

NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1938

Αρ. Φύλλου 184

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Η'. ΑΡΙΘ. 184

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1938

Τὸ δεκαωνδήμερον

Αι νέαι καταστρατηγήσεις τοῦ «σχεδίου»

Δύο άκομμι 'Ελληνικά φορτηγά — τὰ «Έλεγκω Α. Κυδωνιέως» καὶ «Γεώργιος Γ.»—έναυλώθησαν τάς τελευταίας αὐτάς ήμέρας ἀπό τὸ Πλεῖτ, χωρὶς νά τηρηθοῦν αἱ ὑπὸ τῶν διατάξεων τοῦ «σχεδίου» καὶ τῶν περιορισμῶν τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς» καθοριζόμεναι προϋποθέσεις. Συγκεκριμένως τά ἀνωτέρω σκάφη ἔναυλώθησαν ἄνεα ἀδέιας τῆς Ἐπιτροπῆς καὶ ἐκτὸς τοῦ Χρηματιστηρίου τοῦ Μπωλτικ καὶ τῆς ἀγορᾶς τοῦ Λονδίνου, ἡ τιμὴ τοῦ ναύλου δὲν ἀνέκοινωθη, τάς δὲ διαπραγματεύεσις διεξήγαγε τὸ Γραφεῖον Γουλανδρῆ καὶ ὅχι οἱ ἐν Λονδίνῳ τακτικοὶ διαχειρισταὶ τῶν πλοίων τούτων, τὰ Γραφεῖα Σταυ. Ἐμπειρικοὺς καὶ Ρίτσαρδον. Πρόκειται δηλαδὴ περὶ χαρακτηριστικῶν περιπτώσεων, αἵτινες δικαιολογούν ἀπολύτως τὴν κατηγορίαν, δτὶ καὶ νέαν ὑπέστησαν καταστρατηγήσιν διά τῶν ναυλώσεων αὐτῶν, αἱ συμφωνίαι περὶ κατωτάτων δρίων ναύλων ἀπό μέρους 'Ελλήνων ἔφοριστων.

Τὴν φοράν δώμας αὐτὴν τὰ πράγματα προσλαμβάνουν σοθαρώτεραν μορφήν. Δέν ἔναυλώθησαν σκάφη τῶν ἔφοριστῶν ἔκεινων ποὺ δὲν συμμετέσχον ἀρχικῶς τῆς συνεργασίας, ἡ ἔκεινων ποὺ ἔστω καὶ ἐκ τῶν ὑστέρων ἀπέσυραν τάς ὑπογραφάς των. Δὲν πρόκειται περὶ πλοίων τελούντων ὑπὸ τῶν διασχείρισιν τοῦ Γραφείου Γουλανδρῆ, τῶν ὅποιων οἱ ιδιοκτῆται πειθαναγκάζονται ἐκ τῶν δρῶν τῶν συμβολαίων διαχειρίσεως, νά ὑποκύπτουν εἰς τὰς ἐντολὰς τῶν διαχειριστῶν. Τούναντίον ἡ καταστρατηγήσις τοῦ «σχεδίου» προέρχεται τῷρα ἀπὸ ἔφοριστάς, οἵτινες μὲν ἐλεύθεραν τὴν θούλησίν των ὑπέγραψαν τάς συμφωνίας περὶ διεύθυνς συνεργασίας καὶ ἀνέλαβαν τὴν πιστὴν ἐκτέλεσιν τῶν ἔξι αὐτῆς ὑποχρεώσεων. "Εθεσαν οὗτοι τάς ὑπογραφάς των κάτωθι ἔνος συνυποσχετικοῦ, μᾶς συμφωνίας, διεθνοῦς μάλιστα χαρακτῆρος καὶ δὲν ἡμποροῦν ἐκ τῶν ὑστέρων νά προθάλουν τὴν δικαιολογίαν, δτὶ ἐτέλουν ἐν ἀγνοίᾳ τῶν περιορισμῶν καὶ τῶν δεσμεύσεων ποὺ ἀνεδέχοντο.

Βάσει τῶν ὑπογραφῶν αὐτῶν καὶ τῶν λοιπῶν 'Ελλήνων ἔφοριστῶν ἐνεφανίσθη ἡ Ναυτιλία μας εἰς τὰς συγκληθείσας Διασκέψεις καὶ ἐδήλωσε διὰ τῶν ἑκπροσώπων τῆς συμμετοχῆς εἰς τὴν συνεργασίαν. Εἶχαν συγκεντρωθῆ προηγουμένως αἱ δηλώσεις προσχωρίσεως ἐνὸς ἔκαστον ἔφοριστον καὶ ἡ «Ἐνωσίς τῶν ἔφοριστῶν» κατέχουσα πλέον τάς ὑπογραφάς τῶν μελῶν τῆς, ἐπίστευσεν, δτὶ δύναται νά στηριχθῇ εἰς αὐτάς διὰ νά συμμετάσῃ εἰς τὰς συμφωνίας περὶ κατωτάτων δρίων ναύλων. "Ἄν ἐπομένως ἔφορισταὶ τίνες ἀπεδεικνύετο, δτὶ δὲν ἔστεραν νά τηρήσουν τάς διὰ τῆς ὑπογραφῆς τῶν ἀναληφθείσας ὑποχρεώσεις, δχι μόνον θὰ διεκθεύσουν τὴν ἐπαγγελματικήν αὐτῶν ὑπόληψιν ἔναντι τῶν ξένων καὶ ἡμετέρων πλοιοκτητῶν, ἀλλὰ καὶ τῆς 'Ελληνικῆς Ναυτιλίας τὴν καλήν πίστιν πρόρριζα θὰ συνεκλόνιζαν ἔναντι δργανώσεων διεθνοῦς κύρους, πρὸ αὐτῆς τῆς παγκοσμίου ἔφοριστικῆς κοινῆς γνώμης.

"Ἐπὶ τέλους η παράδοσης μᾶς συμφωνίας μεταξὺ δύο συμβολημένων ἀποτελεῖ ὑπόθεσιν στενῶν προσωπικῆν. "Ἐνας ἔκαστος ιδίαν ἔχει ἀντίληψιν περὶ τοῦ τρόπου τῆς ἐκτιληρώσεως τῶν ὑποχρεώσεων τοῦ. Προκειμένου δώμας περὶ τοῦ γενικωτέρου συμφέροντος μᾶς ὀλοκλήρου Ναυτιλίας, — καὶ μάλιστα τῆς 'Ελληνικῆς — περὶ τοῦ καλοῦ αὐτῆς ὄνοματος καὶ τῆς εὐπρεποῦς παραστάσεως τῆς μέσα εἰς τὴν διεθνή ἔφοριστικήν οἰκογένειαν, ἡ ὑποχρέωσις τῆς πιστῆς τηρήσεως τῶν συμπεφωνημένων καὶ ἡ μετ' ἀπολύτου εὐθύτητος προσήλωσις εἰς δσα διὰ τῆς ὑπογραφῆς τοῦ συνόλου σχεδὸν τῶν ἔφοριστῶν ἔθεσπίσθησαν, ἀποτελεῖ ὑπόθεσιν ἔξερχομένην τῶν ἀτομικῶν συμφερόντων.

Νομίζουν μήπως οἱ κ. Δ. Δασπάσης, Π. Κυδωνιεύς καὶ ἡ συντρόφια τούτων, δτὶ τοῖς εἰνε ἐπιτετραμμένον διὰ μόνην τὴν ἔξυπηρέτησιν προσωπικῶν συμφερόντων, νά θέσουν ἐν ἀμφιβόλῳ

τάς ὑπογραφάς τῶν συναδέλφων των καὶ νά ἐμφανίσουν εἰς τὰ δημοτικά τῶν ξένων τὴν Ἑλληνικήν Ναυτιλίαν ὡς κακόπιστον καὶ ἀθετοῦσαν τάς ὑποχρεώσεις τῆς; Πιστεύουν οἱ κύριοι αὐτοί, δτὶ διά νά ἐνθυλακάσουν τό ἀθέμιτον κέρδος δύο καὶ τριῶν χιλιάδων λιρῶν, διὰ νά ἐπαυξήσουν τὴν δχι μικράν ἐπὶ τέλους περιουσίαν των, ἡμποροῦν ἀτιμωρητή, χωρὶς τούλαχιστον νά ὑποστοῦν τάς ἐπιβελτημένας ἡθικάς κυρώσεις, χωρὶς νά στιγματισθοῦν ἐνώπιον τῆς ναυτικῆς κοινῆς γνώμης, νά ὑπογράψουν μὲ ἐλαφράν τὴν συνειδησιν συμφωνίας, ἀπό τάς ὁπίας ἔξαρτάται τό μέλλον, αὐτὴ ἡ ὑπόστασις μᾶς ἡθικῆς καθαυτό διοικητικής συνεργασίας καὶ κατόπιν εἰς τὴν πρώτην δύσκολον στιγμὴν νά τορπιλλίσουν τάς προσταθείσας τῶν συναδέλφων των διά τὴν ἔξυψωσιν τοῦ γοήτρου τῆς Ναυτιλίας μας; Συναισθάνονται δράτα γε τό μέγεθος τῶν εύθυνῶν των οἱ τοιαῦτα εἰς δάρας τῆς δυσμοίρου αὐτῆς Ναυτιλίας διαπράττοντες; "Αν λάθουν οὗτοι γνώσιν, δπως ἐν καρῷ θά πληροφορηθοῦν, τοῦ περιεχομένου τῆς ἐπιστολῆς ποὺ ἀπήγυνε, λόγω τῶν ναυλώσεων τῶν σκαφῶν των οὗτοι Πλεῖτ, ἡ Ἀγγλική Διοικητική Ἐπιτροπή τῆς φορτηγού ναυτιλίας πρόδη τὴν «Ἐνωσίν τῶν Ἐφοπλιστῶν» καὶ τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, θά ἀντιληφθοῦν τὸν κόλασφον ποὺ ἔδεχθη, χάριν αὐτῶν, ὀλόκληρος ἡ Ναυτιλία μας; Πολὺ τὸ ἀμφιβάλλομεν. Καὶ δύμας είνε ἡ πρώτη φορά, ἀφ' δτού συνεπήχθη ἡ διεθνής συνεργασία, ποὺ ἀπευθύνεται τοσαύτης δριμύτητος ἔγγραφον ἀπό μέρους τῆς Tramp Shipping Administrative Committee εἰς έθικήν ἔφοριστην δργάνωσιν. Κάτω ἀπό τὴν λεπτήν ποτίστηκαν καὶ ἐπιφλακτικήν φράσους τῆς ἐπιστολῆς, τίποτε δλιγόντερον, τίποτε περισσότερον, μᾶς ἀπευθύνεται ἡ κατηγορία τῆς κακοπιστίας.

Πιστεύουμεν νά παρασχεθῇ ἀπό τὴν Ἀγγλικήν δργάνωσιν ἡ δδεια νά δημοσιεύσωμεν τό κείμενον τῆς ἐπιστολῆς αὐτῆς. Τὴν ἀλγηνήν ἐντύπωσιν, ποὺ μᾶς προεκάλεσε τό περιεχόμενό της, θέλομεν νά τὴν μεταδώσωμεν καὶ εἰς τό σύνολον τῆς Ἑλληνικῆς ναυτικῆς οἰκογενείας. Θέλομεν νά ὑποστοῦν τὴν κύρωσιν τῆς περιφρονήσεως οἱ παραδέσται τῶν ὑποχρεώσεων των. Ἐπιδιώκομεν καὶ ὁ τελευταίος ναύτης εἰς τὴν πρώτων τοῦ ποντοπλοούσαντος 'Ελληνικοῦ σκάφους νά ἀντιληφθῇ καλῶς, δτὶ οἱ ἀθετήσαντες τάς ὑπογραφάς τῶν ἔφορισταί, οἱ ἀποστέργοντες τὴν συνεργασίαν, χάριν τῶν ἀτομικῶν τῶν συμφερόντων, τὴν ἔξαρτησιν τοῦ ὀικογενείας τοῦ ναυτεργάτου ἀπεργάζονται. "Αλλην τινά πέραν τῶν στηλῶν μᾶς δύναμιν δέν διαθετοῦμεν. Εἰς τὰς στήλας ἀκριβῶς καὶ ἐντός μελανοῦ περιθώριου θά ἀναγραφοῦν τά δύναματα τῶν μικρῶν αὐτῶν ἔφοριστῶν. Δὲν γνωρίζουμεν ποῖαι ἀλλα κυρώσεις θά ἐπιβληθοῦν διὰ τοὺς καταστρατηγήσαντας τό σχέδιον, κατόπιν τοῦ Νόμου 1310. Τὸ Ναυτικὸν Ἐπιμελητήριον, ἐκπροσωποῦν τὴν καθολικήν τῆς Ναυτιλίας θέλησιν ἔχει ἐν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τοὺς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τοὺς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τούς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λόγον. Αἱ στήλαι δύμας αὐταί, ἐν τῇ θαυμέρα συναισθήσει, δτὶ ἐκπληροῦν τό καθήκον τῶν, δέν θὰ δρρωδήσουν πρὸ φιλικῶν καὶ πατριωτικῶν δεσμῶν. Θὰ παραδώσουν εἰς τὴν κοινήν περιφρόντων τοὺς ἀπεργάζομένους τὸν δλεθρὸν τῆς Ναυτιλίας μας." Ισως, τούς μέχρι τοῦδε φωραθέντας νά καταστρατηγοῦν τά σχέδια, νά μή τούς ἐνδιαφέρεται κατόπιν τοῦ διεθνούς εἰν προκειμένω τὸν λ

είς τά γεγονότα θά ανατρέξωμεν. 'Η διεθνής συνεργασία, ώς γνωστόν, έφηρμόσθη τό πρώτον τό έτος 1935. 'Εκτοτε πλήρη της περιπτώσεως τής άπραξίας του Πλεύτη κατά τούς πρώτους μήνας του 1936, ούδεμιά άλλη παρεσχέθη εύκαιρια διά νά τεθῆ ύπό τον θάσανον των δυσχερειών τής ναυλαγορᾶς ή ἀντοχὴς έφοτιλιστικής προστηλώσεως εἰς τάς συμφωνίας. 'Η μεταφορική κίνησις δλονέν δημηρύνετο καὶ τά σκάφη εύκλως ἀποσχολούντο. Καὶ δύως καὶ τότε, κατά τό 1936, δτε ἐσημειώθη ἡ ἀπότομος τής άγορᾶς τής Ἀργεντινῆς χαλάρωσις καὶ πλεῖστα δσα φορτηγά μας ἐνέπεσαν εἰς την παγίδα του Πλεύτη ὑγέρθησαν αἱ πρώται υπόνοιαι περὶ καταστρατηγίσεων τοῦ «οχεδίου». 'Κατέστησαν ύποπτοι οι κ. κ. 'Αδελφοί Γουλανδρῆ, συμμετέχοντες τότε εἰς τὴν συνεργασίαν, δτι ἔναύλωσαν σκάφη των παρά τούς περιορισμούς τῶν συμφωνιῶν περὶ κατωτάτων δρίων ναύλων. Αἱ ύποψίαι ἐκεῖναι δὲν διηκριθήσαν. Δὲν ήτο ἄλλως τε εὔχερές.

