἀρωγῆς, δηπότε οι μὲν Γάλλοι έφοπλισταὶ θὰ ἐδείνεντο πρόθυμοι νά διαβιβάσουν ἀρχετάς



"MIDGARD," EMDEN

Zweigniederlassung der
"Midgard," Deutsche
Seeverkehrs-Aktiengesellschaft

SHIP BROKERS & AGENTS

Telephones: 2647/48 Telegrams: MIDGARD
The Boe Code—Scotts Code 10th Ed.

παραγγελίας είς τὰ ἑθνικὰ ναυπηγεῖα, ή δὲ ναυπηγικὴ διομηχανία θὰ προσετάθει νὰ παράσῃ κόστος ναυπηγήσεων, μὴ ἀφιστάμενον τοῦ ἔ-
χοτερού.

Ἐνα πρόσφατον διάταγμα αὐξάνον δώρισμένα ἐν τῷ προϋπολογισμῷ
κονδύλια ἐπιχορηγήσεων, παρεῖχε τὰ μέσα εἰς τὰ Γαλλικὰ ναυπηγεῖα
νὰ ἐποιεῖσαν προοδευτικῶς τὸ κόστος τῶν νέων πλοίων καὶ νὰ ἐπα-
τύχουν ἐπίπεδον συγχρινόμενον πρὸς τὸ κόστος ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ. Πλὴν
τοῦ ἐνεργείατος ἀπὸ τὸ τελευταῖον τοῦτο διάταγμα, η Γαλλικὴ ναυ-
πηγικὴ διομηχανία εἶχε καὶ κατὰ τὸ παρεῖλθον ποικιλοτόπως ἐκανθῆ.
Ἐλζον θεσπισθῆ ὑπὲρ αὐτῆς ἀμοιβᾶ ναυπηγήσεων, ἐνῷ καὶ ὁ δργαν-
ομός τῆς «Ναυτικῆς Πίστεως» παρεῖχεν εἰς τὰ ναυπηγεῖα ἵσανὴν δο-
θεῖαν.

Πρὸς ἐνίσχυσιν τῶν ναυπηγήσεων

Τὰ ληφθέντα μέχρι τοῦδε μέτρα δὲν ἐπέτυχον νὰ λύσουν τὸ πρό-
βλημα τῶν νέων κατασκευῶν, διότι αἱ πρὸς τὰ ναυπηγεῖα κυβερνητικὰ
ἐπιχορηγήσεις δὲν κρίνονται ἀρκεταὶ, ἀν δὲν συναδένονται καὶ ἀπὸ πι-
στώσεων πρὸς τὰς ἐφοπλιστὰς διὰ τὴν χρηματοδότησιν τῶν νέων ναυ-
πηγήσεων. Ἐπρεπε, συνεπῶς — κατὰ τὸν κ. Marcheguay — νὰ ἐνι-
σχυθῶν οἱ ἐφοπλισταὶ, ἵνα δηνηδοῦν καὶ διαβεβάσουν παραγγελίας διὰ
πλοίων, ἀτινα οἱ Γάλλοι ναυπηγοὶ θὰ ἡδύναντο νὰ κατασκευάσουν μὲν
διεθνῆς κόστους, γάρις εἰς τὴν «Ναυτικὴν Πίστιν» καὶ εἰς τὴν κυ-
βερνητικὴν ἀσφυγήν. Οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ ἐπρεπε νὰ ἐνισχυθῶν διὰ
μαρκοποδεύσμον τανείων, μὲν καμψὸν τόκου, λαμβανομένον πρὸς τοῦ-
το ὑπὲρ, διὰ τὴν ζωὴν ἐνὸς πλοίου εἰνεὶ ἡ τὸν 20 ἥτος 25 ἑτῶν.

Ο κ. Marcheguay θεωρεῖ ἀμφίβολον, ἐάνη η «Ναυτικὴ Πίστις» θὰ
ἐπήρχεται νὰ καλύψῃ τὴν ἐφαρμογὴν ἐνὸς προγράμματος νέων κατασκευ-
ῶν διὰ τὰς ἀπατουμένας ἀντικαταστάσεις τῶν πάλαιῶν ἐθνικῶν πλοί-
ων. Οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ διέθεταν πρός τὸν σκοπὸν αὐτῶν κε-
φαλὰ τινὰ καὶ ἀποθεματικά, ἀτινα ὅμως σημαντικῶς ἐμειώθησαν, λό-
γος τῆς ἐκτάσεως τοῦ ἐθνικοῦ νομίσματος.

Διὰ νὰ ἐνθαρρυνθῶν διένον οἱ Γάλλοι ἐφοπλισταὶ εἰς νέας κατα-
σκευάς, παρίστατο ἀνάγκη νὰ τύχουν εἰδίκης ἐνισχύσεως. Ὁ ισχνὸν περὶ
Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας νόμος ἀφορᾷ τὸ ἐπάρχοντες ἐν ἑτορεῖσιν πλοίαι,
ἐνῷ πρὸς κάλιψιν τῶν δαπανῶν ναυπηγήσεων καὶ ἐξασφάλισιν τῆς ἀ-
ποδοτικῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν νέων πλοίων, ὑπεδονεῖται η ἀνάγκη
εἰδίκης ἀποζημιώσεως, ἡτις θὰ παρεῖχεν εἰς τὸν πλοιοτήτην ἐνὸς κα-
νουργοῦς σκάφους τὴν ἐγγύησιν μᾶς δώρισμένης καὶ θετικῆς βοηθείας
καθ' ὅλην τὴν διάρκειαν τῆς ζωῆς τοῦ νεοτεύκτου πλοίου τοῦ.

Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Αἱ τροποποιήσεις τοῦ «Ναυτικοῦ νόμου 1936»

Ὑπὸ τῶν δύο κοινοβούλευτικῶν σωμάτων τῶν «Ηνωμένων Πολιτε-
ῶν ἐκνόθητι πρὸ τῆς λήξεως τῶν ἐργασιῶν τῆς τελευταῖς συνόδου τῶν νο-
μοσχέδιον, τροποποιοῦν τὸν περὶ ναυτιλίας νόμον Copeland - Bland τοῦ
1936. Ὁ νέος νόμος, ἐγκριθεὶς ἡδη καὶ ὑπὸ τοῦ προέδρου κ. Ροΐζελετ,
διευρύνει τὴν δικαιοδοσίαν τῆς «Ἀνοτάτης Ναυτικῆς Ἐπιτροπῆς», πα-
ρέχων εἰς αὐτὴν μεῖζον εὐχρέων διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν ἰδιωτικῶν ναυ-
τικῶν ἑταιριῶν καὶ ἐπεκτείνει τὴν ἀρμοδιότητά της ἐπὶ τῶν πλοίων τῶν
ἐσωτερικῶν γραμμῶν.

Αἱ κυριώτεραι τροποποιήσεις συνοψίζονται εἰς τὰ ἔξι: Παρέχεται
εἰς τὴν «Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν», ἡ ἐξουσιοδότησις νὰ ἀγοράζῃ τὰ κατὰ
τὴν κρίσιν τῆς ἀναγκαῖα πλοία καὶ νὰ καταβάλῃ τὴν ἀξίαν τῶν ἐτῶν
ταρ'

ἀντῆς «εκεφαλῶν ναυπηγήσεως». Η ἐξουσιοδότησις αὐτῆς ἀναφέ-
ρεται εἰς πλοία κατασκευασθέντα εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, προ-
βλέπει δῆμος καὶ εἰδικά τινας περιπτώσεις, ἐπὶ τῇ διάσει τῶν διόπιν ἐ-
πραγματοποιήθη ἡ πρόσφατος ἀγορά τοιων «ελάνερς» τῆς «Panama Pa-
cific Line».

Ἡ «Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ» δύναται ἐφεξῆς νὰ διατραγαματεύεται μὲ
τὰ ναυπηγεῖα διὰ τὴν τροποποίησιν δοθεῖσσαν προσφορῶν πρὸς ἀνάλη-
ψιν ναυπηγήσεων, δι' ἣς προεκηργήθη διαγνωσμὸς καὶ νὰ καταναρθ-
νῃ τὴν παραγγελίαν, χωρὶς νὰ προσφεύγῃ εἰς νέας προσφοράς. Δύνα-
ται ἐπίσης νὰ μειωθῇ τὴν προκαταβολὴν τῶν ναυτικῶν ἑταιριῶν διὰ ναυ-
πηγήσεως διδομένας ἐπὶ τῇ διάσει τῶν ἐπιχορηγήσεων, ἀπὸ 25 οὐ τοῦ Ἀ-
μερικανικοῦ κόστους εἰς τὰ 25 οὐ τοῦ ἀντιστοίχου ναυπηγικοῦ κόστους
ἐπὶ τῇ ἀλλοδαπῇ.

Παρέχεται ἀπόμενη εἰς τὴν «Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν» ἡ ἐξουσιοδότησις
νὰ καταναρθνῇ νέας παραγγελίας ναυπηγήσεων μὲν δάσιν τὸν μεταγε-
νέστερον «διακανονισμὸν τῆς τιμῆς», ἐνῷ καὶ οἱ ιδιῶται ἐφοπλισταὶ μὲν
δύνανται νὰ συμβάλλωνται ἀπ' εὐθείας μὲ τὰ ναυπηγεῖα καὶ νὰ τυχή-
νον τὸν ἐπεργετιμάτος τῶν πλοίων καὶ αἱ τιμαὶ ἥπελον τύχει τῆς ἐγ-
ρίσεως τῆς Ἐπιτροπῆς.

Δι' ὄμοφρων ἀποφάσεως τῆς «Ἐπιτροπῆς» παρέχεται εἰς αὐτὴν
τὸ δικαίωμα νὰ καταβάλῃ ἐπιχορηγήσεις πρὸς κάλυψιν τῆς διαφορᾶς τοῦ
κόστους ἐκμεταλλεύσεως μεταξὺ Ἀμερικανῶν καὶ ἐπιχορηγουμένων ἔ-
νων πλοίων, καθὼς καὶ νὰ παρατείνῃ ἀπὸ 5 εἰς 10 ἑτη τὴν χρονικὴν περί-
οδον τῆς ἀναφερομένην εἰς τὰ ἐκ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πλοίων κέρδη.

Ἐπιτρέπεται ἐξ ἀλλοῦ η μεταβίβασις τῆς ἰδιωτικοῦς τῶν πλοίων,
εἰς ἣν περίπτωσιν η «Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ» ἥπελε διασύνει τὴν παροχὴν
τῆς ἀμοιβῆς ἐκμεταλλεύσεως, ἐνῷ καὶ η «Ἐπιτροπὴ» ἐξουσιοδοτεῖται—
προκειμένου νὰ ἐπιδιώξῃ αὐξησιν τῶν εἰς κεῖρας τῆς κεφαλῶν — νὰ
μεταβίβαλῃ τὰς ἐπὶ τῶν πλοίων ἐποθήκας τῆς εἰς τὴν «Reconstruction
Finance Corporation», ἔναντι τῆς παροχῆς ἀντιστοίχων δανείων. Τὴν
τροποποίησιν αὐτῆς πρόσκειται νὰ διευκολύνῃ τὰς διατραγαματεύσεις μὲ τὴν
«Dollar Line».

Ἐτέρᾳ τροποποίησις παρέχεται εἰς τὴν «Ναυτικὴν Ἐπιτροπὴν» τὸ δικαίωμα
νὰ φυτιζῇ ἐφεξῆς τὰ ἀνότατα καὶ κατώτατα δριὰ ναύλων εἰς τὴν ἐργασί-
αν τῶν ἐσωτερικῶν γραμμῶν. Προβλέπεται ἐπίσης η σύστασις παρὰ τῇ
«Ἐπιτροπῇ «διατητικοῦ συμβούλου» πρὸς ἐπύλων τῶν ἐκάστοτε ἐργα-
τικῶν διαφορῶν, διανοὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι παράγοντες προσφεύγουν εἰς
τὴν διατητικὴν τῆς Ἐπιτροπῆς. Τὸ ὄγκον συμβούλου ἀναλαμβάνει νὰ
εἰσηγηθῇ δι' ἐκθέσεως του πρὸς τὸ Κογχρέσσον μέχρι τῆς 1ης Μαρτίου
1940, τὰς γενικὰ γραμμὰς διὰ τὴν καθίσθισιν μᾶς παγίας ναυτεργα-
τικῆς νομίσματος.

Προβλέπεται τέλος η ἰδρυσις «Ἀσφαλιστικοῦ Ταμείου ναυτικῶν
ἐποθηκῶν», δυνάμει ποὺ ἐφεξῆς τὰ ἀνότατα δριὰ ναύλων εἰς τὴν ἐργασί-
αν τῶν ἐσωτερικῶν γραμμῶν. Προβλέπεται ἐπίσης η σύστασις παρὰ τῇ
«Ἐπιτροπῇ «διατητικοῦ συμβούλου» πρὸς ἐπύλων τῶν ἐκάστοτε
ἐργατικῶν διαφορῶν, διανοὶ οἱ ἐνδιαφερόμενοι παράγοντες προσφεύγουν εἰς
τὴν διατητικὴν τῆς Ἐπιτροπῆς. Τὸ ὄγκον συμβούλου ἀναλαμβάνει νὰ
εἰσηγηθῇ δι' ἐκθέσεως του πρὸς τὸ Κογχρέσσον 1939 εἰς τὸ Κογχρέσσον εἰσηγητικῶν
ἐκθεσιών ἐπὶ τὸν Σητήματος τῆς ἐκπαδεύσεως τῶν στερουμένων διπλώμα-
τος ἐργατῶν θαλάσσης.

Μεγ. Βρεταννία

Τὰ κέρδη τῶν "τράμπς," καὶ "λάτινερς,"

Τὸ «Fairplay» δημοσιεύει εἰς τελευταῖον τεῦχός του, ἐνδιαφέρον-
τα ἀποτελέσματα τῆς οἰκονομικῆς διαχειρίσεως δρισμένου ἀριθμοῦ Βρε-
ταννικῶν ναυτικῶν ἐπιχειρησεων, ἐκμεταλλεύσεων πλοίων «τράμπς»
καὶ «λάτινερς». Η σημειωθεῖσα—γράφει—βελτίωσις εἰς τὰ κέρδη τῶν
ναυτικῶν ἑταῖρων κατά τὸ 1937, ἔναντι τοῦ 1936, ἐμφανίζεται ἐν τῷ
συνόλῳ τῆς ἀρκετῆς σημαντική δι' ἀμφοτέρους τὰς κατηγορίας πλοίων,
εἰσθετικῶν ὑψηλοτέρων διὰ τὰ «τράμπς», παρὰ διὰ τὰ «λάτινερς».

Η στατιστικὴ περιλαμβάνει 27 ἑταῖρις φορτηγῶν «τράμπς» μὲ κε-
φάλαι 9 ἑκατομμύριαν λιρῶν περίπλον καὶ μὲ στόλον 234 σκαφῶν συ-
νολικῆς χωρητικότητος 1.242.129 τόννων γκρός. Αἱ ἑταῖρις αὗται ἀπε-
διοκούνται ἐν συνόλῳ κέρδη 3.216.894 λιρῶν, ἐκ τῶν διόπιν 1.932.165

RED HAND

ANTIFOULING COMPOSITIONS

THE MOST EFFICIENT AND ECONOMICAL FOR SHIPS' BOTTOMS

Regularly Specified by leading Greek Shipowners

MANUFACTURERS:

The RED HAND COMPOSITIONS Co.
4, CARLTON GARDENS,
LONDON, S.W.1.

CONTRACTORS TO THE
BRITISH ADMIRALTY

AGENTS for GREECE:

The SHIPPING CHARTERING
AND FORWARDING CO. S.A.
OMIROU 16
PIRAEUS



Trade Mark

λιρών διετέθη εἰς ἀποσβέσεις, ἐνῷ ἡ τακτικὴ ἑτησία ἀπόσβεσις πρὸς 5 οὐρανούς μόνον 777.281 λιρῶν. Διενεμήθησαν μερίσματα 845.953 λιρῶν, ἤτοι 9.35 οὐρανούς.

Οἱ ἀντίστοιχοι ἀριθμοὶ διὰ τὸ 1936 ἦσαν οἱ ἔξι: Κεφάλαια 8.843.109 λιρῶν, χωρητικότης 1.029.600 τ. γκρός, κέρδος 1.315.468 λιρῶν καὶ μερίσμα 3.81 οὐρανού. Δι' ἀποσβέσεις διετέθησαν 607.639 λιρῶν, ἤτοι ὅλη γόντερον τοῦ ἀπαυτομένου ποσοῦ τῶν τακτικῶν ἀποσβέσεων κατά 122.715 λιρῶν.

"Οσον ἀφορᾷ τὰ φορτηγά «λάινερς», 21 ναυτικαὶ ἐπιχειρήσεις, μὲν κεφάλαια 43.181.006 λιρῶν καὶ μὲ στόλον 519 σκαφῶν, συνολικῆς χωρητικότητος 3.444.582 τόννων γκρός, ἔχοντας διὰ μερίσματα 4.26 οὐρανού κατά μέσον ὅρων (3.28 οὐρανού) μόνον, ἐνῷ προσετίθεντο καὶ αἱ ἀπόδοσεῖς τῶν ἀποθεματικῶν εἰς τὰ κεφάλαια), ἔναντι μέσου ὅρου μερισμάτων 2.85 οὐρανού διὰ τὸ 1936.

Η δύναμις καὶ ἡ σύνθεσης τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος

"Ἐκενθλοφόρησε πρὸ τίνων ἡμερῶν ὁ νέος τόμος τοῦ 'Ἀγγλικοῦ νησογνώμονος «Ἄστρος Ρέτζιστερ» διὰ τὸ ἔτος 1938-39. Ἀποτελεῖ οὗτος τὴν 105ην ἑτησίαν καὶ παρέχει πλήρη εἰδόνα τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, καθὼς καὶ ἐνδιαφερούσας στατιστικάς πληροφορίας περὶ τῶν κατὰ χώρας ἐμποροναυτικῶν ἀναπτύξεων. Περιλαμβάνει ἐπίσης τὰ πυριώτερα χαρακτηριστικά 31.000 καὶ πλέον δημελονήτων σκαφῶν, ἀπρόπολοιν, ιστιοφόρων καὶ πλοίον μὲ βοηθητικαὶ μηχαναῖς. Τὸ πλέον ἐνδιαφέρον τιμῆμα τοῦ νέου τόμου είναι τὸ ἀναφερόμενον εἰς τοὺς στατιστικοὺς πίνακας. Ἐμφαίνεται ἐξ αὐτῶν, ὅτι ἡ παγκόσμιας χωρητικότης περιελάμβανε τὴν 30ην Ἰουνίου τῷ ἔτους ἀτμόπολια καὶ δημελόπολια 66.870.151 τ. γκρός, ἔναντι 65.271.440 τ. τῆς 30ης Ἰουνίου 1937. Ηδη ὑπάρχοντα χωρητικότης κατενέμετο ἀναλυτικῶς, ὡς ἔξι:

ΙΟΥΝΙΟΣ 1938

ΧΩΡΑΙ	'Α) π καὶ Μ) Ιστιοφόρα κλπ. Σύνολον		
'Αγγλία — Ιολανδία τ. γκρ.	17.675.404	105.455	17.780.859
Λοιπαὶ χώραι	> 49.194.747	870.905	50.065.652
Σύνολον:	> 66.870.151	976.360	67.846.511

ΙΟΥΝΙΟΣ 1937

ΧΩΡΑΙ	'Α) π καὶ Μ) Ιστιοφόρα κλπ. Σύνολον		
'Αγγλία — Ιολανδία τ. γκρ.	17.436.207	107.734	17.543.941
Λοιπαὶ χώραι	> 47.835.233	906.850	48.742.083

Σύνολον: > 65.271.440 1.014.584 66.286.024

Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀναφοράσθησιν 12μηνον Ἰουνίου 1937 ἔως Ἰουνίου 1938 ἡ παγκόσμιας χωρητικότης τῶν ἀποκονικήτων πλοίον ἐπειρίσθησεν αὔξησην κατά 114.471 τ. γκρός καὶ τῶν δημελονήτων σκαφῶν αὔξησην κατά 1.484.240 τ., ἐνῷ ἡ χωρητικότης τῶν ιστιοφόρων ὑπέστη μείωσην κατά 38.224 τ. Προηῆθε δημάδῃ μίᾳ συνολικῇ αὔξησης τοῦ παγκοσμίου τονοῦ διὰ τὰς δύο ταῦτας κατηγορίας πλοίον κατά 1.560.487 τ. γκρός, ἔναντι ἀντιστοίχου αὔξησης 1.222.381 τ. γκρός, σημειωθείσης κατὰ τὸ προηγούμενον 12μηνον 1936-37.

Τὴν σοδαρωτέραν αὔξησην ἐνεφάνισε κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασόπολην διάστημα ἡ Ιαπωνικὴ ναυτιλία μὲ 531.602 τόννων γκρός, μετ' αὐτήν δὲ κατὰ οισιάν ἡ Γερμανικὴ μὲ 306.594 τ. γκρός, ἡ Νορβηγικὴ μὲ 266.393 τ., ἡ τῆς Μεγάλης Βρεταννίας καὶ Ιολανδίας μὲ 236.918 τ., ἡ Οἰλλανδίκη μὲ 221.061 τ., ἡ Παναμαϊκή μὲ 98.720 τ., ἡ τῶν Βρεταννικῶν Κτήσεων μὲ 81.393 τ., ἡ Ιταλικὴ μὲ 77.850 τ. καὶ ἡ Σουηδικὴ μὲ 73.732 τ. γκρός. Μείωσην ἐξ ἄλλους ὑπέστησαν ἡ ναυτιλία τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν (πλοία θαλάσσης) κατά 421.047 τ. γκρός, ἡ Κινεζικὴ κατά 127.250 τ. καὶ ἡ Ισπανικὴ κατά 95.572 τ. γκρός. Διὰ τὴν Σοβιετικὴν ναυτιλίαν ἀἱ στατιστικὰ τοῦ «Ἄστρος Ρέτζιστερ» δὲν ἀναφέρουν συγκεκριμένος ἀριθμούς, ἐλλείψει θετικῶν δεδομένων.

Οἱ κατωτέρω πίνακες παρέχουν μίαν χαρακτηριστικὴν εἰκόνα τῆς κατανομῆς τῆς ὑπαρχούσης παγκοσμίου χωρητικότητος εἰς ἀτμόπολια καὶ σκάφη μὲ μηχανάς ἐστερεωμένης καύσεως κατὰ χώρας, ἐν συγκρίσει καὶ πρὸς τὴν δύναμην τοῦ 1914:

ΧΩΡΑΙ	Τ. γκρός	Τ. γκρός	Διαφορὰ	Ποσ. οὐρ.
'Αγγλία — Ιολανδία	18.892.089	17.675.404	-1.216.686	6.4
'Αγγλικαὶ Κτήσεις ..	1.631.617	3.043.686	+1.412.069	86.5
Δανία	770.430	1.129.556	+ 359.126	46.6
Γαλλία	1.922.286	2.880.783	+ 958.497	49.9
Γερμανία	5.134.720	4.231.657	- 903.063	17.6
'Ελλάς	820.861	1.889.269	+ 1.058.408	130.2
'Ολλανδία	1.471.710	2.852.012	+ 1.380.302	93.8
Ιταλία	1.430.475	3.258.992	+ 1.828.517	127.8
Ιαπωνία	1.708.386	5.006.712	+ 3.298.326	193.1
Νορβηγία	1.957.353	4.613.175	+ 2.655.822	135.7
Ισπανία	883.926	947.963	+ 64.037	7.2
Σουηδία	1.015.364	1.571.054	+ 555.690	54.7
'Ην. Πολ. (Θαλάσ.)	2.026.908	8.936.465	+ 6.909.557	340.9
'Ην. Πολ. (Λιμνῶν)	2.260.441	2.467.430	+ 206.989	9.2
Λοιπαὶ χώραι	3.477.311	6.365.993	+ 2.888.682	83.1
Σύνολον:	45.403.877	66.870.151	+ 21.466.274	47.3

'Απὸ τοῦ Ιουνίου 1914 μέχρι τοῦ Ιουνίου 1938 ἡ παγκόσμιος χωρητικότης ηγέρθη κατὰ 21.466.274 τ. γκρός, ἤτοι κατὰ ποσοστὸν 47.3 οὐρ. ἔναντι τῆς ὑπαρχούσης τοῦ 1914 δυνάμεως, ὡς πρὸς δὲ τὸ ἀριθμὸν τῶν πλοίων ηγέρθη κατὰ 4965 σκάφη. Κατὰ τὸ αὐτὸν ύπό σύγκρισιν χρονικὸν διάστημα, ἡ ναυτιλία τῆς Μεγάλης Βρεταννίας καὶ Ιολανδίας ἐμπλούθη κατὰ 1744 πλοία καὶ 2.126.685 τ. γκρός, ἤτοι κατὰ ποσοστὸν 6.4 οὐρ., συντελογιζόμενον διώρος καὶ τῶν Κτήσεων ηγέρθη δὲ Βρεταννικός ἐμπορικός στόλος κατὰ 195.384 τ. γκρός, μολονότι ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων παρουσιάζει μείωσην κατὰ 1062 σκάφη.

Τούναντίον αἱ λοιπαὶ χώραι ἐμφανίζουν ἐν συνόλῳ μίαν αὔξησην τῆς χωρητικότητος τῶν κατὰ 85 οὐρ. ἔναντι τοῦ 1914. 'Η αὔξησης αὕτη κατανέμεται δὲς ἔξης: 'Ηνωμένα Πολιτείαι (πλοία θαλάσσης) 6.909.507 τ. γκρός ἐπὶ πλέον τοῦ 1914, Ιαπωνία 3.298.326 τ., Νορβηγία 2.665.822 τ., Ιταλία 1.828.517 τ., 'Ολλανδία 1.380.302 τ., 'Ελλάς, 1.068.408 τ. καὶ Γαλλία 968.497 τόννων γκρός ἐπὶ πλέον τοῦ 1914. 'Η μόνη μετά τὴν Μεγάλην Βρεταννίαν ναυτιλία χώρα, ὡς ἐμπορικὸς στόλος τῆς δύοις υπέστη μείωσην 903.063 τ. γκρός, ἔναντι τῆς προπολεμικῆς αὐτοῦ χωρητικότητος, ἥτοι ἡ Γερμανία. Τὸ 1901 ἡ παγκόσμιας χωρητικότης περιελάμβανε σκάφη 24.009.000 τόννων γκρός καὶ τὸν Ιουνίου 1938 σχάρη 66.870.000 τόννων γκρός. Εἰς τὸν κατωτέρω πίνακα ἐμφανίζεται τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν κυριωτέρων ναυτιλιῶν εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα κατὰ τὸ 1938, ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά τῶν ἑτοῖς 1914 καὶ 1901:

ΝΑΥΤΙΛΙΑΙ	1901	1914	1938
'Αγγλίας — Ιολανδίας	50.2	41.6	26.4
'Ην. Πολ. (Θαλάσσης)	4.2	4.5	13.4
Ιαπωνίας	2.2	3.8	7.5
Νορβηγίας	3.4	4.3	6.9
Γερμανίας	10.1	11.3	6.3
Ιταλίας	2.7	3.1	4.9
Γαλλίας	4.4	4.2	4.3
'Ολλανδίας	2.1	3.2	4.3

Μεγέθη καὶ ἡλικία πλοίων

'Ο ἀριθμὸς τῶν ἄνω τῶν 4000 τόννων γκρός ποντοπόδων σκαφῶν ἐμφανίζει κατὰ τὰ τελευταῖα ἑτη μίαν σημαντικὴν αὔξησην. Οὕτω, τὸ 1914 ἐπῆφορον 3608 τοιαῦτα πλοία, σήμερον δὲ 6426, ἐκ τῶν δύοις 540 εἶναι ἀνω τῶν 10.000 τόννων γκρός, συμπεριλαμβανομένων καὶ 77 τῶν 20.000

Δοκιμάσατε τὰ ύφαλοχρώματα

"CAMREX,,

Διὰ τὰ πλοῖα σας
ΔΙΟΤΙ

Καίτοι οἰκονομικώτερα, είνε ἀνώτερα τῶν ἄλλων κατασκευαστῶν χρώματα & Βερνίκια παντὸς εἰδους
Ἐπίσης: Ιδιαιτέρα εἰδικότης χρωμάτων πρὸς διατήρησιν τῶν Tanks & Bilges
Αποδηματικά χρωμάτων ἐν τῷ έξωτερικῷ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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



Τηλεγραφική διεύθυνσις:

"ELPINCOAL,,

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

KOPPERS POCAHONTAS
KOPPERS NEW RIVER
KOPPERS INDIAN CREEK
KOPPERS SLOPE
Πρόστιμος:
H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.
112113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3
Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON
Τηλέφ. No. ROYAL 4140

τόννων γκρός και ἄνω. Έξι τῶν 540 σκαφῶν, ἄνω τῶν 10.000 τ. γκρός, τὰ 253 ἀνίστονται εἰς τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν. Ἐξ ἄλλου, περισσότερα τὸν 1/3 τοῦ συνολικοῦ ἀριθμοῦ τῶν ἀτμοπλοίων καὶ δημεταλλίων εἶναι 1000 καὶ κάτω τῶν 1000 τ. γκρός ἔκαστον, εἰς δὲ τὴν κατηγορίαν τῶν 4000 τόννων γκρός καὶ ἄνω περιλαμβάνονται 1681 «μότορσπες», ἐκ τῶν ὅποιον πάλιν 366 εἴναι μεταξὺ 8000 ἕως 10.000 τόννων καὶ 199 ἄνω τῶν 10.000 τόννων γκρός ἔκαστον.

Όσον ἀφορᾶ τὴν ἡλικίαν, 3269 πλοῖα είναι κάτω τῶν 5 ἑτῶν, μὲ τονῦται ἀντιπρόσωπεν τὸν 12.9 ο) τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος καὶ μὲ μέσον ὅρον μεγέθους 2643 τόννων γκρός ἔκαστον, ἐνῷ τὰ ἡλικίας μείζονος τῶν 25 ἑτῶν ἀνέρχονται εἰς 9571 πλοῖα, μὲ μέσον ὅρον χωρητικότητος ἐκάστου 1377 τ. γκρός. Έξ 1317 σκαφῶν τῶν 8000 τ. γκρός καὶ ἄνω, τὰ 284 ἐναντιγήθησαν κατὰ τὴν τελευταίαν πεντετεῖαν. Τὰ 18 ο) τῆς Βρεταννικῆς χωρητικότητος (Ἀγγλία — Ιολανδία) είναι ἡλικίας κάτω τῶν πέντε ἑτῶν, ἐνῷ τούναντίον τὸ ἀντίστοιχον ποσοστὸν τῶν λοιπῶν χωρῶν εἴναι 23.6 διά τὴν Ἰαπωνίαν, 22.7 διά τὴν Αναστραλίαν καὶ Νέαν Ζηλανδίαν, 21.9 διά τὴν Νορθηγίαν, 19.1 διά τὴν Οὐλανδίαν, 17.— διά τὴν Γερμανίαν, 13.8 διά τὴν Δανίαν, 13.7 διά τὴν Σουηδίαν, 11.— διά τὴν Γαλλίαν καὶ μόλις 4.3 διά τὴν Ἰσπανίαν, 4.1 διά τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, 3.1 διά τὴν Ἐλλάδα, 1.2 διά τὸν Καναδὸν καὶ 1 ο) διά τὴν Ιταλίαν.

Τὰ 79.2 ο) τῆς Ἀγγλικῆς χωρητικότητος είναι ἡλικίας κάτω τῶν 20 ἑτῶν, τὰ δὲ 56.8 ο) κάτω τῶν 15 ἑτῶν. Διὰ τὰς λοιπὰς ὁμοῦ χώρας τὰ ἀντίστοιχα ποσοστά είναι 63.7 ο) διά τὰς μέχρις 20 ἑτῶν πλοῖα καὶ 35 ο) διά τὰς ἡλικίας μείζοις 15 ἑτῶν. Ἡ ἀποδεστέρα ἐξ ὅλων, ὡς πρὸς τὰ μεγέθη, κατηγορία σκαφῶν, ἀναφέρεται εἰς τὰ πλοῖα 4000 ἕως 6000 τόννων, ἄπτα, μὲ συνολικὴν χωρητικότητα 17,962.566 τόννων γκρός, καλύπτουν τὰ 26.9 ο) τοῦ παγκοσμίου τοννᾶ. Τὰ σκάφη 15.000 τόννων γκρός καὶ ἄνω ἀντιστοιχοῦν εἰς 5.8 ο) τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἐκ δὲ τῆς δυνάμεως ταῦτης τὰ 45 ο) ἀνήκουν εἰς τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν.

Συστήματα πρώσεως τῶν πλοίων

Ἐνδιαφέροντες είναι καὶ οἱ στατιστικοὶ πίνακες οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὰ συστήματα πρώσεως τῶν πλοίων. Ἀποδεικνύεται ἐξ αὐτῶν, ὅτι ἔξακολουθεῖ ἡ μεγάλη αὔξησις τῶν ἀτμοστροβίλων καὶ τῶν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως. Οὕτως, 1865 ἀτμοπλοία, ὀλικῆς χωρητικότητος 12.141.535 τόννων γκρός είναι ἐφώδιασμένα μὲν ἀτμοστροβίλους ἢ μὲν συνδυασμὸν παλινδρομικῶν μηχανῶν μετ' ἀτμοστροβίλουν καὶ 6912 πλοῖα (συντεριλαμβανομένον καὶ τῶν ἔχοντων βοηθητικὴν πρόσθιον) ὀλικῆς χωρητικότητος 15.232.953 τ. γκρός, είναι ἐφώδιασμένα μὲν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως. Τὸ 1914 ὑπῆρχον σκάφη 730.000 τ. γκρός μόνον μὲν ἀτμοστροβίλους ἢ συνδυασμὸν παλινδρομικῶν μηχανῶν μετ' ἀτμοστροβίλουν καὶ 234.000 τ. μὲν μηχανῶν ἐσωτερικῆς καύσεως.

Κατὰ τὸ ὑπὸ ἀναστόπησον 12μηνον, ἐνῷ ἡ δημεταλλίνητος χωρητικότης ηὔξηθη κατὰ 1.484.000 τόννων γκρός καὶ ἡ τῶν ἀτμοστροβίλων κατὰ 139.000 τ. γκρός, ἡ χορηματοιοῦσα παλινδρομικῶν μηχανῶν χωρητικότητος ἐνεφάνισε μείωσιν κατὰ 279.000 τόννων γκρός. Ἀπὸ τοῦ Ἰουνίου 1925 μέχρι σήμερον ἡ δημεταλλίνητος χωρητικότης ηὔξηθη κατὰ 12.519.000 τόννων γκρός. Ὡς πρὸς τὰ λοιπὰ συστήματα πρώσεως, ἀναφέρονται 601 σκάφη, 2.701.651 τόννων γκρός, ἐφώδιασμένα μὲν συνδυασμὸν ἀτμοστροβίλων καὶ παλινδρομικῶν μηχανῶν καὶ 110 σκάφη 644.990 τόννων ἔχοντα ἡλεκτρικὴν πρόσθιον, ἐκ τῶν δύοτεν πάλιν τὰ 60 πλοῖα, 277.993 τόννων γκρός ἀνήκουν εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν Ἡνωμένων Πολιτεῶν.