Εν τῷ μεταξὺ ἡ συνεχής θετίωσις τῆς ναυλαγορᾶς ἦμπλυνε τά μειονεκτήματα τῶν συμφωνιῶν. Κανεὶς θεσιάως εἰς ἐποχὴν γενικῆς εὐημερίας δὲν διενοήθη νὰ ἀθέτησῃ τὰς ὑποχρεώσεις του. Οὐσιαστικός μέχρι τοῦ τέλους του 1937 ἔπαυσαν αὖται ὑφιστάμεναι. Εκοιμήθησαν ὑπὸ τὸν οὐρίον ἀνεμον τῶν εὐκόλων κερδῶν καὶ τῆς ἀπροσμετρήτου διὰ τὴν αὔριον αἰσιοδοξίας.

Αλλά τα πράγματα τής φορτηγού νωντιλίας άνεκαθεν ήκολούθησαν άνωμαλον φοράν. Μετά τὴν ἐννεάμηνον εὐφορίαν, ἐπεκνῆθεν εἰς τὴν γνωστὴν κατάστασιν τῆς μειωμένης μεταφορικῆς κινήσεως. Ή διεθνῆς συνεργασία εἰς τὰς δυσκόλους αὐτὰς περιστάσεις υπέρ πάσαν αλλήλην φοράν ἐκριθή ἐπιβεβλημένη. Ἐπετέχθη ἡ ἀνάνεωσίς της διὰ τῆς ἐφοπλιστικῆς πρωτοβουλίας καὶ ὅλοι ύπό τὴν πίεσιν τῶν πραγμάτων προθύμως ἔδεχθησαν νά συμμετάσχουν εἰς τὴν προσπάθειαν τῆς ἀποφυγῆς τοῦ συναγωνισμοῦ καὶ τῶν ὑπερμέτρων ζημιῶν.

Τότε οι κ. κ. Ἀδελφοί Οὐλανδρή, ἔφοπλισταὶ ἀπολαμβάνοντες τῆς παγκοίνου ἐκτιμήσεως διὰ τὰς ἀναμφισθητίους αὐτῶν ικανότητας περὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν φορτηγῶν πλοίων, διὰ τὴν σταθεράν καὶ ἄφογον ἀπὸ πάσης πλευρᾶς εὐδόκιμον σταδιοδρομίαν των, διὰ τὰν μετὰ περισκέψεων καὶ συντηρητήτος ἀνάπτυξιν τῆς ἐπιχειρήσεως των, ἐνεφανίσθησαν ὑπὸ τὰς γνωστὰς περιστάσεις διατυπώνοντες περιέργους καὶ ἀφισταμένας τῆς πραγματικότητος ἀντιλήψεις περὶ τῆς θέσεως τῆς Ναυτιλίας μας ἐν τῷ πλαισίῳ τῆς διεθνοῦς συνεργασίας, ἀφοῦ σχέδον ἡ δόλτης τοῦ Ἐλληνικοῦ ἔφοπλισμοῦ εἰλεῖ τὴν προσωρήσει εἰς αὐτήν. Δὲν προσεχώρησαν τελικῶς καὶ ἐλέύθεροι, ὡς ἔνόμιζαν, ὑποχρεώσεων, ἐνῷ δὲν ἤσαν ἀδέσμευτοι ἥθικῶν τοιούτων, ἐπωφελούμενοι δὲ τῶν περιοριστικῶν διὰ τοὺς λοιποὺς ἔφοπλιστάς συμφωνῶν κατωτάτων ὅριών, ἥρχισαν νὰ ναυλώνουν τὰ σκάφη των ἀπό τὸ Πλεῖτ μὲ ναῦλον κατά 2 καὶ 3 σελλίνια χαμηλότερον, ὅταν οἱ ἄλλοι, ἔχόμενοι τῆς τηρήσεως τῶν συμπεφωνημένων, ἀνέμεναν μὲ ἀργούστα τὰ πλοιά των ἐπὶ μῆνας μίαν οἰανδήποτε ἐργασίαν ἐπιστοφῆ.

Δέν ήρκεσθησαν δύμως, εις μόνην τὴν ναύλωσιν τῶν σκαφῶν τοῦ ίδικοῦ των Γραφείου. Ἐπεξήγησαν καὶ συμμάχους. Ἀντελήθησαν, δτὶ ή παρατεινομένη ἀπραξία τοῦ Πλέιτ είχε δημιουργῆσει κάποιαν, δικαίαν θιώσ, δυσφορίαν μεταξύ ἐφοπλιστῶν τινῶν, οἵτινες χάριν τοῦ ἀπόκειται τῶν συμφέροντος παρεγγάριζαν τὸ γενικάτερον τῆς Ναυτιλίας μας. Τό κήρυγμα τοῦ ἐλευθέρου δῆθεν συναγωνισμοῦ, δταν οἱ ἄλλοι ἐδειμεύοντο νὰ τὸν ἐνασκήσουν, ήτο ἀρκετά δημοκοτικόν. Ἀπέφερεν ἄλλως τε καὶ θετικά κέρδη. Ἔστραφθησαν λοιπόν οἱ κ.κ. ἀδελ. Γουλανδρή πρὸς τοὺς συμπατριώτας τῶν ἐφοπλιστάς καὶ ὑπέδειξαν εἰς αὐτοὺς τὸ συμφέρον τῶν. Συνέκειτο τοῦτο εἰς τὴν ἐγκατάλειψιν τῆς συνεργασίας, εἰς τὴν ἀθέτησιν τῶν ὑποχρεώσεων τῶν διὰ νὰ ἐπωφεληθοῦν τῆς κατὰ 2 ή 3 σελ. ἔκπτωσεως τῶν ναύλων τοῦ «Σχεδίου», ναυλώνοντες οὕτω τὰ ἀναμένοντα εἰς τὴν Νότιον Ἀμερικὴν ή τὰ πλέοντα πρὸς τὰ ἔκει σκάφη των. Τὸ τοιοῦτον δύμως ἐνδισφέρον τῶν κ.κ. ἀδ. Γουλανδρή ὑπέρ τῶν συμπατριώτων των ἐφοπλιστῶν δὲν ἦτο ἀδικαιολόγητον. Ἐπρόκειτο νὰ ἔξυπηρτησῃ καὶ τὰ ἀμεσα συμφέροντα τοῦ Γραφείου των. Πρῶτον παρεχέτο εἰς αὐτοὺς μοναδικὴ εὔκαιρια νὰ ἀποστάσουν ἀπὸ τὰ ἄλλα Γραφεῖα τοῦ Λοιδίνου πελάτας — ἐστρέφοντο κυρίως κατά τοῦ Γραφείου «Σ. Γ. Ἐμπειρίκος Λτδ», δπερ πιστῶς δι' ὅλους τοὺς παρ' αὐτοῦ ἐκπροσωπουμένους ἐφοπλιστάς ηθέλησε νὰ τηρησῃ ὑψηλά τὸ γνωστὸν ἀνεπίληπτὸν δνομά των — καὶ δεύτερον ἐνεφανίζοντο εἰς τοὺς ναυλωτάς τοῦ Πλέιτ, οἵτινες κάθε λόγον είχον νὰ διασπάσουν τὴν συνεργασίαν, προσφέροντες ἀρκετὴν χωρητικότητα διὰ τὴν εὐθηνοτέραν ἔξυπηρέτησιν τῶν ἀναγκῶν των.

Ούτως ἀπὸ καιροῦ εἰς καιρὸν ἐπληροφορούμεθα ναυλώσεις φορτηγῶν, τῶν δποίων ἡ διαχείρισις ἀνήκει εἰς ἄλλα Γραφεῖα διά τοῦ Οἴκου Γουλανδρῆ. Δύο ἀπὸ τάς ναυλώσεις αὐτάς εἰναι ἡ τῆς «Ἐλέγκων Κυδωνίας» καὶ τοῦ «Γεωργίου Γ.». Τα Γραφεῖα ποὺ διεχειρίζοντο τά σκάφη αὐτά δὲν ἔδειχθσαν θεσάων νά παραβούν τάς ἔναντι τῆς συνεργασίας ὑποχρέωσεις των. ⁷ Ήσαν δμως πρόθυμοι οἱ κ. κ. ἀδελ. Γουλανδρῆ.

Λέγεται, δτι ο δ. Κ. Κυδωνίευς διά ων ἀπόφυγη τάς συνεπείας ἐκ τῆς ἀθετήσεως τῶν «σχεδίων» μετεβίθασε τὸ ἀτμόπλοιον του εἰς τινὰ φαρμακοποιὸν Κασσιμάτην δνόματι. Δὲν γνωρίζουμε ὅν εἶνε τοῦτο ἀκριβές. "Αν πράγματα συνέθη, είνε χαρακτηριστικὸν τῆς κρατούσης νοοτροπίας εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς που μὲ τόσην ἐλαφρῶν συνειδήσιν ήθέτησαν τάς ύποχρεώσεις των. "Επίστευσαν ἀτυχῶς, δτι δὲν ὑπάρχουν πέραν τῶν ὄλικῶν κυρώσεων καὶ ή-
θικαὶ τοιαῦται.

'Εν πάσῃ περιπτώσει, ιδού ὅτι ἐφοπλισταὶ κάτοχοι ὀγκώδους περιουσίας, ὁμολογουμένων πλούσιοι εἰς σκάφη καὶ εἰς καταθέσεις ἐν τῷ ἔξωτερῳ, ἐφοπλισταὶ ἀξιούντες πρωτεύουσαν νὰ κατέχουν θέσιν μέσα εἰς τὴν Ναυτιλίαν μας καὶ θεωρούμενοι ἐκ τῶν σημαντικότερων παραγόντων αὐτῆς, μετέρχοντα τοιαῦτα μέσα, ἡκιοτα ἐποικοδομητικά, ἵνα ἐπωφελούμενοι τῶν θυσιῶν καὶ τῆς εὐθύτητος τῶν συναδέλφων των προσθέσουν εἰς τὸν πλοῦτον, ποὺ εύτυχών δι' αὐτοὺς συνεσάρχουσαν, δλίγας ἔστο χιλιάδες λιρῶν. 'Ηδιαφόρησαν ἄν οὕτω ἐνεργούντες ὑπενόμευαν τὴν δλήν θέσιν καὶ πάντιν τῆς Ναυτιλίας μας. 'Ηγύνόρσαν ἀκόμη τάξις συνεπείας ἀπό τὴν ὄριστικὴν κατάρρευσιν τῆς συνεργασίας καὶ δὲν ἐτήρησαν τὴν οἵαν θὰ ἐπρεπε λεπτότητα, ἔναντι τῶν ἄλλων Γραφείων τοῦ Λονδίνου. Τά περὶ ἐλεινθέρου συναγωνισμοῦ ἐπίχειριματά των δὲν νομίζομεν, ὅτι τὰ πολυπιστεύουν οὐδὲν' αὐτοὶ οἱ ίδιοι. Λέγονται καὶ γράφονται διὰ τὴν κοινήν κατανάλωσιν. Αὐτή ὑπῆρξεν ἡ στάσις τῶν μέν.

Ίδου τώρα ἀπό τὴν ἄλλην πλευρὰν πῶς ἀντέληθφθ τὰς ὑποχρεώσεις του πτωχὸς βιοπαλαίων ἐφοπλιστής, χρεωμένος μὲ σημαντικὸν ποσὸν, δοτὶς εἶχε τὴν ἀτυχίαν νό̄ μὴ κερδίσῃ τὰ ἀφθονα τῶν συναδέλφων του κέρδη κατὰ τὸ 1937 καὶ ἐνέπεσεν ἐπιπροσθέτιας εἰς τὴν ἀπράξιαν τοῦ Πλέετ. Πρόκειται περὶ τοῦ πλοιοκήτου τοῦ φορτηγοῦ «Παπαλαϊδός». Τὸ σκάφος εὑρίσκεται παρωπλισμένον εἰς τὴν Ἀργεντινὴν ἀπό τοῦ Δεκεμβρίου. Μάτην ἀναζητεῖ ναυλωσιν ἐπιυτροφῆς. Πολλαὶ προτάσεις τοῦ ἔγενοντο νό̄ παρασθῆ τὸ «σχέδιον» διὰ νό̄ ναυλώσῃ τὸ πλοῖον του. Δὲν τὰς ἔδεχθη. Προειδήμος τὰς ζημίας, ίσως καὶ τὴν καταστροφὴν παρὰ τὴν δέσμησιν τῶν ὑποχρεώσεων του. Αὐτὸς δὲ ἀτυχήσας ἐφοπλιστής ξύραφε πρὸ ἡμερῶν εἰς ἔξαδελφόν του τὰ ἔξης: «Δέν θα θελήσω ποτὲ να κουψελίσω τὴν ὑπογραφήν μου. Ήμπορεῖ καὶ πάλιν νό̄ ζητήσω θέσιν πλοιάρχου εἰς ξένον σκάφος διὰ νό̄ ζῆις, ἀλλὰ θᾱ ἔχω τὴν συνειδήσιν μου ήσυχον. Μοῦ προέτειναν νό̄ ναυλώσω τὸ σκάφος μου μὲ μικρότερον ναῦλον καὶ δὲν ἔδεχθην. Εἶνε τοῦτο πρὸς ζημίαν μου. Σκέπτομαι οὕκως, ὅτι δὲν μοῦ ἐπιτρέπεται νό̄ τὸ πράξω. Εἶμαι πτωχὸς, πτωχὸς θὰ παραμείνω, ἀλλὰ μὲ ἀμεπτὸν τὸ δνομά μου».

· Ή πλειονότης σχέδον τῶν ἐφοπλιστῶν μας τὴν αὐτὴν μὲ τὸν ιδιοκτήτην τοῦ φορτηγοῦ «Παπαλαιμόδες» ἔχουν υγιεῖς ἀντίληψιν περὶ τῶν ὑποχρεώσεων, που ἀνέδεχθησαν διὰ τὰς «σοχεδῶν». · Ή ναυτική μᾶς οἰκογένειας τὴν δικαίαν αὐτῆς κρίσιν δύναται τώρα νὰ κέφερῃ. Αὐτῇ ᾧ συναγάγῃ τὰ συμπεράσματα. · Ας χαρακτηρίσῃ τοὺς μὲν καὶ τοὺς δέ.

·Απόβλητοι της ναυτικής μας οικογενείας

Όλιγα τινά άκομη θά προσθέσωμεν είς τά άνωτέρω. Μακρηγορούμεν, άλλα τό ζήτημα τῆς συνεργασίας είνε καθ' ήμας τό κεφαλαιωδέστερον πρός το παρόν διά την Ναυτιλίαν μας. "Η Επιστολή τῆς 'Gammon Shipping Administrative Committee' δύμιλει περὶ καταρρεύσεως τῆς συνεργασίας. "Αν δὲν ήθελε — λέγει— καταθλητή δύλων τῶν συμμετεχόντων είς τὴν συνεργασίαν ή καλή πίστις δέν ήμπορει γά νοιηθῇ η διατήρησίς της. 'Ερωτώμεν λοιπὸν τοὺς καταστρατηγήσιτας τά σχίδια καὶ τοὺς ἀποκηρύσσοντας αὐτά: Πιστεύουν, δτι θά δικψύουν τὰς ιστορικὰς ἔναντι τῆς Ναυτιλίας μας εὑθύνας των, ὃν ή ἀχρακτήριος στάσις, ποὺ τηροῦν, χάριν καὶ μόνον τῶν ἀτομικῶν αὐτῶν συμφερόντων, θετελε προκαλέσῃ τὴν διάσπασιν τῆς συνεργασίας καὶ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν ἐποχὴν τῶν 12 καὶ 13 σελ. ἀπὸ τὸ Πλέιτ; Πιστεύουν, δτι τὸ μιθοδόγιον τῆς πεντίς, ποὺ τότε θά κληθῇ καὶ πάλιν δ ἀτυχῆς ναυτεργάτης γά διγχή, δὲν θά είνε τὸ ἔναυσμα διαταραχῶν εἰς τὰ πλοῖα καὶ δισφερίας — πολὺ δικαίας — τοῦ ναυτεργατικού κόσμου, ήτις θά ἔπρεπε νά ἐκποτάσῃ είς τὰς κεφαλάς τῶν ὑπεύθυνων; Πιστεύουν ἄκομη, δτι πρέπει οἱ κ.κ. Ἀδελφοί Γουλανδρῆ διά νά ἀνεψώσουν τῶν ἀτόλων των, νά πυργώσουν τό οἰκοδόμημά των ἐπὶ τῶν ἐρεπίλων τῶν περιουσιῶν τῶν συναδέλφων των καὶ δλοκήρων τῆς ναυτιλιακῆς οἰκογενείας; Αντιλαμβάνοντας καλῶς, δτι κάθε διάρροης τῶν δεομῶν συνεργασίας μας μὲ τὴν Ἀγγλικῆν ναυτιλίαν θά ἐπιτρέψῃ είς τοὺς κεκηρυγμένους ὑπέρ τοῦ ἀκράτου ἡμιπορονατικού προστατευτισμοῦ Βρετανούς ἐφοπλιστάς — χιρακτηριστική είνε ή στροφή πρός τάς ἐπιχορηγήσεις καὶ τοῦ Λόρδου "Εσσεντον, ἐκ τῶν ἀλλοτε ἀκιλουθουώντων φιλέλευθέρας ἀρχαῖς εἰς τά τῆς νικητιλίας — νά φέρουν τὴν Κυβέρνησιν τοῦ Λονδίνου ἐγγύτερον πρός τάς ἐπιδ:ώξεις των; Καὶ ἀν τό κῦμα τοῦ προστατευτισμοῦ καλύψῃ τὴν Βρετανικὴν Ναυτιλίαν ἥθελησαν ποτὲ νά προΐδουν ποια ή θέσις τῆς ιδικῆς μας Ναυτιλίας καὶ μάλιστα ἀν προκληθοῦν ἀντίπινα ἀπὸ μέρους τῶν δλλων χωρῶν πρός προστασίαν τῆς σημαίας των; Ποιός πρόκειται τότε νά προστατεύῃ τό Ἐλληνικὸν πλοίον: Μήντας ή οἰκονομία;

πιονος; Μηδεὶς η σικνομία;
Κανεὶς θεοῖς αὐτοῖς δέ προκείται νά ἀπαντήσῃ εἰς τά ἔρωτήματα αὐτά. Οὐδὲ καὶ τό περιμένομεν. Δέν ἔχουν τι ἀλλως τε νά προθάλουν εἰς τὴν λογικήν τῶν πραγμάτων. Εἰμεθα δώμας περίεργοι νά ίδωμεν μὲ ποια μέσα ή ἔχεφρονυσθ ρειονότης τοῦ Ἑλληνικοῦ ἐφοπλισμοῦ θὰ ἀντιδρήσῃ κατά τὸν ύπονομευτῶν τῆς καλῆς του πότερος. Θά τεύς ύποδείξῃ, διτι ἀπόθλητοι είνε τῆς ἐφοπλιστικῆς μας οἰκογενείας;

GREEK SHIPPING AGENCY
(Grieksche Scheepvaart-Agentuur)
SHIPBROKERS & AGENTS

Telegrams: ERGON
Telephones: 48722-46225

4, Raadhuisstraat
AMSTERDAM C.

μάτων, τὸ Ταμείον ἀσθενείας καὶ ἀνεργίας τοῦ «Οἶκου τοῦ Ναύτου» καὶ τέλος τὸ Ταμείον φυματικῶν καὶ καρδιοπαθῶν. Διὰ νὰ καταδειχθῇ τὸ ὑψηλὸν ἐπίπεδον, εἰς δὲ ἔχει ἐξιχθῆ ἡ ὑπὲρ τῶν θαλασσινῶν μας πρόνοια, ἀρκεῖ νὰ ὄνμειαθῇ, ὅτι διὰ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ ἐργάτου χεροσαίς ἐπιχειρήσεως, τοῦ ἀπολαμβάνοντος ἡμερομισθίου δρχ. 170, διὰ τοὺς τρεῖς κλάδους, γήρατος; ἀναπτηρίας καὶ ἀσθενείας παρὰ τῷ ιδρυματι τῶν Κοινωνικῶν Ασφαλίσεων καταβάλλεται ἀσφάλιστρον δρχ. 11.45 ἐν συνόλῳ, ἥτοι 6.5% περίπου ἐπὶ τοῦ ἡμερομισθίου. Ἐκ τούτων δρχ. 4.55 καταβάλλεται ὁ ἀσφαλίσμένος ἐργάτης καὶ δρχ. 6.90 ὁ ἐργοδότης. Τούναντίον ἡ Ναυτιλία διὰ τὴν κάλυψιν ὅλων τῶν κινδύνων τῶν ἐργατῶν τῆς εἰς πολλαπλασίας ὑποβάλλεται δαπάνας.

Ὑπολογισμοὶ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν» μὴ ἀφιστάμενοι τῆς πραγματικότητος, ἀναθισάζουν εἰς 41% τὸ ποσοστὸν ἐπὶ τῶν μισθῶν τῶν πληρωμάτων, ὅπερ δαπανᾶται διὰ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ ναυτεργάτου κατὰ τῶν κινδύνων ἀσθενείας, ἀστυχήματος καὶ γήρατος. Ἡ εἰσφορὰ τοῦ Ἐφοπλιστοῦ ἀνέρχεται εἰς 33.5% καὶ ἡ τοῦ ναυτεργάτου εἰς 7.5%. Ἐπὶ συνολικῆς δηλαδὴ ἑτησίας μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας ὑπολογίζομένης κατὰ προσέγγισιν εἰς £ 1.500.000 (500 πλοῖα καὶ 15.000 ναυτικοί), δαπανᾶται διὰ τὴν κοινωνικὴν πρόνοιαν τὸ ποσόν τῶν £ 647.400 ἡ δρχ. 356 ἑκατομμυρίων. Ἐκ τούτων 285 ἑκατομμύρια καταβάλλεται τὸ πλοῖον καὶ τὰ λοιπὰ ὁ ναυτεργάτης. Κατὰ μέσον δρον ἔξιδεύονται δρχ. 23.750 ἑτησίως διὰ τὴν κάλυψιν τῶν ἐπαγγελματικῶν κινδύνων καὶ τοῦ γήρατος, ἐκ τῶν δύοιν δρχ. 19.000 ὑστερούντων τὸν Ἐφοπλιστήν.

Ἐνδιαφέρων εἰνε ὁ πίνακας τῶν κατὰ Ταμείον εἰσφορῶν πλοιοκτήτου καὶ ναυτεργάτου, δοτίς παρατίθεται εἰς τὴν σχετικὴν μελέτην τῆς «Ἐνώσεως τῶν Ἐφοπλιστῶν». Λαμβάνεται ως βάσις μηνιαίος μισθὼν £ 7 ἡ δρχ. 3.800. Ἐπὶ τοῦ μισθοῦ τούτου καταβάλλονται ἀπὸ μέρους τοῦ Ἐφοπλιστοῦ καὶ τοῦ ναυτεργάτου, αἱ εἰς τὸν κάτωθι πίνακα ἀναφερόμεναι εἰσφοραὶ καὶ ἀσφάλιστρα:

Σύνολον	Ἐφοπλιστοῦ	Ναυτεργάτου	Σύνολον	Ἐφοπλιστοῦ	Ναυτεργάτου
1ον) Εἰσφορὰ εἰς τὸ Ν.Α.Τ. δρχ. 252, ἥτις ἀναλογίζεται ἐπὶ τοῦ μισθοῦ περίπου εἰς... ἔχ ὃν ὁ μὲν ἐφοπλιστὴς καταβάλλει τὸ ἡμισεῖν, ἥτοι	7.00		3,5 0.0		3,5 0.0
ό δὲ ναυτεργάτης τὸ ἑτερον ἥμισυ ἥτοι					
Δὲν εἰνε ἐνέχεης ὁ ἐπανορθίης ὑπολογισμὸς τοῦ ποσοῦ, εἰς δὲ ἀνέρχονται οἱ λοιποὶ πόροι τοῦ Ν.Α.Τ. οἱ βαριόντες τὴν φορτηγὸν ναυτιλιακὴν ἐπιχειρήσιν δις λ. χ. τὰ τέλη εἰσιτηρίων καὶ φορτωτικῶν, κλπ., ἀλλ' ὑποθέτομεν, ὅτι δὲν ἔνα εἰνε κατέτεροι τοῦ 1ο) ὁ ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας	1.00	1.0 0.0			
2ον) Ταμείον Προνοίας. Εἰσφορὰ τοῦ Ναύτου	2.00	—		2.0 0.0	
3ον) Ταμείον Φυματικῶν, μηνιαία εἰσφοραί..	5.00	3.0 0.0		2.0 0.0	
4ον) Διάφορα τέλη ὑπὲρ τοῦ Ταμείου Φυματικῶν, δις λ. χ. 2 ο) ἐπὶ τοῦ ναύλου τῶν ἔχ 'Ελλάδος, μεταφερομένων εἰς τὴν ἀλλοδαπήν φορτίον (τὸ δόπιον ἐπὶ ναύλου £ 3000 ἀποτοιχεῖ εἰς £ 30-60). Τέλος ἐπὶ τῶν προμηθειῶν ὑλικῶν ἐποκενῆς, γωνιθάκων, καὶ λοιπά τέλη, τοὐλάχιστον £ 100 ἑτησίως, αἵτινες ἐπὶ ἑτησίας μισθοδοσίας £ 3120 ἀναλογίζονται εἰς	3.00	3.0 0.0	—		
5ον) Ασφάλιστρον καταβάλλοντον εἰς τὰς ζένειας ἀσφαλίσεις (Clubs) ἀναλογίζοντον ἐπὶ τῶν μισθῶν καλύπτει ποσοστὸν (*) 23.00 23.0 0.0					

Σύνολον: 41.00 33.5 0.0 7.5 0.0

Ἄσυγκριτοι θεοβαίων πρός κάθε ἐν τῇ Ἑγράφῃ ἀπασχόλησιν εἰνε οἱ κίνδυνοι, εἰς οὓς ἐκτίθενται οἱ ἐπαγγελλόμενοι τὰ θαλάσσια ἐργα. Σκληρότερα πάσης χεροσαίς ἐργασίας, ἀδιάλειπτος εἰνε ἡ θιοπάλη διὰ τοὺς ναυτικούς. Αὐτή ἡ ζωή των διακυβεύεται συχνά, αἱ κακουχίαι δὲ καὶ αἱ στερήσεις πολλάκις τὰς ἀσθενείας καὶ τὸ πρόωρον γήρας ἐπιφέρουν. Ἡ Πολιτεία δρθότατα πράττουσα ἐμερίμνησε μὲ τόσην στοργὴν καὶ προνομιακήν οὕτως εἰ-

(*) Τὸ σύνολον τοῦ καταβάλλοντον ὑπὸ πορφῆν τακτικῶν καὶ ἐκτάπτων εἰσφορῶν εἰς τὰ Clubs ἑτησίου ἀσφαλίστρον διὰ τὴν κάλυψιν τῶν κινδύνων ἀσθενείας καὶ ἀτυχήματος, ἀνέρχεται κατὰ πλοῖον 7000—8000 τόνων εἰς £ 600 περίπου, καὶ ἐπὶ τοῦ κατὰ τόνους τακτικοῦ ἀσφαλίστρον 16 σελλίνια ἀναλογούσιν εἰς ἀσθενείας καὶ ἀτυχήματα καὶ 9 σελλίνια εἰς διαφόρους ἄλλους κινδύνους. Τὸ ἀσφαλίστρον ὅμως τοῦτο ἀφῆκε κατὰ τὰ ἔτη 1934 ἔως 1935 εἰς τὰς μικρασφαλίσεις ἔλλειψια 40 ο), κατὰ τὰ ἐπόμενα δὲ ἔτη λόγῳ τῆς αὔξησεως τῶν μισθῶν ἔλλειψια ἔτι μεῖζον. Συνεπῶς δὲ πλέοντον τὸ ποσόν τῶν £ 600 δὲν ἐπαρκεῖ σήμερον διὰ τὴν κάλυψιν κινδύνων ἀσθενείας καὶ ἀτυχήματος καὶ εἰς τοῦτο δέον νὰ προστεθοῦν τοὐλάχιστον ἑτερον £ 100, διὰ τὰς βαρυνόσας τοὺς ἐφοπλιστὰς ἀπαλλαγὰς πρὸς £ 10 εἰς ἔκαστην περιπτώσιν ἀσθενείας. Ἐπομένως τὸ σύνολον £ 700 ἐπὶ τῆς ἑτησίας μισθοδοσίας ἔνος πλοίου 7000—8000 τόνων ἐπολογίζεται περίπου εἰς 23 ο) ἐπὶ τῶν μισθῶν.