Τὰ ύπάρχοντα δεξαμενόπλοια

Οσον ἀφορᾶ τὰ ὑπάρχοντα δεξαμενόπλοια, τὰ ἐξ αὐτῶν ἄνω τῶν 1000 τόννων γκρός ἔκαστον, ἀνέρχονται εἰς 1655 καὶ καλύπτουν μίαν ὅλην χωρητικότητα 10.715.680 τ. γκρός, ἐκ τῆς δύοτεν πάλιν τὰ μὲν ἀτμοκίνητα είναι 5.408.974 τόννων γκρός, τὰ δὲ δημεταλλίνητα 5.306.706

τόννων γκρός. Έξ τῶν 1655 «τάνκερς» ἡ Μεγάλη Βρεταννία πατέχει 410 χωρητικότητος 2.672.219 τ. γκρός, αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι 418 χωρητικότητος 2.759.642 τ. γκρός, αἱ Νορθηγία 262 χωρητικότητος 1.972.469 τ. γκρός, ἐνῷ αἱ Σκανδιναվίαι ζῷρα καὶ ἡ Οὐλανδία ἐμφανίζουν τὰ μεγαλύτερα ποσοστά εἰς δημεταλλίνητα δεξαμενόπλοια.

Γαιάνθραξ καὶ Πετρέλαιον

Αἱ στατιστικαὶ τῆς χορηματοιοῦμένης κανονίου ὥλης είναι ἐπίσης ἀφοτὲ ἐνδιαφέρουσα, διαπιστώνται δὲ ἐξ αὐτῶν, ὅτι 4023 πλοῖα, χωρητικότητος 20.558.452 τόννων γκρός καταναλλόσιον πετρέλαιον. Εἰς τὸν πατοτέρῳ πάντα τὰ ποσοστά κανονίου ὥλης ἐπὶ τῆς ὅλης χωρητικότητος, παρέχουν μίαν εἰδόνα τῆς σημεωθείσης ἀπὸ τοῦ 1914 μέχρι σήμερον ἀναπτύξεως εἰς τὴν κατανάλωσιν πετρέλαιον ἔναντι τοῦ γιανθρακοῦ:

ΚΛΑΣΙΜΟΣ ΥΛΗ	1914	1938
Γαιάνθραξ	88.84	46.54
Πετρέλαιον εἰς λέβητας	2.65	29.57
Πετρέλαιον διὰ μηχανᾶς ἐσωτερικῆς καύσεως	0.45	22.45
Πρόσθιος διὰ ιστίων	8.06	1.44

Καταφαίνεται ἐξ τῶν στατιστικῶν ἀντῶν ὅτι τὰ 50 ο) τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ὅτι σκάφη 31.579.000 τόννων γκρός, ἔχονται εἰσέτι ἀπὸ τὸν γιανθρακα, ἐνῷ τὸ 1914 τὸ ποσοστὸν τῶν ἀποκινήτων πλοίων ὅτο 89 ο), περιλαμβάνον μίαν χωρητικότητα 43.860.000 τόννων γκρός.

Ἡ σύνθεσις τοῦ παγκοσμίου τοννᾶ

Οἱ ἀναφερόμενοι εἰς τὴν σύνθεσιν τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος στατιστικοὶ πίνακες ἀναβιβάζουν τὴν χωρητικότητα τῶν δεξαμενοπλοίων (ἴμοιν μετὰ 138.776 τ. γκρός κατανεμομένων εἰς «τάνκερς» κάτω τῶν 1000 τ. γκρός ἔκαστον) εἰς 10.854.456 τ. γκρός, τὴν χωρητικότητα τῶν ἀλευτικῶν, φυμοιλῶν καὶ φαλανθοηγῶν εἰς 1.173.056 τ. γκρός, τῶν ναυαγοσωστικῶν εἰς 416.527 τ., τῶν «ferry-boats» εἰς 238.715 τ., τῶν πλοτῶν τηλεγραφικῶν συνεργείων εἰς 65.044 τ. καὶ τῶν ποταμοπλοίων, βοηθητικῶν σκαφῶν λιμένων πλ. εἰς 524.462 τ. γκρός.

Ἐπομένως μία χωρητικότης 13.275.000 τόννων γκρός, ἀνεξαρτήτως μεγέθους πλοίων, ἡλικίας καὶ προσφοροῦ, ἀποτελεῖται ἀπὸ σκάφη μη ἀπαγολούμενα εἰς τὴν συνήθη μεταφορὰν ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν. Εάν, δὲν, ἀπὸ τὴν παγκοσμίου χωρητικότητα ἀφαιρεθοῦν τὰ ἀνωτέρω πλοῖα, ἔτι δὲ καὶ τὰ πλοῖα τῶν μεγάλων λιμένων τῆς Βορείου Αμερικῆς, τὰ ἔλινα καὶ σύνθετα τοιάδε, τὰ κάτω τῶν 4000 τόννων γκρός καὶ τὰ ἔχοντα ἡλικίαν ἀνω τῶν 25 ἑτῶν καὶ συνεπῶς ἀκατάλληλα πόδες περιτέλων ἀποδοτικὴν ἐκμετάλλευσιν, προστίπονοι οἱ κάτωθι ἀριθμοί, παρέχοντες μίαν εἰδόνα τῆς συνθέσεως ἐκάστης ἐθνικῆς χωρητικότητος εἰς ποντόπορα φορτηγὰ καὶ ἐπιβατηγά πλοῖα, ἐν συγκρίσει καὶ πόδες τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς εἰς τὸ παγκόσμιον τοννᾶ:

Οἰλικὴ δύναμις Ποσ. ο)	Ωκεανοπόρα Ποσ. ο)
Ἀγγλία — Ιολανδία 17.675.404	26.43
Ἡνωμ. Πολιτεῖαι .. 11.515.258	17.22
Ἴαπωνία .. 5.006.712	7.49
Γερμανία .. 4.231.657	6.33
Ἴταλία .. 3.258.992	4.87
Οὐλανδία .. 2.852.012	4.27
Γαλλία .. 2.880.783	4.31
Νορθηγία .. 4.613.175	6.90
Λοιπά ζῷρα .. 14.836.158	22.18
Σύνολον: .. 66.870.151	100 ο)
	30.183.946
	100 ο)

Ο συγκριτικὸς οὗτος πίναξ ἐμφανίζει, διποσδήποτε, τὴν μεταφορὴν ἵκανότητα εἰς ποντόπορα εἰδότης της ἐθνικῆς χωρητικότητος εἰς ποντόπορα φορτηγὰ καὶ ἐπιβατηγά πλοῖα, ἐν συγκρίσει καὶ πόδες τὸ ποσοστὸν συμμετοχῆς τῆς εἰς τὸ παγκόσμιον τοννᾶ.

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ:

ANTICORROSIVE, ANTIFOULING, BOOTSTRIPPING,
ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙ' ΟΛΑΣ ΤΑΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

BEDNIKIA & ENAMELS

EIDIKΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ BUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

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

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

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

TELEPHONE: AVENUE 37.33

τως, ή Μεγάλη Βρετανία μετέχει της παγκοσμίου χωρητικότητος κατά 26.43 ο.ο., είς τὴν περίπτωσιν τοῦ καταλλήλου ωκεανοπόρου τοννάς, παρουσιάζει ποσοστὸν 35.88 ο.ο.). Διὰ τὰς λοιπὰς χώρας ή ἐπὶ πλέον διαφορὰ συμμετοχῆς εἰς τὴν καταλλήλην ωκεανοπόρου χωρητικότητα, ἔναντι τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῶν εἰς τὴν δύναμιν τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας, είναι 1.74 ο.ο. διὰ τὴν Γερμανίαν, 0.92 διὰ τὴν Ἰαπωνίαν, 0.89 διὰ τὴν Ὀλλανδίαν, 0.87 διὰ τὴν Ἰταλίαν καὶ 0.84 διὰ τὴν Γαλλίαν. Η Ἐλλὰς κατέχει 246 ωκεανοπόρα φορτηγὰ 834.140 τόννων γκρός, ἡ λίτιας κάτω τῶν 25 ἑτῶν καὶ κάτω τῶν 4.000 τόννων γκρός καλύπτοντα ποσοστὸν 45 ο.ο. ἐπὶ τῆς συνολικῆς Ἐλληνικῆς χωρητικότητος. Αἱ μόναι χώραι, αἵτινες ἐμφανίζουν μειωμένην τὴν διαφορὰν ποσοστοῦ ωκεανοπόρου πλοίων ἔναντι τοῦ ποσοστοῦ συμμετοχῆς τῶν εἰς τὴν παγκόσμιον χωρητικότητα, είναι η Νορβηγία μὲ 2.93 ἐπὶ ἑλαττον καὶ αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι μὲ 2.06 ο.ο. ἐπὶ ἑλαττον. Οφείλεται τοῦτο διὰ μὲν τῆς Νορβηγικῆς ναυτιλίας εἰς τὴν μεγάλην ἀναλογίαν τῶν δεξαμενοπλοίων της, διὰ δὲ τὰς Ἡνωμένας Πολιτεῖας εἰς τὰ πλοῖα λιμνῶν.

Κατὰ τὸ 1904 ἡ ὀλικὴ χωρητικότης τῶν ἀτμοπλοίων ἀνήρχετο εἰς 28.633.000 τ. γκρός καὶ τῶν ἰστιοφόρων εἰς 6.591.000 τ. "Εξτοτε δῆμος, τὸ μὲν μηχανοκίνητον τοννάς ηὔξηθη κατά 38.000.000 τ. γκρός, τὸ δὲ τῆς ιστιοφόρου ναυτιλίας ἐμειώθη κατά 5.500.000 τ. γκρός. Ἀναφέρεται ἐν προκειμένῳ, ὅτι η Ἰαπωνικὴ χωρητικότης ηὔξηθη κατά 7.5 φοράς ἔναντι τοῦ 1904, η τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν κατά 6.8 φοράς, η Ἐλληνικὴ κατά 5.4, η Νορβηγικὴ 4.5, η Ἰταλικὴ 4.5 καὶ η Ὀλλανδικὴ κατά 4.4 φοράς.

Αἱ ἀπώλειαι ἐκ διαλύσεων καὶ ναυπηγήσεων

Οἱ μέσοις ὄροις τοῦ ἀπολεσθέντος τοννάς μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1933 καὶ 1937 ἀνέρχεται εἰς 0.55 ο.ο. μόνον τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος, ἐνῷ μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1909—1913 ἐκάλυπτε ποσοστὸν 1.17 ο.ο.). Ἀποδίδεται ἡ μείωσις ἀντὶ εἰς τὴν βελτίωσιν τοῦ ἀποτέλεσμα ἀσφαλείας τῆς ναυπλοΐας, ἐν τινὶ δὲ μέτρῳ καὶ εἰς τὸν μεγαλύτερον ὅγκο τῆς παρωπλοΐας κατὰ τὸ τὴν τελευταίαν πενταετίαν χωρητικότητος.

"Οσον ἀφορᾶ τὰς διαλύσεις μεταξὺ τῶν ἑτῶν 1905 καὶ 1914 διεκυμάνθησαν ἀσταὶ πέριξ ἐνὸς ἀνοτάτου ἑπτακόντα 251.900 τόννων γκρός καὶ ἐνὸς κατωτάτου τοιούτου 87.737 τόννων. Κατὰ τὴν περίοδον 1915—20 οὐδεμίᾳ — οὐσιαστικῶς — διαλύσεις ἐσημειώθη, ἐνῷ τὸ 1921 διελύθησαν πλοῖα 77.500 τόννων, τὸ 1922 πλοῖα 315.000 τόννων, καὶ τὸ 1923 πλοῖα 963.000 τόννων γκρός. Μὲ προσδευτικῇ κατ' ἕτος αὔξησιν, αἱ διαλύσεις κατὰ τὸ 1933 εἰς τὸ ἀνότατον ἑτησίον διοικούντων 2.000.000 τ. γκρός, μεθ' ὃ, ὑποχωροῦσαι, ἐμειώθησαν τὸ 1937 εἰς 587.823 τ. γκρός μόνον.

Κατὰ τὴν τελευταίαν δεκαετίαν διελύθησαν πλοῖα 11.779.000 τόννων γκρός, ἥτοι 1.7 ο.ο. ἐπηιώσ, τοῦ ὑπάρχοντος τοννάς. "Ἄν εἰς τὰς διαλύσεις ταῦτας ὑπολογισθοῦν καὶ αἱ ἀπώλειαι ἐκ θαλασσών ἀτυχημάτων ἡ ἄλλων ἀφροδιτῶν, ἀνέλθουσα διὰ τὴν αὐτὴν δεκαετίαν εἰς 3.771.000 τ. γκρός, τότε — ἔξαιρέσει τῶν ιστιοφόρων — διεγράφοντο ἐτήσιως 2.5 ο.ο. τῆς ὑπαρχούσης παγκοσμίου χωρητικότητος.

Τὸ 6. ναυπηγικὸν τρίμηνον

Ἀπὸ τὰς δημοσιευθείσας πορῶν τινῶν ἡμερῶν ἐν Λονδίνῳ στατιστικὰς τοῦ «Δοῦλο Ρέτζιστερ» διὰ τὸν ἔξελιξιν τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων κατὰ τὸ 6' τρίμηνον τοῦ τρ. ἔτους προσκύντει, ὅτι ἐτέλοντον ὑπὸ κατασκευὴν τὴν 30ήν Ιουνίου ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ Ἰολανδίᾳ πλοῖα συνολικῆς χωρητικότητος 1.037.073 τόννων γκρός, ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 36.7 ο.ο. τῆς παγκοσμίου ναυπηγικῆς ἐργασίας, μὲ μείωσιν δὲ κατὰ 52.004 τ. γκρός ἔναντι τοῦ α' τριμήνου τούτου. ἔτους καὶ κατὰ 162.900 τ. γκρός, ἐν συγκρίσει πρὸς τὸ ἀντίστοιχον 6' τριμήνου τοῦ 1937. Πάντοι, η παρούσα ἐργασία καὶ Ἰολανδίᾳ ὑπερβαίνει κατὰ σημαντικὸν ποσοστὸν τὸ σύνολον τῆς ὑπὸ κατασκευὴν χωρητικότητος εἰς τὰς τοεῖς κρητικές ναυπηγικὰς χώρας, ἥτοι τὴν Γερμανίαν, Ἰαπωνίαν καὶ Ὀλλανδίαν. Εἳς τῶν ἐν Ἀγγλίᾳ κατασκευῶν, σκάφη 176.000 τ. γκρός, ἥτοι τὰ 17 ο.ο.), προσοφίζοντα διὰ ἐφοπλιστὰς τῆς ἄλλωστης, ἐξ αὐτῶν δὲ πάλιν 7 πλοῖα, χωρητικότητος 37.830 τόννων γκρός, κατασκευάζονται διὰ λογαριασμὸν Ἐλλήνων ἐφοπλιστῶν.

Εἰς τὰς ὑπολοίπους χώρας — ἔξαιρέσει τῆς Σοβιετικῆς Ρωσσίας

W. KUNSTMANN, -STETTIN

BERLIN - SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ Τῷ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΓΔΑ-Swinemunde

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ:

ΚΩΔΙΚΕΣ:

Kunstmann, Stettin Scott's 1906, 1885
Leschaco, Berlin Watkins and Appendix,
Kunstmann, Swinemunde Seedienst, Boe, The New Boe

ΤΗΛΕΦΩΝΑ:

Stettin 25601 (5 lines)

Berlin 113131

Swinemunde 2063

IN EMDEN: LEXZAU, SCHARBAU & Co.

καὶ τῆς Ἰσπανίας, διὰ τὰς ναυπηγικὰς ἐργασίας τῶν ὄποιων δὲν ὑπάρχουν αὐθεντικὰ στοιχεῖα — ἐναντιγόνυτο τὴν 30ήν Ιουνίου ἐ. ἔ. ἀπόπλοια καὶ μότοροπις 1.789.829 τόννων γκρός, καλύπτοντα ποσοστὸν 63.3 ο.ο.) τῶν παγκοσμίων κατασκευῶν καὶ ἐμφανίζοντα, ἔναντι μὲν τοῦ α' τριμήνου τοῦ ἔτους μείωσιν κατὰ 15.790 τ. γκρός, ἔναντι δὲ τοῦ ἀντιστοίχου τοῦ 6' τριμήνου τοῦ π. ἔ. αὔξησιν κατὰ 106.942 τ. γκρός. Ἡ ἐργασία αὕτη κατενέμετο εἰς τὰς ἀσολούθους — κυρίως — χώρας: Εἰς τὴν Γερμανίαν ναυπηγοῦνται σκάφη 396.953 τ. γκρός, εἰς τὴν Ἰαπωνίαν 290.332 τ. γκρός, εἰς τὴν Ὀλλανδίαν 280.816 τ. γκρός, εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας 166.870 τ. γκρός, εἰς τὴν Ἰταλίαν 136.785 τ. γκρός, εἰς τὴν Σουηδίαν 114.675 τ. καὶ εἰς τὴν Δανίαν 107.075 τ. γκρός. Ἐξ τῶν ναυπηγήσεων αὐτῶν ποσοστὸν 30 ο.ο., ἦτοι σκάφη 537.636 τ. γκρός, προορίζονται διὰ ἐφοπλιστὰς ἑτέρων χωρῶν.

Κατὰ τὸ ἀνιστέρο, τὸ σύνολον τῶν παγκοσμίων ναυπηγήσεων ἀνήρχετο εἰς τὸ τέλος τοῦ 6' τριμήνου τοῦ ἔτους εἰς σκάφη 2.826.902 τόννων γκρός καὶ ἐδείκνυε μείωσιν κατὰ 67.794 τ. γκρός, ἔναντι τοῦ α' τριμήνου, τοῦ ἔτ., παρέμεινεν δύμος ἀκόμη εἰς ὑψηλότερον ἐπίτεδον ἔναντι παντὸς τομητικῶν συνόλου ἀπὸ τῆς 30ής Ιουνίου 1936 μέχρι τῆς 31ής Μαρτίου 1937.

Διαφοροῦντος τοῦ ὑπὸ ἀνασπόδησην τομῆμον ἡρχισεν εἰς τὴν Μεγάλην Βρετανίαν καὶ Ἰολανδίαν νέα ἐργασία διὰ σκάφη 156.970 τόννων γκρός, μὲ μείωσιν 16.061 τόννων, ἔναντι τοῦ α' 3μήνου, καθεύλκυσθησαν δὲ σκάφη 256.733 τ. γκρός, μὲ αὔξησην 106.741 τόννων, ἔναντι τοῦ α' τριμήνου. Οἱ ἀντίστοιχοι διὰ τὰς λοιπὰς δύμος χώρας ἀσούμοι ἦσαν διὰ μὲν τὴν Αἴγαδην Βρετανίαν καὶ Ἰολανδίαν, 16 σκάφη 155.150 τόννων γκρός εἰς τὴν Γερμανίαν, 15 χωρητικότητος 116.220 τ. γκρός εἰς τὴν Ὀλλανδίαν, 11 σκάφη 82.650 τόννων εἰς τὴν Ἰταλίαν, 10 σκάφη 84.578 τόννων εἰς τὰς Ἡνωμένας Πολιτείας, 5 χωρητικότητος 60.625 τ. εἰς τὴν Ι-

ΔΟΚΙΜΑΣΑΤΕ ΤΑ ΧΡΩΜΑΤΑ HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

Καὶ χρησιμοποιήσατε τα
ΚΑΤΑ ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΗΕΜΠΕΛ

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

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

ΑΝΕΓΝΩΡΙΣΜΕΝΑ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑ:

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

Wood Hempel Ltd, London, England.

Malmö Skeppsfärgfabrik, Malmö, Sweden.

ΓΕΝΙΚΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑ:

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

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

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

απωνίαν και 5 σκάφη χωρητικότητος 43.975 τόννων γκρός εἰς τὴν Σουδίαν.

Ός πρὸς τὰ μεγέθη, ἡ ὑπὸ ναυπήγησιν παγκόσμιος χωρητικότης περιελάμβανε 12 ἀτμόπλοια και 56 μότοροις τῶν 8000 ἕως 10.000 τόννων γκρός ἔκαστον, 14 ἀτμόπλοια και 48 μότοροις τῶν 10.000 ἕως 20.000 τόννων γκρός, 2 ἀτμόπλοια και 3 μότοροις τῶν 20.000 ἕως 30.000 τόννων και 3 ἀτμόπλοια ἄνο τῶν 30.000 τόννων γκρός ἔκαστον.

"Οσον ἀρροφράξει ἐξ ἄλλου τὰ συστήματα προσέσωσε, σκάφη 551.000 τόννων γκρός, ἐν τῷ ἐν Ἀγγλίᾳ και Ἰρλανδίᾳ κατασκευαζομένων, ἀνεγέρθησε εἰς μότοροις, ἐνῷ εἰς τὰς λοιπὰς χώρας τὰ ὑπὸ κατασκευὴν δηξελοκίνητα πλοῖα, ἀνερχόμενα εἰς 1.256.156 τ. γκρός, ὑπέρεβανον τὴν χωρητικότητα τῶν ἀτμούντων κατὰ 739.530 τ. γκρός.

Τέλος αἱ ὑπὸ κατασκευὴν ἡ ἐγκατάστασιν ἐπὶ πλοίοιν ἀτμομηχαναὶ κατὰ τὸ ὑπὸ ἀνασπόλησιν ὅτι τοῦτον, ἵσαν συνολικῆς δυνάμεως 1.040.000 ἵππων, συμπεριλαμβανομένων καὶ 86 σειρῶν ἀτμοστροβίλων 667.000 ἵππων ἀξονος περίποιαν. Αἱ παλινδρομαὶ μηχαναὶ σημειούμενα εἰς τὰς στατιστικὰς τοῦ «Δόνδη Ρέτζιστερ» μὲ δύναμιν 373.000 ἵππων, ἀντιποστεύονταν ἔνα ποσόστιν 12.5 οἱον μόνον τῆς συνολικῆς ἐν τῷ Κόσμῳ ὑπὸ κατασκευὴν ἡ τοποθέτησιν ἱπποδυνάμεως, ἐνῷ αἱ μηχαναὶ Ντίζελ, μὲ δύναμιν 1.941.000 ἵππων περίποιαν, ἐκάλυπτον τὰ 65.1 οἱον τῆς ὑπὸ κατασκευὴν ἡ ἐγκατάστασιν παγκοσμίου ἱπποδυνάμεως ναυτικῶν μηχανῶν.

Αἱ γραμμαὶ τοῦ Εἰρηνικοῦ

Τὸ ζῆτημα τῆς ἐνισχύσεως τῶν Βρεταννικῶν ταχτικῶν γραμμῶν πρὸς τὸν Εἰρηνικὸν καὶ τὴν Αὐστραλίαν, χάριν τῆς περιφρονήσεως σηματικῶν ἔνικῶν συμφερόντων καὶ πρὸς ἐπιτυχῆ ἀντιμετόπισιν τοῦ συναγωνισμοῦ, τοῦ προερχομένου ἀπὸ τὸ ἐπιχορηγούμενα καινούργη καὶ ταχέα Ἀμερικανικὰ καὶ Ἰαπωνικὰ «λάΐνερς», φαινετά, ὅτι ἐγγίζει πρὸς τὴν αἰσιάν λύσιν τῶν. Κατ' ἀναγονόστις τοῦ προέδρου τῆς «Canadian Pacific» σέρ Edward Beatty αἱ παραγματεύσεις διὰ τὴν παραγγελλαν δύο μεγάλων ὑπερωκεανῶν ὑψηθησαν εἰς σημείον ὑποσχόμενον τὴν εὐδώσιν τὸν ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς μέλλοντος. "Ηδη, αἱ κυβερνήσεις τοῦ Καναδᾶ, τῆς Αὐστραλίας καὶ τῶν νήσων Fiji (Πολινησία) ἐδέχθησαν νὰ καταβάλων ἔνα τμῆμα τῆς ἀπατηθησομένης δαπάνης, ἀναμένεται δὲ καὶ ὁριστικὴ ἀπάντησις τῆς Νέας Ζηλανδίας. Ἡ κυβερνήσεις τῆς Βρεταννικῆς ταύτης Κτήσεως διατηρεῖ δρισμένας ἀντιρρήσεις, αἵτινες δύος δὲν θεωροῦνται σοβαραὶ καὶ δινάμενα νὰ δυσχεράνουν τὴν τελικὴν κοινὴν συμφωνίαν. Ἡ πραγματοποίησις ἐξ ἄλλου τῆς παραγγελλαῖς ἡ ἐπιταχυνθῆ ἀπὸ μίαν ἐνδεχομένην συμφέρουσαν προσφοράν τῶν ναυτηγείων, ἀτινα ἐλπίζεται νὰ παράσχουν ἀρετὰς εὐκολίας καὶ ἴσανοποιητικὰς τιμάς, προσειμένου νὰ ἐξασθαλίσουν μίαν τόσον σημαντικὴν ἐργασίαν. Πρὸς τὸ πλόν, πάντως, δὲν πρόσεκται νὰ δοθῇ ἡ παραγγελία, διότι αἱ προσφοραὶ τῶν κυριοτέρων Ἀγγλικῶν ναυτηγείων, βάσει τῶν σχεδίων καὶ τῶν προδιαγραφῶν τῶν δύο σκαφῶν, ἐκρίθησαν ὡς τελείων ἀσύμφοροι.

Ἐπίσης ἡ «Canadian Pacific» προτίθεται νὰ προσθῇ εἰς μίαν γενικωτέραν ἀνασυγκρότησιν τοῦ στόλου της, ναυτηγούντας ὑπερωκεάνια, ὅτι μόνον διὰ τὰς γραμμὰς τοῦ Εἰρηνικοῦ, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ἐπηρεού τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, ἐφόσον θὰ ἐξησφάλιζεν εὐνοϊκάς συνθήκας. Ἐντὸς τοῦ προσεχοῦς ἔτους —εἰπεν ὁ σέρ Beatty— ἐλπίζει νὰ παραγγελθοῦν δύο νέα ὑπερωκεανά τάπουν «Empress» διὰ τὸν Εἰρηνικόν, ἵνα ἀντικαταστήσουν τὰ ὑπάρχοντα μεγάλης ἡλικίας σκάφη «Empress of Asia» 16.909 τ. γκρός καὶ «Empress of Russia» 16.810 τ. γκρός, ἀτινα κατεστενάθησαν τὸ 1913. Διὰ τὸ 1940 προβλέπεται ἡ ναυτηγήσις ἐνὸς ἀδελφοῦ ὑπερωκεανοῦ πρὸς τὸ «Empress of Britain» 42.380 τόννων

γκρός, ἀλλὰ μὲ κάπως μεγαλυτέραν ταχύτητα. Τὸ σκάφος τοῦτο, ἐφόσον θὰ παρηγγέλλετο τὸ 1940, θὰ εἰσήγετο εἰς τὴν ἐποχεσίαν τὸ 1942.

Ο προσθυπουργὸς ἀφ' ἑτέρου τῆς Νέας Ζηλανδίας ἐδήλωσε πρὸ ἡμέρων, ὅτι ἐπῆλθε συμφωνία ἐπὶ τῶν κυριοτέρων σημείων τῶν διαπραγματεύσεων διὰ τὴν ἐνίσχυσιν τῶν Βρεταννικῶν γραμμῶν τοῦ Εἰρηνικοῦ, δὲν ἀπομένει δὲ μόνον παρὰ ἡ ἐξένεργεις τῶν ἀπατούμενον κεφαλαίον διὰ τὴν χορηματοδότησιν τοῦ προγράμματος γένοντα ναυτηγήσεων. Ὑπολογίζεται, ὅτι τὸ κύστος τῶν ἀντωτέρων περίποιαν περίποιαν.

Αἱ ἀπώλειαι πλοίων κατὰ τὸ 1937

Ἡ μείσωσις τῆς παγκοσμίου χωρητικότητος ἐκ διαλύσεων, ναυαγίων καὶ πλ. αἴτιων ὑπῆρχε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἡ μικροτέρᾳ, ἐξ ὅσων παρετηρηθῆσαν κατὰ τὴν τελευταῖαν δεκαετίαν. Λί σχετικά στατιστικαὶ τοῦ «Δόνδη Ρέτζιστερ» ἀναδιάβασαν ταύτην εἰς 748 μόνον ἀτμόπλοια, «μότοροις» καὶ ιστοφόρα (100 τ. γκρός καὶ ἄνοι ἔκαστον), συνολικῆς χωρητικότητος 1.066.902 τόννων γκρός, μὲ μείσωσιν κατὰ 333.055 ἔναντι τοῦ 1936. Αἱ ἐξ διαλύσεων διαγραφαὶ ἀναφέρονται εἰς πλοῖα 610.783 τ. γκρός, ἔναντι 1.016.460 τόννων γκρός τοῦ 1936, ἐνῷ αἱ διαγραφαὶ ἐξ θαλασσίων ἀτυχημάτων ἥσαν κατὰ 71.234 τ. γκρός ἐπὶ πλέον τοῦ 1936. Εἰς τὸν κατετέρῳ πίνακα παρέχεται μία ἀναλυτικὴ εἰκὼν τῶν ἀπωλειῶν ἐξ θαλασσίων ἀτυχημάτων, ἐκάστης ναυτιλίας καὶ τοῦ ποσοστοῦ ἀετῶν ἔναντι τοῦ ἀριθμοῦ πλοίων καὶ τῆς ὀλικῆς χωρητικότητος τῶν κατὰ χώρας ἐμπορικῶν στόλων:

ΣΗΜΑΙΑΙ	Πλοῖα	Τ. γκρός	Ἀριθ. ἀ.π	χωρητ.
'Αγγλίας — Ιρλανδίας..	50	80.753	0.69	0.46
'Αγγλ. Κτήσεων	29	31.840	1.19	1.03
'Ην. Πολιτειῶν	18	48.970	0.63	0.50
Δανική	7	9.173	1.01	0.82
Γαλλική	17	13.647	1.24	0.48
Γερμανική	12	22.734	0.55	0.58
Έλληνική	12	40.364	1.96	2.18
Όλλανδική	4	7.020	0.28	0.27
Ίταλική	15	33.780	1.18	1.05
Ίαπωνική	25	33.987	0.98	0.76
Νορβηγική	19	20.199	1.—	0.46
Ίσπανική	16	56.928	1.85	5.40
Σουηδική	2	2.321	0.16	0.15
Λοιπά Εὐρ. χώρων.....	24	23.927	—	—
Κεντρ. καὶ Ν. Αμερ.	12	22.847	—	—
Λοιπά Χώρα	6	7.629	—	—

Σύνολον: 268 456.119

Ἡ Ελληνικὴ ναυτιλία, ὡς συνήθως, ἔσχεται πρώτη εἰς τὸν ἀνωτέρῳ πίνακα, ὅπου ἀπορρᾷ τὸν ἀριθμὸν τῶν πλοίων, μετὰ τὴν Ισπανικὴν δὲ ὡς πρὸς τὴν χωρητικότητα, δεδομένου, ὅτι αὕτη ἀπώλεσεν ἀρκετὰ σκάφη ἐκ κινδύνων πολέμου. Σημειωτέον, ὅτι τὰ 44.4 οἱον τῶν θαλασσίων ἀτυχημάτων κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ὑφειλόντο εἰς περιπτώσεις προσαράξεων καὶ προσκόνσεων. Ἡ ἀναλογία διὰ περιπτώσεις ἐγκαταλεῖσθεν, καταβύθισεν καὶ γενικῶς ὀλιγόν ταχιδύνων ἐκ κινδύνων θαλασσίων ἀτυχημάτων, ἦτο 23.8 οἱον.

Ο ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ιουνίου

Ο μέος ὃς τοῦ ναυλοτιμάριθμον τῶν «τράμπτερ» μὲ βάσιν 100 τοῦ 1935, ὡς οὗτος κατατίζεται ἐπὸ τοῦ Ναυτικοῦ Επιμελητηρίου,

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



BERGER
MARINE PAINTS &
ANTI-FOULING
COMPOSITIONS
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

διεκυμάνθη τὸν παρελθόντα 'Ιουνίου εἰς τὸ ἐπίπεδον τῶν 123.1 οὐ στερήσας κατὰ 5.7 οὐ ἔναντι τοῦ μέσου δροῦ τοῦ μηνὸς Μαΐου καὶ κατὰ 44.9 οὐ ἔναντι τοῦ 'Ιουνίου π. ἔ. 'Αναλυτικότερον, οἱ κατὰ κατηγορίας φορτίον συντελεσταὶ τοῦ ναυλοτιμαρίθμου δείχνυνται ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πάντα, ἐν συγκρίσει μὲ τὴν παρατηρηθεῖσαν διαφορὰν ἔναντι τοῦ Μαΐου τοῦ ἔ. καὶ τοῦ 'Ιουνίου π. ἔ.

	Ιούνιος ἔ. ἔ.	Μάιος ἔ. ἔ.	'Ιούν. π. ἔ.
Γαλάνθρακες (ἀ) π ἄνω 3000 τ. γκρ.)	93.9	— 0.3	— 44.9
Γαλάνθρακες (ἀ) π κάτω 3000 τ. γκρ.)	115.—	— 13.9	— 31.6
Γεννήματα	136.9	— 2.1	— 29.8
Σύλεια	112.2	—	— 38.5
Μεταλλεύματα	109.7	— 5.5	— 38.1
Λιπάσματα	95.5	— 8.6	— 46.—
Ζάχαρας	118.4	— 8.3	— 41.8
Σίδηρος, χάλυψ, παλαιοσίδηρα	117.6	— 16.6	— 54.—
Σύνολον:	123.1	— 5.7	— 34.2

Ο ἀκόλουθος πίναξ ἐμφανίζει τὴν πορείαν τοῦ ναυλοτιμαρίθμου ἐν συγκρίσει πρὸς τὰς βάσεις 100 τοῦ 1929 καὶ τοῦ 1935, τοῦ βασικοῦ δηλαδὴ ἔτους, δῆτα καθερρόθησαν αἱ πρὸς τὰ «εργάματα» Ἀγγλικαὶ ἐπιχειρήσεις.