πεῖν προστατευτικὴν νομοθεσίαν ἐθέσπισε διὰ τὸν ναυτεργάτην, τὸν στερούμενον καθ' ὅλον τὸν ἐπαγγελματικὸν τοῦ θίου τῆς οἰκογενειακῆς θαλπωρῆς, τὸν διεξάγοντα ἀνίσον πάλην μὲ τὰ στοχεῖα τῆς φύσεως.

Ἄξιζει δῆμος νὰ ἔξαρθῇ ὅλως ἴδιαιτέρως καὶ ἡ συμβολή, ἡ ὑπέρμετρος ἰσως διὰ τὴν οἰκονομικήν της δυναμικότητα, τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοστησίας. Πιθανὸν εἰς ὡρισμένας ναυτικὰς χώρας, ὅπου ἡ ναυτιλία ἀμέσως ἔχαρτα τὴν ὑπόστασιν τῆς ἐκ τοῦ δημοσίου προϋπολογισμοῦ, νὰ ἔχουν ἡλθῆ μέτρα κοινωνικῆς προνοίας ὑπέρτερα τῶν παρ' ἡμῖν ισχύοντων. Τὸ δικτάρων εἰς τὴν ναυτικὴν ἐργασίαν, αἱ μετ' ἀποδοχῶν ἀδειαὶ καὶ τὸ ταμείον ἀνεργίας, εἰνε τὰ μόνα εἰότει προστατευτικὰ ὑπὲρ τοῦ ναυτεργάτου μέτρα, ποὺ δὲν ἔθετοσι θαῦμα ούδε εἰς αὐτὴν τὴν μεγάλην καὶ εὑημερούσαν Ἀγγλικήν ναυτιλίαν, δὲν ἡμπορούν ν' ἀποτελέσουν καὶ θάσιν συγκρίσεως τῆς κατά χώρας ὑπὲρ τῶν ναυτιλομένων προστατευτικῆς νομοθεσίας.

Καὶ μόνον τὸ γεγονός, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον καταβάλλει σήμερον αἰσθητῶς ὑψηλοτέρας ἔναντι τοῦ Ἀγγλικοῦ σκάφους εἰσφοράς διὰ τὴν ὑπὲρ τοῦ ναυτεργάτου πρόνοιαν καὶ τὸ τοιαύτοντονται ἡδη παρ' ἡμῖν ὅλοι οἱ κίνδυνοι — ἀσθενείας, ἀναπτηρίας καὶ γήρατος — καταδεικνύουν ἐπαρκῶς τὴν θαυματέραν παρὰ τῶν ἐφοπλιστῶν μας συναίσθησιν τῶν πρὸς τὸν ναυτιλόμενον ὑποχρεώσεων των καὶ τὴν στενήν ἀλληλεγγύην, ήτις, παρὰ τὰς εἰς τὸ παρελθόν διαφοράς, συνέδεεν ἀνέκαθεν τὸν ἐργοδότην καὶ τὸν ἐργάτην ἐπὶ τῆς Ἑλληνικῆς Ναυτιλίας.

Πολλὰ ἀκόμη θά ἔπειτε νὰ ἔπεισθε τὸν διάφορον τὸν θαυματικὸν πλοίον τοῦ θιοπάλου καὶ μορφωτικὸν ὑπέπεδον τοῦ Ἑλληνος ναυτεργάτου, πρὸς τὸ σημείον δ' αὐτὸν ἀκριβῶς ἐλπίζομεν νὰ στραφῇ εἰς τὸ μέλλον ἡ μέριμνα τοῦ τε Κράτους, τῶν ἐφοπλιστῶν μας, ἀλλὰ καὶ τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων. Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς δημοσίας τῆς κοινωνικῆς προνοίας, τῆς ἀσφαλίσεως τῶν ἐπαγγελματικῶν κινδύνων, πιστεύουμε, ὅτι καμμία πλέον πρόσθετος ἀπαίτησις δὲν δύναται νὰ ἔγερθη.

Ἐγγνωμοσύνην ἄπειρον δέφειλουν νὰ τρέφουν οἱ ναυτιλόμενοι πρὸς τὸ Κράτος, διότι ὅχι μόνον ἐμερίμνησε διὰ τὴν κατασφάλισιν τῶν ἀπὸ κάθε περιπτείαν κατὰ τὴν ἐπαγγελματικὴν αὐτῶν σταδιοδρομίαν, ἀλλὰ καὶ διότι πᾶσαν φροντίδα καταβάλλει διὰ τὴν καλὴν καὶ ἀποδοτικὴν τῶν κεφαλαίων τῶν ἀσφαλιστικῶν ταμείων διαχείρισιν. Ἐνῷ ἔξ άλλου δέφειλουν καὶ τοῦ ἐφοπλισμοῦ ν' ἀναγνωρίσουν τὴν καλὴν θέλησιν οἱ ναυτεργάται καὶ νὰ κατανοήσουν τὴν σηματικὴν τῆς Ἑλληνικῆς πλοιοστησίας ἐπιθεωρίσιν χάριν αὐτῶν καὶ τῶν οἰκογενειῶν των.

Ο ὑπόλογισμός, ὅτι μόνη ἡ φορτηγὸς ναυτιλία καταβάλλει ἔξακοσίας χιλιάδας λιρῶν διὰ τὴν κοινωνικὴν ἀσφάλισιν τῶν παρ' αὐτῆς ἐργαζομένων ἔναντι μισθῶν ἐνὸς καὶ ἡμίσεος ἐκατομμυρίων λιρῶν εἰνε ἀρκετός νὰ ἐπισύρῃ τὴν ἀναγνώρισην τῶν ἀγαθῶν διαθέσεων διαφοριστῶν. Ἡ κειμένη θεοβαίων νομοθεσία ἐπιβάλλει τὴν τοιαύτην πρόνοιαν καὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, δυνατὸν νὰ λεχθῇ, ὅτι ἀπλῶς ἐφαρμόζουν ταύτην. Δὲν παύει δῆμος νὰ εἰνε ἀξιονέας τὸ γεγονός, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον, τὸ πτωχὸν καὶ ἀντιπαλόν παραπλανών περιστάσεων, τὸ ἑστερημένον πάσης ύλικής ἐνισχύσεως πληρώνει σήμερον ἐκ τοῦ ὑστερηματός του τὰ 33 καὶ πλεόν τοῖς ἑκατόν ἐπὶ τῆς μισθοδοσίας τοῦ πληρωματός του διὰ τὴν ὑπὲρ τῶν ναυτεργατῶν πρόνοιαν.

THE KOPPERS COAL C°

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΟΡΥΧΕΙΩΝ
Ἐτησία παραγωγὴ 13.000.000 τόννων



Τηλεγραφική διεύθυνσις :

"ELPINCOAL.."

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

KOPPERS POCHAONTAS
KOPPERS NEW RIVER
KOPPERS INDIAN CREEK
KOPPERS SLOPE
Πράκτορες:
H. FLETCHER. Coal Exports & Agency, Ltd.
112-113, Fenchurch St. LONDON E.C. 3
Τηλ. Διεύθ. COLABOTE, FEN. LONDON
Τηλέφ. No. ROYAL 4140

'Η οικονομία παράγων πρωταρχικός

"Ελάσθομεν καὶ δημοσιεύομεν εὐχαρίστως τὴν κάτωθι ἐπιστολήν:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Αἱ ἐν τῷ κειμένῳ τοῦ ἄρθρου μου, τοῦ δημοσιεύθεντος εἰς τὸ φύλλον τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» τῆς Ἰης Αὐγούστου ἐ. ἔ., ἐπικεφαλίδες, ἃς παρενθέτατε, ἀπόδιδον πράγματι ἐν συμπτύξει τὴν σκέψιν μου, πλὴν τῆς ἐπικεφαλίδος «ΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΙ ΑΣΗΜΑΝΤΟΣ ΠΛΕΟΝ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ».

"Οπως καὶ ἄλλοτε ἀνέπτυξα δι' ἄρθρων μου, ἔγω τούλαχιστον μεγίστην σημασίαν ἀπόδιδε εἰς τὴν ἐπιτυχίαν ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως οἰκονομιάν, εἰς ἣν μάλιστα καὶ νομίζω, ὅτι διφείλομεν τὴν μέχρι σήμερον ἐπιτυχίαν μας.

"Ἡ ἐπικεφαλίς σας ὅμως ὡς ἔχει, μειώνει, ἐκ πρώτης ὅψεως, τὴν σπουδαιότητα τοῦ παράγοντος αὐτοῦ, δοτις ἀν καὶ σήμερον δὲν δύναται νὰ ὑπάρξῃ ὡς μοναδικὸς συντελεστής συναγωνισμοῦ, παραμένει πάντοτε πολύτιμος τοιοῦτος ἐπιτυχίας καὶ προσαγωγῆς τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιχειρήσεως τοῦ Ἐλλάδοι, δοτις οὐδέποτε δέον νὰ ἀφεθῇ καὶ ποτὲ νὰ χαλαρώσῃ. Ἀντιθέτως πρέπει διαρκῶς νὰ καλλιεργήται, καθ' ὅσον δὲν δυνάμεθα νὰ προεξοφλήσωμεν καὶ τὴν μελλοντικήν του ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου.

Μετὰ πάσης τιμῆς
Γ. Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ

Διὰ τοὺς Μηχανικούς τοῦ E.N.

"Ἐφοπλιστής διακρινόμενος διὰ τὴν ἀντικειμενικότητα τῶν ἀντιλήφεων του μᾶς γράφει ἐκ Λονδίνου τά ἔξις: «'Ἡθελα νὰ ἔλθω καὶ ἔγω συνεπίκουρος εἰς τὰς ἐκ τῶν παραπτήσεων τοῦ κ. Κοσκόρου προκληθεῖσας διαμαρτυρίας τοῦ κ. Πρόκος διὰ τὴν καλὴν κατάρτισιν τῶν μηχανικῶν μας. Ἐχομεν τόσα καὶ τόσα παραδείγματα ἀφοσιώσεως, ἀλλὰ καὶ ικανότητος τῶν Ἐλλήνων μηχανικῶν, ὡστε θὰ ἦτο ἀχαριστία νὰ μὴ τὸ διαναγνωρίσωμεν. Ποδόστημα δόλκηρον (τῆς πρώτων) οὐδέποτε ποτὲ δέον νὰ ἀφεθῇ καὶ ποτὲ νὰ χαλαρώσῃ. Ἀντιθέτως πρέπει διαρκῶς νὰ καλλιεργήται, καθ' ὅσον δὲν δυνάμεθα νὰ προεξοφλήσωμεν καὶ τὴν μελλοντικήν του ἐπίδρασιν ἐπὶ τῆς ἐκμεταλλεύσεως τοῦ Ἐλληνικοῦ πλοίου.

"Διὰ τὴν ἐπιμέλειαν καὶ τὴν ἀφοσίωσιν εἰς τὸν καθῆκον τῶν Ἐλλήνων μηχανικῶν μᾶς ζηλεύει καὶ αὐτὸν τὸ Ἀγγλικὸν ἐμπορικὸν ναυτικόν. "Ἄν ποτε ἡ Ἐλλὰς δργανώσῃ τὴν ναυπηγικὴν καὶ μηχανουργικὴν βιομηχανίαν τῆς, ἔχει ἐπαρκέστατον ἔμψυχον ὄλικον, τούλαχιστον δοσον ἀφορᾶ τὸν μηχανικὸν κλάδον.

"Εἰς τὴν καθέλκυσιν τοῦ φορτηγοῦ «Θεμώνη» δ. κ. Loveridge, Διευθυντής τοῦ Οἴκου Richardson-Westgarth ἐπήνεσε τοὺς Ἐλλήνας μηχανικούς. Εἰς νέαν τοῦ δὲ συνάντησιν μὲ τὸν κ. Πνευματικόν, ἐτόνισεν ίδιαιτέρως δ. κ. Loveridge τὴν κατάπληξιν τοῦ διὰ τὴν ἀριστην περιπόνησιν τῶν μηχανῶν τοῦ νεοτεύκτου φορτηγοῦ μας «'Ἐλλην», τὸ ὅπειν ἐπεσκέφθη οὗτος εὐθύς μετὰ τὸν κατάπλουν του εἰς Ἀγγλίαν ἀπὸ τὸ πρῶτον ταξίδιον. Τούναντίον, Ἀγγλικὸν νεοναυπήγοντον καὶ αὐτὸν σκάφος, ἐπέστρεψεν ἀπὸ τὸ παρθενικόν του ταξίδιον μὲ τὰς μηχανάς εἰς οἰκτράν κατάστασιν. Ἐξέφρασε μόνον τὴν ἀπόριαν του δ. κ. Loveridge, διατί τὸ δεύτερον εἶχε καλυτέραν ἀπόδοσιν ταχύτητος.

Αὐτά τὰ δίλιγα, ἀλλὰ τόσον εὐγλώττως συνηγοροῦντα ὑπὲρ τῶν Ἐλλήνων μηχανικῶν μᾶς γράφει δ ὑπὲρ πάντα ἀλλον δυνάμενος νὰ ἐκτιμῇση ἀκριβοδικίας τὰ πρόγματα ἐφοπλιστῆς. Αἱ διαπιστώσεις του μᾶς συγκινοῦν ίδιαιτέρως καὶ μὲ ὑπερηφάνειαν τὰς μεταφέρουμεν εἰς τὰς στήλας αὐτάς. Πολλὰ θεβαίως πρέπει νὰ γίνουν διὰ τὴν μόρφωσιν τοῦ ἔμψυχου τῆς Ναυτιλίας μας ὄλικον. Ἡ τεχνικὴ κυριώς κατάρτισις τῶν νεωτέρων στελέχων πρέπει νὰ ἐπισύρῃ — διὰ τὸν πραγματικὸν τὸν προσοχὴν δὲν τὸν ἀνιστήσειν τὸν διαπιστώσεις τοῦ μηχανικοῦ προσώπου.