1929.....	100.....	133.5
1935.....	74.9	100.—
1936.....	84.3	112.6
1937.....	131.5	175.6
'Ιανουάρ. 1938.....	103.5	138.2
Φεβρ. 1938.....	97.....	129.5.....
Μάρτιος 1938.....	95.5	127.5
'Απρīl. 1938.....	95.....	126.9
Μάιος 1938.....	97.8	130.6
'Ιούνιος 1938.....	92.2	123.1

Ἀτμομηχανὴ ἡ μηχανὴ Δῆζελ;

Εἶναι γνωστὴ ἡ εὐρυτάτη διάδοσις τῆς μηχανῆς «Ντῆζελ», ἡ οποία κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη, ὡς ἄλλως τε προκύπτει καὶ ἀπὸ τὰς σχετικὰς στατιστικὰς τοῦ «Ἄσθρα Ρέτζιστερ», ἐκτοπίσεις διαφορῶν τὴν ἀτμομηχανήν. Παραλλήλως δημος γνωστὴ εἶναι καὶ ἡ προσπάθεια τῶν τεχνικῶν, ὅπως βελτιώσουν τὴν παλινδρομικὴν μηχανὴν καὶ ἀναζωτίσουν τὴν περιστέρων ἐπιπονίαν τῆς. Εἰς μίαν προσφάτως δημοσιευθεῖσαν μελέτην "Ἀγγλον τεχνικοῦ παρέχονται ἐπὶ τοῦ ἀντικείμενου τούτου ἀρκετὰ ἐνδιαφέρουσα πληροφορία ἐπὶ τὸν πρόσδοτον εἰς τὰ σχέδια τῆς παλινδρομικῆς μηχανῆς, ἥτις προκειμένου περὶ φορτηγῶν πλοίων, γενικῶς ὁμολογεῖται, ὅτι ἐξειλίχθη εἰς τοιούτον σημεῖον, ὅποτε, λαμβανομένων ὑπὸ ὅψιν τῆς ἀσφαλείας ποὺ παρέχεται, τῆς ἀρχικῆς ἀξίας τῆς, τῶν ἔξοδων συντηρησεώς καὶ τῆς οἰκονομίας τῆς, εἰς καθίσματα ὑλῆς καταναλώσεως, νὰ δύναται ν' ἀντιμετωπίσῃ κάθε ἀντίταλον μηχανῆν, ἀποδίδουσα τὰ ἀντά «σχεδὸν» ἀποτέλεσματα.

Χαρακτηριστικὴ εἶναι εἰς τὴν ὁρθεῖσαν μελέτην ἡ λέξις «σχεδὸν», δεδομένου, ὅτι αἱ στατιστικαὶ τοῦ «Ἄσθρα Ρέτζιστερ» ἀποκαλύπτουν, ὅτι τὰ 68 οὐ τῆς ταξινομίθεσης κατὰ τὸ 12μηνον 'Ιουνίου 1937—38 χωρητικότητος, ἵσσαν ἐφεδιασμένα μὲ μηχανῆς Ντῆζελ, καὶ 6 οὐ μὲ ἀτμοστροβίλους, ἐνῷ αἱ παλινδρομικαὶ μηχανῆς ἐσημειούντο μὲ 26 οὐ, χωρὶς ἡ ἀναλογία τῶν αὐτῶν νὰ ἀποτῇ ἀξιόλογον τινὰ μεταβολὴν κατὰ τὴν τελευταῖαν ἔξαστιαν. Καὶ ἀν ἀρχὴν ληφθῇ ὑπὸ ὅψιν, ὅτι μία μηχανὴ παλινδρομικὴ, τριπλήνδρος, μὲ ὅλας τὰς τεχνικάς τελειοποιήσεις, αἵτινες τελευταῖας ἐφαρμόζονται ἀκόμη καὶ ἐν συνδυασμῷ πρὸς ἀτμοστροβίλοιν καμηλῆς πέσεως δύναται νὰ παρουσιάσῃ μείωσιν τῆς καταναλώσεως κανονικῶν ὑλῆς πλέον τῶν 50 οὐ), ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν συνθήκη ἐν οποῖοι μηχανῆν 50 ἐτῶν, ἡ μηχανὴ Ντῆζελ, ὃὐ παρουσιάζει ἀσφαλῶς καὶ πάλιν λίγαν καταφανεῖς οἰκονομίας, εἰς τὰς ὄποιας καὶ ὀφείλεται ἡ συνεχίζομένη ἐξάπλωσης τῆς.

Δέον ν' ἀναγνωρισθῇ, ὅτι—ός πρὸς τὴν ἀρχικὴν ἀξίαν—ἡ παλινδρο-

μικὴ μηχανὴ διατηρεῖ καταφανῆ ὑπεροχήν. Ἐὰν λάβωμεν τὴν ἀξίαν μᾶς παλινδρομικῆς μηχανῆς ὡς μονάδα, ἡ σχετικὴ ἀξία μᾶς ἀντιστοίχου μηχανῆς Ντῆζελ, τῆς ἀρτῆς δυνάμεως, ὃὐ εἶναι γύρῳ τῶν 1.3 ἐως 1.5, ἀνάλογως τοῦ τύπου τῆς.

Οἱ μισθοὶ τοῦ προσωπικοῦ εἶναι σχεδὸν οἱ αὐτοὶ δι' ἀμφοτέρους τὰς περιπτώσεις, διότι οἱ θεματαὶ τοῦ ἀτμοπλοίου ἀντικαθίστανται διὰ τῶν ἐκτάκτων καθαριστῶν καὶ ἡλεκτρολόγων τῶν «μότορσιτς». Ὁσον ἀφορᾷ τὴν ἀσφαλείαν, δύναται νὰ λεζθῇ μετὰ πειοτήσεως, ὅτι, ἐνῷ πρὸς τίνας ἐπιφέρεται ἡ συμπαγής, δραδυκίνης, ὅτι, ἐνῷ πρὸς τίνας ἐπιφέρεται ἡ προφοροδοτούμενη διὰ κεκορεμένου ἀτμοῦ ὑπὸ Σκωτικῶν λεβήτων, ἐθεωρεῖτο ὡς διλγότερον ἐποκευμένη εἰς ἀνωμαλίας, ἔναντι τῆς μηχανῆς Ντῆζελ, σήμερον ἡ διαφορὰ αὕτη ἐπαυσε πλέον νὰ φέσταται.

Ἐξ ἄλλου, ὡς ἐμφανίνεται ἐπὶ τῶν στατιστικῶν, ἡ κατανάλωσις κανονικῶν παραγάμων μηχανῶν Ντῆζελ, πειστρέφεται εἰς τὸ 1)3, ἔναντι τῆς καταναλώσεως τῆς ἀτμομηχανῆς. Ἐν προκειμένῳ δημος δέον νὰ ληφθῇ ὑπὸ ὅψιν τὸ κόπτος τῆς κανονικῶν ὑλῆς. Τὸ κόπτος τοῦτο δὲν εἶναι δυνατὸν νὰ ἔξαρθρωθῇ ἀπόλυτως, ἀν δημος ἐπολογισθῇ 2 πρὸς 1 ἡ σχέσις μεταξὺ ὑγρᾶς κανονικῶν ὑλῆς τῶν μηχανῶν Ντῆζελ πρὸς τὴν τῶν γιανθράκων—πτολογισμὸς ἐγγίζων τὴν πραγματικότητα — ἡ κατανάλωσις τοῦ δηξελοπλοίου εἶναι μὲν τὸ 1)3 μόνον, ἔναντι τῆς τοῦ ἀτμοπλοίου, ἀλλὰ τὸ κόπτος εἰς τὴν περιπτώσιν τοῦ πρώτου εἶναι τὰ 2)3 ἔναντι τοῦ ἀτμοπλοίου. Βεβαίως, οἱ κατὰ τόπους συντελεσταὶ δύνανται ν' ἀλλοιώσουν κάθε ὑπολογισμὸν τοιάντης φύσεως, ἰδίᾳ μάλιστα ὅταν τὸ ταξίδιον ἀφορᾷ περιοχάς, δημος ὁ μὲν γιανθράκας εἶναι εὐθηνός, τὸ δὲ πετρόλιων δισεύθετον.

Ὦς πρὸς τὰ πραγματικὰ ἔξοδα ἐξεμεταλλεύσεως, ἐὰν ἔξετασθῇ ἡ περίπτωσις μᾶς παλινδρομικῆς μηχανῆς, προμηθευομένης ἀτμοῦ ἀπὸ λέβητα θεμιανύμενον διὰ πετρόλιων, ἡ σύγκαισις εἶναι εὐχερής, διότι, ἀν καὶ ἡ ποσότης τοῦ καταναλώσομένου πετρέλαιου δύναται νὰ εἴναι κατὰ τι μεγαλυτέρα τοῦ ἡμίσεος, ἔναντι τῆς τοῦ γιανθράκος διὰ τὴν παραγωγὴν τῆς ιδίας δυνάμεως, ἐν τούτοις τὸ πετρέλαιον τῶν λεβήτων κοστίζει περισσότερον περὶ 75 οὐ ἀπὸ τὸν γιανθράκα. Προκύπτει, συνεπῶς, ὅτι παρὰ τὰς ἐπιτευχείσας τελειοποιήσεις εἰς τὴν παλινδρομικὴν μηχανὴν καὶ τὰς ιανοποιητικὰ ἀποτελέσματα τὰ ἐπιτυγχάνομένα ἡδη ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς καταναλώσεως, ἡ παροῦσα θέσις τῆς, ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν μηχανὴν Ντῆζελ, δὲν εἴναι καὶ τόσον εὐνοϊκή, δημος τινὲς ἐπὶ τῶν ἐνδιαφερομένων ἐπιζητοῦν νὰ τὴν παρονοίασουν.

Εἰς τὰς ἀντέτοκους συγκρίσεις ἐξητάσθησαν ἀπλῶς τὰ πραγματικὰ γενικοῦ ἔχοδα τῶν δύο τέτονων μηχανῶν. Υπάρχουν δημος πολλὰ ἀκόμη ἀλλὰ πλεονεκτήματα, ἀπίνα ἐμφανίζονται αἱ μηχαναὶ Ντῆζελ, συγκινόμενα πρὸς τὰς παλινδρομικάς. "Ἐνα ἀπὸ τὰ σοβαρώτερα πλεονεκτήματα εἴναι καὶ τὸ ὅτι ἡ μηχανὴ «Ντῆζελ» χρειάζεται τὸ 1)3 μόνον τοῦ ἀτμοπλοίου ἀπὸ ἓνα ἀτμοπλοίου χρόνον διὰ «μπλόνγερ» γιανθράκων ἡ τὸ ½ τοῦ χρόνου προκειμένου διὰ σκάφους μὲ παλινδρομικὰς μηχανάς, χρησιμοποιοῦν πετρόλιων εἰς λεβήτα. Τὰ μειονέκτηματα ἔχει ἀλλοιούσαν τὸ γιανθράκος, τὰ συναφῆ πρὸς τὸν ἀνεφοδιασμόν, ἀπολείπεις εἰς χωρητικότητα, ἀπορρίμματα καὶ κόπτον, εἴναι λίαν ἐμφανή.

Νορβηγία

Τὸ νομοσχέδιον περὶ ὁκταώρου

Ἡ πρὸ τίνων μηνῶν συσταθεῖσα ὑπὸ τῆς Νορβηγίας κυβερνήσεως ἐπιτοποὶ διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τῆς συμβάσεως τῆς Γενεύης περὶ καθιερώσεως τοῦ ὄντωσον πρὸς τὰ πλοία, ἐπεράτωσε τὰς ἐργασίας τῆς διατύπωσιστα τὰ ἐποκειμένη πορίσματα τῆς εἰς ἔκθεσιν, βάσει τῆς ὅποιας τὸ ἐποκειμένον τοῦ 'Εμπορίου προέβη εἰς τὸν καταστομένον νέον σχετικὸν νομοσχέδιον. Παρὰ τὴν γνωστὴν ἀντίδραστην τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, τὸ νέον νομοσχέδιον διὰ τὴν ναυτιλίαν, παρ' ὅσον ἀρχικῶς ἀνεμένετο.

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & C. LTD

ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

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

Ειδικῶς ως πρός τα πλοία τά απασχολούμενα είς ταξίδια έξωτερην τὸ νομοσχέδιον καθορίζει, διτ αἱ ὕδαι ἐργασίας ἐν τῇ θαλάσσῃ δὲν θὰ ὑπερβαίνουν τὰς ὅπτω διὰ τοὺς ἀξιωματικούς, προκειμένου περὶ σκαφῶν ἔχοντων τρεῖς, τοῦλάχιστον, ἀξιωματικούς καταστοώματος. Τὸ ὅπτάριον θὰ ισχύῃ ἐπίσης διὰ τὸν φαδιστὴν γραφτής, διὰ τὸ πλήρωμα ταστοώματος ἐπὶ σκαφῶν ὑπερβαίνοντων τοὺς 2000 τ. γκρός, διὰ μηχανικούς ἐπὶ πλοίων ἔχοντων τρεῖς, τοῦλάχιστον, ἀξιωματικούς μηχανῆς καὶ διὰ τὸ προσωπικὸν μηχανῆς ἐπὶ σκαφῶν 700 τόννων γκρός καὶ ἄνω.

Ἐάν, κατά τὴν φύσιν τοῦ πλοιάρχου, ἥθελε χρειασθῆ, εἰς δυσχερεῖς διὰ τὴν ναυπλοίαν περιπτώσεις, νὰ διπλασιασθῇ ἡ ἐπὶ τῆς γεφύρας φυλακή, οἱ Ἀξιωματικοὶ τῶν πλοίων, ποὺ διαθέτουν τρεῖς τούλαχτιστον ἀξιωματικοὺς καταστόρωματος, δύνανται νὰ διαταχθοῦν, ὅπως ἐγγαθοῦν ἐπὶ πέντε ὥρας ἡμερησίως ἐπὶ πλέον τοῦ ὀκταώρου. Οἱ ἐπὶ τοιούτων πλοίων ἀξιωματικοὶ δύνανται ἐπίσης νὰ διαταχθοῦν δὲ ἔκτελεσιν ναυτικῆς ὑπηρεσίας η γραφικῆς ἐργασίας ἐπὶ μίαν ἐπὶ πλέον ὥραν ἡμερησίως πέραν τοῦ ὀκταώρου. Ἀξιωματικὸς λαμβάνον εἰδικὸν ἐπιμόσθιον διὰ νὰ χειρίζεται τὸν ἀσύρματον, δύναται νὰ διαταχθῇ δὲ ἔκτελεσιν ὑπηρεσίας ἀσύρματον μέχρι δύο ἐπὶ πλέον ὥραν πέραν τοῦ ὀκταώρου.

Ἡ ἑβδομάς τῶν 48 ὥρῶν

Κατὰ τὰς Κενταράς καὶ ἑορτὰς οὐδεμίᾳ ἄλλῃ ἐργασίᾳ δύναται πανοικῶς ν' ἀπατηθῆ ἀπό μέρους τοῦ πλοιοκτήτου ή τοῦ πλοιάρχου, ἔξαιρεσι τῶν σχετιζόμενων μὲ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, τοὺς ἐλιγμούς, τὴν ναυοπλοίαν καὶ τὴν πρόσωπαν τοῦ σκάφους ή προσεκμένου περὶ συναγόνων ἐργασιῶν, τῶν δόπιον νὰ μὴ ἐπιτέσσεται ἡ ἀνάβολη. Κατὰ τὰς Κενταράς καὶ ἑορτὰς δύναται περιστέφων νὰ διαταχθῇ τὸ πλήρωμα δι- ἐργασίαν μέχρι μιᾶς ὥρας, προσεκμένου διῆ τὴν συνήθη καθημάτητα.

Αἱ συνήθεις ὥραι ἐργασίας ἐν τῇ θαλάσσῃ διὰ φύλακην ἡμέρας δὲν δύνανται νὰ ὑπερβαίνουν τὰς 8 ἡμέρων ἢ τὰς 48 ὥρας καθ' ἔβδομά-
δα. Ἐάν τὸ πλοϊὸν ταξιδεύῃ ἐπὶ πολλὰς ἡμέρας, συμπεριλαμβανομένου
ἐνὸς Σαββάτου, αἱ ὥραι ἐργασίας κατὰ τὰς ἄλλας ἡμέρας δύνανται ν'
αὐξῆσθαι κατὰ μίαν, ὑπὸ τὸν ὅρον, ὅτι αἱ κατὰ Σάββατον ἐργάσιμοι ὥ-
ραι θὰ μειωθοῦν κατ' ἀνάλογον ἀριθμόν. Κατὰ τὰς Κυριακὰς καὶ ἑορ-
τὰς ὁ ἑκτελῶν ὑπηρεσίαν ἡμέρας ναύτης δὲν δύναται νὰ διαταχθῇ δι'
ἐργασίαν πλέον τῆς μιᾶς ὥρας, δι' ἐργασίαν δὲ συνήθη καὶ μὴ δυναμέ-
νην γ' ἀναβληθῆ.

Αἱ ἑγγάσμοι δῶρα ἐν τῇ θάλασσῃ διὰ τοὺς λογιστάς, μαγείρους καὶ θαλαμητόλους, ὑπηρετοῦνται ἐπὶ μὴ ἐπιβατηγῶν πλοίον, δὲν δύνανται νὰ ὑπερβαίνουν τὰς ἔννέα ἡμεροσίως, ὅφελον δὲ νὰ περιλαμβάνονται μεταξὺ θυς προΐνης καὶ θυς ἐπερινής δῶρα. Προσεκμένου περὶ αριστοτέλη γαρηπότην ἐκτελούντων καὶ γραφικὴν ἑγγάσιαν, δύνανται ν' ἀπατηθοῦν αἱ ὑπηρεσίαι των εἰς οἰανδήποτε στιγμὴν τῆς ἡμέρας. Ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν σκαρῶν αἱ ἑγγάσμοι δῶρα δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίνουν τὰς δέκα, καθ' οἰανδήποτε στιγμὴν τῆς ἡμέρας ἐκτελούμενα, διὰ τοὺς λογιστάς, μαγείρους καὶ θαλαμητόλους, προβίλεται ἡ καθιέρωσις κανονισμοῦ, διότε νὰ ὑπάρχουν ὄντω, τοὐλάχιστον, δι' αὐτοὺς συνεχεῖς δῶρα ἀργίας.

Αἱ κανονικαὶ δῶρα ἐργασίας κατά τὰς ἡμέρας κατάπλον ἢ ἀπόπλου δὲν πρέπει νὰ ὑπερβαίνουν τὰς ἐννέα διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καταστρώματος καὶ τὰς ὅπτὼ διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς, τὸ κατόπερον πλήνωμα καταστρώματος καὶ δ' οἰονδήποτε μέλος μηχανῆς. Κατά τὰς Κυριακὰς ἢ ξορτάς ἐν λιμένι, οἱ ἀνδρες καταστρώματος καὶ μηχανῆς δὲν ὑὰ διατάσσονται νὰ ἔκτελοιν ἄλλην ἐργασίαν, εἰμὶ μόνον τὴν ἀναγκαῖοθεντα διὰ τὴν ἀσφάλειαν καὶ τὴν λειτουργίαν τοῦ πλοίου, συνήθῃ καθήκοντα ἐργασίας καθαύματος, προϊστορέοντα μίαν, κατ' ἀνώτατον δριον ὥστα ἀπαντολήσεως, καθὼς καὶ τὴν ἀπαράτητον ἐργασίαν διὰ νὰ εἰνε τὸ σκάφος ἔτιμον διὰ τὸν κατάπλον ἢ ἀπόπλουν. Εἰς τὰς περιπτώσεις ταύτας δὲν συμπειριλαμβάνεται ἡ ἁναστα αποστολήσεως.

Αἱ ὥραι ἀναπαύσεως

Κατὰ τὰς λοιπὰς ἡμέρας, πλὴν τῶν ἀναφερομένων εἰς κατάπλους ἢ ἀπόπλους, αἱ συνήθεις ὥραι ἐργασίας, διαν τὸ σπάνιος εὑρίσκεται ἐν λιμένι, δὲν θὰ ὑπερβαίνουν τὰς ὄκτω ἡμεροηπίσις ἢ 48 ἔβδομαδιάς, προ-
κειμένου περὶ φύλακων τῶν λογιστῶν, φαριτελεγφαρητῶν καὶ ἀνδρῶν
καταστροφίας καὶ μηχανῆς καὶ τὰς ὄκτω ὥρας ἡμεροηπίσις προκειμέν-
νου περὶ τῶν μηλαπτῶν· Κατὰ τὰς Κροκούσας γαὶ ἔσοδος δὲ λιμένων

οὐδεμία ἄλλη ἐργασία δύναται ν' ἀπατηθῆ, ἔξαιρέσει ἀνωτάτου τινός οἵου μᾶς ὡρας διὰ συνήθη καθήκοντα καὶ δι' ἐργασίας σχετιζομένας μὲ τὴν ἑτέρη τῶν ἐπιθατῶν ή τοῦ πληρόματος φροντίδα.

‘Η διὰ τοὺς φαδιστήγεγαφτας καὶ τὸ πλήρωμα καταστόματος καὶ μηχανῆς ἀπαντομένη ἐργασία δέον νὰ ἔπειληται μεταξὺ 7ης π. μ. καὶ 8ης π. μ. διὰ δὲ τοὺς θαλαμάπολους κατὰ τὰς Κυριακάς καὶ ἕορτάς μεταξὺ 8ης καὶ 9ης πρωΐνης.’ Ἐπὶ πλοίοις ἄτινα δὲν μεταφέρονται ἐπιβάτες, αἱ συνήθεις ὅραι ἐργασίας κατά τὴν ἐν λιμένι παραμονὴν θὰ είναι μεταξὺ 8ης π. μ. καὶ 7ης π. μ. Ἐπὶ τῶν ἐπιβατηγῶν σκαφῶν οἱ θαλαμηπόλοι δύνανται νὰ διαταχοῦν, διώτι ἐργασίουν καθ’ οἰανδήποτε στιγμὴν τῆς λιμέρας, ἐφόσον η ἐργασία τοιν ἔχει οὕτω διακανονισθῇ, διώτε νὰ καταλήπῃ δὲ ἔκαστον μέλος τοῦ πρωσποικοῦ βξ., τοιλάχιστον, συνεχεῖς ὅραι ἀναπτάσσεις μεταξὺ 7ης ἑσπερινῆς καὶ 8ης πρωΐνῆς ὥρας.

'Ο πλοίαρχος, διταν νομίζη, διτι ή έντι λιμένι παραμονή τού σκάφους του δεν θά ίπερθη τάξ 4 ώρας ή δύσκις ηθελε κρίνει άναγκαίον διά τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, δύναται ν' ἀλλάξῃ τάξ φυλακὰς θαλάσσης, οπότε καὶ θά δημοποιώντα αἱ προηγούμενα διατάξεις, αἱ ἀναφερόμεναι εἰς τάξ εν πλῷ ἔργασίους ὅρασ. 'Εάν ή διαταγή τοῦ πλοιάρχου ἀνωθῆν ὡς ποδὲ τὴν ἀνάγκην ἀσφαλείας τοῦ πλοίου ή έάν τῷ λιμένι παραμονή ἵπερθη τάξ τεσσάρας ώρας, τότε ή ἔσπατος ἔργασια φυλακῆς, δέον νύ θεωρηθῆν ὡς ἄπειρωρία. 'Επι πλέον τῶν ἀντέτριο, δύναται διτοιάρχος νύ διατάξῃ τὴν ἐπτέλεον ἀλλῆς τινὸς ἔργασίας ἐπὶ τῇ καταβόθρᾳ ἑπερφοιών. Πάντως, οὐδεὶς ἐπὶ τοῦ πληρώματος δύναται να διαταχθῇ, ὅπως ἐπτέλεσθη ὑπερφοιώις ὑπερθεωνύσας τάξ 24 ώρας καθ' ἔδομάδα ή τόσας ωστε ή ὅλη ημεροσία ἔργασία νύ μη ὑπερθη τάξ 16 ώρας ἐν συντόλῳ.

Αἱ ἀγοιβαι τῶν ὑπερωπιῶν

'Η ἀμοιβὴ δὲ' ἐργασίαν ἐν ἐπεφωρίᾳ δοκεῖται εἰς 1.50 κορώνας κατ' ἑλάχιστον δόσιν, δὲ' ἔκαστην ὥραν, προσεμένου διὰ τοὺς ἀξιωματικοὺς καταστρώματος ἡ μηχανῆς, τοὺς φαδιοτήτες γεφαργῆτας καὶ τοὺς θαλαμηπόλιους καὶ 1 κορώναν, τούλαχιστον, καθ' ὧν προσεμένου περὶ τῶν ὑπολοίπον μελῶν τοῦ πληρώματος. Ανγίλιοι 16 ἐτῶν ἡ καὶ κάτο, δὲν δύνανται νὰ διατυχοῦν πόὺς ἐπέτειον ἐργασίας μεταξὺ 8ης μ. μ. καὶ 8ης πρωΐης ὥρας, ἐκτὸς ἐπίν κατά τὸ χρονικὸν τοῦτο διάστημα τοῖς δοθῆ ἀνάπλασις ἐννέα ἐν συνεχείᾳ ὥρων.

"Εκαστον μέλος τοῦ πληρώματος δύναται νὰ ζητήσῃ καὶ λάθη γνῶσιν τοῦ λογοφρίασμοῦ ὑπερωφιῶν του. Οἱ λογοφρίασμοὶ οὗτοι δέον νὰ φυλάσσονται ἐπὶ μίαν τρειτιάν ἡ καὶ ἐπὶ μεγαλύτερον χρονικὸν διάστημα, ἐν περιπτώσει δικαιστής εἰδειδικήσεων ὑπερωφιῶν ὑπὸ τῆς ἐνδιαφερομένου. Ἔξ ἄλλου, ἐπὶ πλέον τοῦ προβλεπομένου ὑπὸ τῆς κειμένης νομοθεσίας ποινῶν, τὸ νέον νομοσχέδιον καθοδίζει χορηματικάς ποινὰς διὰ περιπτώσεις πλοιάρχων ἢ ἀξιωματικῶν, οἵτινες θὰ διέτασσαν τὴν ἐκτέλεσιν ἐργασίας εἰς εὐόντεραν αλίμανος ἔσελντς, τῇ δοτοίν σαφῶς διαγράφει ἢ νέα νομοθεσία. Θά ὑπόκειται τέλος εἰς ποινὴν φυλακίσεως μέχρις 6 μηνῶν πάς, δυσὶς ἥμελες ποροῦ εἰς γενεδίες ἔγγραφές ἢ εἰς ἄλλοις ὕσεις ἢ καταστροφάς προγενεστέρων ἔγγραφον.

Πολωνία

Nέα ύπερωκεάνια και πλοϊα κοσμητικά

Καθωφίσθησαν πρό ήμερων τὰ δύναματα, ποὺ θὰ δοθοῦν εἰς τὰ δύο γένα Πολονικά ὑπέρφερεάνια, τὰ κατασκευαζόμενα εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ Δανίαν διὰ λογαριασμὸν τῆς «Gdynia—America Lines» καὶ προοριζόμενα νὰ ἔχουνται στήσουν τὴν προσδετικῶν αἰξινομένην ἐπιβατικὴν καὶ ἐμπορικὴν κίνησιν πρὸς τὴν Νότιον Αμερικὴν. Οὕτω, τὸ κατασκευαζόμενον εἰς τὰ «Ἀγγλικὰ ναυτηγεῖα «Swan—Hunter» καὶ καθελκύνομενον κατ' αὐτὰς «ἄλινεος» τῶν 15.000 τόννων γχρόν, θὰ δονομασθῇ «Sobieski», τὸ δὲ ἀδέλφιόν αὐτοῦ πλοίον ἀναμένεται νὰ καθελκυσθῇ τὸν προσεχῆ χειμώνα ἐκ τῶν Δανικῶν ναυτηγείων τοῦ Νάσκοβ καὶ θὰ δονομασθῇ «Chrobry». Διὰ τῆς ἀποφάσεως τῆς ταυτῆς ἡ «Gdynia Lines» συνεχίζει τὴν τακτικὴν νὰ τιμᾷ δύναματα ἥρωιδων προσώπων, ἅτινα διεδραμάτισαν σπουδαῖον ὃδον εἰς τὴν Πολωνίαν τοιστοῦν. Τὸ αὐτὸν ἔπραξε καὶ διὰ τὰ εἰς Ἰταλίαν ναυτηγηθέντα «Pilsudski» καὶ «Batory».

Τὸ Σοβιέσκιαν ἔθνος τὸ δύοντα τοῦ Πόλονοῦ Βασιλεῶς Ιωάννου Σομπτέσκι, δύοτι κατεργόποτε τοὺς Τούρκούς τὸ 1683 ὑπὲ τὰ τείχη τῆς πόλεως απέσπα. Ρώμην παρατρέψας τὸν Καπετάνιον τὸν Λαζαρίνον

ZETSKA PLOVIDBA A.D.

ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΥ “LOVCE...

διαθέτοντος πολυτελεῖς καμπίνας πρώτης δέσεως μὲ μίαν καὶ δύο κλίνας,
ἐπίσης πολυτελῆ τουριστικὴν δέσιν.

Προσεγγίζεται από την Ελληνική Δημοκρατία με συγχρόνη πολιτική και διπλωματία.

την 12ην Αυγούστου ωρ
ΑΛΒΑΝΙΑΝ ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΒΙΑΝ ΒΕΝΕΤΙΑΝ ΤΕΡΓΕΣΤΙΝΗ·

τὸν 24νυ Αὔγουστου ὅπας 11νυ πρῶτος

Δι' ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ἀπευθυντέον Π. Γ ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ
Μέγαρου Βάτη, Τηλέφωνον 43 027 καὶ ἄπαντα Γαστοῖς ταξίδιον.

ούτω την Δυτικήν Εύρωπην ἐκ τῆς ἑπατελήθεσίας εἰσοδοῦ τῆς ἡνωμένης στρατιᾶς τῶν Τούρκων καὶ Ταρτάρων. Τὸ δύομα «Chrobry», ἐξ ἄλλου, τοῦ δευτέρου «ἀλάνεο», σημαίνει ἀνδρεῖος ἢ λεοντόκαρδος, ἐδόθη δὲ πρὸς τιμὴν τῆς μνῆμης τοῦ Πολωνοῦ βασιλέως Boleslaw τοῦ Ἀνδρείου. Ἐβασίλευσεν οὗτος ἀπὸ τοῦ 990 μέχρι τοῦ 1025 μ. Χ. καὶ ἦτο δὲ πρῶτος ἔστεμένος κυβερνήτης καὶ δευτέρος χριστιανὸς μονάρχης τῆς Πολωνίας. 'Ο βασιλεὺς Boleslaw Chrobry θεωρεῖται ὁ θεμελιώτης τῆς Πολωνίας, ὃς ισχροῦς Εὐρωπαϊκῆς δυνάμεως.

'Αναφέρεται ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς ὀνομασίας τον, διτὶ τὰ δύο ταῦτα νέα δημελονήτη Πολωνικοῦ ὑπεροχείαν θὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 17 μιλίων τὴν ὥραν καὶ θὰ κατέληψουν τὴν ἀπόστασιν Γδύνιας—Pion Ιανεῖδος ἐντὸς 14 ἡμερῶν. Τὰ δηδὴ ἔχουται πολλέλειαν καὶ τερπνήν ἐμφάνισην ἐντὸς 19 ἡμερῶν μικρότερα καὶ παλαιότερα ὥλικίας σκάφη «Pulaski» καὶ «Kosciuszko» θὰ ἀποσυνθοῦν τῆς ὑπεροχείας.

Διό ἐπίσης ἄλλα προστίκηαν θὰ πραγματοποιθοῦν τὴν προσεχῆ "Ανοιξιν" εἰς τὸν ρυγδαίον αὐξανόμενον Πολωνικὸν στόλον. Προκειται νὰ κατελεύσονται τὰ ταχύτηλα μικτὰ σκάφη γραμμῆς «Lodz» καὶ «Bielsko». Θὰ ἔχουται πολλέλειαν τὰῦτα κατὰ πάσαν πλανότητα, τὴν γραμμὴν Γδύνιας—Κόλπου Μεζίζου, μὲ διάμεσον προσέγγισην εἰς τὴν Νέαν Υόρκην, ἀναμένεται δὲ ν' ἀρχίσουν τοὺς πλόας τῶν τὸ φενεόπωρον τοῦ 1939. Θὰ ἀναπτύσσουν ταχύτητα 18 μιλίων καὶ θὰ διαβέτουν χρόνον 6500 τ. d. w. διὰ φρούτων, καθὼς καὶ διαμερίσματα διὰ μικρὸν ἀριθμὸν ἐπιβατῶν. Κύριος προσφιλός τῶν δύο αὐτῶν σκαφῶν εἶναι νὰ ἔχουται προτερήσην ἐπαργόρως καὶ ἀρτίως τὰς μεγάλας μεταφορὰς βάμβακος ἐκ τῶν Ηνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὴν Πολωνίαν.

Ρουμανία

Τὸ λάτινερ «Τρανσυλβανία»

Συμπληρωθὲν εἰς τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα «Burmeister & Wain» καὶ ἐπελέσαν ἐπιτυχῶς τὰς δοκιμάς του, παρελήφθη ὑπὸ τῆς «Ρουμανικῆς Ἀτμοπλοίας» καὶ ἀπέλευθερος τὴν 22αν Ιουνίου ἐκ Κοπεγχάγης διὰ Κονστάντζαν τὸ πρῶτον ἐκ τῶν δύο ἀδελφῶν ἐπιβατηγῶν δημελοπλοίων «Transilvania», προσριζόμενον, ὡς γνωστόν, νὰ ἔχουται προτερήση, μετὰ τοῦ συμπληρωμένου περὶ τὰ τέλη Λύγουστου «Basarabia», τὴν ταχείαν γραμμῆς Κονστάντζης — 'Αλεξανδρείας, μὲ διάμεσον προσέγγισης εἰς Κονσταντινούπολιν, Πειραιᾶ, Χάϊφαν καὶ Βηρυττόν. 'Επ' εὐκαιρίᾳ τῆς παραδοσεως, τὰ Δανικὰ ναυπηγεῖα ἐκυκλοφόρησαν κομφύν λεύκωμα περίεργον τὸ χαρακτηριστικά τοῦ νέου «μότορούτος». 'Εχει τοῦτο διαστάσεις ὅλικον μηκόν 432.6 ποδῶν, μεταξὺ δὲ τῶν καθέτων 405 ποδῶν, πλάτος 57.9 ποδῶν καὶ κούλων (βάθος) 33.3 ποδῶν, μὲ χωρητικότητα 6.672 τόννων γκρός καὶ 3918 τόννων νέτ. Διαθέτει χρόνον διὰ φροτίον 2150 τόννων d. w. καὶ χρόνον γνησίου 100.000 κυβικῶν ποδῶν διὰ εὐπλάστη ἐμπορεύματα, ἐνῷ αἱ δεξιαιμεναὶ τῶν δύνανται νὰ περιλάβουν 800 τόν. πετρέλαιων.