Ἐν τινι μέτρῳ οὐδὲ δ. κ. Πρόκος — αἵτινες πιθανὸν νὰ δικαιολογοῦνται τὰς παραπτήσεις διὰ τὴν ἀρτιωτέραν διαπισταγώγησιν τῶν νεοεισεργούμενών εἰς τὸ ἐπάγγελμα ναυτομηχανικῶν, ἀλλὰ αἱ ἔξαιρέσεις αὕται δὲν ἐπιτρέπουν καὶ μεμψίμοιρα συμπεράσματα, καθαπτόμενα τῆς τεχνικῆς ύποστάσεως τοῦ διλού μηχανικοῦ κλάδου.

"Ιωας οἱ «Ἐλληνες μηχανικοί νὰ μὴ εἰνε εἰδίκευμένοι εἰς τὸν χειρισμὸν τῶν νεωτέρων μέσων πρώσεως τῶν πλοίων.» Ιωας νὰ μὴ κατέχουν ἀκόμη ἀρτίαν ἀπὸ πάσης πλευρᾶς θεωρητικὴν μόρφωσιν. Πρέπει δημως νὰ ληφθῇ υπὸ δημως, ὅτι διὰ τὰ σκάφη μας—παλαιά καὶ ἀσυγχρόνιστα κατὰ τὸ πλεῖστον—κινοῦνται διὰ παλινδρομικῶν ἀτμομηχανῶν καὶ συνεπώς δὲν παρεσχέθη εἰς τὸν μηχανικοῦ τοῦ Εμπορικοῦ μας Ναυτικοῦ ἡ εύκαιρια νὰ παρακολουθήσουν ἐκ τοῦ σύνεγγυς δῆλας τὰς ἔξειλίξεις, τὰς παραγδίας πράγματα κατὰ τὰ τελευταῖς ἔτη, τὰς σημειωθείσας εἰς τὰ πρωτήρια μέσα τῶν πλοίων.

"Ἀλλὰ διὰ τὴν Ναυτιλίαν μας ὑπὸ τὴν σημειρίνη της σύνθεσιν αἱ διαπιστώσεις τοῦ «Ἐλληνος ἐφοπλιστοῦ, καταδεικνύουν, διὰ περαρκοῦν τεχνικῶν οἱ μηχανικοί μας. Τὸ μέλλον κυριῶν πρέπει νὰ μᾶς ἀνησυχῇ. Ἄναμφισθήτητον εἶνε, ὅτι θὰ ἀκολουθήσουμεν καὶ ἡμεῖς ἔστω καὶ καθυστερημένοι τὴν τεχνικὴν ἀνάπτυξιν τῶν ἄλλων σημαῖων. Θὰ ἀποκτήσωμεν ἀργότερα δηζελόπλοια καὶ σκάφη μὲ ἀτμοστροβίλους. Θὰ τὰ ἀγοράσωμεν μετά τινα ἔτη μεταχειρισμένα ἀπὸ τοὺς ἄλλους. Τότε ἀκριβῶς θὰ χρειασθῇ ἡ Ναυτιλία μας κατάληπον τεχνικῶν προσωπικού, διφείλομεν δ' ὡς ἐκ τούτου σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ποεστομαχθῶμεν. Οἱ παλαιότεροι ἄλλως τε μὲ τὴν μακράν πειράν καὶ τὴν θαυματεύσεων τῶν παραπτήσεων τοῦ στόλου τῷ χρόνῳ νὰ ποεστομαχθῶμεν. Οἱ παλαιότεροι ἄλλως τε μὲ τὴν μακράν πειράν καὶ τὴν θαυματεύσεων τῶν παραπτήσεων τοῦ στόλου τῷ χρόνῳ νὰ στηρίξουν τὴν προαγωγὴν τῆς ἔθνικῆς ναυτιλιακῆς ύποθέσεως.

Ναυτικὰ Τεχνικὰ Ζητήματα

Τύπος μικροῦ δηζελοκινήτου ἀκτοπλοϊκοῦ σκάφους

Τὴν ἀνοιξιν τοῦ τρέχοντος ἔτους τὸ μικρὸν Ἀγγλικὸν ἐπιστηγὸν «Royal Lady» ἔξετέλεσεν ἀνευ ἐνδιαμέσου σταθμοῦ ἐκδρομικὸν ταξίδιον 2600 μιλῶν ἀπὸ τὸν Ἀγγλικὸν λιμένον Scarborough μέχρι Μάλτας, δημονή νέας θάσιας τοῦ πλοίου, ἐντὸς 12 ἡμέρων, τὸ γενονδὸς δὲ τοῦτο ἔξηρθη ίδιαιτέρως τότε ὑπὸ τοῦ Ἀγγλικοῦ τεχνικοῦ τύπου, ὡς ἀποδεικνύουν τὰς ἀναφέρωμεν μεταξύ τοῦ στόλου τοῦ πλοίου τούτου μικροῦ πλοίου.

Πρόκειται δηνως περὶ πλοίου μῆκους 125 ποδῶν, πλάτους 24 καὶ βαθίσματος μῆκος 4,5 ποδῶν, ἐνὸς τύπου δηλαδὴ τοῦ μῆκος περίπου τοῦ αὐτοῦ μὲ τὴν γνωστήν μας «ΥΔΡΑΝ», μὲ πλάτος κατὰ τὰ μεγαλύτερον καὶ βάθισμα ως ἔγγιστα τὸ δῆμον. Εἰνε ἐφωδιασμένον μὲ δύο πετρελαιομηχανὰς 250 ἐν δλω πραγματικῶν ἵππων καὶ 450 στροφῶν καὶ ἐναυπηγήθη τὸ 1934 ως ἀκτοπλοϊκὸν ἐπιστηγόν, διὰ λογαριασμὸν «Ἀγγλῶν ἐφοπλιστῶν εἰς Σῶντερλαντ.

Τὴν ναυπηγήσιν τοῦ πλοίου τούτου ἡκολούθησε, διὰ λογαριασμὸν τῶν ίδιων ἐφοπλιστῶν καὶ ὑπὸ τῶν ίδιων ναυπηγῶν ἡ τοῦ «New Royal Lady», τὸ ὅπειν δύναται νὰ κριθῇ τὸσον ως πρὸς τὸ μέγεθος τοῦ σκάφους, δοσον καὶ τὴν δύναμιν τῶν μηχανῶν ως δ πλέον ἔξειλιγμένος τύπος. Αἱ διαστάσεις τοῦ πλοίου τούτου εἰνε μῆκος 135 ποδῶν καὶ πλάτος 25 ¼, δὲ δύναμις τῶν μηχανῶν ὑδήητη εἰς 660 ἵππων πραγματικούς καὶ πάλιν ἐπὶ δύο ἔλικων μὲ 300 στροφῶν ἀνά λεπτόν. Τὸ πλοίον ἐτέθη ἐσχάτως ἐν ἐνεργείᾳ, προοριζόμενον διὰ τὴν περὶ τὸ Scarborough γραμμήν τοῦ πρώτου «Royal Lady», ἀνέπτυξε δὲ κατὰ τὰς δοκιμάς του, ἐπικρατοῦντος μάλιστα καὶ κακοῦ καιροῦ, μέσην ταχύτητα 13½ κόμβων, ἐναντὶ τῶν 10 περίπου τοῦ πρώτου σκάφους. Αἱ μηχαναὶ ἀμφοτέρων τῶν πλοίων εἰνε τύπου Crossley δίχρονοι.

Παραπλήσιος πρὸς τοὺς ἀνωτέρω τύπους εἰνε ἐπίσης δ τοῦ «St. Silio». Πρόκειται πεοὶ μεγαλυτέρας ἐν τούτοις ἐκδόσεως τοῦ «Royal Lady», μὲ μῆκος 150 ποδῶν καὶ πλάτος 27 καὶ μὲ δύναμιν τῶν μηχανῶν, τύπου Crossley ἐπίσης 600 ἵππων πραγματικῶν, προοριζόμενου δι' ἐκδρομικούς κατὰ τὸ θέρος πλόας καὶ δ' ἀκτοπλοϊκήν συγκοινωνίαν κατὰ τὸν χειμῶνα.

"Ἐτερον σκάφος τοῦ μύτου προορισμοῦ τὸ «Coronia» μῆκους 130 ποδῶν καὶ πλάτους 26, μὲ μικρὸν ἀπίσης βάθισμα 6 ποδῶν, ἀντὶ καὶ εἰς τὴν ίδιαν κατηγορίαν, καίτοι εἰνε ἐφωδιασμένον μὲ δύναμιν μηχανῶν κατὰ τὸν προτοτέρον τοῦ «New Royal Lady», δηλαδὴ κάτω τῶν 660 ἵππων. Καὶ εἰς τὸ πλοίον τούτο χρησιμοποιοῦνται δύο μηχαναὶ, μὲ τὴν διαφοράν, δητι ἐνταῦθα ἐπροτιμήθη δ τοῦ περὶ της τετραχρόνου ἀντὶ τῆς διχρόνου.

Μὲ τὰς Ἀγγλικὰς ταῦτας ναυπηγήσεις τῶν τελευταῖων τριῶν ἑταῖν, πρέπει νὰ συγκριθοῦν καὶ αἱ τῶν ἄλλων χωρῶν, ἔν διανοὶ αἱ μᾶλλον ἐνδιαφέρουσαι εἰνε δύο «Ολλανδικαὶ, μία ἡ τοῦ «New Dagenham» καὶ ἔτερα ἡ τοῦ «Vlieland». Ἡ κυριωτέρα διαφορά τῶν τύπων τούτων εἰνε, ὅτι οἱ «Ολλανδοὶ ἐπροτιμήσαν τὸν τύπον τοῦ μονεμλίκου πλοίου, ἀπλῆς ἐνεργείας μὲ ἀπ' εὐθείας ἔχουσιν τοῦ καυσίου (σουπερντήζελ), δυνάμεως 330 ἵππων εἰς 330 στροφῶν. Τὸ «New Dagenham» προορίζεται διὰ τὴν συγκοινωνίαν εἰς τὸν Τάμεσιν καὶ εἰνε σκάφος μῆκους 110 ποδῶν, πλάτους 17,2 καὶ

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

ROTTERDAM
Teleg. Address : VINKECO

ANTWERP

AMSTERDAM

Θυσίματος 5 ποδών, ένω τὸ «Vlieland», ὁ πλέον ἐνδιαφέρων τύπος είναι μῆκους μόλις 100 ποδῶν καὶ πλάτους 21 καὶ προορίζεται διὰ τὴν ουγκοινώνιαν μεταξὺ τοῦ Harligei καὶ τῆς νήσου Vlieland, ἐν ἀνοικτῷ δηλαδὴ πελάγει. Καὶ τὰ σκάφη ταῦτα ἐτέθησαν ἑσχάτως ἐν λειτουργίᾳ, ἡ περίπου δέ σύμπτωσις τῶν κυριωτέρων αὐτῶν χαρακτηριστικῶν, παρέχει δλα τὰ στοιχεῖα τῆς δημιουργίας ἐνὸς τύπου μικροῦ δηζελοκινήτου σκάφους, τὸ δόποιον ἄλλως τε σπανίζει διεθνῶς, λόγῳ τῶν εἰδικῶν τοπικῶν συνθηκῶν μεταφορᾶς εἰς ἔκστον λιμένα.

Ο τύπος οὗτος ἀποτελεῖ τρόπον τινά, μικρογραφίαν τῶν δηζελοκινήτων Cross Channels, ὃν χαρακτηριστικώτεροι τύποι είναι τὰ Ἀγγλικά «Royal Sovereign», ἡ τὸ «Queen of the Channel», ἡ τὰ Βελγικά «Prīnce Brundouïn» καὶ «Prince Albert», κρίνεται κατάλληλος διὰ τὴν μεταφορὰν 300 ἔως 500 ἐπιβατῶν, βάσει τοῦ πιστοποιητικοῦ τοῦ Board of Trade, εἰς ἐκδρομικά ταξίδια ἡμερήσια, ἄλλα καὶ διὰ τὴν ἐκτέλεσιν ουγκοινώνιας μεταξὺ λιμένων, κατὰ τὸ διάστημα τῆς ἡμέρας.

Ἐκ τῶν κυριωτέρων χαρακτηριστικῶν αὐτῶν είναι ὁ μικρὸς χῶρος, τὸν ὅποιον καταλαμβάνει τὸ μηχανοστασίον, τὸ ὅποιον εἰς τὰ περισσότερα ποτοθετεῖται δλίγον πρύμνηθεν τοῦ μέσου τοῦ πλοίου, καὶ τὸ ὅποιον ἀφίνει διαθέσιμα τὰ 75 περίπου ἑκατοστά τοῦ μῆκους τοῦ πλοίου ὑπὸ τὸ κατάστρωμα, διὰ τὴν ἐνδιαίτησιν καὶ τὴν μεταφορὰν τῶν ἐπιβατῶν. Ἐάν λάθῃ τις ὑπὸ δψιν του τὸ μῆκος τοῦ λέθητος καὶ τὸ ἀπαραίτητον διὰ τὴν ἐξυπηρέτησιν του μῆκος εἰς τὰ μικρὰ σκάφη, τὸ ποστόν τοῦτο μειούται διὰ τὴν διάτομον κίνησιν εἰς τὸ ἥμιον περίποιον.

Αἱ δεξαμεναὶ καυσίμου δύνανται περαιτέρω νὰ τοποθετηθοῦν εἴτε κατὰ μῆκος τοῦ μηχανοστασίου, εἴτε ἀκόμη εἰς τὸ διπύθμενον ὑπὸ τὴν μηχανήν, ἡ χωρητικότης δὲ αὐτῶν, δσονδήποτε καὶ περιωρισμένη καὶ ἂν εἰνε ἐπιτρέπει τὴν ἐκτέλεσιν πολλῶν ταξιδίων, χωρὶς τὴν ἀνάγκην συχνῆς παραλαβῆς καυσίμου καὶ συνεπῶς χωρὶς διακοπᾶς κατὰ τὴν ἐντατικὴν ἴδια ἔργασίαν τῶν θερινῶν μηνῶν. Ἀλλὰ καὶ τὰ εἰς τὸ κατάστρωμα στόμια περιορίζονται μόνον εἰς τὸ τοῦ μηχανοστασίου, τὸ ὅποιον είναι δυνατὸν νὰ περιορισθῇ ἀπολύτως καὶ οὕτως ὀδόλκηρος σχεδὸν ἡ ἐπιφάνεια τοῦ κυρίου καταστρώματος νὰ διατίθεται διὰ τοὺς ἐπιβάτες.

Εἰς τὸν ὑπὸ τὸ κατάστρωμα χῶρον τὸν διατίθεμενον διὰ τοὺς ἐπιβάτες καὶ δστις κατά τὰ ἀνωτέρω ἐκτείνεται καθ' ὅλον τὸ μῆκος τοῦ πλοίου, ἐκτὸς τοῦ μηχανοστασίου καὶ τῶν δύο δεξαμενῶν τῆς πρωραίας καὶ πρυμναίας ζυγοσταθμίσεως, προστίθεται καὶ ὁ τοῦ καταστρώματος περιπάτου, τὸ ὅποιον ἐκτείνεται εἰς μῆκος ισον μὲ τὰ δύο τρίτα περίποιον τοῦ δύο μῆκους τοῦ πλοίου. Εἰς τὸ πρωράτον ἀσκρον τοῦ καταστρώματος τούτου είναι ἡ γέφυρα κυθερήσεως τοῦ πλοίου, μεταξὺ δὲ τῶν στηριγμάτων τοῦ καταστρώματος περιπάτου πρὸς τὸ κύριον κατάστρωμα, παρέχεται ἡ ἔχερεια τῆς προσθέψεως ὑελφράκτου παραθλήματος, τὸ ὅποιον προσδιδεῖ εἰς τὸ πλοίον ὠραίαν ἐμφάνισιν καὶ προστατεύει τοὺς ἐπιβάτας ἀπὸ τὸν Ισχυρὸν ἄνεμον.

Τὰ πλοῖα τοῦ ἀνωτέρω τύπου ἔχουν ἀνὰ δύο ἰστούς, τὰ περισσότερα δὲ καὶ δύο καπνοδόχους, ἔξ διὰ τὴν μίαν πρὸς διακόμησιν καὶ κατὰ τὴν ἀντιληψιν τῶν ἔφιπλιστῶν πρὸς δημιουργίαν ἐντυπώσεως μεγέθους διὰ τὸ πλοίον, καίτοι εἰς τοὺς τελευταίους τύπους ἐπιτοικήθη ἡ μία καπνοδόχος.

Ἐκ τῶν ἀνωτέρω πλέον ἐνδιαφέρων τύπος διῆναι είναι ὁ τοῦ «Vlieland». Εἶναι ἔργον διαπρεποῦς Ὀλλανδοῦ ναυπηγοῦ, τοῦ σχεδιάσαντος καὶ τὰ μεγάλα γνωστά λάινερς «Bloemfontein» καὶ «Jagersfontein», καὶ κρίνεται ὡς εἰς ἄπο τοὺς πλέον ἐπιτυχεῖς τύπους πλοίων τῶν τελευταίων ἐτῶν, διὰ τὸ μέγεθος καὶ τὸν προορισμὸν του, ἐάν ληφθῇ ὑπὸδψιν, διὰ εἰς τὸν μέγεθος πρέπει νὰ συνδυάζῃ ἀρισταὶς ναυτικάς ἱκανότητας. Τὸ πλοίον προορίζεται διὰ τὴν χειμῶνος τε καὶ θέρους ἐκτέλεσιν τακτικοῦ δρομολογίου ἐπιθατῶν καὶ ἐμπορευμάτων μεταξὺ τῆς ἡπειρωτικῆς Ὀλλανδίας καὶ τῆς νήσου Vlieland, ἥτοι νὰ ἐκτελῇ μιαν διαδρομὴν δύο περίποιον ἔπειτα ἀπόλυτῶς δμως ἐκτεθειμένην περιοχὴν τῆς Βορείου Θαλάσσης, ὅπου αἱ τρικυμίαι εἰναι δντως σφοδρόταται, ἴδια κατὰ τὴν ἀνοιξιν καὶ τὸ φθινόπωρον, καὶ δποι: ἐπίσης ὑπάρχουν ὠρισμέναι περιοχαὶ μικροῦ κατὰ τὴν ἀμπωτίδα θάθους. Ἐκ τοῦ τελευταίου λόγου τὸ θύσιμα τοῦ πλοίου ἐπρεπε νὰ περιορισθῇ εἰς τοὺς 4 πε-

ρίου πόδας, εἰς ἐλάχιστα δηλαδὴ θαθικά δως συνήθως λέγεται.

Ἡδη τὸ πλοίον κατὰ τὰς δοκιμάς του, κατὰ Μάϊον τοῦ τρέχοντος ἔτους, ἀλλὰ καὶ κατὰ τὸ μετέπειτα διάστημα, συνήντησε σφοδροτάτην θαλασσοταραχήν, τὴν δποιαν ἀντιμετώπισεν ἀρισταὶς καὶ μὲ ταχύτητα 12 περίπου κόμβων, ίκανοποιήσαν ἀπολύτως τὰς προσδοκίας τοῦ ναυπηγοῦ καὶ τῶν ἐφοπλιστῶν.

Εἰς δλους τοὺς ναυτιλλομένους είναι γνωσταὶ αἱ τρικυμίαι τῆς Βορείου Θαλάσσης καὶ δὲν δύναται θεωρεῖσθαι νὰ συγκριθοῦν, παρ' ὅλον τὸ ἀνώμαλον, τὸ ὑπάρχον ἄλλως τε καὶ εἰς τὴν περιοχὴν τῆς διαδρομῆς τοῦ πλοίου, μὲ τὴν θαλασσοταραχὴν τοῦ Σαρωνικοῦ ἡ τοῦ Ἀργολικοῦ, διότι πρὸς πλοίον τοιαύτης γραμμῆς πρέπει νὰ συγκριθῇ τὸ περὶ οὐδὲ λόγος νεδεύκτον σκάφος. Ἐκ τῆς συγκρίσεως δὲ ταύτης ἔχουμεν νὰ συναγγέψωμεν πολλὰ συμπεράσματα.

Παρ' ὅμινον σκάφος 100 ποδῶν διὰ τὴν γραμμὴν καὶ μὲ ἐλαφράν εὐθαλασσίαν, θεωρεῖται καὶ θαπτίζεται πάραυτα «σκυλόπνιχτης». Περαιτέρω είναι δμφίσιον κατὰ πόσον θὰ ἐδίδετο ἀδεια εἰς τοιούτον πλοίον μεταφορᾶς 400 ἐπιθατῶν διὰ τὴν ὑπὸ κακοκρίας προσθαλλομένην περιοχὴν του. Εἶναι ἀληθές δτι πρόκειται περὶ νεοτεύκτων σκάφους, ἡ διαγωγὴ δμως τῶν πλοίων εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ἡ ἀσφάλεια, περισσότερον δὲ ἡ ἀνεσις, περὶ τῆς ὁπολας τὸ ήμετερον κοινὸν διαρκῶς κόπτεται, δὲν ἔχουν τόσην μεγάλην ἔξαρτησιν ἀπὸ τὴν ἡλικίαν, ἡ δποια ὑποβιθάζει τὴν ἀντοχὴν τοῦ κατασκευασμάτος καὶ τὴν ἐμφάνισιν.

«Ημεῖς πρὸ διετίου προέθημεν εἰς ἐκπόνησιν μελέτης διὰ τὴν ναυπηγήσιν δύο σκαφῶν διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῆς γραμμῆς Σαρωνικοῦ· Ἀργολικοῦ, διὰ λογαριασμῶν ἐνδιαφερομένων. Τὰ σκάφη θὰ ἔσσαν ἐπίσης διπλέλικα δηζελοκίνητα μὲ ταχύτητα 15 κόδιων κατ' ἀνώτατον ὅριον, ἡ μὲ μέσην ὑπηρεσιακὴν ταχύτητα 15 μιλίων. Είχομεν ὑπὸ δψιν τὸτε δλα τὰ στοιχεῖα τῶν ἀνωτέρω περιγραφέντων «Royal Lady» καὶ «New Daugenhamp», δεδομένου, δτι τὰ ἔτερα είναι μεταγενεστέρας ναυπηγήσεως, ὑπεχρεώθημεν δμως, λαμπανομένων ὑπὸ δψιν τῶν παρ' ἡμῖν ισχυουσῶν διατάξεων ὡς πρὸς τὸν ἀριθμὸν ἐπιθατῶν καὶ τῶν σωσιδίων μέσων, νὰ αὐξήσωμεν τὸ μῆκος τῶν πλοίων μέχρις 165 περίποιον ποδῶν καὶ τὸ πλάτος μέχρις 27, διὰ νὰ καταστῇ δυνατή η μεταφορά τοῦ προκαθορισθέντος ἀριθμοῦ τῶν 500 ἐπιθατῶν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ θέρους, ἐνῷ πρόκειται περὶ διαδρομῆς εἰς περιοχὴν περισσότερον προφυλαγμένην ἀπὸ τὴν ὑπὸ τοῦ «Ολλανδικοῦ διαπλεομένην. «Η διάρκεια τοῦ ταξιδίου είναι μεγαλυτέρα, εἰναι δμως ἐπίσης γνωστόν, δτι καὶ ὁ μεγαλύτερος ἀριθμός ἐπιθατῶν εἰς τὴν γραμμὴν τοῦ Σαρωνικοῦ, θὰ μεταφέρεται μέχρις Αίγινης ἡ τὸ πολὺ μέχρι Μεθάνων ἡ Πόρου.

«Ἀλλὰ καὶ διὰ τὰ σκάφη τῶν ἀλλων γραμμῶν κατ' ἀναλογίαν, πρέπει ἀπαραιτήτως νὰ αὐξηθῶμεν αἱ διαστάσεις διὰ τὴν μεταφορὰν τοῦ αὐτοῦ ἀριθμοῦ ἐπιθατῶν, ἐν συγκρίσει πάντοτε πρὸς ἀλλοδαπά καὶ νεδεύκτων ἀκόμη σκάφη τῆς αὐτῆς μεταφορικῆς ίκανότητος.

«Η αὐξήσις αὕτη τῶν διαστάσεων, δημιουργεῖ θεωρίας τοῦ περισσότερους μὲ καλυτέρων ἐντύπωσιν καὶ ἐμφάνισιν καὶ αὔξησιν τοῦ αἰσθήματος ἀσφαλείας, χωρὶς δμως καὶ νὰ λύῃ τὴν ἀπαίτησιν της ἡπὲ δύοδεν ταλαντώσεως τοῦ πλοίου εἰς οἰανδήποτε θαλασσοταραχήν, δπως ἡ πλειονότητα τῶν ἐπιθατῶν ἐπιθυμητῶν οὐτε καὶ τὴν συνθήκην τῆς πλήρους ἀνέσεως, τῆς δποιας ὁ θαθμός είναι θεωρίας ἀκαθόριστος, ἔχει δμως πάντοτε ὡς δεικτήν, τὸ δτι ἐκαστος ἐπιθυμεῖ νὰ ταξιδεύῃ μὲ μεγαλυτέρων ἀνεσιν ἀπὸ δσην ἔχει καὶ εἰς τὸν οἰκόν του.

«Η ἐπαύξησις δμως, ἴδια τοῦ μῆκους, ἐπιθαρύνει ὑπερβαλλόντως τὸ ἀρχικὸν κόστος, ἀπαιτεῖ μεγαλυτέρων ιπποδύναμιν διὰ τὴν αὐτὴν ταχύτητα, καὶ αὔξανε δμως εἰκός τὰ ἔξοδα κινήσεως καὶ συντηρησεως τοῦ τε σκάφους καὶ τῆς μηχανῆς.

«Ἐν συμπεράσματι δηλαδὴ είναι δμφίσιον κατὰ πόσον πλοία νεδεύκτωτα, τοῦ τόπου τοῦ μικροῦ ἡ μέσου μεγέθους ἐπίθατογον, ναυπηγήθεντα διὰ γραμμᾶς τοῦ ἔξωτεροικοῦ, πλέον ἐκτεθειμένας εἰς κακοκρίαν καὶ μεγαλυτέρως κινήσεως τῶν ιδικῶν μας γραμμῶν, θὰ ίκανοποιίουν πλήρως τὰς ιδικάς μας ἀπαιτήσεις, αἵτινες ἐν πολλοῖς δὲν ἔχουν οὔτε ἀρχήν οὔτε τέλος.

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΦΡΑΓΚΟΥΛΗΣ
Ναυπηγός Β. Ν.

ZETSKA PLOVIDBA A.D.

ΒΑΛΚΑΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΥ "LOVCEN,,

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

Προσεχεῖς άναχωρήσεις ἐκ Πειραιῶς διὰ: ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΝ, ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΝ:

τὴν 9ην Σεπτεμβρίου ὥραν 7ην μ.μ.

ΑΛΒΑΝΙΑΝ, ΓΙΟΥΓΚΟΣΛΑΪΑΝ, ΒΕΝΕΤΙΑΝ, ΤΕΡΓΕΣΤΗΝ:

τὴν 24ην Αύγουστου, ὥραν 11ην πρωΐας

Δι' ἐπιβάτας καὶ ἐμπορεύματα ἀπευθυντέον Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

Μέγαρον Βάτη, Τηλέφωνον 43.027 καὶ ἀπαντα Γραφεῖα ταξιδίων.

κῶν τῆς προαναφερθείσης ὑπηρεσίας. Ή ἐπίλυσις δὲν τῶν ζητημάτων εἰναι ταχεῖα καὶ ἀποτελεσματική. Ἀρκεῖ νὰ ἐκδηλωθῇ παράποτον ἀπὸ μίαν ἀλευτήριην περιόδην, διὰ νὰ μεταβῇ ἀμέσως ἐπὶ τόπου εἰδική Ἐπιτροπή, ἡ οποία ἀφοῦ ἔξετάσῃ τὰς ἀπόψεις τῶν ἐνδιαφερομένων, θὰ λάβῃ τάξιστα τὰ καταληγότερα μέτρα πρὸς πλήρη ικανοποίησην τῶν αἰτούντων. Δὲν ὑπάρχει χώρα εἰς τὸν κόσμον ν' ἄγαπῃ τὴν θάλασσαν καὶ τοὺς ἔργατας τῆς θαλάσσης τόσουν, δύσον ἡ Νοσθηγία. Λί μεγαλύτεροι καὶ πολυθετήσεις κεφαλαίων γίνονται εἰς τὰς ναυτιλιακὰς καὶ ἀλευτικὰς ἐπιχειρήσεις. Πρῷ διετίας διετέθησαν 500.000 λιρῶν Ἀγγλίας διὰ τοὺς ἀνά τὰς ἀναπτυγμένας ἀγάπεις τῆς ζώσας μικροὺς ἀλεῖς, ἵνα συγχρονίσουν τὰ πλοιάρια καὶ τὰ μηχανήματα των. "Οὐαὶ δικαὶοι αἱ δατάναι καὶ μεταφρονίσεις εἰναι πλήρως δικαιολογημέναι, ἀφοῦ ἡ ἀλεία εἰς τὴν Νοσθηγίαν εἶναι ὁ οποιαστέρος πόρος τῆς Ἐθνικῆς Οἰκονομίας, μετὰ τὴν Ναυτιλίαν.