Τὸ «Τρανσυλβανία» καταλέγεται μεταξὺ τῶν ταχυτέρων καὶ πολυτελέστερῶν δημελοκανήτων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν τοῦ κόσμου. Διαθέτει ἄνετα διαμερίσματα διὰ 80 ἑπάτας α' θέσεως, 100 διὰ 250 περίπου γ' θέσεως, ἐπὶ πλάνον δὲ τῶν μὲ δύο κλίνας κοιτώνων τῆς α' θέσεως, ὑπάρχουν ἐπὶ τοῦ ἀνωτάτου καταστρώματος δύτω κοιτῶνες πολυτελεῖς, καθὼς καὶ δύο διαμερίσματα ἐξαιρετικῆς πολυτελείας διὰ τὰ ταξίδια τῶν μελῶν τῆς Ρουμανικῆς Βασιλικῆς Οἰκογενείας. 'Η αἴθουσα ἐστιατορίου τῆς α' θέσεως, ἔχουσα τὰ τοιχόμετα τῆς ἐπενδεδυμένης μὲ βαρύτυμον ξύλειαν, εἶναι πολυτελῶς ἐπιπλωμένη καὶ ἐπαρκεῖ διὰ τὸ ταῦτοχρονον γεδμα ἀπάντων τῶν ἐπιβατῶν τῆς θέσεως ταῦτης. Τὸ ἐστιατόριον τῆς β' θέσεως εὑρίσκεται ἐπὶ τοῦ ίδιου καταστρώματος, ἔχει τὰ τοιχόμετα τοῦ ἐπενδεδυμένα διὰ ξύλειας δρυνός, ἀμιλλᾶται δὲ εἰς πολυτελὴ ἐμφάνισην μὲ τὸ τῆς α' θέσεως 'Αλλά καὶ τὸ ἐστιατόριον τῆς γ' θέσεως, ἐγκατεστημένον πρὸς τὴν πρώμαν, ἐπὶ τοῦ καταστρώματος, εἶναι ἀρκετά ἀνετον, μὲ εὐχάριστον τὸν ἐμφάνισην καὶ μὲ γλυκεῖς χωραπούν τῶν ἐπίσης διὰ ξύλου ἐπενδεδυμένων τοιχωμάτων του, συγκρίνεται δὲ πρὸς τὰς ἀντιστοίχους αἰδονέσας τῆς ετούριστ-κλάση τῶν με-

Telephone:
LEITH 37011
(4 lines)

Cables:
LINDSAY, Leith

W. N. LINDSAY LTD.
138, Constitution Street,
LEITH

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

All enquiries direct to **W. N. LINDSAY LTD.**

LEITH

Or to London agents, **SHEPPARD & Co.**

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

γάλων ὑπεροχεαίων. Εἰς τὸ ἐστιατόριον τοῦτο δύναται νὰ παρακαθῇσσον 150 ἑπάταται.

'Η ἐπίλιποις τοῦ κατανιστηρίου τῆς πρώτης θέσεως εἶναι ἐκ στιλπνοῦ μαρονίου, τὰ δὲ καθίσματα καὶ ἀνάλιντρα ἔχουν ἐπένδυσιν δέρματος. 'Η αἴθουσα μονοικής εὑρίσκεται ὅπισθεν τῆς γεφύρας, ἔχει διακοσμηθῆ μὲ πολυτελῆ ξύλειαν καὶ εἰς τὸ κέντρον διαθέτει ἐνδείγματα καὶ γένια «πτισταν». Παραπλήσιον εἰς πολυτέλειαν καὶ τερπνήν ἐμφάνισην εἶναι καὶ τοῦ κατανιστηρίου τῆς δευτέρας, ὅλα δὲ τὰ διαμερίσματα πολυτελεῖσσαν καὶ διαθέτουν ἐγκατάστασιν αὐτομάτων ἀερισμοῦ.

Άλι μηχαναὶ προσέσσως τοῦ σκάφους καὶ αἱ βοηθητικαὶ τοιαῦται εἶναι ἐγκατεστημέναι εἰς δύο μηχανωτάσια. Εἰς τὸ διάσθιον διαμέρισμα εὑρίσκονται αἱ κεράμιαι καὶ εἰς τὸ πρόσθιον αἱ βοηθητικαὶ, οἱ λέβητες πετρελαίου καὶ αἱ βοηθητικαὶ ἀντίλια. Διὰ τὴν πρόσθιον διατίθενται δύο μηχαναὶ 12κύλινδροι, κατασκευῆς «B & W», ἀναπτύσσουσαν κανονικῶς δύναμαν 14.400 i. h. p., ἀντιποικιδίων πρὸς 11.500 i. h. p. Πλήρης αὐτῶν ἔχει καὶ τρεῖς βοηθητικαὶ μηχαναὶ, ἐκάστη τῶν δύον δύναται ν' ἀνταπέξῃ δύναμαν 360 i. h. p. εἰς τὰς 400 στροφάς κατὰ λεπτόν καὶ εἶναι ἔξενηγμένη ἀτ' εὐθίεις μὲ ἓνα «δύναμο» 240 kw 220 bblt. "Όλα αἱ ἀντίλια καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα τοῦ σκάφους λειτούργονται δι' ἡλεκτρισμοῦ.

Λέβητες ὑπάρχουν τέσσαρες, τύπου Lamont, ἐκ τῶν ὧδον οἱ δύο καταναλίσσουν πετρελαίου, ἀνά εἰς δύο μηχανωτάσια. Εἰς τὸ διάσθιον διαμέρισμα εὑρίσκονται αἱ κεράμιαι καὶ εἰς τὸ πρόσθιον αἱ βοηθητικαὶ, οἱ λέβητες πετρελαίου καὶ αἱ βοηθητικαὶ ἀντίλια. Διὰ τὴν πρόσθιον διατίθενται δύο μηχαναὶ 12κύλινδροι, κατασκευῆς «B & W», ἀναπτύσσουσαν κανονικῶς δύναμαν 14.400 i. h. p., ἀντιποικιδίων πρὸς 11.500 i. h. p. Πλήρης αὐτῶν ἔχει καὶ τρεῖς βοηθητικαὶ μηχαναὶ, ἐκάστη τῶν δύον δύναται ν' ἀνταπέξῃ δύναμαν 360 i. h. p. εἰς τὰς 400 στροφάς κατὰ λεπτόν καὶ εἶναι ἔξενηγμένη ἀτ' εὐθίεις μὲ ἓνα «δύναμο» 240 kw 220 bblt. "Όλα αἱ ἀντίλια καὶ τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα τοῦ σκάφους λειτούργονται δι' ἡλεκτρισμοῦ.

Σοθ. Ρωσσία

'Η ρυμούλκησις μιᾶς πλωτῆς δεξαμενῆς

Τὴν 11ην Ιουνίου ἔφασεν εἰς Καμποτάκαν καὶ ἐγκατεστάθη εἰς Πετροπαλλάφρους ἡ κατασκευασθεῖσα εἰς τὸ Νικολάεφ διὰ τὰς ἀνάγκας τοῦ ἐμπορικοῦ Σοβιετικοῦ στόλου τῆς "Απο" Ανατολῆς πλωτῆς δεξαμενῆς, ἀντιποικιτῆς ίκανότητος 5000 τόννων. Τὴν ρυμούλκησιν ἐπραγματίσθη τὸ ἀτμόπλοιον «Kharkov», ἐν συνεργασίᾳ μὲ τὸ ναυαγωοστικὸν «Taifun» 515 τ. γρόδος (τοῦ 1921), καλυφθεῖσης μᾶς ἀποτάσσεως 10.400 μηλίων ἐντὸς 82 ἡμερῶν. Τὸ πλωτή αὕτη δεξαμενὴ εἶναι μῆκος 400 ποδῶν καὶ πλάτους 95, εἶναι ἐφοδιασμένη μὲ σταθμὸν παραγωγῆς ἡλεκτρισμοῦ φεύγατος, διαθέτει συνεργείουν ἐποκενῶν, μηχανήματα ἡλεκτροσυγκολλήσεως κατὰ, κατὰ δὲ τὴν ωμούλκησίν της ἔφερεν ἐπ' αὐτῆς δύο μηχανούλκησην καὶ δύο στιθοδότες φορτηγίδας. Τὸ ἐνεργήσαν εἶς ἄλλον τὸν ωμούλκησην ἀτμόπλοιον «Kharkov» ἔφερε 4000 τ. γαμαθράκων διὰ «μπόνικερ», 6000 τ. ἀλατος καὶ λοιπῶν εἰδῶν διὰ τῶν ἀλευτικῶν σταθμῶν τῆς Καμποτάκας, καθὼς καὶ ποσότητα τροφίων ἐπαρκῆ διὰ τὴν συντήρησην τῶν 125 προσώπων, ἀπίνατα ἀπότομος τὰ πλωτών τριῶν σκαφῶν. 'Η δηλητούργεια ἡτο συνδεδεμένη διὰ καλυπτίδων ουρμάτων, εἰς ἔκτασιν δύο μηλίων, κατὰ δὲ τὴν δῆλην διαδρομὴν της προσήγγισης μόνον εἰς τὸ Πόρτ Σαΐδ καὶ κατόπιν εἰς τὴν Σιγ-

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

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

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

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :

DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

“ΕΛΛΑΣ”

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

ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

Σουηδία

"Ερευνα τῶν ἐμποροναυτικῶν προβλημάτων

‘Η Σονηδική κυβέρνησης ἔξουσιοδότησε τὸ ὑποργεῖον τοῦ Ἐμπορίου νὰ προθῇ εἰς ἐμπεριστατωμένην ἔρευναν τῆς θέσεως τῆς ἔθνικῆς ναυτικῆς βιομηχανίας, ἵνα ἐν καιφῷ καὶ ἐπὶ τῇ βάσει ἐπισήμων πορισμάτων, ληφθοῦν τὰ ἐνδεδειγμένα προστατευτικά μέτρα. ‘Η ἔρευνα θὰ ἀναφέρεται μεταξὺ ἄλλων εἰς τὰς ἐνδεζούμενας συνεπείας ἐκ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ προσφάτου ψηφισθέντος νόμου περὶ ὀκταώρου ἐργασίας καὶ εἰς τὴν οἰκονομίαν κατάστισμάν τον Σονηδικῶν «τράμπες» καὶ τῶν λοιπῶν τυπωμάτων τῆς ναυτικῆς βιομηχανίας.

Τονίζεται ένα προκειμένω, διά-
δικτυολόγησης του έμπορικου στόλου της χώρας όπου τόχουν της δεσμώσης
προσοχής, ένα δε από τα αντικείμενα της μελέτης όπου είναι και η ληψη
μετρων ίκανων να έμποδίσουν τὸν συναγωνισμὸν τῶν καινουργῶν Σον-
δικῶν σκαφῶν, τὸν προσχόμενον ἀπό τὰ εἰκονικὰ μεταβαθύζομενα εἰς
ξένα τινὰς ομιλίας παλαιὰ Σονδικὰ πλοῖα. Τὸ επωφεγγεῖον τοῦ Ἐμπο-
ρίου, προκειμένον να διαμορφώσῃ τὰ δριστικὰ πορίσματα τῆς ἐνδιαφε-
ρούσας ταντῆς ἐρεύνης του, όπου ζητήσῃ τὰς γνώμας τῶν ἐφοπλιστικῶν
παραγόντων, τῶν ναυτιλιακῶν ὁργανώσεων καὶ τῶν ἄμοιδών κρατικῶν
πτυοσιδύν.

Toupkia

‘Η ἀγάπτυξις τῆς ἀκτοπλοΐκῆς ναυτιλίας

Μὲ τὴν ἔναρξην τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν πρώτων νεοτεύκτων σιαφῶν τῶν κατασκευαθέντων εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα, ἥρχισε θετικότερον νὰ ἐξδηλώνεται ἡ προσπάθεια τῆς ἀναπτύξεως καὶ τοῦ συγχρονισμοῦ τῶν Τουρκικῶν ἀπότολούκων συνοικιωνιῶν, αἵτινες σὺν τῷ χρόνῳ θὰ ἀπαλλαγοῦν ἀπὸ τὰ ὅρη ἐν ὑπερεσίᾳ ὑπερήκου πλοίων τῆς Κρατικῆς ἀποτολοΐας. Τὰ δύο πρῶτα πλοῖα, τὰ «Traks» καὶ τὸ «Sons» ἐτέθησαν ὅρη ἐν ὑπερεσίᾳ ἀπό τινων ἑβδομάδων καὶ ἐκτελοῦν τακτικὰ δρομολόγια εἰς τὴν Πρωτονίδα, ἐνῷ ἔνα τοίτον σιάφος τοῦ ἴδιου τύπου, τὸ «Marakaz» συμπληρώμενον κατ' αὐτάς εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα, θὰ ἀνανιώθη ἔκεινεν διὰ τὸν προσφιλμὸν τοῦ. Τοῦ σιάφα ταῦτα εἰνε ἀπὸ τὰ μικρότερα ἐξ τῶν παραγγελθέντων διὰ τὴν Τουρκικὴν ἀποτολοΐαν. Χορηγητότητος 1800 τόννων ἔζαυπτον, μὲ θέσεις διὰ 500 ἑπάτας καὶ μὲ μηχανάς δυνάμεως 3500 ἵππων, αἵτινες παρέχουν εἰς αὐτὰ ταχύτητα 18 μιλίων, προσορίζονται διὰ τὴν γραμμὴν Κωνσταντινούπολεως - Πανόρμου, καλύπτοντα τὴν διαδρομὴν ἐντὸς 4½ ώρ. καὶ συντελούντα, οὕτον τὸ μεγαλ. Σιάφων ταξεδίου εἰς 12 ὥρας.

τερνόντα ούτο το μέρος πλαισίου ταχινού είναι τη σημερινή.
Πλήγη τών ανάπτερων σκαφών νωπηγούντων είναι την Γερμανία και
άρκετα άλλα Τουρκικά άτμοπλοια. Τέσσαρα έξι αύτούν, χωρητικότητος
3500 τόνωνν έχαστον, δονομασθέντα «Ετρούσ», «Καδέζ», «Τιρζάν» και
«Σαλάν» θά εφοδιασθούν με μηχανάς δυνάμεως 2500 ίππων, θ' ανα-
πτύσσουν ταχύτητα 13,5 μιλών και θά διαθέτουν διαμερίσματα διά 300
επιβάτες.

τα χωρητικότητα 5.000 τόννων, άτινα όταν έποδιασθοῦν μὲ μηχανὰς δυνάμεως 5.000 ίππων, θὰ ἔχουν θέσεις διὰ 500 ἐπιβάτας καὶ θ' ἀναπτύσσουν ταχύτητα 16.5 μιλών. "Ενα ἔτερον σκάφος, τὸ μικρότερον ἔξ οἰων τῶν ἀντετέφω, δονυμασθὲν «Efeis» καὶ προσειδόμενον διὰ τοπικὰ συγγανωνίας ἐντὸς τοῦ κόλπου τῆς Σμύρνης, εἰσέρχεται κατ' αὐτὰς εἰς τὴν ὑπρεσίαν.

Διώρυξ Ἀγκύρας-Εὔξείνου

Μελετάται ἀπό τίνος ἐν Τουρκίᾳ, κατὰ πρότασιν πολιτικῶν τίνων παραγόντων καὶ δημοσιογράφων, ἵνα σχέδιον κατασκευῆς πλοιοτῆς διώρυγος, ἐνόπιον τὴν Ἀγκυραν μὲν τὸν Εὔξεινον Πόντον. Πρόβειται, δηλαδή, νὰ συνδεθῇ ἡ Ἀγκύρα μὲν τὸν Σαγγάριον κατασκευαζόμενήν μας διώρυγος μήκους 100 κιλομέτρων, νὰ διαρροθεῖσθῇ δὲ καὶ ἡ κοιτη τοῦ ποταμοῦ τούτου μέχρι τῶν εἰς Θάλασσαν, πλησίον τῆς Ἡρακλείας, ἔκβολῶν του. Τὸ οηθὲν σχέδιον μελετάται κατ' ἀρχὴν, χωρὶς δόμως καμίαν ἐπ' αὐτῷ συγκεντρώμενην μέχρι τῆς στιγμῆς ἀπόφασιν, ἀλλὰ καὶ χωρὶς νὰ ὑπάρχουν εἰσέτι σαφεῖς λεπτομέρειαί ἀπὸ τεχνικῆς καὶ οἰκονομικῆς πλευρᾶς.

NOMIKA ZHTHMATA

— Ή παρ' ἡμῖν ἐξάλειψις ναυτικῆς ὑποθήκης

'Επι έωφετημάτον τοῦ ὑπουργείον Δικαιοσύνης, ἀναφορικῶς μὲ τὴν ἔξαλειψιν ναυτικῆς ὑποθήκης, ὁ ἀντεισαγγελεὺς τοῦ Ἀρείου Πάγου κ. Γεώργ. Χοῖδᾶς ἔξέδοσε τὴν κάπων ἐν περιλήψῃ δημοσιευμένην λίαν ἐνδιαφέρονσαν γνωμάτευσιν. Τὰ θέματα τῆς γνωματεύσεως ἥσαν τὰ ἔξις: 1) Εάνν η στηριζόσα τὴν αἴτησον ἔξαλειψιν νομικὴ πρᾶξις δέοντο νά είνει ἀμφιεροὶ η ἄρκει καὶ μονομερῆς τοιαύτη. 2) Εάνν συμβολαιογραφικὸν ἔγγραφον περὶ ἔξαλειψιν ναυτικῆς ὑποθήκης, συνταχθὲν ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ παρ' ἀλλοδαποῦ συμβολαιογράφον, νομιμοτοῦ τοιαύτην αἴτησιν, ὅτε ἀνακύπτει καὶ ἔτερον συναφὲς ξήτημα περὶ ἐκτελέσεως τοῦ ἔγγραφου τούτου ἐν Ἐλλάδι ή ἔναν τὸ περὶ ἔξαλειψιν ναυτικῆς ὑποθήκης ἔγγραφον πέρην νά συντάσσοται ἀπαραίτητος παρ' Ἐλλήνος συμβολαιογράφου η παρ' ἐπαλλήλουν ἐκτελοῦντος συμβολαιογραφικὰ καθήκοντα. 3) Εάνν διὰ τῶν προσαγομένων καὶ ἐν Ἀγγλίᾳ συνταχθέντων σχετικῶν ἔγγραφων πληροῦτα ὡς τύπος τοῦ συμβολαιογραφικοῦ ἔγγραφον. Καὶ 4) Εάνν τὰ ἔγγραφα ταῦτα, κατ' οὐδίνα ἐκτιμόμενα, δικαιολογοῦντα τὴν αἴτησον ἔξαλειψιν.

Κατά τὸ ἄρθρον 255 τοῦ Ἐμπορικοῦ ίματῶν Κόδικος «ἢ ναυτικὴ ὑποθήκη ἔχαλείφεται σὺν ἄλλοις καὶ διὰ συμβολαιογραφικοῦ ἐγγράφου ἐμφανίνοται συναίνεσσι τοῦ ἐντοπήκου διαιτηστοῦ διὰ τὴν ἔχαλειψιν». Ἡ συναίνεσις αὕτη, ἀνεύ ἑπέρας διαιρίσεως τοῦ νόμου, διστις ἀπατεῖ διαφοραὶ συμβολαιογραφικὸν ἐγγράφον ἐμψαίνονταν αὐτῆς — τοῦτον ὅπερ διὸ ἐνέχον παρατίθουν, προσδιοίζεται τελείως πόδις τὴν ἔννοιαν τῆς μονομεροῦς δηλώσεως τοῦ δικαιουχοῦ — δύναται νὰ δοθῇ εἰτε διὰ συμβάσεως καταρτιζομένης μεταξὺ διαιτηστοῦ καὶ παραχωρητοῦ τῆς ὑποθήκης, εἴτε καὶ μὲν μονομεροῦς δικαιοπαράξεις, δηλώσεως ἡτοι ἐκ μέρους μόνον τοῦ ἐντοπήκου ποτωτοῦ γενομένης. Τοῦτον ἀντὸν ισχύει καὶ μὲ τὴν υποθήκην ἐπὶ ἀκίνων κτημάτων, δυναμένην νὰ ἔχαλειψθῇ εἰμι τὴν συγκατάθεσιν τῶν ἔννοιῶν συμπέσουσα.

‘Η ἀπάντησις ἐπομένως ἐπὶ τοῦ πρώτου ἔρωτήματος εἶνε καταφατικὴ ‘ὑπὲρ τῆς ἐπαρκείας καὶ τῆς μονομεροῦς πρόξεως’.

"Οσάκις εἰς εἰδικά θέματα, ό "Ελλην νομοθέτης ἀπάτει διὰ τὴν κατάρτισιν νομικῆς τινος πράξεως συμβολαιογράφων ἔγγραφον, ἀναφέρεται βεβαίως εἰς ἔγγραφα συντασσόμενα παρ' ἡμετέρουν συμβολαιογράφων ή συμβολαιογράφουντων ἄταλήλων. 'Ως πρὸς τοῦτο, δὲν εἶνε κατ' ἀρχὴν ἐσφαλένη ἡ ἀπόψις τοῦ Εἰσαγγελέως Χιον., διὰ δηλαδὴ τὸ ἄρρενον 255 τοῦ 'Ἐπιφοινού κώδικος νοεῖ συμβολαιογράφικά ἔγγραφα, συντασσόμενα κατὰ τοὺς νόμους τῆς Ἑλληνικῆς 'Ἐπικρατείας. 'Εντεῦθεν δῆμος δὲν ἔπειται καὶ διὰ ἀποκλειστούντων καὶ τὰ παρ' ἀλλοδαπῶν συμβολαιογράφων ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ συντασσόμενα ἔγγραφα, περὶ ὧν εἰς ἐπικονιάθα ἔσχεται

•H

Δευτέρα ἔκδοσις (1938)39)

Τοῦ Ὀδηγοῦ
τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας
ὑπὸ Μ. Σαπόρτα

ΕΞΕΔΩΘΗ

΄Η δευτέρα ἔκδοσις τοῦ ‘Οδηγοῦ θὰ ἀναφέοη ἐπίσης καὶ τὰ πρώτων ὄνόματα ἐκάστου ‘Ελληνικοῦ ἀτμοπλοίου. Θὰ συμπεριλάβῃ τὰ νέα ἐν Λονδίνῳ ἐγκαταστηθέντα ‘Ελληνικὰ Γραφεῖα, ώς καὶ τὰ ὑπ’ αὐτῶν διαχειριζόμενα ἀτιθέτοια.

Διὰ παραγγελίας καὶ δημοσιεύσεις εἰς τὸν Ὁδηγὸν
ἀποτανθῆτε εἰς τὰ Γοωνεῖα:

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



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

Τηλέφωνα Δ)σεως 40.324 Κεντρ. Πρακτ. 43210
ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ είс ἀπαντά τὰ Πορτορέια

ιδιωτικὸν διεθνὲς δίκαιον καὶ δὴ οἱ περὶ τούτου ὁρισμοὶ τοῦ ἡμεδαποῦ νόμου, οἵτινες μετά τῆς λοιπῆς νομοθεσίας συμπλοτεύομενοι συμπληροῦσιν αὐτὴν καὶ ἐφαρμόζουσιν ἐπὶ τῶν συναφῶν ἀντικειμένων, διέπουσι τὴν ὥλην ἐν ἔκστοτε ἐπὶ τῶν εἰδικῶν θεμάτων.

Κατὰ τὸ Ἐσωτερικὸν ἡμῶν δίκαιον (ἄρθρον 386 τῆς Πολ. δικονομίας) «ὅτι τούτος ἐνός ἑγγράφου κανονίζεται κατὰ τοὺς νόμους τοὺς ἴσχουντα καθ' ὃν τόπον ἀντιδόθη τὸ ἑγγράφον», κατὰ δὲ τὸ ἄρθρον 7 τοῦ Ἀστικοῦ νόμου τῆς 29ης Ὁκτωβρίου 1856 καὶ αἱ παρ' Ἑλλήνων ἐπιχειρούμεναι ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ νομικαὶ πράξεις, καταρτιζόμεναι κατὰ τὰς ἐν τῷ τόπῳ τῆς ἐπιχειρήσεως αὐτῶν ἰσχουνόσις διατυπώσεις, ἔχουν, κατὰ τὸν τόπον αὐτῶν, κένος ἐν Ἑλλάδι. Τὸ ἐν λόγῳ ἄρθρον 7 καθιερώει τὴν αὐτὴν ἀρχὴν τοῦ ἄρθρου 386 τῆς Πολ. δικονομίας, τὸ διόπιν ἀναφέρεται καὶ εἰς τὰν δικαιοσύναν — κατὰ κύριον μάλιστα λόγον — ἑγγράφον.

Βάσει τῶν ἀντέρειον δικαιοσύνων καὶ δεδομένων, δὴ τὰ ἑγγράφα ἀλλοδαπῶν δημιούρων δργάνων καὶ δὴ συμβολαιογράφων, ὡς ἐγένετο δεκτόν, παρέχουν — προστρόντως προσωριγμένα — δημιούρια πίστιν ἐν Ἑλλάδι, οἷαν καὶ τὰ ἐγχώρια τοιαῦτα, ἐπειτα (ἴσσον ἀμφορᾶ τὸ α' μέρος τοῦ β' ἐφωτίατος), δὴ καὶ τὸ ἀλλοδαπὸν συμβολαιογραφικὸν ἑγγράφον περὶ ἔξαλειψεως ναυτικῆς ὑποθήκης πληροῖ τὸν δρόμον τοῦ ἀρθρου 255 τοῦ Ἐμπορικοῦ νόμου καὶ στηρίζει αἵτησιν περὶ ἔξαλειψεως.

Ἄλλα, ἀρκεῖ μόνον ἡ προσαγωγὴ τοῦ ἀλλοδαποῦ συμβολαιογραφικοῦ ἑγγράφου εἰς τὸν νηολόγον ἢ ἀπατεῖται καὶ νὰ κηρυχθῇ τοῦτο, προηγούμενως, ἐκτελεστον, παρ' ἥμιν;

Τὰ ἀλλοδαπά δημόσια ἑγγράφα τότε μόνον δύνανται νὰ ἐκτελεσθῶν ἐν Ἑλλάδι — κατὰ τὸ ἄρθρον 858 τῆς Πολ. δικονομίας — διὰν κηρυχθῶν ἐκτελεστὰ παρ' ἡμεδαπῶν δικαιητήριον, ἢ διὰν διμήπιτουν εἰς τὰς ἐν συνεχείᾳ διατάξεις τοῦ ἴδιου ἄρθρου περὶ ἀναγκαστικῆς ἐκτέλεσεως. Ἡ ἔξαλειψις ὅμως ὑποθήκης δὲν είναι ἀναγκαστικὴ ἐκτέλεσις τοῦ ἑγγράφου τοῦ περιέχοντος τὴν πόδι τοῦτο συναίνεντον τοῦ δικαιούντον, ἀλλ' ἔκοντα πραγμάτως τῆς ἐν αὐτῷ περιεχομένης δηλώσεως διοικήσεως πρὸς ἔξαλειψην τοῦ νομικοῦ ἀποτέλεσματος τοῦ ἀπορρέοντος ἐκ τῆς σχετικῆς δικαιοπαραίσας.

Ἀρκεῖ διεθνῶς πρὸς τὸν σκοπὸν τοῦτον καὶ ἀνευ ἀνάγκης κηρύξεως, ὡς ἐκτελεστοῦ ἐν Ἑλλάδι, τοῦ ἀλλοδαποῦ ἑγγράφου περὶ ἔξαλειψεως ὑποθήκης, ἢ παρεχομένης εἰς τὸν ὑποθηκοφύλακα ἢ — προκειμένου περὶ ναυτικῆς ὑποθήκης — εἰς τὸν νηολόγον, ἐπίσημος ἀπόδειξις ἐκ τοῦ ἀλλοδαποῦ συμβολαιογραφικοῦ ἑγγράφου, ἵνα οὕτος ἔξαλειψῃ μίαν ὑποθήκην. Τὴν ἀποδεικτικὴν ταυτή δύνανται τὰ ἀλλοδαπῶν συμβολαιογραφικὸν ἑγγράφον τὴν διατησεῖ καὶ ἀνάκομη τὸ ἡμεδαπὸν δικαιητήριον ἀρνηθῆ — ἡγιεῖσαν — τὴν ἐκτέλεσιν.

Ἐπὶ τοῦ τρίτου ἐφωτίματος, ἀφοῦ ἀνασκοπεῖται ἐνόπιτα τὴν γνωματεύσεις ἡ ἰσχύνουσα Ἀγγλικὴ περὶ συμβολαιογράφων νομοθεσίαν καὶ ἀπαριθμοῦνται, τὰ προσόντα τῶν συμβολαιογράφων, ἢ ἡμεδιότης αὐτῶν καὶ τὰ καθίκοντά των, τονίζεται, δὴ τὰ Ἀγγλικὰ συμβολαιογραφικά

ἑγγραφα προέρχονται, πράγματι, παρὰ προσώπων περιβαλλομένων — κατὰ τὴν Ἀγγλικὴν ἀντιληφήν — μὲ διεθνῆ μάλιστα χαρακτήρα, ὥστε νὰ ἀπονέμεται εἰς τὰς πράξεις των πλήρως πίστις, δικαστικῶς καὶ ἐξωδικίως. Παρὰ πᾶσαν ἀπομάκρυνσιν ἡ διαφορὰ τοῦ Ἀγγλικοῦ θεσμοῦ ἀπὸ τὰς περὶ τούτου πρατούσας ἀντιληφεις εἰς τὴν Ἡπειρωτικὴν Ἐδρώπην, ἀσφαλέστερον δύναται νὰ ἔσαιχθῃ τὸ συμπέρασμα, δὴ ἔγγραφον συντεθὲν ὑπὸ τοῦ δικαιοπρατκούτος ἐν Ἀγγλίᾳ καὶ ἐπισημοποιηθὲν παρ' Ἀγγλιού συμβολαιογράφου, ἀποτελεῖ δημόσιον συμβολαιογραφικὸν ἑγγράφον, καταρτιζόμενον ὑπὸ τὰς αὐτὰς ἢ ἀναλόγους, ὑπὲρ τῆς σκοπαλείας τῶν συναλλαγῶν, ἑγγονῆσις, τὰς ὑπὸ τοῦ Ἐλληνικοῦ νόμου ἀπαιτουμένας. Εἶναι, συνεπῶς δεκτὸν παρ' ἥμιν.

Ἐπὶ τοῦ τετάρτου ἐφωτίματος δὲ κ. Χοϊδᾶς τονίζει: «Δὲν δυνάμεθαν ἀπαντήσουμεν, τις ἔξαλδίσουν γνωμοδοτικῆς ἡμεδιότητος ἡμῶν περιοριζομένης εἰς καθαρόν νομικά σημεῖα. Περὶ πάντων τῶν εἰς τὴν οὐδιανάγαμονταν ἡγημάτων, ἡμοδίος εἰνενεργεῖ ἀποφασίη — ἐν δευτέρῳ βαθμῷ κρίνοντος ἐπ' αὐτῶν — ὡς εἰσαγγελεὺς τῶν Ἐφετῶν, εἰς τὴν περιφέρειαν τοῦ ὑπὸ τοὺς ἀνάγκετα τὸ νηολόγιον. «Ἐν τῇ προκειμένῃ περιπτώσει, ἡμοδίος εἰνενεργεῖ ἡγημάτων Αἰγαίου, δοτικαὶ εἰς τὰ νομικά ζητήματα εἰνενεργεῖται ἀπομαρτυρῆτη τῶν ἡμετέρων λύσεων. Πρὸς τὸν Εἰσαγγελέαν Ἐφετῶν Αἰγαίου, οὐθὲν, δέοντα νὰ ἀχθῇ ἢ δηλινότερις, κατόπιν τῆς ἀποφάνετος τῶν αἵτησεως ναυτικῆς ἑποθήκης ὑπὸ τοῦ Λιμενάρχου Χίου, η παρὰ τοῦ διοικοῦ ἀπόρριψης ἀπεδοκιμάσθη καὶ ὑπὸ τοῦ Εἰσαγγελέως Χίου. Η γνώμη τοῦ Ὅμερου φέρεται κατόπιν τῆς τοῦ Εἰσαγγελέως Ἐφετῶν, ἱεραρχικῶς.

Ναυτικαὶ Δίκαια

- Ἀθαρία καὶ ὑπερφόρτωσις

Τὸ φορτηγὸν «Ἀλεξάνδρα» ἀποπλέοντα ἐκ Μπουργκάς μὲ φορτίον γεννημάτων δὲ Ἀμβέρσαν ἀπέστη ζημίας, συνεπείᾳ προσκρούσεως ἐπὶ ὑποθηκούντων ἀντιεμένουν, ὃ δὲ πλοίαρχος αὐτοῦ ἐπεδιωξεν, διως αἱ δαπάναι διὰ τὴν ἐπισκεψὴν ὑπερισθοῦν ὡς γενικὴ ἀβαρία. Οἱ ἐν Ἀμβέρσῃ παραληπταὶ τοῦ φορτίου δὲν ἡμισιούθησαν τὸ γεγονός τῆς προσκρούσεως καὶ τὰς ἔξι αὐτῆς ζημίας, ἀπέστησαν ὅμως, δηλινότερα τὸ συμβάν ὑφελέτο εἰς σφάλμα τοῦ πλοίαρχου, δεδομένον, δηλινότερα τὸ σκάφος κατὰ τὸν ἀπόπλουν τοῦ οὗ Μπουργκάς δὲν ἦτο ναυσίπλουν, λόγῳ ὑπερφορτώσεως. Ἡρόητης τονίζει συνεπεόραδαν τῶν εἰς γενικήν ἀβαρίαν, ἡξίωσαν δὲ ἀπὸ τὸν πλοίαρχον τὴν πληρωμὴν ἀποζημώσεως διὰ τὴν εἰς αὐτὸν προσγενόμενήν ζημίαν, εἰς τὴν διοίσαν μεταξὶ ἄλλων συμπεριελαμβάνοντα καὶ τὰ ἔξοδα τῆς ἑγγύησεως, ποὺ ἔχητοσεν ὁ πλοίαρχος πρὸς ἡ παραδόσῃ τὸ φορτίον. «Ἡ οὐτωτὸς ἀναφεύεται διένεξις ἡχθῇ ἐνόπιον τοῦ Ὅμερος τοῦ Ειποδοδικείου τῆς Ἀμβέρσης, δετερεύεται ἀπόρριψης εἰσόντων καθαρούς, δηλινότερα τοῦ σκάφους εἰσόντων, καὶ πράγματι τὸ φορτηγὸν εἰλέτησμα προσερχόμενον εἰς τὴν ιδίας αὐτοῦ ἀγκύστην τοῦ παραπλεύσαντος τοῦ νηολόγου, δηλινότερα τὸ πλοίον ἡδηνήθη νὰ ἐκτελεσθῇ διατάξιας μετά τὸ ἀπορρίπτειν τὸ πλοίον τοῦ ἀπόρριψης. Τὸ ἐπιτελέσμα τοῦ πλοίου τοῦ ἀπόρριψης εἰσόδητον ἀπάραδέκτον.

Ἄφ' ἐτέρου ἔξι αὐτῆς ταῦτης τῆς φύσεως τῆς ζημίας τοῦ πλοίου, ὡς διεπιστώθη κατὰ τὴν ἐν τῷ Ἀμβέρσῃ ἐπιθεώρησον τοῦ σκάφους, ἐκ τῶν στοιχείων ποὺ προέκνυνται ἀπὸ τὰς μαρτυρικάς καταθέσεις καὶ ἐξ πληρωμοῖν τηλεφορτεύοντας ἐκ Μπουργκάς, ἡχθῇ ὁ ἐπιθεώρητης εἰς τὸ συμπέρασμα, δηλινότερα τοῦ φορτηγὸν εἰλέτησμας εἰς τὴν ιδίας αὐτοῦ ἀγκύστην, κατὰ τὸν διάρκειαν διυσχέρων τινῶν ἐλιγμῶν τοῦ εἰς τὸ Μπουργκάς καὶ καθ' ὃν χρόνον προσεπάθει τὸ πλοίον ἡδηνήθη νὰ ἐκτελεσθῇ διατάξιας μετά τὸ ἀπορρίπτειν τὸ πλοίον τοῦ ἀπόρριψης. Τὰ συμβάντα ταῦτα κατὰ τὸν ἐπιθεώρητην, ἀπέτελον τοῦ πλοίου τοῦ ἀπόρριψης.

Κατὰ τὴν πρωτοδίκου ἀποφάσεως ἡσκήσεν ὁ πλοίαρχος ἔφεσιν, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν ὅτι τὸ δικτύωμα διὰ τὰς πράξεις τῶν σκάφους, ἐκ τῶν στοιχείων ποὺ προέκνυνται ἀπὸ τὰς μαρτυρικάς καταθέσεις καὶ ἐξ πληρωμοῖν τηλεφορτεύοντας ἐκ Μπουργκάς, ἡχθῇ ὁ ἐπιθεώρητης εἰς τὸ συμπέρασμα, δηλινότερα τοῦ φορτηγὸν εἰλέτησμας εἰς τὴν ιδίας αὐτοῦ ἀγκύστην, κατὰ τὸν διάρκειαν διυσχέρων τινῶν ἐλιγμῶν τοῦ εἰς τὸ Μπουργκάς καὶ καθ' ὃν χρόνον προσεπάθει τὸ πλοίον εἰλέτησμας εἰς τὴν ιδίας αὐτοῦ ἀγκύστην, κατὰ πάσαν πιθανότητα, ἀπόρριψης τοῦ πλοίου τοῦ ἀπόρριψης. Τὸ ἐπιτελέσμα τοῦ πλοίου τοῦ ἀπόρριψης εἰσόδητον ἀπάραδέκτον.

Κατὰ τὴν πρωτοδίκου ἀποφάσεως ἡσκήσειν ὁ πλοίαρχος ἔφεσιν, μὲ τὸ αἰτιολογικὸν ὅτι τὸ δικτύωμα διὰ τὰς πράξεις τῶν σκάφους, ἐκ τῶν στοιχείων ποὺ προέκνυνται ἀπὸ τὰς μαρτυρικάς καταθέσεις καὶ ἐξ πληρωμοῖν τηλεφορτεύοντας ἐκ Μπουργκάς, ἡχθῇ ὁ ἐπιθεώρητης εἰς τὸ συμπέρασμα, δηλινότερα τοῦ φορτηγὸν εἰλέτησμας εἰς τὴν ιδίας αὐτοῦ ἀγκύστην, κατὰ τὸν διάρκειαν διυσχέρων τινῶν ἐλιγμῶν τοῦ εἰς τὸ Μπουργκάς καὶ καθ' ὃν χρόνον προσεπάθει τὸ πλοίον εἰλέτησμας εἰς τὴν ιδίας αὐτοῦ ἀγκύστην, κατὰ πάσαν πιθανότητα, ἀπόρριψης τοῦ πλοίου τοῦ ἀπόρριψης. Μέ τὸ σκεπτικὸν τοῦ πλοίου τοῦ ἀπόρριψης ἡ ἐναντίον τοῦ πλοίου προστάδιος.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΓΡΑΦΕΙΑ EN POTTERDAAM

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

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

20, Willemstraat
ROTTERDAM,
Waterclerk 44358

Greek Shipping Agency (Grieksche Scheepvaart Agentuur) Shipbrokers Agents

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

20, Willemstraat
ROTTERDAM

Ned. Expeditie en Controlebedrijf Expediteurs en Controleurs

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

20, Willemstraat
ROTTERDAM

RAMSES St. 18

P.O.B. 55

Steamship Agents

Brokers for Chartering

Established 1892

D. J. PAPADIMITRIOU

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

PORT-SAID

SUEZ

Teleg. PAPADIMITRI

Telephone: 2174

Forwarding Agents

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

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

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 250 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1.5.0

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

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

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

A. E. SHEPPARD BEVIS MARKS HOUSE, BEVIS MARKS,
LONDON E.C. 3 TELEPHONE: NO AVENUE 2600

'Από τὴν κίνησιν τῆς Ναυτιλίας μας

Παραγγελία μεγάλου φορτηγοῦ

Πληροφορούμενα, ότι είς ἐκ τῶν ἐπιφανεστέρων ἐφοπλιστικῶν μας Οἰκον πρόσεται κατ' αὐτὰς νὰ ὑπογράψῃ συμβόλων διὰ τὴν παραγγελίαν εἰς τὰ 'Αγγλικὰ ναυπηγεῖα φορτηγοῦ ἀτμοπλοίου χωρητικότητος 10.000 τόνων φορτίου. Η ἀξία τῆς νέας ταῦτης Ἑλληνικῆς ναυπηγείας στρέφεται γύρω τῶν 130.000 λιρῶν.

Αἱ ύγειονομικαὶ πιστοποιήσεις

Τὸ 'Υψηλούργειον τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας δὲ' ἐγκυρώλιον του πρὸς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς τοῦ Κράτους γνωρίζει, ότι η Ρουμανία προσεχώρησεν ἀπὸ τῆς 14ης Ιουνίου τῷ. ἔτους εἰς τὴν ἐν Παρισίοις συναφθείσαν τὴν 22αν Δεκεμβρίου 1934 διεθνῆ συμφωνίαν περὶ καταργήσεως τῆς προξενικῆς θεωρητικῆς ἐπὶ τῶν ὑγειονομικῶν πιστοποιήσεων τῶν πλοίων 'Η Ρουμανικὴ προσχώρησις ἀρχεταὶ ισχύνουσα ἔξι μῆνας μετά τὴν ἀναγγέλλειν, ητοι ἀπὸ τῆς 14ης Δεκεμβρίου 1938.

Ἐξετάσεις ραδιοτηλεγραφητῶν

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑφυπουργοῦ τῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας προκήρυχθησαν διὰ τὴν 29ην Αὔγουστου ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησην διπλόματος ραδιοτηλεγραφητοῦ α' τάξεως. Αἱ αἵτιοις τῶν ὑποψηφίων δέον νὰ ὑποβληθοῦν, μετὰ τῶν ἀπαιτούμενῶν πιστοποιητικῶν, μέχρι τῆς 16ης Αὐγούστου, η δὲ ὑγειονομικὴ ἔξετασις θὰ διεξαχθῇ εἰς τὸ Ναυτικὸν νοσοκομεῖον Πειραιῶς τὴν 22αν Αὐγούστου.

Ἡ συνέχεια ἐνὸς ἄρθρου

Ζητοῦμεν συγγνώμην ἀπὸ τοὺς ἀναγνώστας μας, διότι η ἀπονοία τοῦ κ. Κ. Γ. Γράτσου εἰς Λισσαβῶνα, ὅπου μετέβη ὡς μέλος τῆς ἀποστολῆς τῆς διαπραγματευομένης τὴν Ἑλληνο-Πορτογαλικὴν ἐμπορικὴν σύμβασιν, δὲν μᾶς ἐπέτρεψε νὰ δημοσιεύσωμεν τὴν συνέχειαν τοῦ ἄρθρου τοῦ περὶ τῆς θέσεως τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Ἡ ναυτικὴ σχολὴ τῆς 'Υδρας'

Εἰς τὸ ὑπ' ἀριθμ. 267 φύλλον τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυνηγενήσεως» ἐδημοσιεύθη τὴν 22αν Ιουλίου δὲ' ἀριθ. 1317 'Αναγκαστικὸς νόμος, τροποποιῶν καὶ συμπληρώνον τὸν προηγουμένον δὲ' ἀριθ. 5356 καὶ 6405 νόμους ἀπερὶ σχολῆς 'Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας' τῆς 'Υδρας. Διὰ τῶν τρο-

ΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΑΙ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ποποίησεων δρῖζεται, ὅτι εἰς τὴν α' τάξιν τῆς σχολῆς κατατάσσονται, μετ' εὐδόκιμον δοκιμασίαν, 'Ἐλληνες ὑπέροχοι η 'Ἐλληνες τὸ γένος κάτοχοι ἐνδεικτικοῦ προαγωγῆς ἐν τῆς α' τάξεως ονταίσιον γηννασίον η ἰστοίσιν τάξεως ἀνεγνωρισμένου ἐκπαιδευτηρίου η ἐμπορικῆς σχολῆς η τῆς λειτουργούσης παρὰ τῇ σχολῇ 'Υδρας προπαρασκευαστικῆς τάξεως, ὃντες δὲ ἀπογεγραμμένοι ἐργάται θαλάσσης, σιωπατικῶς ἵκανοι καὶ ἥλικιας μέχρι 16 ἔτῶν. Εἰς τὴν προπαρασκευαστικήν τάξιν γίνονται δεκτοί, κατόπιν ἔξετάσεων, μαθηταὶ ἔχοντες ἐνδεικτικῶν προαγωγῆς τῆς θῆς τάξεως δημοτικοῦ σχολείου. Οι μαθηταὶ τῆς προπαρασκευαστικῆς τάξεως είναι ἔξιτεροι, ἐνῷ τῶν λοιπῶν τάξεων τῆς σχολῆς είναι ἔσωτεροι, ἐπὶ καταβολῆ τροφείων.

'Απαλλάσσονται τῆς καταβολῆς τροφείων ἐν διψή η ἐν μέρει — κατόπιν ἀποφάσεως τοῦ κ. ὑφυπουργοῦ Ναυτιλίας — τοءις μαθηταὶ ἐξαστητικῆς τάξεως, ἐφόσον είναι ἀπορητικόν τοῦ Β.Ν. η τοῦ λημενικοῦ δόματος η ἐργάται θαλάσσης καὶ ἔχουν νὰ ἐπιδείξουν ἔξιτης τοῦ ζηλού, ἐπιμέλειαν καὶ ἥμος. Δι' ἑτέρας τροποποιήσεως δρῖζεται ὅτι αἱ ἀποφοιτήμοις ἔξετάσεων ἀπὸ τὸν σχολικὸν ἔτους 1938-39 θὰ ἐνεργοῦνται ἐντὸς τοῦ Σεπτεμβρίου ἔκστον ἔτους. Οἱ εὐδόκιμοις ἀποφοιτοῦντες, δινομάζονται δόκιμοι - πλιάρχοι τοῦ Ε.Ν., μετὰ διετῆ δὲ ὑπηρεσίαν τῶν ἐπὶ πλοίοις ὄλικης χωρητικότητος 2000 κάρδων καὶ ἄνω διανυθείσαν ὑπὲρ τὴν ἑιδίτητα τοῦ δοκίμου πλιάρχον, λαμβάνουν ἄνευ ἔξετάσεων τὸ δίπλωμα γ' πλιάρχον. Οἱ ἀπὸ τὸν σχολικὸν ἔτους 1937-38 μὴ ἐπιτυχάντοντες εἰς τὰς ἀποφοιτήμοις ἔξετάσεις, ἀποφοιτῶνται ὑποχρεωτικῶς ἐκ τῆς σχολῆς δύνανται ὅμοις νὰ προσέλθουν εἰς ἔξετάσεις πρὸς ἀπόκτησην διπλόματος γ' πλιάρχον, ἐφόσον κέπηνται τὰ ἀπαιτούμενα — κατὰ τὰς ἔκστοτε διατάξεις — προσόντα, προσάγοντες δὲ ἀντί πιστοποιητικοῦ σπουδῶν ἐν δημοσίᾳ γηννασίῳ η ἐμπορικῆ σχολῆ, ἐνδεικτικῶν ἀποφοιτήσεως ἐκ τῆς σχολῆς 'Υδρας.

'Ἐτερας τροποποιήσεις ἀναφέρουν τὰ ἀκόλουθα: Καθηγητῆς τῆς ναυπηγίας καὶ μηχανικῶν διορίζεται ἀπόστρατος βαθμοφόρος τοῦ Β.Ν. η τοῦ Ε.Ν., τῆς δὲ ὑγεινῆς πολιτικὸς ιατρός. Τὰ ἐκ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας καὶ λειτουργίας τῆς σχολῆς καὶ τὰ τῆς πειθαρχίας καὶ ἀποδολῆς μαθητῶν, φυτίζονται ἐφεξῆς δι' εἰδικοῦ κανονισμοῦ. Οἱ δις ἀποφοιτοῦντες, λόγῳ ἀμελείας, μαθηταὶ, ἀποβάλλονται τῆς σχολῆς ὄφιστων, η δὲ διάταξις αὕτη θὰ ἴσχυσῃ ἀπὸ τοῦ προσεχοῦ σχολικοῦ ἔτους. 'Εξ αὐλῶν τοῦ προσεχεῖς σχολικὸν ἔτος δύνανται, ἔξιτης τοῦ, μετά τῆς 6ης τάξεως εἰς τὴν δευτέραν τάξιν τῆς σχολῆς, διὰ δὲ τὴν εἰσαγωγὴν εἰς τὴν α' τάξιν νὰ λάβουν μέρος καὶ ὑποψήφιοι ἀγοντες ἥλικιαν μέχρι 17 ἔτῶν. Οἱ διὰ τὴν 6' τάξιν ὑποψήφιοι δέον νὰ ἔχουν ἥλικιαν οὐχὶ ἀνωτέραν τῶν 18 ἔτῶν.

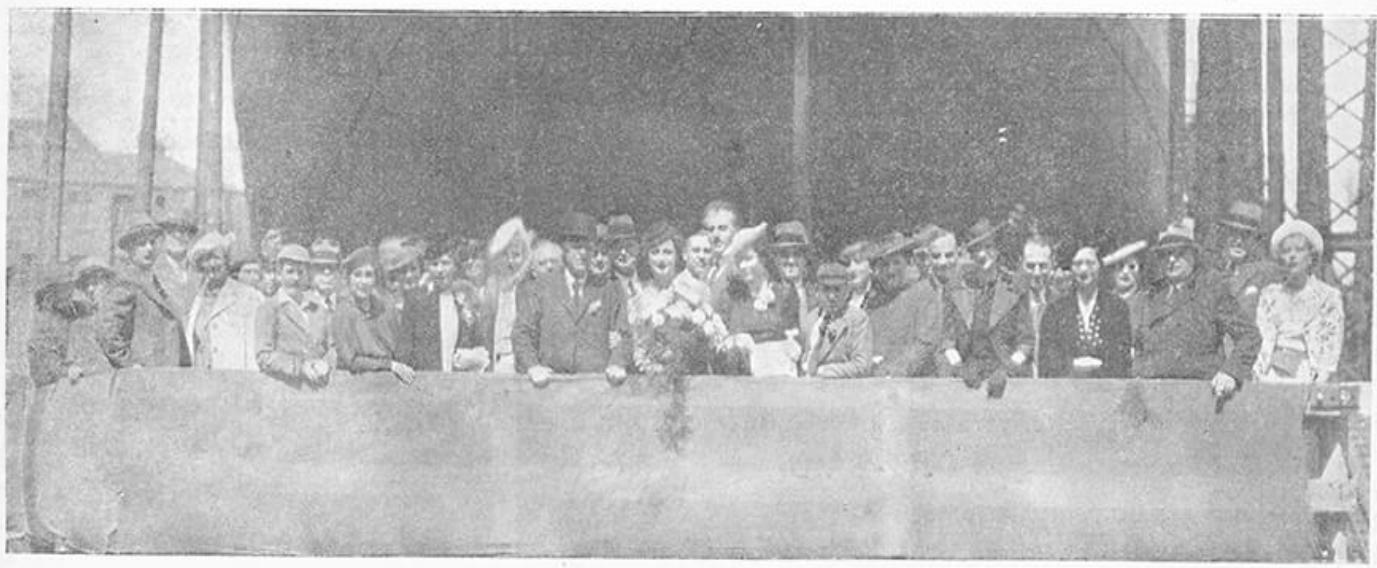
Αἱ δοκιμαὶ τοῦ νεοτεύκτου «Ἐλένη Κουλουκουντῆ

Σχετικῶς μὲ τὰς δοκιμάς καὶ τὰς ἀποτελέσματα τοῦ πρώτου πρὸς τὸ Ρόττερνταμ ταξίδιον τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ μας «Ἐλένη Κουλουκουντῆ» ἐλάσσονεν τὴν κάτωθι ἐπιστολήν ἀπὸ μέρους τοῦ κ. Ι. Κοτρόζου Α' Μηχανικοῦ τοῦ πιάρχου.

Κύριε Διεισδυτά,

Γεμάτος ἐνδυναμισμῷ σᾶς γόρω τὴν παρούσαν. Τὸ «Ἐλένη Κουλουκουντῆ» είναι ἔνα πραγματικὸ καμάρι τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ἄξιοι συγχαρητήριον οἱ ναυπηγοὶ τον, θερμότερα δ' ἀξόμη συγχαρητήρια ἀξίζουν οἱ ἐφοπλισταὶ τον κ. π. 'Άδελφοι Κουλουκουντῆ καὶ ιδιαίτερως ὁ ἐποπτεύσας τὴν δληνην ταῦτασεν τον κ. Νικόλαος Κουλουκουντῆς.

Αἱ διαστάσεις τοῦ νεοναυπηγήτον αὐτὸν φορτηγοῦ μας είνε: Μῆκος 415 ποδῶν, πλάτος 60.2, μὲ δένθισμα ἔμφροτον 25.11 ποδῶν. 'Η χωρητικότητα τοῦ 10.000 τ. d. w. Φέρει μηχανάς τριπλῆς ἐπιτονώσεως τῆς «North Eastern Marine» μὲ διάμετρον κυλίνδρων 23½'' — 38'' — 65'' καὶ διαδομήν ἔμβολου 45'' μὲ πορρητές valves εἰς τὴν ὑψηλήν καὶ τὴν μεσην, ἀντὶ τῶν συνήθων σφράγων. 'Ο ἀτμός παρέχεται εἰς τὰς μηχανάς ἀπὸ δύο λέβητας κυλίνδρων 15'-3''X11'-6'', πέσεις 220 λιτρῶν, ἐργαζόμενος μὲ τεχνήτων ἐλιξισμῶν συστήματος Howden's. Οἱ ὑπερθεματήρες είνε συστήματος «North Eastern» καὶ ὑφόνων



'Ολίγον πρὸ τῆς καθελκύσεως τοῦ φορτηγοῦ μας «Θεμώνη». Οἱ προσκεκλημένοι ἐπὶ τῆς πρὸ τῶν σκάφους ἐξέδρας. Εἰς τὸ μέσον τῆς εἰκόνος ἡ κ. Σοφία Μ. Πνευματικοῦ, ἀνάδοχος τοῦ σκάφους. Βαρύτυμον ἐπιτραπέζιον σκεῦος προσεφέρθη εἰς αὐτὴν ὑπὲρ τῶν ναυπηγείων.

την θερμοκρασίαν του ἀτμοῦ εἰς 620° F.

Φέρεται όμοιώς βοηθητικὸν λέβητα φυσικοῦ ἐλλειψιμοῦ πέσεως 220 λιτρῶν, δυνάμενον ἐν ἀνάγκῃ νὰ χρησιμοποιηθῇ ἐν ἐπικοινωνίᾳ μὲ τοὺς δύο κυρίους λέβητας. Καθίσμαντον ὅλην χρησιμοποιεῖ τὸ πετρέλαιον μὲ καυστήρας συστήματος Todd's. Τὸ καύσιμον ἔλαιον τοποθετεῖται εἰς δύο πλευρικὰς δεξιαινέας χωρητικότητος 155 τόννων, εἰς τὸ Deep tank 567 τόννων καὶ εἰς τὸ ἄτριθον 4 διπλικέμενον 131 τόννων. 'Ολικὴ χωρητικότης δεξιαινέντων κανόμιου 1.015 τόννων.

"Όλα τὰ βοηθητικὰ μηχανήματα —πλάρια ὑδατος καὶ καυσίμου, προσθεμαντῆρες κλπ.— είνε τῶν τελευτῶν τελειοτάτων συστημάτων, ἐν ἀπεραιφορείᾳ ἀποδοσεως διὰ τὸν προσφισμὸν τῶν.

Αἱ δοκιμαὶ ἔλαβον χώρων τὴν 15ην τρέχοντος καὶ ἀπέδοκαν ἐξαιρετὰ ἀποτέλεσματα. Μὲ δύσθισμα 8'.6" εἰς τὴν πρῶθαν καὶ 16'10" εἰς τὴν πρώτην καὶ μὲ στροφὰς τῆς μηχανῆς 86.6, τὸ σκάφος ἀνέπτυξε ταχύτητα 13.46 μιλίων, τῆς πέσεως τῶν λεβήτων τηρηθείσης σταθερᾶς καθ' ὅλον τὸ διάστημα τῶν δοκιμῶν.

Μετὰ τὰς δοκιμαὶς ἀνεγράφησαν διὰ Ρόττερνταμ. Διηνέσαμεν τὸ μέχρι τοῦ λιμένου τούτου διάστημα τῶν 272 μιλίων εἰς 22 ώρας, μὲ στροφὰς τῆς μηχανῆς 76 ὥστι μὲ μέσην ταχύτητα 12.33 μιλίων. 'Η κατανάλωσις τοῦ πετρέλαιον εἰς 25 ώρας καὶ 30 λεπτά, δι' ὅλας τὰς χρήσεις συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς ἀτμοπούσεως τοῦ βοηθητικοῦ λέβητος, ἀνήλθεν εἰς 18 τόννους. Πρότερον δικαὶος νὰ σημειωθῇ, ὅτι οἱ ὑπερθερμαντῆρες είχον θερμοκρασίαν 520° F. Φαρενάϊ καὶ τοῦτο διότι τεχνικῶν δὲν ἐπιτρέπεται, πρὸ τῆς παρελεύσεως ὅρισμένου χρονικοῦ διαστήματος, ἢ ὑποστησεῖς τῆς θερμοκρασίας εἰς τὸν κανονικὴν τῶν 620° F., ὅποτε ἀσφαλῶς η οἰκονομία κανονίους θὰ είναι σημαντική. 'Επίσης διὰ τεχνικῶν λόγων η θερμοκρασία τοῦ τροφοδοτικοῦ ὑδατος ἦτο 280—290 βαθμῶν F. ἀντὶ 300. Γενικῶς δὲν εἶναι τὸ πλοίον — μηχαναὶ καὶ βοηθητικὰ μηχανήματα — ἐλεύθερην ἔξαρτη καὶ ἀποδικώτατα.

Δὲν περιττεύει ἴσως τὸ τοιούτον, ὅτι εἴμεθα δὲν κατεχαριστημένοι ἀπὸ τὰς ἀνέσεις ποὺ παρέχονταν εἰς τὴν ἐνδιάστημον μας. Τὰ διαμερίσματα τοῦ πλοιάρχου, τῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ πληρόματος πληροῦν τὰς σημειώνας ἀπατήσεις τῆς ζωῆς. Εἴμεθα ὑπερηφανοὶ ποὺ ἐπέτρεψαν εἰς τὴν ἐνός τοιούτου σκάφους. 'Ακοῦμ δὲ περισσότερον, διότι μὲ τὴν ἐργατικότητα μας, τὴν πάσιν καὶ τὴν προσήλωσιν εἰς τὸ καθήκον μας συντελοῦμεν καὶ ἡμεῖς εἰς τὴν πρόσδοτην τῆς ἑθνικῆς Ναυτιλίας ἐπ' ἀγαθῷ τῆς Ἑλληνικῆς Πατριδὸς καὶ ἡμῶν τῶν ἴδιον.

Ρόττερνταμ 17 Ιουλίου 1938

Μετὰ πάσης τιμῆς
ΙΩΑΝΝΗΣ Α. ΚΟΤΡΟΖΟΣ
Α' Μηχανικός

Αἱ ἀπιτάξεις διὰ δημοσίας ἀνάγκας

Δι' ἀναγκαστικοῦ Νόμου, δημοσιευθέντος τὴν 21ην Ιουλίου εἰς τὸ ἄτριθον 266 φύλων τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως, συμπληροῦντα οἱ νόμοι 4442 καὶ 111 (τοῦ 1936) περὶ εστρατιωτικῶν εἰσθορῶν καὶ ναυλώσεων». Διὰ τὸν συμπληρωματικὸν διατάξεων τοῦ νέου νόμου, ἡ ἐν Πειραιεῖ λειτουργοῦσα «Ὑπηρεσία Ἐπιτάξεων καὶ Ναυλώσεων» μετονομάζεται εἰς «Διεύθυνσιν Θαλασσίων κρατικῶν μεταφορῶν, διαβιβάζονται δ' εἰς αὐτὴν δὲν αἱ ἀρμοδιότητες τοῦ κατὰ τὸν νόμον 4442 «τῆματος ναυτικῶν ἐπιτάξεων». Αἱ ναυλώσεις πλοίων διὰ κρατικῶν μεταφορῶν ἐνεργοῦνται, ἐνόπιον γνωμοδοτικῆς ἐπιτροπῆς, διὰ διαγνωμοσιοῦ, οὐτινοῦς η προκήνυξης δέοντος νὰ δημοσιεύηται πρὸ 10, τοῦλάγιστον, ἡμερῶν. Εἰς περιπτωτικούς κατεπεγόντος ἀνάκτης καὶ κατόπιν ἐγκρίσεως τοῦ «Ὑφυπουργοῦ τῆς Ἑμπορικῆς Ναυτιλίας, ἐπιτρέπεται ἡ διενέργεια τῶν ναυλώσεων διὰ προχειρῶν διαγνωμοσιοῦ, ἐνόπιον τῆς ἀνοτέρῳ ἐπιτροπῆς ἡ τὸν κατὰ τόπους λιμενικῶν ἀρχῶν. Αἱ ναυλώσεις διὰ πάσης φέσεως κρατικῶν μεταφορῶν, δι' ἣς ὑφίσταται ἐγκερούμενον ναυλολόγιον ἐπιβατῶν καὶ ἐμπορευμάτων, θὰ ἐνεργοῦνται ἐπὶ τῇ βάσει αὐτοῦ, ἀνεν προηγονμένης ἐγκρίσεως τοῦ «Ὑφυπουργοῦ Ναυτιλίας.

Δι' ἑτέρας διατάξεως, διαφύλασσεται ὑπὲρ τῶν δρομολογικῶν εἰπιτάξιων πλοίων τὸ δικαίωμα τῆς ἀποκλειστικῆς — κατὰ τὰς ἡμέρας ἀναχωρήσεως αὐτῶν ἐκ τοῦ ἀφετητοῦ λιμένος — ἐξητησητικῆς τῶν γραμμῶν, εἰς ἃς ταῦτα θὰ διατίθενται. Κατὰ τὰς ἐν λόγῳ περιπτώσεις, δὲν ἔχουν ἐφαρμογὴν, ἔναντι τῶν οὕτω δρομολογικῶν εἰπιτάξιων πλοίων, αἱ διατάξεις τοῦ ἄρδον 8 τοῦ Νόμου 6059, ὡς καὶ αἱ διατάξεις τοῦ Ἀναγν. Νόμου 1091. Εἰς περιπτώσεις ἐπειγούσης ἀνάγκης — κατὰ τὴν κρίσιν τοῦ καὶ Υφυπουργοῦ τῆς Ναυτιλίας — πρὸς ἀποκατάστασιν συγκοινωνῶν, ἐπιτρέπεται, δῆλως αἱ διατάξια τῶν ὑπὸ τὴν κρατικὴν ἐκ-

μετάλλευσιν τελούντων ἐπιτάξιων, ὡς καὶ αἱ πάσης φύσεως διατάξεις, αἱ ἀφορῶν τὴν ἐκκαθάρισμαν τῆς διαχειρίσεως τον, καταβάλλονται ἐκ τῶν ἐσόδων τῆς ἐκμεταλλεύσεως τῶν ἐν λόγῳ σφαρῶν.

Αἱ τυχόν ἐγειρόμενα ἀμφισθητῆσεις ἐπὶ καταλογισμῶν, προκατέτονται ἐκ τοῦ ἐνεργουμένου ὑπὸ τῆς «Διευθύνσεως Θαλασσίων κρατικῶν μεταφορῶν» ἡ ἐλεγκτικῶν ἐπιτροπῶν ἡ ἐπιθεωρητῶν ἐλέγχου εἰς δάρος οἰονδήποτε ἀπολόγων διαχειριστῶν ἡ πρακτόρων ἡ ἀλλων προσώπων, καταλογισμένων δι' ὅφειλάς σχετικάς πρὸς τὴν διαχείρισιν τῶν ἐπιτάξιων πλοίων, ἐπλένονται ὑπὸ τῆς ἐκτιμητικῆς ἐπιτροπῆς τοῦ Νόμου 4442.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδῆσεις

Ἡ ισχὺς τοῦ Β. Δ. τῆς 14ης Ιουλίου 1907 «περὶ ἀτελοῦς παραδόσεως ἐφοδίων εἰς τὰ πλοία πάσης σημαίας» ἐπεξετάθη καὶ διὰ τὴν ἀμοδόδιτης τοῦ τελωνείου Κέας.

— Τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τὸν κ. κ. Ν. Παπαδάτου καὶ Α. Τσαβλίον Συνηδιὸν φορτηγὸν «DROTT» 932 τόννων γκρός (τοῦ 1904), παραληφθὲν εἰς τὸν λιμένα τῆς Γάνδης, ὥφοσεν ἐκεὶ τὴν Ἑλληνικὴν σημαίαν καὶ μετονομάσθη «ΣΟΥΣΑΝΝΑ».

— 'Η ἀγόρα τοῦ 'Αγγλικοῦ φορτηγοῦ «CAROL DORIAN» παρὰ τὴν κ. Καδίως Σιγάλα, ὡς μᾶς πληροφοροῦν, ἐμπατιώθη.

— Τὸ ὑπὸ Αίγυπτιαν τημαίαν μικρὸν ἀτμόπλοιον «SUDANI» 511 τ. γκρός (τοῦ 1919) ἐπωλήθη ἀπὸ τὴν ἑταῖριν «Κοντομάζαλος καὶ Ντάρζε», εἰς τὸν Μυσταφά Abul Ela (τοῦ Καΐφου).

— Τὸ πωληθὲν πρὸς διάλυσιν φορτηγὸν «PITA» 2495 τ. γκρός (τοῦ 1901) τοῦ κ. Γ. Πανά, κατέπλευσε τὴν 18ην Ιουλίου εἰς τὴν Γένοβαν, δύπον καὶ παρεδόθη.

— Τὸ πωληθὲν εἰς Ιταλικὴν Ἐταιρίαν ἀντὶ 27.200 λιρῶν πρὸς περιτέφω ἐκμετάλλευσιν φορτηγὸν «ΝΕΔΩΝ» τοῦ κ. Λ. Δ. Καλλινίκου, τελεῖ ὑπὸ παραδόσεων εἰς τὴν Γένοβαν. Τὸ ἐν λόγῳ σκάφος είναι «στάνταρ» Α., 5263 τ. γκρός, 8345 τ. φορτίου καὶ ναυτηγήσεως 1919. Τὸν Νοέμβριον τοῦ 1920 είχε πωληθῆ ἀντὶ 162.500 λιρῶν, μὲ τομηνον «τάμι - τοσάτερο» εἰς τὰ 25 —, τὸν δὲ Ιουλίου τοῦ 1933 είχεν ἀγόρασθη ἀντὶ 8.600 λιρῶν.

— Τὸ ἀγόρασθὲν παρὰ τὸν κ. κ. ἀδελφῶν Συνοδινοῦ φορτηγὸν «MAIRI» 1459 τ. γκρός (τοῦ 1909) μετονομάσθη «ΥΠΑΝΙΣ».

— Τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «ΕΛΕΝΗ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗ» καταμετρήθην μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ εἰρέθητος 5548 τόννων γκρός.

— Μετεγέραψε ἐξ Λονδίνου εἰς τὰ νησιῶν Πειραιῶς τὸ νεότευκτον φορτηγὸν «ΗΛΙΑΣ ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΝΤΗΣ» 5548 τ. γκρός, τὸν κ. κ. ἀδελφῶν Κουλουκουντῆ.

— 'Εξετέλεσεν ἐπισκευαῖς εἰς Νιούπορτ τὸ φορτηγὸν «Αννα Ν. Γουλανδρῆ».

Νέα ἀγορὰ φορτηγοῦ παρ' Ἐλλήνων

«DROTT» Συνηδιόν, ἡγοφάσθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὴν Γάνδην, ἀντὶ 501.000 Βελγικῶν φράγκων παρὰ τὸν κ. κ. Νικ. Τ. Παπαδάτου καὶ 'Αλεξ. Γ. Τσαβλίον. Τὸ σκάφος τοῦτο είναι 932 τόννων γκρός, 493 τ. νέτ., καὶ 1450 τόννων φορτίου, ἔχει παρὰ τῷ Λόδδη κλάσιν 100A1 καὶ κατεσκευασθη τὸ 1904 εἰς τὰ ναυτηγεία τοῦ Δάντιγκ. Χῶρον διὰ φορτία γεννημάτων εἰς ζύμη διαθέτει 58.000 κ. π.