ΗΝΩΜΕΝΑΙ ΠΟΛΙΤΕΙΑΙ: Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι εἰναι ἡ τοίτη εἰς τὸν κόσμον ιζημοταραγωγικὴ χώρα μετὰ τὴν Ιαπωνίαν καὶ τὴν Ρωσίαν, μὲ ἑτησίαν παραγωγὴν 2.500.000.000 χιλιογράμμων περίπου. Μία μεγάλη ποσότης τῆς παραγωγῆς ταῦτης προέρχεται ἐκ τῆς ἀλείας τῶν λιμνῶν, ποταμῶν καὶ λιμνοθαλασσῶν τόσουν ἐκτεταμένων εἰς τὴν ἀγανὴν ἀντὶν χώραν. Ἡ ἀλεία ὑπάγεται εἰς τὸ "Υπουργεῖον τοῦ Ἐμπορίου μὲ εἰδικὴν Διεύθυνσαν «DEPARTMENT OF COMMERCE — BUREAU OF FISHERIES» καὶ μὲ εἰδικὸν παρ' ἀντῆ ἀντιρρόσωπον τοῦ "Υπουργεῖον τῶν Ναυτιλῶν (U. S. NAVY, Commissioner of Fisheries) διὰ τὴν ἔξωτερην κίνησιν καὶ ὀργάνωσην, ητοι τὰς ναυπηγήσεις ἀλευτικῶν, τὰς ἐπιστημονικὰς ἐπὶ τῆς θαλάσσης ἔρευνας, τὰς μεγάλας ἐγκαταστάσεις τῆς ἀλείας — καὶ ἐν γένει διὰ τὴν κίνησιν τοῦ ἀλευτικοῦ στόλου. Ἐξωτερικὴ προσοχὴ ἐδόθη ὑπὸ τῶν Ἡνωμένων Πολιτειῶν εἰς τὰς ἐποιημονικὰς ἐπὶ θαλάσσης ἑρεύνας, διὰ τοῦτο λειτουργοῦν 4 ιζημοτογικοὶ σταθμοὶ εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν Ὡκεανόν, 6 εἰς τὸν Ειρηνικὸν Ὡκεανόν, 5 εἰς τὸν κόπον τοῦ Μεσσινοῦ, δύο εἰς τὰ Καναδικὰ σύνορα πλησίον τῶν μεγάλων λιμνῶν καὶ ἔνας εἰς τὴν Ἀλείαν. Ἰδιαίτεροι προσάπειαι κατεβλήθη διὰ τὸ ζῆτημα τῆς φύσεως καὶ καταψεύσεως τῶν ιζημάνων, οὕτως ὥστε καὶ εἰς τὰς πλέον μεμακούσιμες ἐξ τῶν ἀλευτικῶν κέντρων πόλεις, νὰ καταβλάνονταν τακτικῶτατα ἀφονοὶ ποσότητες ιζημάνων. Αἱ Ἡνωμέναι Πολιτεῖαι κατοικοῦνται ἀπὸ 130.000.000 ἀνθρώπων, ἐν τῶν ὅποιων οἱ περισσότεροι ζοῦν εἰς τὸ ἐσωτερικὸν τῆς χώρας, ἐν τοῖς δὲν ὑπάρχει πόλεις, οὔτε μικρὸν χωρίον, δύσον μεμακούσιμον καὶ ἄν εἴναι, δύον νὰ μὴ γίνεται ἄφθονος κατανάλωσις ιζημάνων.

ΑΓΓΛΙΑ: Η Ἀγγλία εἰναι ἡ τετάρτη εἰς τὸν κόσμον χώρα, ἐκ τῶν ἐντατικῶν ἀσχολιούμενῶν εἰς τὴν ἀλευτικὴν βιομηχανίαν, μὲ ἑτησίαν παραγωγὴν 1.800.000.000 χιλιογράμμων, ἀσφαλῶς δὲ νὴ χώρα δύον ἡ ἀλεία ἔξιειδή εἰς ἐποιημόν. "Ολαὶ σχέδον ἀ τελεοποιήσεις τόσουν εἰς τὰς μεθόδους ἀλείας, δύσον καὶ εἰς τὴν ἐσωτερικὴν ὀργάνωσην τῆς βιομηχανίας, προῆλθον ἀπὸ τὴν Ἀγγλίαν. Είναι ἡ πόρωτη χώρα, ἡ ὅποια συνεδρίασε τὴν διαφρόδυμαν ιζημοτογικὸν καὶ ιζημαγορᾶς συνάμα, μὲ ἀπενθεῖσα σιδηροδρομικὰς γραμμὰς πρὸς τὰ μεγάλα κέντρα τοῦ ἐσωτερικοῦ. "Ολαὶ ἀλευτικὰ περιοχὰ πέρισσαν εἰς τὸν ουσιοτοπόχον διηγομένα, δύτε νὰ ἔχουν καὶ ἔναν ἀντίστοιχον ιζημοτογικὸν (Fishing Harbour), δὲ ποιοὶ ἔξυπηρετε τὸ ἐσωτερικόν. Εἰς κάθε τοιοῦτον ιζημοτογικόν εὑρίσκονται οἱ γαράδες, ἐκεὶ εὐρίσκονται αἱ ἐγκαταστάσεις ναυπηγείων, τὰ μεγανούσια, αἱ πλωταὶ δεξαμεναὶ, αἱ ἀποθήκαια πετρελαίου, τὰ φυγεῖα, τὰ ἐργαστήρια δικτύων καὶ σογιών καὶ ἐν γένει δητὸς ἔχουν ἀνάγκην οἱ ἀλεῖς διὰ τὴν ἔξαστην τοῦ ἐπαπόντον τὸν ἔργον τον. 'Ο ἀλευτικὸς λιμὴν τοῦ Grimsby είναι ὁ μεγαλύτερος καὶ τελιότερος τοῦ κόσμου. Πρέπει νὰ τὸν ἐπισκεψεῖται κανεῖς διὰ νὰ ἐννοήσῃ τὶ πραγματικῶς ομιλεῖται ὀργάνωσης τῆς ἀλείας. 'Ο κλάδος οὗτος εἰς τὴν Ἀγγλίαν μέχρι τοῦ 1903 ὑπήρχε εἰς τὸ Board of Trade καὶ ἐκεῖτο διὰ νόμου μετεβιβάσθη εἰς τὸ Board of Agriculture, 'Η Διοίκησις τῆς ἀλείας εἶναι συγκεντρωμένη εἰς μίαν τεραστίαν ἐμπορικὴν ὀργάνωσην λίαν πολύτικον, ἀδρενόσαν εἰς Λονδίνον, πλὴν κάθε διαιρέσιμη τοῦ Ἡνωμένου Βασιλείου, δύος ἡ Σκωτία, ἡ Ιρλανδία καὶ Ονάλλια ἔχουν

ἰδιαίτεραν ὑπηρεσίαν καὶ σχετικῶς ίδιαν νομοθεσίαν, πάντως δύος ἔχαστομένην ἀπὸ τὴν Κεντρικὴν Διεύθυνσιν τοῦ Λονδίνου. Οὕτω π. χ. τὸ Fishery Board of Scotland ἐπανοινοεῖ μὲ τὸ Κέντρον διὰ τοῦ Secretary of Scotland, Ἐξωτερικὴ δύος σημασία ἐδόθη ὑπὸ τῶν "Ἀγγλῶν μετὰ τὸν πόλεμον εἰς τὸ ζῆτημα τῆς συνθήσεως καὶ ναυπηγίσεως τοῦ ἀλευτικοῦ τῶν στόλου, τοῦ τόσου χρησίμου διὰ τὴν ἄμυναν τῆς χώρας.

ΓΑΛΛΙΑ: Η Γαλλία εἰναι ἡ χώρα δύον ἐκτός τοῦ διὰ τὴν ἀλεία ἔξιειδή εἰς τεραστίαν βιομηχανίαν, ἔξακολονθεῖ νὰ μενῃ ἔνας θρύλος πλασμένος μὲ τὴν ιστορίαν της. Καὶ τί δὲν ἔχουν γοραφῆ διὰ τὸν φαράδες τῆς Βρετανίης καὶ τὸ Σαΐν Μαΐό, οἱ δοποὶ εἰς παλαιότεραν ἐποίησιν εἰχον τρομοκρατήσει τὰς θαλάσσας ώς κορσαροί. "Οταν εἰς τὴν Γαλλίαν λέγονταν Patron Pêcheur, είναι ὡς νὰ δίδουν ἔνα τίτλον τιμῆς εἰς τὸν φαράδες τον. Ἀπὸ τὰς βορείους ἀκτὰς τῆς Μάγχης, ἀπὸ τὴν Βρέστην μέχρι τοῦ Βιστούλου κόπον, καὶ ἀπὸ τὰ Ισπανικὰ σύνορα μέχρι τῶν Ιταλικῶν εἰς τὴν Μεσσίγειον, δῆλη ἡ ἀκτὴ μὲ τὸν ιζημοτογικὸν πόρον ἡ ζωγραφιά, εἰναι σὰν ζωγραφιά. Ἐκεὶ ζῆνται εὐηγγελέοντας πόρον, πονοσούμενα, Τράπεζα Ἀλείας, ταμεῖα περιθάλψεων, τὸ πᾶν ἔχουν προβλέψει διὰ νὰ δοηθήσουν τοὺς συμπαθεῖς ἀπὸ τὸν βιοπλαστάς. Πρῷ δὲν ὑπάρχει μέσον καὶ μέτρον, πον νὰ μὴ ἐφῆμωσαν διὰ νὰ τὸν προστατεύσουν. Σχολεῖα διὰ τὸν ναυτόπαδας καὶ τὸν φαράδες, δημαρκοτροφεῖα, νοσοσούμενα, Τράπεζα Ἀλείας, ταμεῖα περιθάλψεων, τὸ πᾶν ἔχουν προβλέψει διὰ νὰ δοηθήσουν τοὺς συμπαθεῖς ἀπὸ τὸν βιοπλαστάς. Πρῷ δὲν ὑπάρχει ἔντονη ιζημοτογικὸν πόρον τοῦ Βρέστην καὶ Τουλῶνα σχολεῖα εἰδικοτήτων, δύον προτιμῶνται οἱ ἀλεῖς προσειμένου νὰ ὑπηρετήσουν εἰς τὸ Ναυτιλόν.

Σημειετέον, διὰ οἱ Γάλλοι θεωροῦν, καὶ πολὺ διαισίως ἄλλως τε, διὰ οἱ ἀλεῖς ἀποτελοῦν τὰ καλύτερα πλούσια πόρον συγχρονισμένους τοῦ κόσμου. Η ἀλεία εἰς τὴν Γαλλίαν ὑπάγεται εἰς τὸ "Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, μὲ εἰδικὴν ὑπηρεσίαν εἰς δῆλας τὰς ἀλευτικὰς περιοχὰς δύον λειτουργοῦν πονδαρίου στόλοις οικανοτροφεῖαι σταθμοῖ. Η ἀλεία διαιρεῖται εἰς τέσσαρα τμῆματα: *Section Pêches Maritimes, Section Dominalité Maritime, Section Encouragements aux Pêches καὶ Section Office des Pêches.*

Σημειετέον, διὰ οἱ Γάλλοι θεωροῦν, καὶ πολὺ διαισίως ἄλλως τε, διὰ οἱ ἀλεῖς ἀποτελοῦν τὰ καλύτερα πλούσια πόρον συγχρονισμένους τοῦ κόσμου. Η ἀλεία εἰς τὴν Γαλλίαν ὑπάγεται εἰς τὸ "Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, μὲ εἰδικὴν ὑπηρεσίαν εἰς δῆλας τὰς ἀλευτικὰς περιοχὰς δύον λειτουργοῦν πονδαρίου στόλοις οικανοτροφεῖαι σταθμοῖ. Η ἀλεία διαιρεῖται εἰς τέσσαρα τμῆματα: *Section Pêches Maritimes, Section Dominalité Maritime, Section Encouragements aux Pêches καὶ Section Office des Pêches.*

Σημειετέον, διὰ οἱ Γάλλοι θεωροῦν, καὶ πολὺ διαισίως ἄλλως τε, διὰ οἱ ἀλεῖς ἀποτελοῦν τὰ καλύτερα πλούσια πόρον συγχρονισμένους τοῦ κόσμου. Η ἀλεία εἰς τὴν Γαλλίαν ὑπάγεται εἰς τὸ "Υπουργεῖον τῆς Ναυτιλίας, μὲ εἰδικὴν ὑπηρεσίαν εἰς δῆλας τὰς ἀλευτικὰς περιοχὰς δύον λειτουργοῦν πονδαρίου στόλοις οικανοτροφεῖαι σταθμοῖ. Η ἀλεία διαιρεῖται εἰς τέσσαρα τμῆματα: *Section Pêches Maritimes, Section Dominalité Maritime, Section Encouragements aux Pêches καὶ Section Office des Pêches.*

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 ἔρωτημα: Πῶς θὰ φάγοντι ψάρι ἄφενο τὰ 80 ἑκατομμύρια τῶν Γερμανῶν; 'Η ἐπίλυσις τοῦ προβλήματος δὲν ἔβράδυνε νὰ πραγματοποιηθῇ. 'Εντὸς δὲν γινόντων 200 ἀλευτικά πλοῖα, τοῦ τελειοτέρου τού που, ἐργάζθησαν εἰς τὴν θάλασσαν καὶ ηρχισαν νὰ φαρεύουν, καὶ ἀλλα τόσο εἶνε ἔτοιμη εἰς τὰ ναυτηρεῖα. 'Εν τῷ μεταξὺ ήσσοιεν ἡ προπαγάνδα, ἡ τελειοτέρα μέθοδος κατηγήσεως τοῦ πλήθους. Καὶ τί δὲν ἐλέχθη εἰς τὸν πειθαρχικὸν ἀντὸν λαὸν διὰ τὰ συντατικά τῶν Ισηνίων, διὰ τὴν χρησιμότητά των ὡς τροφῆς, διὰ τὴν παρασκευής των κλπ.