Φέρεται ἐν καταστόρων καὶ ἔχει διαστάσεις μήκους 208.4 ποδῶν, πλάτους 33.6 καὶ κούλων (βάθος) 13.4 ποδῶν. Αἱ μηχαναὶ τού, κατασκευῆς

C.K. HANSEN

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

COPENHAGEN

Telegr. Adr.: HANSEN

**SVENSKA ORIENT LINE
GOTEBORG**

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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

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

Γενικοὶ Πρώτωροι: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ
Πειραιεύς, Μέγαρον Σπυράκη

'Αριθ. Τηλεφ. 45.151—45.153

τῶν ναυπηγῶν καὶ δυνάμεως 94 ἵππων, εἶναι τρικύλινδροι, μὲ διάμετρον κυλίνδρου 16''½, 27''½, 42''½ καὶ διαδοροὺν ἐμβόλου 27''½ ἵντσῶν

Άγορα πωλήσιαι πλοίων

Αἱ προβλέψεις, ὅτι κάποια ζωηρότερα κίνησις εἰς τὴν ναυλαγορὰν θέλει σημειωθῆναι κατὰ τὸ προσεχές φθινόπωρον, ἐπέδρασαν καὶ εἰς τὴν ἀγορὰν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Οἱ τόνος αὐτῆς ἐμφανίζει ἀπὸ τοῦς ἔλαφρούς διετίσιν εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος, ἡ πορεία δικαὶος τῶν τιμῶν παραμένει εἰσὶν ἀπάνθροπος, ἐλλείψει χαρακτηριστικῶν πωλήσεων. Βέδαιον, πάντως, διέντατο νὰ θεωρηθῇ, ὅτι αἱ ἄξεις τῶν πλοίων δὲ ἐπηρεασθῶν ἀνατιμητικῶς, ἀνὴρ ναυλαγορὰς ἐπιδεῖξῃ κατὰ τὸ ἀρχόμενον ἥ κατὰ τὸν προσεχῆ μηνα τοιοῦτη τινα. "Οσον ἀφορᾷ εἰδικῶς τὰ φορτηγά «εστάνταρ» Α., προερχόμενον ἐκπληξιν ἡ πώλησις τοῦ 'Αγγλικοῦ «Tremorva» ἀντὶ 32.000 λιρῶν, ἐνῷ τὸ ίδιον τέτον, χωρητικότητος καὶ ἡλικίας φορτηγὸν «Nedwon» είλετο πωληθῆ ποδὸς μηνὸς ἀντὶ 27.200 λιρῶν. Ἀποδεινότερα ἔχει τοῦ γεγονότος τούτου, ὅτι αἱ τιμαὶ, ἀνὴρ δὲν ἀπολούθουν εἰσέστη προείναι ἀνατιμητική, πάντως διατηροῦνται σταθεραὶ. Αἱ ἀναγγελθεῖσαι κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ 'Ιουνίου κυριώτεραι πωλήσεις ἡσαν αἱ ἀκόλουθοι:

«MONTROSE» Σουηδικόν, μὲ ἓν κατάστρωμα, 1784 τόννων γκρός, 2952 τ. φορτίου, μὲ ἔμφορτον δύνθισμα 17.7 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1922, μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1933, ἐπωλήθη εἰς Σουηδούς ἀντὶ 23.500 λιρῶν.

«DOBESA» Ὁλλανδικόν, μὲ ἓν κατάστρωμα, 1109 τόννων γκρός, 1700 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, καταναλίσκον, καὶ καύσιμον ὑλῆν, πετρέλαιον καὶ «RAMBON» Ὁλλανδικόν, μὲ ἓν κατάστρωμα, 1579 τόννων γκρός, 2300 τόννων φορτίου, μὲ ἔμφορτον δύνθισμα 17.9 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1922, μὲ σερβέν Νο 3 τοῦ 1936, ἐπωλήθησαν εἰς Γάλλους ἀφοριστάς ἀντὶ τιμῆς 10.000 λιρῶν ἕκαστον.

«HERTHA MAERSK» Δανικόν ἀτμόπλοιον, μὲ ἓν κατάστρωμα, 1498 τόννων γκρός, 2425 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1920, ἐπωλήθη εἰς Σουηδούς ἀντὶ 400.000 κορωνῶν.

«SENATOR» Ἀγγλικόν, μὲ δύο καταστρώματα, 3670 τόννων γκρός, 6202 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως εἰς Γλασούδην τὸ 1917, μὲ δεύτερον σερβέν Νο 1 τοῦ 1934, ἐπωλήθη εἰς "Αγγλούς" ἀντὶ 12.500 λιρῶν.

«TREMORVAH» Ἀγγλικόν, «εστάνταρ» Α., μὲ ἓν κατάστρωμα, 5423 τόννων γκρός, 8250 τόννων φορτίου καὶ ναυπηγήσεως εἰς Γλασούδην τὸ 1919, μὲ δεύτερον σερβέν Νο 1 τοῦ 1936, ἡγοράσθη παρ' Ιταλῶν ἀντὶ τιμῆς γύρω τῶν 32.000 λιρῶν.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Αἱ διαλύσεις τοῦ β'. τριμήνου

Αἱ κατὰ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ 'Ιουνίου πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν ἦταν ἔκτατος περιωρισμέναι. Οὖτος, ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἥγοράσαν ἀντὶ 10.000 δολ., τὸ καλύβιδνον Ἀμερικανικὸν ιστιοφόρον «Tusitala» 1748 τόννων γκρός (τοῦ 1883) μὲ δύο καταστρώματα, ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἥγοράσαν ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς τὸ μικρὸν «Whitethorn» 306 τ. γκρός (τοῦ 1900) καὶ τὸ Ἀγγλικὸν πλοίον - ψωγεῖον «Umkuiz» 5175 τ. γκρός (τοῦ 1903) ἀντὶ τιμῆς 8750 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς ἓνα λιμένα τῆς Β.Α. ἀπτῆς τῆς Ἀγγλίας.

Μία μικρὰ αὔξησις τῆς διατεθεῖσης πρὸς διάλυσιν χωρητικότητος παρεπηρήθη κατὰ τὸ 6' τριμήνον τοῦ το. ἔ., ἔναντι τοῦ α' τριμήνου, διετολομένη κυρίως εἰς τὴν πώλησιν τοῦ σκελετοῦ τοῦ ἀποτεφρωθέντος Γαλλικοῦ ὑπεροχεανίου «La Fayette» 25.178 τ. γκρός (τοῦ 1930). Οὖτος, ἔχασετο τὸν Ἀμερικανικὸν διάλεσσον, ἐπωλήθησαν πρὸς διάλυσιν κατὸ τὸ 6' 3μηνον 47 πλοία 83.819 τόννων γκρός, ἔναντι 85 σωμάτων 63.242 τόννων τοῦ α' τριμήνου το. ἔ. καὶ 99 πλοίων 97.861 τ. γκρός τοῦ ἀντιστοίχου 6' τριμήνου 1937. Η μητρά πορεία τῶν διάλεσσον είλετο δὲς ἐξῆς, ἐν ἀντιπαραβολῇ καὶ πρὸς τὸ 6' τριμήνον τοῦ παρελθόντος ἔτους:

	1938		1937	
'Αρρύλιος	24.385 τ. γκρός	ἔναντι	43.984 τ. γκρός	
Μάϊος	15.302	>	24.554	>
'Ιούνιος	44.132	>	29.313	>

Σύνολον: 83.819 > > 97.861 >

"Οσον ἀφορᾷ τὰς τιμάς, διετηρήθησαν αὕτα, ὀπωσδήποτε σταθεραὶ, εἰς τὰ γνωστὰ ἀπὸ ἀρχετῶν ἡδη μηνῶν κατόπερα ἐπίπεδα. Οἱ διαλύται παλαιῶν πλοίων οὐδεμίαν καὶ κατὰ τὸ 6' τριμήνον ἔξεδήλωσαν προθυμίαν δι' εὐνυτέραν πρόσκτησιν παλαιοῦ τοννᾶς, ἐνῷ καὶ οἱ πω-

ληταὶ ἔδεικνυντο ἐφεκτικοί, δεδομένου, ὅτι αἱ τιμαὶ καὶ οἱ δροὶ παραδόσεως ἐτίθεντο ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τῆς ἐπιτροπῆς τῶν συνεργαζομένων διαλύτων.

Τὸ «ελάνερο» «Kaisar - I - Hind» 11.518 τ. γκρός, ἐπωλήθη κατ' Ἀρρύλιον πρὸς 49)6 κατὰ τὸν γκρός, ἔναντι 46) — διὰ τῆς κατὰ Μάρτιον πώλησιν τοῦ «Moldavia». Ἐξ ἄλλον τὸ Ὁλλανδικὸν διπλέλικον ἐπιβατηγὸν «Venezuela» 6355 τ. γκρός, ἡγοράσθη τὸν Μάϊον παρ' Ὁλλανδῶν διαλυτῶν ἀντὶ σελ. 36)2 κατὰ τὸν γκρός, ἔναντι 49)6 τοῦ πολημέντος κατ' Ιούνιον Πορτογαλικοῦ λάτινον «Mosambiques» 6052 τ. γκρός, ἀργούντος εἰς τὴν Λισσαβόνα καὶ παραδοτέον εἰς τὴν Γένοβαν. Τὸ τάνκερ «British Isles» 7108 τ. γκρός ἐπωλήθη 34)6 κατὰ τὸν γκρός, ἔναντι 37)9, ἀπινὰ ἐπέτρεψε κατὰ Μάρτιον τὸ «Carato» 5563 τ. γκρός. Κατ' Ιούνιον, "Αγγλοί διαλυταὶ ἐπέληφσαν 45)10 δι' ἓνα ἀπτοπλοίον καὶ Βέλγοι διαλυταὶ 39)8 δι' ἓνα ἀπτοπλοίον φορτηγὸν, μὲ ἐν κατάστρωμα καὶ χωρητικότητος 645 τόννων γκρός.

Άτυχήματα εἰς Ἑλληνικὰ πλοῖα

«ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΛΟΥΛΟΥΔΗΣ»: Έξ Ροζάριο μὲ φορτίον γεννημένων διὰ Κόρο, προσήρχεν ἐλαφρῶς εἰς λασπώδη βυθόν, πλησίον τοῦ Μπλά Ρόζ Κέστλ, ἀλλ' ἀνελκυσθὲν ἄνευ βοηθείας κατέπλευσεν εἰς Κέρδος.

(Ιούλ. 11)

«ΕΥΒΟΙΚΟΣ»: Συμπληρώνον τὴν φόρτωσιν ἐλαφρῶς εἰς τὴν θέσην τοῦ ἀγωνισθεὶσον τοῦ Μπουργκάκης ἐπεκάθισεν ἐπὶ τοῦ διαδύνθησαν διὰ τὴν ἀνέλκυσθησιν τοῦ. Ρυμονάκη τοῦ λιμένος ἐβοηθήσαν διὰ τὴν θέσην τοῦ φορτηγού.

«ΑΓ. ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΙV» (νεότευκτον): Αποπλεόντας ἐκ Σαντερέλαν κενὸν διὰ Βαγούδεο προσήρχεν εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος Φλόουγκη, ὅπου θύ προσήγγιξε πρὸς ἀνθράκενσιν. Ἡ προσάραξις ἦτο διαία καὶ ἐπὶ σκληροῦ δινθοῦ, τὸ δὲ πλοῖον ὑπέστη ἀρχέτας ζημίας τῶν υφάλων τοῦ. Εὗθὺς μετὰ τὸ ἀτύχημα, ὁ πλοίαρχος ἐγέλεσε διὰ τὸν ἀσυμμάτου ναυαγούστικα καὶ φυμανάκη πρὸς βοηθείαν ἐπέγραψε δὲ δραδύτερον συμβόλων τύπου. Λόγῳ μὲ τὸ ναυαγούστικον «Goliath». Διὰ τὴν διευθύνουσιν τῆς ἀνέλκυσθεως ἐξενεργώθησαν τὰ τάνκες ἔφατος, τὸ δὲ σκάφος ἀνεικύσθη μετὰ πάροδον ἀρχέτων ὧδην καὶ κατόπιν συντόνου ἐγκαίσιας τοῦ ναυαγούστικον «Goliath», ἐτέθην διό τὸν Ολλανδικὸν ναυαγούστικον προμηλικῶν.

Εὗθὺς μετὰ τὴν ἀνέλκυσθησιν τοῦ ηγανθοῦσας πρὸς τὸ πλοῖον εἰς τὰ ἀνοικτὰ τοῦ Φλόουγκη, ἔνθα καὶ ἐπειθεορήθη. Τὸ «φόρπιζα» καὶ τὸ «ἄφτεροπάξ» εἰνόδησαν στεγανά, ἐνῷ εἰς τὰ «τάνκες» Νο 1 καὶ 2 παρετηρήθη διαφορή. Οἱ διταὶ διεπιστωσαν σειράνη ζημίων εἰς τὰ θυραλλα, καθὼς καὶ ἐλαφράς ζημίας εἰς τὴν δεξιῶν πλευρῶν τῆς πρώτας ἄνωθεν τῆς ισάλου γηραιῆς. Οἱ ἀρμόδιοι ἐπιθεωρητῆς παρέσχεν εἰς τὸ σκάφος ποτοποτίκων ναυαπλίων μέχρι τοῦ λιμένος Υμούντεν, ὃπου τὸ πλοῖον θύ ἐδεξαμενήσετο πρὸς ἐποστρέψην. Πράγματι τὴν 12ην 'Ιουλίου τὸ φορτηγὸν κατέπλευσεν εἰς Υμούντεν καὶ εἰσήλθεν εἰς δεξαμενήν. Οἱ ἐπιθεωρητῆς ὑπέδειξε τὴν ἀντικατάστασιν 23 ἀλασμάτων διὰ νέων τῶν ξεναγωγήην 7 ἐπέθεσεν πρὸς ἐπισκόπησην καὶ τὴν ἀντικατάστασιν 2000 συντετικῶν ἥλων. Υπεδείχθησαν ἐπίσης καὶ τινες ἄλλαι ἐπισκέψανται δευτερευούσης φύσεως.

(Ιούλ. 11 — 15)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΑΝΤΑΚΑΣ»: Ένω ἐτέλει εἰν παροπλοισμῷ εἰς τὸν Πειραιάκον λιμένα, ἔξοράγη πτυχαῖα εἰς τὸ νότ' αφιθ. 1 κόπτος τοῦ, ὃπερ ἔχομενοποιεῖτο ώς «εγκρός - μπλόκες» καὶ περιέχει 300 τόννους γανθαράκων Πολωνίκης προελεύσεως. Τὸ πλοῦτον κατεσθέσθη, οἱ δὲ γανθαράκες μετεφερθήσαν ἐπὶ τοῦ καταστρόματος πρὸς ἀποφυγὴν νέας

CAPTAIN NICOLAS A. CATRAMADOS
SHIPPING AGENT
ROSARIO

Calle San Lorenzo 1338

20 Piso No. 19

Telegrams: KATRAMADOS

ROSARIO

Tὸ πρῶτον εἰς ΡΟΖΑΡΙΟ καὶ τὸ μόνον ναυτικὸν Εραφεῖον 'Αντιπροσωπείας Ἑλληνικῶν ἀπτοπλοίων (Protecting Agency). Εύκολα μοναδικὴ διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ συμπληρώντα τὸ φορτίον τῶν εἰς οἰσονδήποτε λιμένα τοῦ ποταμοῦ Ράρανα. Εἰς Σάν - Λορέντζο, Βίλλα Κονστιτούσιον, Σάν Νικολάς.

ΣΥΣΤΗΣΑΤΕ ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΤΖΩΝ ΓΑΛΑΝΗ Λ^{ΤΔ}
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΙΤΑΣ ΚΑΤ.

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

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

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

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Ἐνῷ καὶ τὸ 6' 15θήμερον τοῦ Ἰουλίου ἔτεινε νὰ ἐμφανίσῃ τὴν ναυλαγορᾶν ἕπο τὴν αὐτὴν κατάστασιν τῆς ἀπραξίας καὶ τῆς γαλαρότητος τῶν τιμῶν, ἐν τούτοις κατὰ τὰς τελευταῖς αὐτοῦ ἡμέρας κάποια βελτίωσις εἰς τὴν ζήτησιν χωρητικότητος ἐσημειώθη. Τὰ κέντρα φορτώσεως γεννημάτων ἐπέδειξαν ζηηορθητη ἀσύνθητη διὰ τοὺς τελευταῖς μήνας καὶ νὰ μὲν οἱ ναῦλοι δὲν ἀντέμιθησαν, πάντως ὅμως παρέμειναν σταθεροὶ εἰς τὰ γνωστὰ ἐπίπεδα. Τὸ σημαντικότερον γεγονός τῆς ναυλαγορᾶς ἑπότεστον ἦταν τοῦ Πλέιτ ἀπάρτητον ναυλώσεων ἐτούμου σκαφῶν— προτιμωμένων τῶν ἔχοντων καλὸν κυβισμὸν — (Ἰουλίου — Αὔγουστον) διὰ φορτώσεις ἀραβοσίτου, οὗτονος ἡ συγκέντρωσις εἰς τὰ ἔξαγωγικά κέντρα διευκολύνεται ἡδη καπότιν τῆς ἀποκαταστάσεως τῶν ἐκεῖ καιρῶν συνηθεῖσαν. Ἐπίπειρας πολλὰς ἐδημοσιόγησης καὶ ἡ πρώτη ναυλωσις ἐπί Πλέιτ διὰ φορτίου νέας ἐσοδειας (Ἴαν.—Φεβ.) εἰς τὰς τιμὰς τοῦ σχεδίου. Διὰ τοὺς ἑπτὸς τοῦ «σχεδίου» προσφισμοὺς παρατηρεῖται ἐλλειψης ἐνδιαφέροντος, μὰ δὲ μόνον κυριλοφορθησαν διαταγὴ δι' Ἰαπωνίαν, ἐκλεισθή παρ' ἐτοίμους σκάφους εἰς τὰ 19).

Τὰ κέντρα φορτώσεων τῆς Βρ. Ἀμερικῆς ἐκλεισθαν ἀρκετὰς ναυλώσεις, κυρίως δι' Αὔγουστον. Ἀπὸ "Ἄγ. Λαυρέντιον" ἡ "Αλεπανού" ἐπληρώνοντο σὲλ. 3). — Τὸ κοινῷτερο δι' Ἀγγλίαν, ἀπὸ δὲ τὸν Κόλπον, Γράμμεστον ἡ Νέαν "Οὐρεάνην" 2) δι' Ἀμερικάν — Ρόττερνταμ ἡ 2) 4) ½ ἔαν κατ' εὐθεῖαν Ἀμερικάν — Ρόττερνταμ Αὔγουστον, ἡ Άγν.—Σερβίου. Τοὺς φορτωτὰς τοῦ Κόλπου Μεζικοῦ, σημειωτέον, ὅτι ἐπτρέπεσται καὶ ἡ ἐπικείμενη ἀποφασις τῆς "Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς" διὰ τὴν ἐπέτησιν τοῦ «σχεδίου», ὅπτει οἱ καθορισθεῖσιν ναῦλοι διὰ τὰς ἐκεῖθεν φορτώσεις ὃν εἶναι ὑπηρέτεροι. Αἱ ζηηορθητη τῆς Κούβας μὲς μικροὺς ἐνδιαφέροντος εἰς τὰ 15) 6 Αὔγουστον καὶ ἔαν ἀπὸ δύο λιμένας 15) 9 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Οἱ Βόρειοι Εἰσηγητὲς ἔν απραξία διὰ τοὺς Εὐρωπαῖοὺς προσφισμούς, μὲ κάποιαν δὲ μόνον κίνησιν διὰ ταξίδια πρὸς τὴν "Απο" Ανατολήν.

Εἰς τὰ πέραν τοῦ Σονὲς ἔξαγωγικά κέντρα σημειοῦνται γαλαρότης, παρὰ τὴν ὑπωδήποτε περιορισμένην προσφοράν χωρητικότητος. Οἱ ναῦλοι ἔξαρστονθεὶν παραμένοντες εἰς τὰ γνωστὰ γαμηλᾶ ἐπέτηδα, οἱ δὲ ναυλωταὶ ἐδείχθησαν συντηρητικοὶ εἰς τὴν ἀπορρόφησιν χωρητικότητος. Η Ἀντσταλία εἶναι διαταγάς τινας διὰ προσφισμοὺς ὅμως τῆς "Ἄπο" Ἀνατολῆς. Ἀπὸ Μελβούρνην, "Άδελαΐδα" ἡ Σίδνευ ἐπληρώθησαν 20) — διὰ Τακο Βαρ, διὰ Σαγκάνη (Ταπονίαν 18) διὰ Νότ. "Αφρικὴν 20) — καὶ ἀπὸ Βικτωρίαν διὰ Βούρμάνην 17) 6. Αἱ ὄρυζαι Σαγκάνη μὲ ἐλαζίστην κίνησιν εἰς τὰ 27) 9 διὰ Βόρ. Γαλλίαν, Αὔγουστον, ἐνῷ τὰ «σόγια Μαρτζούριας εἰς τὰ 25) 6 ἔως 26) — διὰ Ρόττερνταμ ἡ "Αμερικόγονον" (Αὔγουστον — Σεπτέμβριον), χωρὶς ὅμως περιπτέρων ἡτητησιν, μετὰ τὴν ναῦλωσιν εναρθμούν πλοίων. Καὶ οἱ λιμένες τῶν "Ἀνατ.", Ἰνδιδῶν ἐν ἥσυχᾳ. Διὰ λιναρόσπορον καὶ φετικία ἐπληρώνοντο ἀπὸ Μαντράς 28)— διὰ Μεσόγειον — Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, ἀπὸ δὲ τὴν Πορτογαλικὴν "Αφρικὴν (ἀραβοσίτος) σὲλ. 16) — δι' Ἀμερικάν — Ρόττερνταμ. Ἀπὸ Ραγγούν (500.000 κ. π. πιτόρων) ἐκλεισθή τὸ Ἑλληνικὸν «Νησεῖς» (θὰ πλεύσῃ κενὸν εἰς Ρίον "Ιανεῖσον") εἰς τὰ σὲλ. 28) δι' Ἀγγλίαν, Σεπτέμβριον.

"Οσον ἀπορᾶ τὴν Μεσόγειον, ἡ ἐμφάνισις τοῦ Δοννάβεως εἰς τὴν ἀγορὰν ἑπότεστον ἀρκετὰ παρήγορος, διότι ἐπλέζεται νὰ εὐρυνθῇ ἡ ἐκεῖθεν ζῆτην απαλλέξεως τον. Ἐκ τοῦ πυρὸς ὑπέστησαν ζημίας τὰ ξύλινα διαχωρίσματα τοῦ κύτους καὶ τὰ καλύμματα τῶν διπυθμένων. (Ιουλ. 16—18) ΑΚΤΗ: Καταπλέοντες τὸν λιμένα τῆς Σύρου ἡγγισεν ἐλαφρῶς εἰς τὸν βυθόν, χωρὶς νὰ ἔποστη ζημίας Διετάρχη ἐπιβεβοητος. (Ιουλ. 19)

«ΝΟΚΟΛΑ» (τάκηρος): "Ανανέφερεται σημπληρωματικῶς ὅτι ἀπολέσθησαν ἐκ τοῦ φορτίου των 30 τόνων βενζίνης καὶ διὰ τὴν ἀναμίξεως ποστήτων βενζίνης καὶ πετρελαίου προηλθὸν ζημιὰν 170 λιρῶν (Ιουλ. 21)

«ΣΥΠΥΡΟΣ»: Ἀπὸ Σαγκάνη διὰ Λά Παλλίδης ἐπόδισεν εἰς Ἀλεξανδρεῖαν πόλης ἐπισκεψήν τῆς θραυσθείσης ἀντίλιας ἔρματος καὶ τῆς ἐλαττωτικῶς λειτουργούσης ἀναρροφητικῆς ἀντίλιας θαλασσούν ὑδατος. (Ιουλ. 23)

"ΝΙΚΟΣ Τ.": Κατευθυνόμενον ἐταῖ Μέθηλη εἰς Μπούνεον "Ἄρχες μὲ φορτίον γαλανθάριον, κατέφυγεν ἐν σπουδῇ εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σάντος, συνεπείς ἀναπλέξεως τοῦ φορτίου τοῦ εἰς τὸ κύτος No 1. Κατὰ τὸν κατάπλοντον εἰς τὸ Σάντος παρετηρήθη ἀνάφλεξης καὶ εἰς τὸ φορτίον τοῦ κύτους No 4, ὁ δὲ ἀρμόδιος ἐπιθεωρητὴς διέταξε νὰ κατακλινθοῦν δι' ὕδατος ἀμφότεροι τὰ κύτη. Χάριον ἀσφαλείας, προσηράζθη τὸ πλοῖον εἰς ἀβαθῆ ἀμφιδόθη δέσιν, προσελήφθη δὲ τὸ ουμουλάρον «NEPTUNO». Ἀπαντά τὰ κύτη τοῦ πλοίου κατεκλύσθησαν. "Υπεδείχθη ἡ τιμητική ἐκφόρτωσις τοῦ σκάφους, ἵνα ἐνεργοῦθῇ ἐπιθέωρησις καὶ ἔξαρχωθῇ ἢ διηηηθῇ τὸ πλοῖον νὰ κατευθυνθῇ ἔμφοστον εἰς τὸν προσφισμὸν τοῦ, ἀνεν κινδύνου ἀνεφλέξεως. Ζημίας δὲν γαίνεται νὰ ὑπέσῃ τὸ πλοῖον. Εἰς τὰς Λονδινείσον ἀντασφαλεῖας ἀνεγράψη μὲ 8 γιανέας τὰς 100. (Ιουλ. 26)

τησις χωρητικότητος, ηπις καὶ ὅτι ἐπέφερε ὑψοσιν τῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ναῦλων. Ἐξ Δοννάβεως ἐπληρώθησαν 16) 6 δι' Ἀμερικάν — Ρόττερνταμ, μὲ ὄφρὸν δι' Ἀγγλίαν 17) 3, ἐνῷ οἱ Ρόδοις ναῦλωται ἐξηργούθησαν τὴν ναῦλωσιν σκαφῶν γύρω τῶν 10) 6 δι' Ἀμερικάν — Ρόττερνταμ. Τὰ Μεσογειακὰ μεταλλεύματα μὲ μετρίαν κίνησιν. Ἀπὸ Μπόταν διὰ Ρόττερνταμ 7) 9. Διὰ βασικούσπορους ἐξ Ἀλεξανδρεῖας διὰ Χούλλ. ἐκλεισθή σκάφος εἰς τὰ 10) 6 τοὺς 60 κιβ. πόδας.

Οἱ ναῦλοι διὰ γαλανθάριας Ἀγγλίας — Κόντινεντ, γαλαροὶ διὰ τὴν Μεσόγειον, λόγῳ τῆς προσφορᾶς ὑπεριμέτρου χωρητικότητος. Ἐπληρώθησαν ἐπί τέσσαρας 6) 9 ἔως 6) 7) ½ δι' Ἀλεξανδρεῖαν Ιουλίου καὶ 6) 3 διὰ Πόδη Σαΐδ, Αὔγουστον, διὰ Λαρ. Ιταλίαν 6) — καὶ διὰ Πόρτο Φεραράγο 5) 10) ½. Ἐξ Κάρδιφ δι' Οράν 7) — Λύγυστον διὰ Βόλον 2.600 τ. 8) 6 Ιουλ., ἐπί Σονάν καὶ Πόρτο Τάμποτ 3.300 τ. διὰ τρεῖς λιμένας Ἀδριατικῆς 6) 10) ½ καὶ ἐξ Ρόττερνταμ διὰ Πειραιᾶ 6) — καὶ Ρίον Ιανέτρου 10) 3. Ἐξ Ονάλλιας διὰ Μπούνεον "Λύρες 11) 9 ἔως 12) —, διὰ Μπάζιαν Μπλάγκαν 11) 9 Ιουλ.

Αἱ μεταφοραὶ σιτηρῶν «τάϊμ-τσάρτερες»

Κατὰ πρόσφατον ἀνακοίνωσιν τῆς "Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς" τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, ἡ σημειωθεῖσα ἀπὸ τίνος τάξις ἐνίων ἐποπλιστῶν, δύος ὑπερεφέρουν ταῖς εἰς τὸν σχεδίουν κατωτάτων ὡρίων ναῦλων ὑποχρεώσεις τοῦν, δεζόμενοι σχονικάς ναῦλωσεις τῶν σκαφῶν τῶν εἰς τιμᾶς ναῦλων ἔξαρτηκα γαμηλᾶς, ὥρισεν εὐρυνομένην. Πρὸς ἀντιμετώπισιν, συνεπῶς, τῆς τοιαύτης καταστρατηγήσεως τῆς συνεργασίας ἀπεράσπισεν ἡ Ἐπιτροπὴ, δημοσίες ἐφεξῆς οἱ ἐφοπλισταὶ, οἱ ναῦλωντοντες τὰ φορτηγά τῶν βάσει «τάϊμ - τσάρτερο», διὰ τὴν μεταφορὰν γεννημάτων ἐκ τομέων τελούντων ὑπερεφέρουν ταῖς σχεδίοιν, μὴ ἀποδέχονται ναῦλους, ὅτινες δὲν ὑπερεφέρουν ταῖς σχεδίοιν — τοῦλάριστον — πρὸς τὰ κατά ταξίδιον καθοριζόμενα ὑπὲρεφέρουν ταῖς σχεδίοιν — κατώτατα ὥρια.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

Ἐκ τοῦ Πλέιτ (διὰ γεννήματα)

«ΙΩΑΝΝΗΣ Μ. ΕΜΠΙΕΡΙΚΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5700 τ. δι' Ἀγγλίαν 25) 3, ὄφρὸν Κόντινεντ, Σκανδινανίαν ἀ. φ.

«ΑΙΝΟΣ» ἐξ Σάν Λορέντζο 5700 τ. δι' ωρισμένους λιμένας Αγγλίας, μὲ πλήρη ὄφρὸν (τημὶ σχεδίου), καντσέλλο 25 Ιουλίου.

«ΛΕΩΝΙΔΑΣ Μ.» διὰ ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 25) 3, ἀ. φ.

— Εξ Ἀγγλίας-Κόντινεντ (διὰ γαλανθάριας)

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ ἐξ Ονάλλιας 2600—2800 τ. διὰ Βόλον (γαλανθάριας) σὲλ. 6) 6, ἐπί φιονέ 8) 6, καντσέλλο 25 Ιουλίου.

«ΚΟΛΧΙΣ» ἐξ Ρόττερνταμ 3500 τ. διὰ Πειραιᾶ — Βόλον 7) 3 ἔνα λιμένα, 7) 6 ἀμποτέρους, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΜΑΡΙΚΑ ΠΡΩΤΟΗΑΠΛΑ» ἐξ Ρόττερνταμ 7000 τ. διὰ Πειραιᾶ 6) —, ἀ. φ.

— Εκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΕΥΘΑΛΙΑ ΜΑΡΗ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6300 τ. γεννημάτων δι' Αμερικάν — Ρόττερνταμ 10) 3, ὄφρὸν Νορδηγίαν 12) —, καντσέλλο 30 Ιουλίου.

«ΑΝΤ. ΣΤΑΘΑΤΟΣ» ἐξ Μαριουπόλεως (δύο συνεπῇ ταξίδια) 6500 τ. πίσης διὰ Μασσαλίαν, Σέπτεμβρα 10) 7) ½, ἔναρξης Αὔγουστον — Σεπτέμβριον.

«ΝΕΑ ΤΥΧΗ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6000 τ. γεννημάτων δι' Αμερικάν — Κόντινεντ 25 Ιουλίου.

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

GREGOS & C^o.

SHIP AGENTS & BROKERS

ESTABLISHED 1922

GENOA

Via Nunziata, 18

Branches at all Italian Ports

Telegrams: "GREGOS-GENOA"

BELGIUM

ANTWERP

Scaldis Buildings

2, Quai Ortelius

Cables: "GREGOSEM-ANTWERP"

βέρσαν ή Ρόπτερνταμ 10)3, δημόνων ώριμένους λιμένας 'Αγγλίας 11)—, φόρτωσις Αύγουστον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΓΓΕΛΟΣ» έκ Μαύρης Θαλάσσης 6300 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 10)3, δημόνων δι' ώριμένους λιμένας 'Αγγλίας 11)—, Αύγ. 25—Σεπτ. 5.

ΑΤΜΟΠΑΟΙΟΝ ('Ελληνικὸν) έκ Μαύρης Θαλάσσης 5800 τ. δι' Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 10)3, δημόνων δι' ώριμένους λιμένας 'Αγγλίας 11)—, Αύγ. 1—15.

«ΠΑΡΑΛΟΣ» έκ Μαυροπόλεως ή Νικολάεφ 5300—5800 τ. πίσσης διὰ Μαυραΐαν, Σέπταν 11 ή Καρδίτε 10)7½, φόρτωσις 18—31 Αύγουστον.

«ΙΑΚΩΒΟΣ» έκ Νοβορωσίσκης 5000—5250 κ. μ. ξελείας πρωτοιμήνης διὰ Πειραιά 7)4½, συνήθεις δρους, φόρτωσις 15—25 Αύγουστον.

«ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΑ» έκ Μαύρης Θαλάσσης 7000 τ. γεννημάτων δι' Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 10)6, δημόνων 'Αγγλίας 11)6, φόρτωσις 15—31 Αύγουστον.

«ΕΥΡΥΜΕΔΩΝ» έκ Πότι 5500—5600 τ. μεταλλευμάτων διὰ Μπουζό 12)—, φόρτωσις 10—25 Αύγουστον.

«ΜΕΡΟΠΗ» έκ Μαύρης Θαλάσσης 6800 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 10)6, δημόνων Νορβηγίαν 12)—, φόρτωσις 5—15 Αύγουστον.

—'Εκ τῆς Μεσογείου

«ΦΛΩΡΑ» ἐξ 'Αλεξανδρείας 295.000 κ. π. βαριβασιπόρου διὰ δύο λιμένας Μπρίστολ Τσάννελ 13)6 τοὺς 60 κ. π. ἄ. φ.

«ΚΑΛΑΙΟΝΗ Σ.» έκ Καζαπτλάγκας 7000 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόπτερνταμ 4)3 φόρτη, 2000 τ. φόρτωσιν 1500 τ. ἐκφόρτωσιν 1)—, καντούλο 30 'Ιουλίου.

«ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έκ Κέμνου 1900 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δούναβιν 3)— φίο, ἄ. φ.

«ΚΥΡΑ ΠΑΝΑΓΙΑ ΙΙ.» έκ Πότι Σουδάν 1350 τ. παλαιοσιδήρων διὰ Κονστάντζαν 15)6 φίο, δημόνων διὰ Σονσάν 'Τεργέστην 16)— φίο, φόρτωσις 5—20 Αύγουστον.

«ΜΕΣΣΑΡΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έκ τῆς περιφερείας Ζογκούλδας 1100—1300 τ. γανανθράκων διὰ Θεσσαλονίκην 5)3 φίο, ἄ. φ.

«ΔΕΛΑΦΙΝ» ἐξ 'Αγ. Ιωάννου ('Αταλάντης) 6150—6500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Ρόπτερνταμ 8)3, ή 'Ειδεν 8)9, συνήθεις δρους ναυλοσυμφόρων «Ο ορε 7», φόρτωσις 8—20 Αύγουστον.

«ΕΑΠΙΣ» ἀπό Τράπανι 2100—2300 τ. ἀλατος δι' ἔνα λιμένα Νορβηγίας 13 πορώνας, συνήθεις δρους, φόρτωσις 1—15 Αύγουστον.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Τ.» ἀπό Στρατώνη 4500 τ. μεταλλευμάτων διὰ Δούναβιν 3)— φίο, ἀμεσος φόρτωσις.

—'Εκ τοῦ Δουνάβεως

«ΘΕΟΛΩΡΟΣ Τ.» ἐξ Δουνάβεως 5500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 16)6, ἔναν 'Αμτερόνταμ 17)—, δημόνων δι' ώριμένους λιμένας 'Αγγλίας 17)6, ἔναν ἀπό Κονστάντζαν — Βάρναν — Μπουργκάς 3)— ὀλιγότερον, φόρτωσις 25 Αύγουστον — 10 Σεπτέμβριον.

«ΘΗΡΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έκ Δουνάβεως 130 βαγ. ξυλείας δι' 'Ανατ. Ελλάδος λ. στ. 6 κατά βαγόνιον, ἔνα λιμένα βάσιν, φόρτωσις Αὔγουστον. «ΚΥΘΗΡΑ» έκ Δουνάβεως 1600 τ. βαρ. γεννημάτων διὰ Κέρκυραν 11)9 φίοτ καὶ ἐστοιχαγμένον, ἄ. φ.

«ΜΥΚΟΝΟΣ» έκ Κονστάντζης (ζῷα καὶ ξυλείαν) διὰ Χάιφαν, Τρίπολιν (Σεργίας) καὶ Βηρυττὸν (ναῦλος δὲν ἀνευούσθη), ἄ. φ.

«ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ Τ.» έκ Δουνάβεως 4200 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 16)9, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΠΑΡΘΕΝΩΝ» έκ Δουνάβεως 5000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 16)6, δημόνων 'Αγγλίας 17)3, φόρτωσις Αὔγουστον — Σεπτέμβριον.

—'Εξ Ινδιῶν καὶ 'Απω Ανατολῆς

«ΧΛΟΗ» έκ Μαντράς 8000 τ. φυστίκια διὰ Μεσόγειον — 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 28)—, φόρτωσις 17 Αύγουστον — 5 Σεπτέμβριον.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΧΑΝΔΡΗΣ» έκ Μαντράς 8000 τ. φυστίκια διὰ Μεσόγειον — 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 28)—, φόρτωσις 22—30 Αύγουστον.

«ΑΣΠΑΣΙΑ ΝΟΜΙΚΟΥ» έκ Μαντράς 8500 τ. φυστίκια διὰ Μεσόγειον — 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 27)9, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

«ΚΑΛΥΨΩ ΒΕΡΓΩΤΗ» έκ Καλκούτας 7000 τ. φορτίου δι' ἔνα λιμένας Δυτ. Ινδιῶν 31)6, φόρτωσις Αὔγουστον.

«ΣΤΡΥΜΩΝ» ἐξ Βούβανς — Καράτου — Μορογούγκαρο 7500 τ. λιναριστόρου καὶ φετινίον δι' ώριμένους λιμένας 'Αγγλίας — Κόντινεντ 25)6, φόρτωσις 1—15 Σεπτέμβριον.

«ΑΙΓΕΥΣ» ἐκ Καλκούτας 7500 τ. γανανθράκων διὰ Σατκάνη 7 1)4 φορτίας, φόρτωσις 5—20 Αύγουστον.

«ΛΕΟΝΤΙΟΣ ΤΕΡΓΙΑΖΟΣ» έκ Πότι Ρεντόν ή καὶ Χαϊφάγκ 7000 τ. ἀνθρακίτου διὰ δύο λιμένας Βορ. Γαλλίας 23)6, φίο, φόρτωσις 25 Αύγουστον — 10 Σεπτέμβριον.

«ΟΡΟΣ ΥΜΗΤΤΟΣ» έκ Πότι Κάμφας 7000 τ. ἀνθρακίτου διὰ Βόρ. Γαλλίας 24)6 φίο, Σεπτέμβριον.

«ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΟΥΡΑΝΙΑ» ἀπό Ντάριεν 9000 τ. «σόγια» διὰ Ρόπτερνταμ — 'Αμβούργον 25)6, ἔναν ἀπό Ρασίν 26)—, δημόνων διὰ Χούλλ., ή βορειότερον 1)3 ἔξτρα, φόρτωσις 15—25 Αύγ.

«ΙΓΕΡΑΣ. ΒΕΡΓΩΤΗΣ» ἀπό Ντάριεν 8500 τ. «σόγια» διὰ Ρόπτερνταμ — 'Αμβούργον 25)6, ἔναν ἀπό Ρασίν 26)— οὐπόν Χούλλ. ή βορειότερον 1)3 ἔξτρα, 11—15 Αύγ.

«ΝΗΡΕΥΣ» έκ Ραγγούν 500.000 κ. π. πινόφων διὰ Λονδίνον — Λίβερπούλ. 28)6, φόρτωσις Σεπτέμβριον.

—'Εκ παντοῖων ἀλλών ἀγορῶν

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ» ἀπό Λόμπτο Μπαίη καὶ ἡ Μπενκούνελλα 6800 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 16)6 ἔνα λιμένα, 17)— δύο λιμένας, δημόνων διὰ Μπίσεντριν 18)—, φόρτωσις 5—25 Αύγουστον.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ IV» έκ Βοεταννικῆς Κολομβίας 8700 τ. γεννημάτων καὶ γενινῶν εἰδῶν (480.000 κ. π.) δι' ώριμένους λιμένας 'Αγγλίας 22)6 φίο, φόρτωσις Αὔγουστον — Σεπτέμβριον.

«ΑΔΑΜΑΝΤΙΟΣ» έκ 'Αγίου Λαυρεντίου 30.000 κουνδρερος στηρῶν δι' ώριμένους λιμένας 'Αγγλίας, 'Αμβέρσαν ή Ρόπτερνταμ 2)9 τὸ κουνδρετος, μὲ πλήρη διμόνων (συμπεριλαμβανομένης καὶ τῆς Μεσογείου) καντούλλο 28 'Ιουλίου.

«ΕΛΛΗΝΗ» έκ Γκάλεστον — Νέας 'Οφλεάνης 36.000 κουνδρερος γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόπτερνταμ 2)6 τὸ κουνδρετος, ἔνα λιμένα, ὃν δημόνων φοισμένους λιμένας 'Αγγλίας 2)9, ἔναν Κόρζ, Δουβλίνον ή Μπέλφαστ 21)10½, ἔναν Γερμανίας 3)— φόρτωσις 1—12 Αύγουστον.

«ΑΡΧΑΓΓΕΛΟΣ» έκ Κούβας 8500 τ. ζακχάρων διὰ Καζαπτλάγκαν 15)—, φόρτωσις 27 Αύγουστον — 5 Σεπτέμβριον.

«ΓΑΛΑΞΙΑΣ» ἀπό Καΐρους 6800 τ. γεννημάτων (εἰς ζῆμα) δι' 'Αγγλίαν 29)3, φόρτωσις 1—15 Αύγουστον.

«ΚΩΣΤΗΣ» ἀπό ἔνα ὅδο λιμένας Βορ. ή Νοτ. Κούβας 7200 τ. ζακχάρων διὰ Λονδίνον, Λίβερπολ., Γκρήνου, 'Αμβέρσαν, Ρόπτερνταμ ή 'Αμτερόνταμ 15)6, φόρτωσις 15—31 Αύγουστον.

«ΜΑΡΙΑ ΣΤΑΘΑΤΟΥ» έξ 'Αλμπαν ή 'Αγ. Λαυρεντίου 30.000 κουνδρερος γεννημάτων δι' ώριμένους λιμένας 'Αγγλίας 2)9 τὸ κουνδρετος, Αὔγ. 1—6.

—Τάιμ-τσάρτερς

«ΑΙΑΣ» 7000 τ. d. w. «τάιμ - τσάρτερ» δι' ἔνα ταξίδιον δολ. 1.50, παραλαβὴ 'Αγίου Λαυρεντίου, Αὔγουστον, παράδοσις 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

«ΑΡΙΑΔΝΗ» 8780 τ. d. w. «τάιμ - τσάρτερ» δι' ἔνα ταξίδιον ἐπιστροφῆς ἐκ Βορ. 'Αμερικῆς εἰς Εδώπωη δολ. 1.50, παραλαβὴ εἰς 'Αγίου Λαυρεντίου 20—30 'Ιουλίου, παράδοσις εἰς 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

ΑΤΜΟΠΑΙΟΝ ΕΛΛΑΗΝΙΚΟΝ (ἡλικίας 30 ἑτῶν) 6153 τ. d.w. «τάιμ - τσάρτερ» διὰ ταξίδια Βαλτικῆς — Εδώπωης (ξυλεία) πέντε ἔως ἔπτα μῆνας, σελ. 4)4½, ἔναρξης τέλη 'Ιουλίου

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Εβδομαδιαίαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νορβηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,"

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ εὐθεῖαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν
'Αγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΤΟ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον 'Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δροφ. Τηλέφ. 44—032. Πειραιά.



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

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ
ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ
ΜΕΤΑ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗΣ

ΑΝ. ΝΑΥΤ. & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

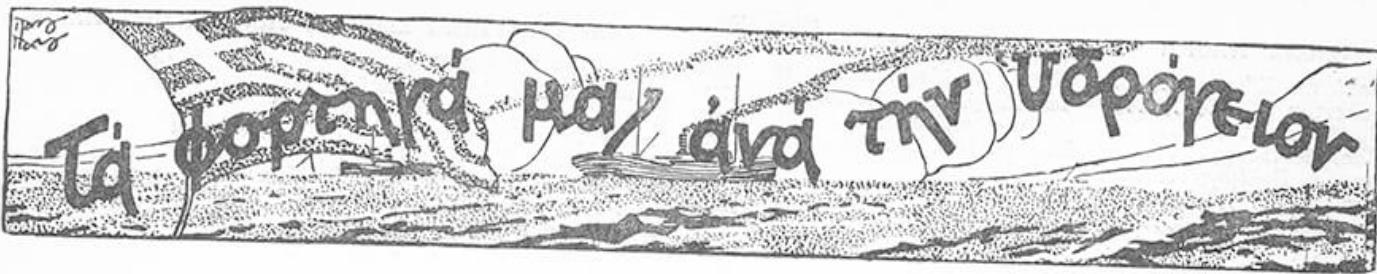
"ΑΣΤΗΡ,"

ΑΚΤΗ ΤΣΕΛΕΠΗ-ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40-195

Τηλ.) τα STARCO

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



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος
ναυτ.
γχρ.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

'Αγαλλιανή	Θ. Έπιφανειάδη	11	1656	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαΐου
'Αγιος Βλάσσιος	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4297	ἀνεγ. Πρόδιντες 21 Ίουλ. διὰ Κόμπε
'Αγιος Γεώργιος	νιοὶ Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	ἔφθ. Κέρωνταν 7 Ίουλ. καὶ Πειραιᾶ 17
'Αγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	ἔφθ. Νηπέπον 27 Ίουλ.
'Αγιος Γεώργιος IV	έτ. Γ. Νικολάου	38	4920	ἔφθ. 'Υμουνίτεν 12 Ίουλ. 'Επισκενή ζημιῶν
'Αγία Βαρβάρα	Φρ. Συγάλα καὶ Σία	04	2425	διῆλθε Κόπερβικ 15 Ίουλ. δι' 'Αλεξί
'Αγία Θαλασσινή	Δ. Κεράνη	11	3808	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 17 Ίουλ. καὶ Χερσῶνα 30
'Αγία Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	ἀργεῖ Σύρον ἀπὸ 31 Μαΐου
'Αγίος Μάρκος	Γ. Τερλίβα	19	4514	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Ίουν.
'Αγίος Νικόλαος	Ενίαγ. Νομικοῦ	99	1106	εἰς πλάσιον ἐν 'Ελλάδι
'Αγίος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	ἀνεγ. Βίμπλοργκ 25 Ίουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
'Αγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάσηση	12	1864	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Ίουν.
Άδαμάντιος	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	15	4277	ἀνεγ. Ρόπτερνταν 16 Ίουλ. διὰ Λομπίτο
Άδαμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	ἔφθ. Γκάμπελ 16 Ίουλ.
Άδαμη. Γεωργαντῆς	άδελφ. Γεωργαντῆ	16	3445	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Απριλ.
Άδαμη. Ι. Πειθῆς	άδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	ἀνεγ. Χίον 20 Ίουλ. διὰ Νικολάεφ, ἔφθ. 26
Άδελφης	Μιχ. Καρρᾶ	17	5838	ἔφθ. Λίβερπολ 11 Ίουλ.
Άδελφοι Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	ἔφθ. Δάντσιγκ 11 Ίουλ.
Άθηνά Λιθανού	Σ. Λιθανοῦ	36	4824	διῆλθε Σουέζ 23 Ίουλ. διὰ Μαντράς
Άθηναι	«Ελληνική» Α. Ε.	10	2897	ἀνεγ. Χανιά 27 Ίουλ. διὰ Ρόπτερνταν
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729	ἔφθ. Πόρτ Τάλμπτ 24 Ίουλ.
Άγγαλ	Γ. καὶ Α. Φώκια καὶ Σία	96	1406	ἔφθ. Βραΐλαν 16 Ίουλ. καὶ Γαλάτοι 23
Άγγαλον	Έτ. «Άιγαίον» Α.Ε.	19	5285	ἀργεῖ Μοντεβίδεο ἀπὸ 24 Μαΐου
Άγγελος	άδ. Πατέρα	20	4538	ἀνεγ. Μίτσε 25 Ίουλ. διὰ Καϊζούταν
Άικατερίνη	άδ. Γεωργαντῆ	13	4929	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Μαρτ.
Άικατερίνη Τ.	Θ. Α. Τεργιάζου	17	2560	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Ίουλ.
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	διῆλθε Σουέζ 2 Ίουλ. διὰ Φρίμαντλ
Άινος	έτ. «Ζένφυρος» Α. E.	10	3554	ἔφθ. Μάρ Ντέλ. Πλάτα 21 Ίουλ.
Άιξ Γιώργης	νιοὶ Γ. Συγάλα	08	2098	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Ιουν. 'Επισκενή
Άικη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	ἔφθ. 'Οδησσόν 22 Ίουλ.
Άλεξάνδρα	Κ. Καρρᾶ καὶ Υἱοῦ	13	4355	ἀργεῖ Βίλλαν Κ) τούσιον ἀπὸ 31 Μαΐου
Άλεξανδρος	Μ. Α. Ταχιντζῆ	06	4343	ἔφθ. Λήθ 10 Ίουλ.
Άλιάκμων	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	ἀνεγ. Στέττιν 23 Ίουλ., Ντόβερ 26 διὰ Σπαλέτο
Άλικη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	ἔφθ. Ιμιγκάμι 11 Ίουλ. καὶ Ρόπτερνταν 23
Άλφειος	Σ. Λιθανοῦ	20	5116	ἀνεγ. Σούνιον 19 Ίουλ., Γιβραλτάρ 24 διὰ Χάϊφαν
Άναστασία	Π. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	ἀργεῖ Χαϊκίδα ἀπὸ 30 Μαΐου
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	ἀργεῖ Οινόβιας ἀπὸ 17 Μαρτ.
Άνδρεας	Έ' Όνιον» Α. E.	19	6566	διῆλθε Σαμπάγκ 6 Ίουλ. διὰ Χάβοην
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 13 Ίουλ.
Άνιτα	Γ. Κοκκοτοῦ	97	2741	ἀργεῖ 'Οστάνδηρ ἀπὸ 8 Φεβρ.
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	ἀνεγ. Πόρτ Σαΐδ 17 Ίουλ., Γιβραλτάρ 26 διὰ Χόγκεσοντ
Άννα Σ.	Στεφανοπούλου· Ανδρονίκου	03	2759	ἀνεγ. Μπλάϋ 20 Ίουλ. διὰ Βάζα
Άννα Βούλγαρη	Χαρο. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἀνεγ. Ρίον 'Ιανέτρον 19 Ίουλ. δι' Ιμιγκάμι
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἔφθ. Νιούπορτ 8 Ίουλ.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ.
Άννα Μαρία	Μάντακα καὶ Βιντιάδη	85	1272	ἔφθασε Σουέζ 23 Ίουλ.
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	ἀνεγ. Ντάρεν 14 Ίουλ. διὰ Ηδρι Σαΐδ
Άννα Τ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	06	2728	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 30 Ίουλ.
Άνθιττη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Μαΐου
Άντωνης	Σ. καὶ Π. Λαμποῦ	15	3729	διῆλθε Μαδέρας 21 Ίουλ. δι' Εέργατην
Άντωνης Γεωργαντῆς	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
Άντωνιος Σταθάτους	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Ιουν.
Άντωνιος Χανδρῆς	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ἀνεγ. Τάν 24 Ίουλιον διὰ Μπανιόλα
Άνω Βαθύ	Βιοι. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5866	ἔφθ. Ρίον 'Ιανέτρον 25 Ίουλ.
Άξιδης	Ι. Δ. Τσούνια	82	1524	ἀργεῖ Σαγκάνη ἀπὸ 15 Φεβρ.
Άργολικός	Σ. Λιθανοῦ	19	5289	ἀνεγ. Χάϊφαν 12 Ίουλ., Περιμ 18 διὰ Μαντράς
Άρης	Μαρη̄ Έμπαιρικού	21	4786	εἰς Πεταλούδης ἀπὸ 18 Ιουν.
Άριαδνη	Μ. Συλᾶ	14	4810	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Μαΐου
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	Ι. Νικηφόρου	12	4745	ἔφθ. Γκαϊμπεκ 23 Ίουλ.
Άρκαδία	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	διῆλθε Περναμπούζο 16 Ίουλ. διὰ Φρένι Μπέντος
Άρμάτια	«Ατλαντίς» Α.Ε.	66—21	853	ἔφθ. Πειραιᾶ 11 Ίουλ.
Άρτεμις Πήττα	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	ἀργεῖ "Αμπτερονταν ἀπὸ 21 Ιουν.
Άρχαγγελος	Πήττα	06	1433	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 13 Ιουν.
Άρχων	άδ. Λιθανοῦ	17	5692	ἔφθ. Τάν 23 Ίουλ.
Άσημίνα Μπάικα	Κωστή Λαμποῦ	21	1364	ἔφθ. Μασσαλίαν 17 Ίουλ. καὶ Πειραιᾶ 29
Άσπασια	Π. Μπάικα	95	1344	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Ίουλ.
Άσπασια Νομικοῦ	I. Γαλάκη	14	4211	ἀργεῖ Σάν Νικολᾶς ἀπὸ 3 Ιουν.
Άστερια	έτ. «Π. Νομικός, Α. Ε.»	38	4750	διῆλθε Οίζάν 8 Ίουλ. δι' Λέστραδίαν
Άστηρ	I. Α. Ταχιντζῆ	04	3313	διῆλθε Περναμπούζο 21 Ίουλ. διὰ Φάλμουσ
Άτεα	Θεμ. Σταφύλοπάτη	96	1350	ἔφθ. Βραΐλαν 13 Ίουλ. καὶ Θεσσαλονίκην 27
Άτλαντικός	Γ. Κοκκωτοῦ	01	4109	ἀργεῖ Ρουέν ἀπὸ 26 Οκτ.
Άτλας (τάνκερ)	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε.	19	5446	ἔφθ. Ρόπτερνταν 15 Ίουλ.
Άερα	«Ταναστερόδολ» Α.Ε.	09	4009	ἔφθ. Κονοτάνεζαν 22 Ίουλ.
Άφροδεσσα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	4652	ἔφθ. 'Αμβέρσαν 22 Ίουλ. καὶ Στέττιν 27
	'Αδ. Κιρτάτα	05	2529	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 Ίουλ. δι' Αάρχονες

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυτ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαθύ τής Σάμου	νίδων Δ. Ίγγλεσον	12	1556	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Ιουν.
Βαλεντίνη	Ίω. Σκαρλατίδη	09	4713	εἰς πλόας ἐν τῇ "Άλω Ανατολῆ
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	ἔφθ. Οδησσόν 18 Ιουν. καὶ Πειραιᾶ 30
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	διῆλθεν "Άγιον Βικέντιον 22 Ιουν. δι' "Αμστερδαμοῦ
Βασ. Α. Πολέμης	Ίω. Γκόύμα	07	3429	ἔφθ. Βηρυττόν 6 Ιουν. καὶ ἀνεγ. 19
Βασίλειος Τ.	'Ελ. Τριζόγλου	20	3673	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 12 Ιουν. καὶ Θεοδόσιαν 28
Βασιλική	Γ. Μαυρολέοντος	05	2089	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 2 Μαΐου
Βάσος (τάνκερ)	Ίω. Δ. Χανδρῆ	12	4733	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 21 Ιουν.
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Ιουν. Ἐπισκεψή
Βικτωρία	Ν.'Απόδακον—Χ. Πατέρα	14	4202	ἔφθ. Δάντσιγκ 21 Ιολ.
Βιντσέντσια	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ιουν.
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	ἀνεγ. Δάντσιγκ 15 Ιολ., Μαδέρας 25 διὰ Μπουένος "Αἴρεσ
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	ἔφθ. Πειραιᾶ 23 Ιολ. καὶ ἀνεγ. 29 διὰ Μάλταν
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	διῆλθεν Σύρον ἀπὸ 22 Ιουν.
Βόρις	έτ. «Βλάσσον»	17	5166	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 20 Ιουν. 20 Ιουλ. δι' "Αμβέρσαν
Γ. Σ. Λιθανός	N. Γ. Λιθανοῦ	37	4835	ἔφθ. Βούδανγκ 25 Ιουν.
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	ἀνεγ. Σιγκαπούρην 17 Ιουλ. διὰ Καίρους
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμποῦ	14	4708	ἔφθ. Νεάπολιν 9 Ιουλ. καὶ Κονγκίλιν 27 διὰ Ρωσίαν
Γεράσιμος Βεργωτῆς	P. καὶ Η. Βεργωτῆ	20	6343	εἰς Γιαβάτα ἀπὸ 17 Μαΐου. Ἐναντίωθη
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 14 Ιουν. Ἐπισκεψή
Γεωργίος	N. Λαγούτη	10	2216	ἔφθ. Κοστένη 24 Ιουν.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπαση	18	4289	ἔφθ. Ρίον Ιανείρου 23 Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 27 διὰ Πλέιτ
Γεώργιος Π.	Θ. Ἐπιφανειάδη	03	4052	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Απριλ.
Γεώργυ. I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	13	4345	ἀνεγ. Ροζάριο 23 Ιουλ. διὰ Κόντινεντ
Γεώργυ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	ἀργεῖ Ροζάριο ἀπὸ 27 Ιουν.
Γεώργυ. Μ. Λιθανός	Σ. Λιθανοῦ	38	5435	καθειλάνθισθαι Χάρτλεπον 27 Ιουν. Ὅποδη σημαντικός
Γεώργυ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Απριλ.
Γεώργυ. Μ. Ἐμπειρίκος	Σ. Γ. Ἐμπειρίκου	21	5728	ἀνεγ. Φρήμαντλ 25 Ιουλ. διὰ Ντακάρ
Γιάννης	Γ. Ἀνδρέου κ.λ.π.	05	4391	διῆλθε Φλώσιγκ 10 Ιουλ. διὰ Ρίον Ιανείρου
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	διῆλθεν "Οράν 21 Ιουλ. δι' "Αμβέρσαν
Γκρήκη Μάρινερ	έτ. Νήλ — Παντελῆ	14	3714	ἀργεῖ Πέναρο ἀπὸ 2 Ιουν.
Γρανικός	«Γρανικός» Α.Ε.	16	3689	εἰς λιμένας "Αλω Ανατολῆς 20 Ιουλ.
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	ἀνεγ. Αμβέρσαν 13 Ιουλ. καὶ Πειραιᾶ 30 διὰ Βόλον
Δαμασκηνή	Παν. Ἀγγελάτου	03	1196	ἔφθ. Ρένι 15 Ιουλ. καὶ Γαλάτσι 20
Δαναάς	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμοῦ	06	4419	διῆλθε Κονγκίλιν 26 Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
Δάναπτης	άδελ. Συνοδινοῦ	14	2113	ἔφθ. Μαριούπολιν 7 Ιουλ. καὶ Χαλκίδα 25
Δάρμας	άδ. Πήγτα	83	1595	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Δεκ.
Δάφνη	N. Λυκιαρδοπούλου	18	3798	ἀργεῖ Ρόττερνταμ ἀπὸ 4 Φεβρ.
Δελφίν	Λῶ καὶ Ἀνδρέαδη	06	3816	ἀνεγ. "Ειδὲν 9 Ιουλ., Γιβραλτάρ 18 διὰ Πειραιᾶ
Δελφοί	M. Δ. καὶ Ε. Λαμποῦ	15	4739	ἀργεῖ Λίβερπολού ἀπὸ 27 Μαΐου
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Απριλ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Η. Λαμποῦ	05	3338	ἀργεῖ Οινούσιος ἀπὸ 16 Φεβρ.
Δημητρίκος (τάνκερ)	N. Βερνίκου	11	1203	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ ἔτος
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. Μ. Τατάκη	06	4271	διῆλθε Λάδοσεντ 2 Ιουλ. διὰ Μπουένος "Αἴρεσ
Δημ. N. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	ἀνεγ. Λά Πλάταν 20 Ιουλ. διὰ Ντακάρ
Δημ. Ἰγγλέσης	νίδων Δ. Ίγγλεσον	18	5275	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Μαΐου. Ἐποσενή
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Ιουλ.
Δημ. Χανδρῆς	Ίω. Χανδρῆ	10	4643	ἔφθ. Ρόττερνταμ 16 Ιουλ.
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 28 Ιουν.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	ἔφθ. Όζάκα 7 Ιουλ.
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	ἀνεγ. Κάρδιφ 11 Ιουλ. Γιβραλτάρ 17 διὰ Χάϊφαν
Διώνη	Γ. Φ. Ἀνδρεάδη	06	4181	ἔφθ. Πειραιᾶ 18 Ιουλ.
Διώναθης	Λεων. Α. Ἐμπειρίκου	15	5604	ἔφθ. Κονγκίλιν 13 Ιουλ.
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	ἔφθ. Νοβορωσίσην 24 Ιουλ.
Εβῆ Λιθανοῦ	N. Λιθανοῦ	37	4839	διῆλθεν "Άδεν 16 Ιουλ. διὰ Μαντράς
Εθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	ἀνεγ. Σουφαπλάγια 27 Ιουλ. διὰ Πόρτ Σαιδ
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	ἀνεγ. Σάν Νικολάς 19 Ιουλ. διὰ Ντακάρ
Ειρήνη N. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	ἔφθ. Χερσόνησα 25 Ιουλ.
Ειρήνη Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	27	4164	ἀνεγ. Μπούλιπον 15 Ιουλ. διὰ Ντόρμπλαν
Ἐκαστόταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	ἀνεγ. Αμβέρσαν 24 Ιουλ. διὰ Μοντεβίδεο
Ἐλέγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	ἔφθ. Μπούνος "Αἴρεσ 15 Ιουλ. καὶ Ροζάριο 23
Ἐλένα P.	A. Ρόύσου	17	4576	ἔφθ. Αμβέρσαν 3 Ιουλ.
Ἐλένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	ἀνεγ. Βαγκούδεο 19 Ιουλ. διὰ Χούλλ.
Ἐλένη Δ.	Δημιούρ. Δάμπαση	19	5260	ἔφθ. Μόζι 2 Ιουλ.
Ἐλένη T.	Θ. Λ. Τεργιάσου	97	3039	ἔφθ. Ρένι 13 Ιουλ. καὶ Γαλάτσι 19
Ἐλένη Κουλουκουντῆ	άδελφ. Κουλουκουντῆ	38	5548	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 21 Ιουλ. διὰ Ρίον Ιανείρου
Ἐλέζα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1985	ἔφθ. Ζογκούλδαξ 14 Ιουλ.
Ἐλισάβετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Απριλ.
Ἐλλενική Πίσινερ	άδ. Γιαννουλάτου	24	3549	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιουν.
Ἐλλάς	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	ἀνεγ. Βηρυττόν 30 Ιουλ. διὰ Κύπρου
Ἐλλη	άδ. Γιαννουλάτου	90	1198	ἔφθ. Ρούν 1 Ιουλ.
Ἐλλην	έτ. «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος»	38	4974	ἀνεγ. Κάρδιφ 15 Ιουλ. διὰ Κέν Ούεστ
Ἐλληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	3059	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
Ἐλληνικό "Υπαίθρο	Θ. Παπαδημητρίου	89	1499	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 30 Ιαν.
Ἐλπίς	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	ἀνεγ. Σάν Νικολάς 18 Ιουλ. διὰ Ντακάρ
Ἐλπίς	A. Πρόντεζη	19	1492	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 31 διὰ Ράβντς 31 διὰ Τράπανη
Ἐμμ	Γ. Βεργωτῆ	14	2895	ἀργεῖ Σάντα Φὲ ἀπὸ 12 Απριλ.
Ἐπαν. K. Ἐμπειρίκος	νίδων Επ. Ἐμπειρίκου	27	4385	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Ιουν.
Ἐρατώ	I. Σκαρλατίδη	18	5904	ἔφθ. Γιοζογάμαν 24 Ιουλ.
Εύανθιά	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	ἔφθ. Ζογκούλδαξ 6 Ιουλ.
Εύθοϊκός	Μαροή Ἐμπειρίκου	22	4792	ἀνεγ. Ιλιόρεο 8 Ιουλ. καὶ Λίβερπολού 21 δι' Eshjerg, ἔφθ. 25
Εύγενα Καμπάνη	G. N. Ἐμπειρίκου	98	2470	ἔφθ. Σέριφον 18 Ιουλ.
Εύγ. Σ. Ἐμπειρίκου	Στ. Ἐμπειρίκου	20	4882	ἔφθ. Ρίον Ιανείρου 4 Ιουλ.
Εύγενια Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4839	ἔφθ. Νιούπορτ 14 Ιουλ.
Εύγενια Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	ἔφθ. Πόρτ Σαιδ 16 Ιουλ. καὶ ἀνεγ. 18 δι' Ανστραλίαν
Εύδοξια	Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	ἔφθ. Αλεξανδρειαν 11 Ιουλ. καὶ Στρατῶν 20
Εύηνος	'Ιω. Λιθανοῦ	19	5627	ἀνεγ. Ιτσα 20 Ιουλ. διὰ Σαζάλιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. γνρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3553	διηήλιθο Μοντεβίδεο 23 Ιουν., δι' "Εσμπέρον
Εύθαλια Μαρῆ	Ν. Μαρῆ	19	4196	ερθ. Νικολάεφ 23 Ιουν.
Εύπλοια	Γιώργη Λαμπού	11	3862	άργει Οινούσας από 1 Ιουν.
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3557	άργει Πειραιάς από 25 Ιαν. ENAYΛΩΘΗ
"Εψιλον"	Λεων. Ν. Εμπειρίζου	11	4120	άργει Σάν Νικολάς από 28 Μαΐου
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	άργει Πειραιάς από 2 Μαΐου
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5317	άνεγ. Κόμπε 8 Ιουν. διά Σίδνεϋ
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνιον	11	5217	διηήλιθο Κονγκ) λιν 18 Ιουν. διά Ρόττερνταμ
Ζεύς	"Ηλ. Χατζηλία	20	4279	άνεγ. Μπάρου 21 Ιουν. διά Μπούνενος "Άνθες
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	άργει Σάν Νικολάς από 11 Μαρτ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	άργει Κέαν από 18 Φεβρ.
"Ηλίας Γ. Κουλουκουντής.	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	άνεγ. Τοκούρλα 15 Ιουν., Μπαλιτόρα 23 δι' "Αζόρας
Ηρα	Γ. Μ. Σταματελάτου	05	3208	εις Χόγκ Κότζ 10 Ιουν.
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφού πλ.	06	1516	εις Βόλον 1 Ιουν.
Θάλεια	"Ηλία Ξελά	17	5875	άργει Πειραιάς από 31 Μαΐου
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	ερθ. Θεσσαλονίκην 27 Ιουν.
Θεδόλ 2	Θωμᾶς Ν. Επιφανιάδη	10	657	ερθ. Πειραιάς 18 Ιουν.
Θεμώνη	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	38	5630	έρθ. Χάρτλεπον 30 Ιουν. "Υπό συμπλήρωσιν
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπᾶς καὶ Σία	17	1054	έρθ. Κωνσταντίναν 20 Ιουν.
Θεόδωρος Γ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	άργει Πειραιάς από 2 Ιουν. ENAYΛΩΘΗ
Θεομήτωρ	νίδων Σπύρου Πολέμη	10	4427	άνεγ. Ρίον Ιανέντιον 12 Ιουν., "Αγ. Βικέντιον 27 διά Δάντογκ
Θεοσκόπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	διηήλιθον "Αγιον Βικέντιον 19 Ιουν. διά Κόρο
Θεοφανώ Λιθανού	Σ. Γ. Λιβανού	37	4815	διηήλιθο Γιβραλτάρ 18 Ιουν. διά Δουνγκέρην
Θερμαϊκός	Μαρη Έμπειρού	23	4518	άνεγ. Αμβέρσαν 10 Ιουν., Γιβραλτάρ 16 διά Θεσσαλονίκην, ερθ. 25
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	άργει Σύρου από 3 Ιουν.
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	έρθ. Αλεξάνδρειαν 24 Ιουν.
Θηρασία Νομικού	Εναγγ. Νομικού	88	1356	άνεγ. Κίνδυν 23 Ιουν. διά Γαλάτοι, ερθ. 27
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	διηήλιθε Σύρου 30 Ιουν. διά Κύθνον
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζήδη	12	3693	έρθ. Θεσσαλίαν 11 Ιουν. καὶ Σύρου 15
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	έρθ. Σύρου 16 Ιουν.
'Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	άνεγ. Ζογκούλαν 25 Ιουν. διά Σέτταν
'Ιγρη	Α. Αναστασίου	07	2693	άνεγ. Πειραιάς 21 Ιουν., Γιβραλτάρ 29 διά Σιέτταν
'Ιθακη	Σ. Βλασπούλου	11	4083	άργει Σύρου από 5 Απριλ.
'Ικαριον	Γ. Δρακούλη	06	3916	άργει Πειραιάς από 3 Ιαν.
'Ιλισσος	έτ. Βεργωτή	12	4013	άργει Ροζάριο από 28 Μαρτ.
'Ιουλία	'Ιω. Γ. Λιβανού	15	4724	έρθ. Τοίπολιν (Σνοίας) 10 Ιουν. καὶ Κ) λιν 27 διά Ρωσοίαν
'Ισμήνη	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	άνεγ. Κάρδιφ 14 Ιουν. διά Βίλλαν Κονστιτούσιον
'Ιωάννα	Ν. Δ. Κοτζιάς καὶ Σία	90	2399	άργει Λισσαδόνα από 4 Δεκ. Ζημία
'Ιωάννης	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	έρθ. Ρένι 3 Ιουν.
'Ιω. Καρράς	Δ. Δάμιταση	09	3667	διηήλιθε Ντακάρ 21 Ιουν. δι' 'Αμβέρσαν
'Ιω. Μ. Εμπειρίκος	Παν. Καρράς	17	3527	έρθ. Ρόττερνταμ 20 Ιουν.
'Ιω. Νομικός	Στ. Εμπειρίζου	24	3734	άργει Βίλλαν Κονστιτούσιον από 24 Ιαν.
'Ιω. Π. Γουλανδρής	Λ. Νομικού	99	640	έρθ. Πειραιάς 17 Ιουν.
'Ιω. Φαφαλιός	άδ. Γουλανδρή	10	3750	έρθ. Σάν Νικολάς 22 Ιουν. (δι' 'Αγγλίαν)
'Ιω. Φράγκος	Λ. Φαφαλού	19	5670	έρθ. Κύπρον 20 Ιουν.
'Ιω. Χανδρής	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	έρθ. Ρουέν 11 Ιουν. καὶ άνεγ. 18 διά Καναδᾶν
Κ. Κτιστάκης	'Ιω. Δ. Χανδρής	20	6094	άνεγ. Βίλισγκεν 25 Ιουν. διά Πόρτ Σαΐδ — Μαντράς
Καδιώ	Γ. Κτιστάκη	07	4291	διηήλιθε Γιβραλτάρ 17 Ιουν. διά Ρόττερνταμ, έρθ. 26
Καίτη Χανδρή	νιόι Γ. Σιγάλα	11	1430	έρθ. Σμύνηρη 21 Ιουν.
Καθαρίωτισσα	I. Δ. Χανδρή	18	3061	έρθ. Ζαάνταμ 24 Ιουν.
Καλαφάτης	νιόι Γεωργ. Καραβία	13	1877	άνεγ. Χένονσαντ 27 Ιουν.. δι' Οδέστ Χάρτλεπον.
Καλλιόπη	Κ. Καλαφάτη	17	4443	άργει Πειραιάς από 3 Ιουν.
Καλλιόπη Σ.	Δ. Πατέρα	10	4948	διηήλιθεν "Αγ. Βικέντιον 24 Ιουν.. δι' Ενδώπιην
Καλυψώ Βεργωτή	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	έρθ. Καζαμπλάγκαν 18 Ιουν.
Καπετάν Στρατής	«Επτάνησος» Α. Ε.	18	5686	έρθ. Καλκούταν 27 Ιουν.
Καραθάδας	Εσνίδ—Κουμπής καὶ Σία	06	3574	άργει Πειραιάς από 25 Μαρτ.
Καρράς	Γ. Σταματελάτου	13	2325	εις πλόας εν Κίνη
Κασσάνδρα Κ. Λουλούδη	Κ. Καρράς καὶ Υιοῦ	18	5234	άνεγ. Δουνγκέρην 11 Ιουν. διά Μπουνγκάς, έρθ. 25
Κάσσος	Δ. Γουλανδρή	19	5106	έρθ. Γιρείντζεμαννη από 29 Ιουν.
Κάστωρ	έτ. Γράτσον	19	5685	άργει Σύρου από 22 Απριλ.
Κάτε	N. Λικαρδοπούλου	18	5197	άνεγ. Πέρτον 19 Ιουν. διά Μασσαλίαν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρασοπετόλλη» Α. Ε.	87	2495	έρθ. Ηένοντα 11 Ιουν.
Κατίγκω Χατζηπατέρα	νιόι K. Χατζηπατέρα	13	3661	έρθ. 'Αλεξάνδρειαν 14 Ιουν.. καὶ Πειραιάς 24
Κατίνα Βούλγαρη	N. Ζ. Βούλγαρη	12	4567	έρθ. Σάντος 9 Ιουν.. καὶ άνεγ. 22 διά Πλέιτ
Κέπιτ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & K. Ξένου	05	3890	διηήλιθο Κονγκ) λιν 15 Ιουν.. διά Φάλμουν
Κεραμίδες	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	άνεγ. Γόννια 17 Ιουν.. διά Πειραιάς
Κεχρέα	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	άργει Πειραιάς από 3 Μαρτ.
Κλεάνθης	A. Λούζη	11	4153	άργει Ροζάριο από 31 Μαΐου
Κολχίς	Δ. Συνδινού	09	2219	έρθ. Ρόττερνταμ 14 Ιουν. ENAYΛΩΘΗ
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	εις Σάντος από 15 Ιουν.
Κονιστόρα	Θωμᾶς Επιφανιάδη	07	3530	έρθ. Χερσώνα 19 Ιουν.
Κορινθιακός	Μαρη Έμπειρού	10	3562	εις Βραζίλαν από 7 Ιουν.
Κόρθιον	άδελ. Σύμπορα	09	2116	άνεγ. Ρόττερνταμ 13 Ιουν.. Κονγκ) λιν 29 διά Χόπα
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	διηήλιθε Κονγκ) λιν 27 Ιουν.. διά Μπάρκενζιντ
Κουμουνδούρος	Υιοί Επ. Εμπειρίκου	25	3598	διηήλιθε Ντόρμιταν 7 Ιουν.. διά Ντακάρ
Κύθηρα	Πολυχρ. Καταράη	02	1070	άργει Πειραιάς από 28 Φεβρ. ENAYΛΩΘΗ
Κύμα	I. Χαδούλη — M. Στιτινά	12	3994	έρθ. Λίθερον 27 Ιουν.
Κυρά — Παναγιά II	Απ. Πεζᾶ	11	3959	διηήλιθε Γιβραλτάρ 15 Ιουν.. διά Στέτταν
Κυριακούλα	A. καὶ Δ. Λαμπού	99	1012	έρθ. Μάλταν 21 Ιουν.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	4340	άργει Πειραιάς από 2 Ιουν.
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρή	22	4697	έρθ. Σύρου 5 Ιουν.. καὶ Πειραιάς 17
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοί K. Χατζηπατέρα	13	5962	έρθ. Κάρδιφ 21 Ιουν.
Κωστής	Μουσούρα καὶ Βενεράκη	19	5438	έρθ. Μπέλφαστ 14 Ιουν.. καὶ Μπάρου 24
Κωστή	I. Δ. Χανδρή	05	3933	έρθ. Δάντογκ 21 Ιουν.
Λακωνικός	Μαρη Έμπειρού	14	3803	εις Βραζίλαν από 14 Ιουν.
Λάνα	Στεφ. Γ. Φαρκούχ	98	3462	έρθ. Τόνιδα 20 Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυτ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λειθαθώ	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1765	εἰς πλόας ἐν Κίνῃ
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Α. Τεργιάζος	11	4953	ἔφθ. Ντόρμπλαν 19 'Ιουλ. καὶ Γαλάται 28
Λέρος	'Ιω. Φασόλη	99	846	ἀργεῖ Χίον ἀπὸ 15 'Ιουν.
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	ἔφθ. Οδησσόν 17 'Ιουλ. καὶ ἀνεχ. 27 διὰ Τρίπολιν
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	ἔφθ. Σάνη Λορέντζο 27 'Ιουλ.
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	ἀνεχ. Μπλόπουν 3 'Ιουλ. διὰ Ντακάρ
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	χληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	ἀνεχ. Κάρδιφ 20 'Ιουλ., Γιβραλτάρ 26 διὰ Βόλον
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	διῆλθεν "Αγ. Βικέντιον 17 'Ιουλ. διὰ Ρίον Ιανείρου
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νίνη Λ. Κονδύλη	12	3923	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 23 'Ιουλ.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	διῆλθε Λορέντζο Μαρκές 27 'Ιουλ.. διὰ Σουέζ
Λύρας	Π. καὶ Μ. Λύρα	18	5685	
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	ἀνεχ. Μπλόρου 21 'Ιουλ.. διὰ Ροζάριο
Μαίηντος θό Σάμος	υἱοί Π. Δ. Γουλανδρῆ	01	1190	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 'Απριλ.
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	"Ιδε: «ΥΠΑΝΙΣ»
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	ἀργεῖ Ιμπίκουν ἀπὸ 22 Φεβρ.
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Λευτεραίου	03	1383	ἔφθ. Νοβορωσίσκην 14 'Ιουλ.. καὶ Κωνστ. λιν 28
Μαΐωτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	ἔφθ. Μαρούπολιν 12 'Ιουλ.. καὶ Χαλκίδα 27
Μάκης	Ε. Κ. Βλασποτούλου	06	3546	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 Μαρτ.
Μαλιακός	Μαρή Εμπειρίκου	12	3903	εἰς Βρατίλαν ἀπὸ 12 'Ιουν.
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέα	17	5709	ἔφθ. Φρημαντλ 20 'Ιουλ.
Μανιούλλα	υἱοί Γεωργ. Καραβία	20	1965	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Μαΐου
Μάξις Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Μπάζιαν Μπλάγκαν 5 'Ιουλ.
Μαραθών	Α. Λούζη ς.λ.	19	6352	διῆλθε Γιβραλτάρ 26 'Ιουλ.. διὰ Ρόττερνταμ
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
Μαργαρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5401	διῆλθε Σουέζ 28 'Ιουλ.. διὰ Σαϊγκόν
Μαργαρίτης	ἀδ. Περιβολάρη	13	4584	ἀργεῖ Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 26 'Απριλ.
Μαρή Χανδρῆ	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5840	ἔφθ. Γένοβαν 18 'Ιουλ.. καὶ Πειραιᾶ 26
Μαρία	Σ. Περη — Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Μαΐου
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμοῦ	12	4707	ἔφθ. Αιμβέρσων 17 'Ιουλ..
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 'Ιουλ..
Μαρία Σταθάτου	ἐτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἔφθ. Βαλτιμόρην 25 'Ιουλ..
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	ἔφθ. Θεοδόσιαν 10 'Ιουλ..
Μαριέττα	Ν. Ενσταθίου	13	6042	εἰς Ρόττερνταμ ἀπὸ 26 'Ιουν.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	ἔφθ. Βορδὼ 19 'Ιουλ..
Μαριόγκα	Ι. Νικηφόρου	12	4236	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θεριπάτη	ἀδελφῶν Κιρτάτα	04	4784	ἀνεχ. Χάμπτον ρόδες 13 'Ιουλ.. διὰ Χαβάνναν, ἔφθ. 20
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἀνεχ. Σπέτζιαν 12 'Ιουλ.. διὰ Θεοδόσιαν, ἔφθ. 20
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	ἔφθ. Χερσόνηα 23 'Ιουλ..
Μαρουσιώ Λογοθέτη	ἀδ. Γουλανδρῆ	13	4669	ἔφθ. Γλασοζόην 4 'Ιουλ..
Μάρπησσα	Ν. Ενσταθίου	19	5476	διῆλθε Λάζ Πάλμας 1 'Ιουλ.. διὰ Τέμπη. Μπαή
Ματρόννα	Ν. Βογιατζῆδη	02	2846	ἀνεχ. Μπάρρου 23 'Ιουλ.. διὰ Αλεξάνδρειαν
Μεμάς	«Άλγασ» Α.Ε.	00	4359	ἀργεῖ 'Αργοστόλη ἀπὸ 8 'Ιουν..
Μεμάς	Μαρ. Κουρούκη	12	1735	ἔφθ. 'Αλεξάνδρειαν 12 'Ιουλ..
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἔφθ. Ρένι 19 'Ιουλ..
Μερόπη	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	ἀργεῖ Λαύριον ἀπὸ 24 Μαΐου
Μεσσαριά Νομικοῦ	'Ετ. «Π. Νομικός» Α.Ε.	95	985	ἔφθ. Κονσταντινούπολιν 16 'Ιουλ..
Μήμης Χανδρῆς	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	ἔφθ. Χάρδην 21 'Ιουλ.. καὶ Ρούεν 25
Μιμούσα	ἐτ. «Βλάσσος»	05	3071	ἔφθ. Πειραιᾶ 20 'Ιουλ..
Μίνα Λ. Καμπάνη	ζληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Πάτρας 30 'Ιουλ..
Μιχαήλ Λιθανός	Σ. Λιβανοῦ	38	4774	διῆλθεν "Αδεν 15 'Ιουλ.. δι' Ιάβαν
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	ἀνεχ. Μπάρρου 13 'Ιουλ.. δι' Αλεξάνδρειαν, ἔφθ. 27
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	ζληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 16 'Ιουλ.. διὰ Ρίον Ιανείρου
Μιχαλάς	Ν. Ενσταθίου	19	5234	ἔφθ. Μπονέος "Αὔρες 19 'Ιουλ..
Μιχαλίδης	ἀδ. Ξυλᾶ	08	3742	ἀνεχ. Γδύνια 23 'Ιουλ.. διὰ Θεσσαλονίκην
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	ἔφθ. Ρίο Γκράντε 18 'Ιουν..
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆς	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	5199	ἀνεχ. Σάντος 23 'Ιουλ.. διὰ Πλέιτ
Μοτορίνα (τάνκερ)	ἐτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2239	ἔφθ. Σούδαν 18 'Ιουλ.. καὶ Πειραιᾶ 27
Μύκονος	Ν. Ανδρόνικου	01	1098	ἔφθ. Πειραιᾶ 26 'Ιουλ.. καὶ ἀνεχ. 27 διὰ Κωντ. τζαν
Ναντίν	έτ. Βλάσσος	04	3582	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 2 'Ιουν..
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἀργεῖ Σάνη Νικολάς ἀπὸ 7 Φεβρ.
Ναυαρίνον	Π. Κωτταροπούλου	14	1735	ἀργεῖ Σέταν ἀπὸ 2 Μαΐου. Ζημία
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	ἔφθ. Πότι 21 'Ιουλ..
Νέα Τόχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιοῦ	12	3451	ἀνεχ. Χίον 20 'Ιουλ.. δι' Εέπατόριαν, ἔφθ. 24
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	μετωνομάσθη «FAUSTO», σημαία Ιταλική
Νέλλου	ἐτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	13	4828	ἀνεχ. Γδύνια 8 'Ιουλ.. διὰ Πειραιᾶ
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	ἔφθ. Μόζι 16 'Ιουλ..
Νέστος	'Ιω. Γ. Λιβανοῦ	19	5764	ἔφθ. Λονδίνον 14 'Ιουλ.. καὶ Κάρδιφ 25
Νέστωρ	νίνη Γ. Γράτσου	18	1954	ἔφθ. Γαλάται 21 'Ιουλ.. (διὰ Βηρυττὸν)
Νήσιον	Α. Καλλινίκου	18	5154	ἔφθ. Γλασοζόην 19 'Ιουλ.. καὶ Λήθ 25
Νηρεύς	'Ηλ. Χατζηλά	37	5205	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 10 'Ιουλ.. Φινιστέρων 13 διὰ Ρίον Ιανείρου
Νηρίτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἀργεῖ Σάντα Φέ ἀπὸ 6 'Απριλ..
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἔφθ. Σέρφον 11 'Ιουλ..
Νίκος Τ.	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	ἔφθ. Σάντος 25 'Ιουλ.. Πινοραΐ
Νικ. Γ. Κουλουκουντῆς	έτ. Ατλαντικός	17	3201	ἀνεχ. Χούλλα 20 'Ιουλ.. δι' Αρχάγγελον
Νικόλαος Μίχαλος	Κ. Μιχάλου	13	4342	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 24 Μαΐου
Νικόλαος Εμπειρίκος	Κούλονθου — Εμπειρίκου	19	5295	ἔφθ. Τάιν 'Ιουλ.. καὶ Ρόττερνταμ 29
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικοῦ	99	625	ἔφθ. Ζογκούλδακ 14 'Ιουλ.. καὶ Πειραιᾶ 26
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἔφθ. 'Αργοτρόσσαν 18 'Ιουλ..
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχ. Φιλίνη	04	3111	ἀνεχ. Αλεξάνδρειαν 19 'Ιουλ.. διὰ Χούλλα
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολύμου	10	4540	ἀργεῖ Κάρδιφ ἀπὸ 17 Φεβρ.
Νικόλαος "Αγγελος"	'Ιω. 'Αγγελον	12	4351	ἀνεχ. Γδύνιαν 16 'Ιουλ.. διὰ Τσέραν
Νικόλαος Πατέρας	ἀδελφοί Πατέρα	10	4362	ἔφθ. Γένοβαν 21 'Ιουλ.. καὶ ἀνεχ. 23 διὰ Ρωσσίαν
Νικόλαου Βιργινία	Γ. Νικολάου	20	6868	ἔφθ. Κόπτε 13 'Ιουλ..
Νικόλαου Γεώργιος	Γ. Νικολάου	30	4108	ἔφθ. Σύρον 1 'Ιουλ..
Νικόλαου Ελένη	Γ. Νικολάου	20	4528	ἔφθ. Καράτσι 16 'Ιουλ.. καὶ ἀνεχ. 26 διὰ Γιβραλτάρ
Νικόλαου Ζωγραφιά	Γ. Νικολάου	13	7156	ἀνεχ. Γριναντανάμο 22 'Ιουλ.. διὰ Γιοκάρο
Νικόλαου Μαρία	Γ. Νικολάου	27	5525	ἀργεῖ "Αμστερνταμ ἀπὸ 14 'Απριλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	έφθ. Γιοτοζάμαν 9 Ιουλ. και Κόμπε 24
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άργει Σέρφον άπλο 30 Μαΐου
Νύμφη	Ν. Λευαφδοπούλου	21	4504	άργει Πειραιᾶ άπλο 28 Απριλ.
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννουλάτου	13	4577	διηγήθε Κων(λ)ην 24 Ιουλ. διά Φάλιμονθ (διαταγάς)
"Ολγα" Έπ. Εμπειρίκου	νιών Έπ. Εμπειρίκου	22	4677	εις Καμάτσι 16 Ιουλ.
"Ολλανδία	ε' Έλληνιση, Α. Ε.»	11	1759	έφθ. "Άμβούργον 28 Ιουλ.
"Ολυμπίας	Κονλόνθρου — Εμπειρίκου	18	5249	έφθ. "Άλμπαν 22 Ιουλ.
"Ορος" Αθως	Ξενιού-Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	άργει Χίον άπλο 16 Μαΐου
"Ορος" Αίτνα	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	13	3578	άργει Καλαί άπλο 9 Μαρτίου
"Ορος" Ατλας	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4233	έφθ. Θεοδόσιαν 19 Ιουλ.
"Ορος" Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	16	5647	έφθ. Σάν Νικολάς 10 Ιουλ.
"Ορος" Ελικών	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	24	6651	έφθ. Ρίον Ιανείρον 23 Ιουλ.
"Ορος" Ιδη	«Τρόμπιτ, Σο»	18	5525	άργει Ντώντρεχτ άπλο 16 Απριλ.
"Ορος" Ιθώμη	«Ατλαντικός, Α. Ε.» χλρ.	38	4202	άνεξ. Χούλι 20 Ιουλ., Φινιστέρων 24 διά Μπονένος "Αύρες
"Ορος" Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	14	4191	εις Ροζάριο άπλο 21 Ιουν.
"Ορος" Κιθαιρών	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	18	7914	άργει Κάρελοτς άπλο 21 Ιουν.
"Ορος" Κύνθος	«Τρόμπιτ, Σο»	12	3876	άργει "Αμστερνταμ άπλο 27 Ιαν.
"Ορος" Λυκαβηττός	«Τρόμπιτ, Σο»	18	5188	άργει Πειραιᾶ άπλο 1 Μαΐου
"Ορος" Μυκάλη	Κ. Γεωργιλή και Σία	07	3556	άργει "Αμβέρσαν άπλο 14 Ιουν.
"Ορος" Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκούντη	19	5403	άνεξ. Λένινγκραδ 21 Ιουν., διά Χούλι
"Ορος" Ολυμπίας	Κοσμέτου — Κουλουκούντη	20	5166	εις Μπλάθι άπλο 18 Ιουν.
"Ορος" Οθρυς	Μ. Μάρκου	19	4817	έφθ. Γιοβάτα 19 Ιουλ.
"Ορος" Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	19	5252	διηγήθε Νταζάρ 6 Ιουλ. διά Brake, έφθ. 24
"Ορος" Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	21	5334	άργει Ρόττερνταμ άπλο 21 Μαρτ.
"Ορος" Πάρνης	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	έφθ. Βακαμάτου 25 Ιουλ.
"Ορος" Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκούντη	18	5208	άνεξ. Καράτσων 10 Ιουλ. διά Λέστραλίαν
"Ορος" Πεντελικόν	Κουλουκούντη - Κωστούμενη	17	5896	άργει Ντώντρεχτ άπλο 24 Μαρτ.
"Ορος" Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	5655	άργει "Αμβέρσαν άπλο 20 Δεκ.
"Ορος" Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	20	5729	άργει "Αμβέρσαν άπλο 3 Μαρτ.
"Ορος" Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	10	3986	έφθ. Γάνδην 16 Ιουν. και άνεξ. 24 διά Μούρμανος
"Ορος" Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	άργει Πειραιᾶ άπλο 23 Ιουν.
"Ορος" Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	άνεξ. Μίτικε 16 Ιουλ. διά Πόρτ Κέμπλα
"Ορος" Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκούντη	21	6388	διηγήθε Κρίστομπλα 17 Ιουν. διά Καμάτσι
"Ορος" Χελμός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	23	6481	διηγήθεν "Άδεν 27 Ιουλ. διά Βορδό - Ρονέν
Π. Μαργαράνης	Δημη. Μαργαράνη	13	4979	άργει Πειραιᾶ άπλο 26 Ιουν.
Παγκρατίων	Δημη. Ν. Κουφός χλρ.	20	2171	άργει Πειραιᾶ άπλο 24 Φεβρ.
Παναγής	Ν. Λυκαδόπούλου	20	5187	άνεξ. Δάντσιγκ 8 Ιουλ., Γιβραλτάρ 19 διά Σούσας
Παναγής	I. Δ. Τσούνια	94	2744	εις πλάς εν Κίνα
Παναγιώτης	Εναγγ. Νομικού	01	3575	έφθ. Τραγάνα 9 Ιουλ.
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος.	άδ. Σ. Κουμαντάρον	12	5839	έφθ. Θεσσαλονίκην 29 Ιουλ.
Πανάχραντος	Β. και I. Κουτσούνον	15	4661	άνεξ. Τόρρες Αννούτσατα 23 Ιουλ. διά Μπάρου
Παντελής	Κ. Λαμπού και I. Ποντικού	11	3845	άργει Βύλλαν Κ) τούσιον άπλο 7 Μαρτ.
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	έφθ. Νόρνεγκαρ 24 Ιουλ.
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άργει Σάντα Φέ άπλο 28 Δεκ.
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούτση	06	3435	έφθ. Πειραιᾶ 21 Ιουλ.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	έφθ. Φλωρίνη 21 Ιουλ.
Πεντέλη	άδ. Κουλούνθρου	19	5287	διηγήθε Λιττίδης Γιβραλτάρ 1 Ιουλ. διά Αντραλίαν
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	έφθ. Νόρνεγκαρ 24 Ιουλ.
Περσένος	Α. 'Αγδεάτον	18	5172	άργει "Αμβέρσαν άπλο 16 Μαρτ.
Πεταλιοί	Μαρη̄ Έμπειρίκου	17	6565	έφθ. 'Αμβέρσαν 13 Ιουλ..
Πετροίλ (τάνκερ)	έτ. «Τραναπετρόβηλ»	03	4634	άνεξ. Μίδλεσμπορο 17 Ιουλ. διά Σαίν Λούν (Ροδανού), έφθ. 28
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. και E. Νομικού	14	7020	άνεξ. Νέαν Όρλεανην 4 Ιουν. διά "Αγγλίαν
Πέτρος Ι. Γούλανδρης	άδ. Γούλανδρη	23	4693	έφθ. "Αμβέρσαν 16 Ιουλ., και Σόντρελαντ 25
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	13	4044	άνεξ. Ρόττερνταμ 1 Ιουλ. διά Ρίον Ιανείρον
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούνη	15	1795	έφθ. Μπαγόν 15 Ιουλ. και Νιούπορτ 24
Πηλεύς	Ε. Χατζηλία	28	4695	διηγήθε Πόρτ Σαΐδ 21 Ιουλ. διά Γένοβαν
Πηνελόπη	Στ. Παραμυθιώτη	19	6559	άργει Πειραιᾶ άπλο 21 Ιουν.
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α.Ε.	08	4360	διηγήθε Παντάγκ 9 Ιουλ. διά Κέρκυραν
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτον	04	2709	εις πλάς εν Κίνα
Πλειάδες	άδελφ. Πρωτίν	18	4620	άργει Πειραιᾶ άπλο 4 Μαρτ.
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασσά	09	1457	άνεξ. Σονάν 22 Ιουλ., Γιβραλτάρ 27 διά Πειραιᾶ
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	διηγήθε Γιβραλτάρ 18 Ιουλ. διά Χούλι, έφθ. 25
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	άνεξ. Μασσαλίαν 18 Ιουλ. διά "Εσμυζέον
Πότη Σ.	Υιόι Γ. Σιγάλα	03	2083	άνεξ. Χέρνοσαντ 12 Ιουλ. διά Σουηδίαν
Ποσειδών	άδ. Πήττα	09	3840	άνεξ. Ρόττερνταμ 14 Ιουλ. διά Πειραιᾶ, έφθ. 29
Ποσειδωνία	Δ. Γεωργοπούλου και P.-K.	09	3681	άργει 'Αλγέριον άπλο 10 Φεβρ.
Ρήνος	Λεων. Έμπειρίκου	19	4649	άργει Πειραιᾶ άπλο 20 Ιουν.
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	έφθ. Γένοβαν 18 Ιουλ. Πόδος διάλυσιν
Ρίτα Χανδρή	Ίο. Δ. Χανδρή	14	4648	έφθ. Χούλι 23 Ιουλ.
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	6429	άνεξ. Πόρτ Αλμέπερν 23 Ιουλ. διά Μάντζεστερ
Ρόκος Βεργωτής	«Επτάνησος» Α. Ε.	19	5637	έφθ. Σαίγκον 17 Ιουλ.
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώδη	99	1044	έφθ. Θεσσαλονίκην 21 Ιουλ. και Σέρφον 27
Σαρωνικός	Μαρη̄ Έμπειρίκου	12	3548	έφθ. 'Αμβέρσαν 20 Ιουλ.
Σιφνος	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	έφθ. Νοβορωσίσκη 21 Ιουλ.
Σοῦζη	Μιοδ. Αθανασιάδη	07	950	έφθ. Έλενονίνα 2 Ιουλ.
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	άνεξ. Μπάρου 12 Ιουλ. διά Γένοβαν, έφθ. 22
Σουσάννα	N. Παπαδάτον-Α.Τσαβλίη	04	932	εις Γάνδην 23 Ιουλ.
Σπάρτη	Γ. Μ. Σταματελάτον	22	1202	κρατείται Φορμόζαν άπλο 23 Ιαν.
Σπύρος	έτ. Βεργωτή	18	6629	διηγήθεν 'Αλεξάνδρειαν 21 Ιουλ. διά Λάς Παλλίς
Σταμ. Γ. Έμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ.' Έμπειρίκου»	36	3941	διηγήθε Ντώριμπαν 23 Ιουλ. διά Νταζάρ
Στάμος	Δ. Φαραούσ	14	3801	άνεξ. Κάρδιρ 23 Ιουλ. διά Μπονένος "Αύρες
Σταυρός	«Κάσος» Α.Ε.	25	4853	άνεξ. Νούβειτας 18 Ιουλ. διά "Ιμμιγκζαν
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρον	12	5528	έφθ. Καλάμας 18 Ιουλ.
Στρυμών	Στ. Λιβανού	19	5250	άνεξ. Μπάρου 26 Ιουλ. διά Πόρτ Σαΐδ
Στυλιανή	άδ. Πήττα-Κ. Σκριβάνου	96	3256	έφθ. Πειραιᾶ 8 Ιουλ.
Στυλιανός Χανδρής	Ίω. Δ. Χανδρή	19	6059	διηγήθε Λός Αντζελες 19 Ιουλ. διά Κόμπε

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάκης	Π. Αντύπα	04	1698	Έφθ. Μεσσήναν 7 Ιουν. και Πειραιᾶ 19, ΑΡΓΕΙ
Τάμεοις	Λεον. Α. Εμπειρίκου	14	3942	άργει Πειραιᾶ ἀπό 27 Μαΐου
Τάναϊς	ίδελφ. Συνοδινέων	07	1545	Έφθ. Μαριούπολιν 16 Ιουν. και Πειραιᾶ 29
Ταξιάρχης	άδελφ. Λαμποῦ	13	4221	άργει Πειραιᾶ ἀπό 19 Μαρτ.
Τάσις	«Μυρτώον» Α.Ε.	13	4706	διηλθε Παναμᾶν 24 Ιουν. διὰ Χούλη
Τάσος	Έμη. Καραβία	01	3634	Έφθ. Ούνωνας 3 Ιουν.
Ταύγετος	Κουλούθου — Έμπειρίκου	18	5687	ἀνεγ. Σύρου 23 Ιουν., Κων(υ)λιν 25 διὰ Ρεσσίν
Τέτη	νιοί Γ. Σιγάλ.	03	2747	ἀνεγ. Χάιφαν 18 Ιουν. διὰ Νοβορωσίσκην, έφθ. 22
Τέτη Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	02	1882	διηλθε Πιτζαλάτα 14 Ιουν. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 22
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3658	εἰς Βρατίλαν ἀπό 27 Ιουν.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	διηλθε Γιβραλτάρ 16 Ιουν. δι' Αμβούργον, έφθ. 27
Τουρλιανή	Γ. Ασημούτη	19	2486	ἀνεγ. Μπάρον 21 Ιουν. διὰ Καλσρόνα
Τρεγκόδηναν	Βασ. Ι. Σαποδάρου	03	3075	άργει Αλεξανδρειαν ἀπό 31 Ιαν.
Τρίτων	νιοί Γ. Γράτσου	14	4211	Έφθ. Χούλη 14 Ιουν.
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	3163	Έφθ. Όνεγα 29 Ιουν.
Υδραίος	Α. Κουλούρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	Έφθ. Ρόττερνταμ 18 Ιουν.
Υδρούσσα	Π. Χοιστοπούλου	22	2038	Έφθ. Πειραιᾶ 13 Ιουν. και Φετιγιέ 17
Υπανίς	άδ. Συνοδινοῦ	09	1459	Έφθ. Νοβορωσίσκην 26 Ιουν.
Φαίαλε	Σπ. Παραμιθώτη	15	7188	εἰς Ρόττερνταμ ἀπό 26 Ιουν.
Φανερωμένη	Α. Βλαζάκη	08	3404	άργει Πειραιᾶ ἀπό 6 Μαΐου
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	ἀνεγ. Αλεξανδρειαν 20 Ιουν. δι' Ειδονιάσου
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	2012	Έφθ. Νοβορωσίσκην 16 Ιουν.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	6701	ἀνεγ. Σάν Νικολάς 27 Ιουν. δι' Αγγλίαν
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	διηλθε Μοντεβίδεο 2 Ιουν. διὰ Ρόττερνταμ
Φωτεινή Καρρᾶ	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	Έφθ. Ρίον Ιανείρου 15 Ιουν.
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	Έφθ. Σύρου 8 Ιουν. και Νοβορωσίσκην 22
Χέλαστρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	άργει Σύρου ἀπό 5 Ιουν.
Χλόη	Ν. Λυκαρδοπούλου	28	4641	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 14 Ιουν. διὰ Πέρατ Σαΐδ, έφθ. 27
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργούτη	19	5209	άργει Πειραιᾶ ἀπό 20 Φεβρ.
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	Έφθ. Μπουνέος "Αἴρες 25 Ιουν..
Ώκεανία	Μ. Καρβίδη	07	4843	άργει Κέαν ἀπό 18 Μαρτ.
Ώνάση Σωκράτης	'Αριστ. Ήνάση	19	5439	άργει Πειραιᾶ ἀπό 5 Ιουν..
Ώριων	Πολ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	άργει Σάν Νικολάς ἀπό 17 Φεβρ.
Ώρωπος	Μαρη̄ Έμπειρίκου	13	3475	Έφθ. Αλεξανδρειαν 18 Ιουν..

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

"Αριστον (Σουηδ.)	Άρι. Ήνάση	38	10000	άνεγ. "Αγ. Φραγκίσκον 14 Ιουν. διὰ Καβασάζι
Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φύντολεύ»	13	4680	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 22 Απριλ.
Έλλεν ("Αγγλικόν")	Ρεθύμνη — Κουλουκουντῆ	21	1138	άργει Μασσαλίαν ἀπό 26 Μαΐου
Κάρμιεν Σύλθα (Ρουμ.)	Καπάτον — Μαρού	03	1601	Έφθ. Κωνστάντζαν 3 Ιουν..
Κλαύρη (Παναμ.) Τ.	έτ. «Φίντολεύ»	16	5845	άργει Πειραιᾶ ἀπό 8 Ιουν.
Μαρτῆς ("Αγγλικόν")	Γ. Μ. Κουλουκουντῆ	94	2483	άργει Μασσαλίαν ἀπό 1 Μαρτ.
Μιρουπάνου ("Αγγλικόν")	Μινασούλη καὶ Σία	05	2539	διηλθε Λάδεστ 8 Ιουν. διὰ Κέν Ούεστ
Μυριάμ, ("Αγγλ.-τάνκερ)	Κ. Βενιζέλου	21	7012	άργει Αλεξανδρειαν ἀπό 11 Ιουν.
Νέλσων, ("Αγγλικόν")	Σταύρο. Χειροποδίδη	96	1437	εἰς πλάσαν ἀνά τὴν Αιγ. Μεσόγειον
Νοέμη—Τζούλια ("Αγγλ.)	Α. Μινασούλη—Ρουσάνου	95	2499	άργει Πειραιᾶ ἀπό 8 Φεβρ.
Νόρα (Παν.)	Α. Π. Αναστασάτου	06	1781	άνεγ. Δούναβιν 25 Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν
Ούρανία (Παναμ.)	Παν. Ήντυπα	02	1953	άνεγ. Γιούζαμ 16 Ιουν. διὰ Σάν Λοΐς
Πάναμ (Παν. - τάνκ.)	Κ. Βενιζέλου	25	7277	άργει Τζέννυν 12 Ιουν. διὰ Πέρατ Σαΐδ
Ρίθερ Ντάρτ (Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυν»	12	1859	άργει Πειραιᾶ ἀπό 22 Απριλ.
Ρίθερ Τάϊν ("Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυν Λτδ»	20	1517	άργει Αιμέρσον αὐτ 1 Απριλ.
Σάν Νικόλα, ("Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	άργει Βοινδήσιον ἀπό μηνῶν
Τουσσίκα ("Αγγλικόν")	Κ. Λασκαρίδη — Α. Δάλλα	03	1828	άργει Μασσαλίαν ἀπό 27 Ιουν.
Ώνάση Πηνελόπη (Παναμ.)	Άρ. Ήνάση	19	5404	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 20 Μαρτ.
Drott (Σουηδ.)	Ν. Παπαδάτου-Α. Τσαβλίδη	04	932	"Ιδε : «ΣΟΥΣΑΝΝΑ», σημαία Ελληνική

ADMIRALTY LIST COALS-ANTHRACITE
BEST WELSH BUNKERING MIXTURES
ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN KEPKYRA

ALEXANDRIA - PORT-SAID
Established 1902-Cables GRENOLIS

GREG. A. CACOMANOLIS
ALEXANDRIA-PORT SAID-SUEZ
Steamship Agent, Broker
General Merchant

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

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

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ WOODLEY & CONDI
ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ
LLOYD'S AGENTS

BOUDLEY-KEPKYRA CODES: SCOTT'S 1906 (10TH)
ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. | WODLEY-COFOU BENTLEYS-WATKINS
ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ: 2-23 & 4-72 ABC. 5 & 6 MARCONI

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo —of All Kinds—

TUG OWNERS
BIRKENHEAD