Επίσης έντος τριετίας 14 μεγάλα έργοστάσια κυριερών ιδούμενων πέριξ των ίχνουνται, τα οποία έργαζονται νυκτιμερόν. Λι έπι-
ταιρία Σιδηροδρόμων έφιδιασθησαν αύμεσων με 500 βαγόνια - ψηριά
διά την μεταφοράν ίχνων και εις τα πλέον μεμακυνόμενας πόλεις τού
έσωτερουν. Τά στενά δρα τού σημανότας τούτον δὲν μοι έπιπε-
ποντινά νά άναψερο και πλείστας ἄλλας τελειοποιήσεις έπιπενθείσιες εἰς
ὅλους τοὺς τομεῖς τῆς ἐν γένει δραγανώσεως τού λιμενικοῦ κλάδου. Ή
ἄλεια εἰς τὴν Γερμανίαν συνεπιπλήθη εἰς ἔνα κολοσσαῖον ἐμπορικὸν δρ-
αγανισμόν, καὶ διὰ μὲν τὴν ἑσωτερικὴν τῆς δραγανώσεων ὑπάγεται εἰς τὴν
ὑπηρεσίαν τοῦ δεῖτος σχεδίου και τῆς ἀνταρκτικαίας, διὰ δὲ τὴν σύνθετον,
ναυπτήγησον και κίνησην τού λιμενικοῦ στόλου ὑπάγεται εἰς τὸ ὑπονο-
γεῖον τῶν Ναυτικῶν. "Ολος ὁ κόσμος γνωρίζει ποιας ὑπηρεσίας προσέ-
φεται ὁ λιμενικὸς στόλος τῆς Γερμανίας εἰς τὴν κύρων του κατά τὴν
διάφορειαν τού μεγάλον πολέμου, ώστε εἰνε ἐνοίκον νά κατανοθῇ ποια
και σήμερον καταβάλλεται προσπάθεια πρός τελειοτέραν σύνθεσιν και
κατασκευὴν τού λιμενικοῦ στόλου.

Περιττὸν θεωρῶ νὰ ἐπεκταθῷ περισσότερον ἐπὶ τοῦ ἀποτοῦ θέματος ἀναφέοντος καὶ ἄλλας χώρας, ὅπου ἡ ἀλεία εὑρίσκεται εἰς περιβόλετον θέσιν. Τὰ ἀνωτέρῳ ἀποδεικνύνοντα ἀρχετά τὸ πνεῦμα, ὃπο τὸ ὅποιον ἐπῆ-θεν ἡ ἀναυγορθήσις τῆς ἀλείας εἰς ὅλον τὸν κόσμον. Τὰ μέχρι τοῦδε ἐπιτελθέντα θετικά ἀποτελέσματα δικαιολογοῦν πλήρως, τὰς φιλικὰς μεταρρυθμίσεις, τὰς κολοσσιώνας διατάνας καὶ ἐν γένει ὅλα τὰ μέσα τὰ διατεθέντα πόδες ἐκπλήρωσιν τοῦ ἐπιδιοικομένου σκοποῦ.

Τό γενικόν υπόταπερσμα είν τὸν ὡς ἄνω συντύμως ἐκτεθέντων εἶναι οἵ δια τὰς κώφας ἔκδηλος ἔχει καταστῆ ἢ ἀπόφασις τῆς συνενόσεως δῶν τὸν προσπαθεῖόν καὶ ἡ κατεύθυνος των πρὸς ἓνα καὶ μόνον σπονόν: Τὴν ἐνίσχουν καὶ προαγούντην ἀλίειαν. Παντοῦ ἔχει φιξισθῆ πλέον ἡ θέλησις νὰ φέρουν μιαν ἀποτελεσματικήν βοηθειάν εἰς τὴν προαγωγὴν ταύτην, θέτοντες εἰς τὴν διάθεσιν τῶν ἀλίεων, τὰς τεχνικὰς, ἐμπορικὰς καὶ ἐπιστημονικὰς πληροφορίας, ποὺ διαβέτει κάθε Κοάτος.

Εἰς ὅλας τὰς κώρως ἔξαιρετική ὥλως ἐδόθη σημασία εἰς τὸ ζῆτημα τῆς διευθύνσεως καὶ διοικήσεως τῆς ἀλιείας καὶ τῆς προσαρτήσεως ταῦτης εἰς τὸ ἀρμοδιότερον Ὑπουργεῖον. Ὡς ἐπὶ τὸ πλεῖστον ἡ ἑπτησία ἡ ἐπιφορτισμένη νῦν διευθύνῃ τὰς τίκχας τῆς βιομηχανίας ταῦτης, μετετράπτει εἰς αὐτόνομον ὁργανισμόν, ὃ ὅποιος μολονότι πάντα γετάει εἰς ἓντας ὑπουργεῖον, ἐν τούτοις ἔχει εἰρηντάτην ἐλεύθεριαν δράσεως, ἐπὶ ὅλων τῶν ζητημάτων τῶν ἀφορῶντων τὴν ἀλιείαν. Ἡ ἑπτησία λοιπὸν αὗτη διευθύνει καὶ διοικεῖται ἀπὸ ἀνέτερων προσωπικῶν, ἀπὸ ἐπιστήμονας, μηχανικούς, χημικούς, ἰχνολόγους, ἄξιωματικούς τοῦ Πολεμικοῦ καὶ Ἐπιοποιοῦ Ναυτικοῦ, τὸν καθένα διὰ τὴν δικαιοδόσιαν τον.

"Οσον ἀφορεῖ τὸ ζῆταια τῆς προσαρθρίσεως τῆς ἀλειας εἰς τὸ ἀμοδιώτερον 'Υπουργείον, εἰς δὲ τὰς χώρας, σὺν τῷ κόσνῳ, ὡς ὑπηρεσία ἀλειας μετατίθεται εἰς τὸ 'Υπουργείον τῶν Ναυτικῶν, ἡ τῆς Ναυτιλίας, δην ὑπάρχει τοιούτον ὑπουργείον. Ελε νέτο τοῦτο εννόητον, ἀφοῦ

ή ἐξέλιξις τῆς ἀλείας εἰς μεγάλην βιομηχανίαν ἐπραγματοποιήθη μὲτα τὴν τεραστίαν ἀνάπτυξιν τῆς ἀλείας ἀνοικτῆς θαλάσσου, δύον ἡ βάσις τῆς ὅλης ὑπόθεσεως είναι τὰ σύγχρονα ἀλευτικά πλοῖα. "Οταν σχηματίσῃ κανεὶς σαφή γνώμην, τοῦ τί ἐστι μεγάλη ἀλεία, ὅπως αὕτη ἡ φραμψίζεται εἰς ὅλας τὰς προαναγενθείσας ϕόρας, τότε θὰ παραδεχθεῖ ἀναμφιβολία, διτὶ ἡ ἀλεία είναι ζήτημα ἐντελῶς ναυτικόν. Τότε θὰ παρελάσουν αὐτοκάτως ἀπὸ τὸ μνᾶλό του ὅλα αἱ ἀνάγκαι τῆς κατὰ θαλασσαν ὁργανώσεως, ἡ θαλασσογραφικὴ ὑπηρεσία, αἱ βυθομετρήσεις, οἱ ζηνολογικοὶ χάρται, τὸ ζήτημα τῶν πλούχων, τῶν μηχανικῶν, τῆς καταρτίσεως τῶν πληρωμάτων, τῆς τεχνικῆς ἐπιθεωρήσεως τῶν πλοίων, τῶν ναυτηργίεων κτλ. Τότε θὰ καταλάβῃ τις, διτὶ ὁ ἀλευτικὸς στόλος είναι σπουδαῖος παράγον διὰ τὴν ἀμύναν τῆς ϕόρας, χρησιμοποιεύμενος διὰ τὴν τοποθέτησιν ναρκῶν καὶ τὴν ἀλείαν τούτων ἐπίσης. Τὴν χρησιμοποιήσιν των ὡς πλοηγίδων, ὡς φυλακίδων στρατηγικῶν σημείων, ὡς ἀκταιωρῶν, ὡς βοηθητικῶν διὰ τὰς νηοπομπᾶς, ὡς φρακτῶν ποταμῶν, κόλπων καὶ λιμένων ἀζόμη, ὡς προσωρινῶν φάρων, ὡς ψυμονίζον, ὡς μεταγωγικῶν καὶ ἐν γένει νέουν διὰ πλεύσιας ὅσας ἄλλας ἀνάγκας. Πῶς εἰναι ποτὲ δυνατὸν ἡ ἀλεία νὰ ἀνήκῃ εἰς ἄλλο χερσαίον 'Υπουργεῖον; Τοῦ γεγονός, διτὶ εἰς τὴν Ἀγγλίαν ἡ ἀλεία ἀνήκει εἰς τὸ Board of Agriculture and Fisheries, δὲν πρέπει νὰ μᾶς περιάγγῃ εἰς πλάγιην, διότι καθὼς εἰπον, οἱ "Ἀγγλοί, φύσει συντηρητικοὶ δὲν ἀλλάσσουν τὰς δυομασίας τῶν πραγμάτων τόσον ἐνόλως, εἰνε ὅμως γνωστὸν τοῖς πάσιν, διτὶ ἡ ἀλεία ἐλέγχεται ἀπὸ τὸ Δημαρχεῖον, τὸ ὄποιον καὶ παρέχει τὰς σχετικὰς μὲ τὰς ναυτηργίσεις δόησίας, καθοδηγεῖ τὴν σύνθεσιν τῶν πληρωμάτων καὶ διοικεῖ ἐν γένει τὴν κίνησιν τοῦ ἀλευτικοῦ στόλου.

Έανν' τάρα θέλησομεν πω συγχρόνωμεν τὰς ζωντανὰς τάυτας προδόους μὲ τὴν κατάστασιν τῆς παρ' ἡμῖν ἀλείας θὰ ἐννοήσομεν καλῶς εἰς ποιὰν θέσιν εὐφύσκεται αὕτη καὶ θὰ ἑπολογίσωμεν τὴν ἀπόστασιν ποὺ μας χωρίζει αὐτὸν τὴν πραγματικότητα. 'Η χώρα μας ὑπῆρχε κατὰ τὸ παρειδόννον εἰς τὴν ἔποθεν τῆς ἀλείας τὸ θέμα μας καὶ τῆς αὐτῆς πλάνης, ἐπαναλαμβανομένης ἔκσπαστο, δόπταν τὸ ζῆτημα τῆς ὁργανώσεως τοῦ κλάδου τούτου τίθεται ἐπὶ τάπτος. 'Εγνωρίασσαν παράδοξοι καὶ πεπαλαιωμένα περὶ ὁργανώσεως τῆς ἀλείας ἀντιλήψεις, οἱ δοκιμαὶ ἐπηρεάσουν οὐκ μόνον τὸν λαϊκισμόν μας κόσμον, ἀλλὰ περιμήγανον εἰς πλάνην καὶ τὰς ἀνομδίας ἄνηρεσίας ἀκόμη. Τοῦτο ὑπένθυμηζε τὸ τοῦ Σοφοκλέους: «Ως καλῶς ἀπὸ ξηοῦς δοάν την θάλασσαν».

Φρονῶ, ὅτι δινάμεθα καὶ ήμεις νὰ ἐνεργήσωμεν δύος καὶ οἱ ἄλλοι λαοὶ διὰ τὴν ὁργάνωσιν τῆς ἀλείας μας καὶ χωρὶς ν' ἀντιγράψουμεν κατὰ γράμμα τὴν τάδε ή τάδε ὁργάνωσιν, νὰ διδαχθώσωμεν ἀπὸ τας τελειοποιησις τῶν ξενον, νὰ συμπληρώσωμεν τὰς ἔλλειψεις μας, ἀνασκευάζοντες ἐπὶ τῶν πλησοφοριῶν τούτων τὰ κακῶς κείμενα. Δινάμεθα καὶ ήμεις νὰ ἀναθεωρήσωμεν τὰς ἀναχρονιστικὰς νομοθετικὰς διατάξεις, νὰ δανεισθῶμεν οὗτως εἰπεῖν τοὺς καλύτερους συνδυασμούς ἀπὸ τὰς ὁργάνωσεις τῶν ὡς ἄνω χωρῶν, καὶ νὰ τὰς προσαρμόσωμεν εἰς τὰς πραγματικὰς ἀνάγκας, ποὺ ἐμφανίζει ἡ βιομηχανία τῆς ἀλείας παρ' ἡμῖν.

Θὰ ἡτο ἀτυχία ἐὰν ἐλαμβάνοντο ἀποφάσεις, μὲ ἀτελῆ γνῶσιν τοῦ συνόλου τῶν πραγμάτων.

Πρέπει νὰ ἀντιδράσωμεν εἰς τὸν πειρασμὸν τῆς μημέσεως ή τῆς κατὰ γράμμα ἀντίγραφῆς καὶ χρησιμοποίησεως τῶν τάδε ή τάδε ὄφρανώσεων, ἐφ' ὅσον προηγουμένως δὲν καταστῇ δυνατός ὁ λογικὸς καθορισμὸς τῶν κατευθύνσεων καὶ τῆς ἐκτάσεως, ἢς αὕτη προώριστα νὰ λέγουμεν.

Ιούλιος 1938

ΚΩΣΤΑΣ ΚΟΜΠΗΣ

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 GREECE
SHIPPING IN GREECE & ENGLAND**

72. BUTE STREET, CARDIFF:

TELEPHONE: CARDIFF 715 (AFTER HOURS)

TELEGRAMS: "ATMOSPHERE - CARDIFF

NO COMPLAINTS WITH BERGER PAINTS



Βουλγαρία

Έχασε ποταμοπολούν

Πληροφορία εκ Σόφιας αναφέρουν, ότι η Βουλγαρική συνέργηση παρέσχε πίστωσην 170 έκατομμάριών λεβίδων διά την έξαγοράν 79 ποταμοπολούν τοῦ Δουνάβεως. Διὰ τῆς έξαγορᾶς τῶν ταῦτης ἡ κυβέρνησις τῆς Σόφιας ἀποσκοπεῖ νὰ προωθήσῃ τὴν ἔθνικὴν ποταμοπολούν εἰς τὸν Δούναβιν.

Γερμανία

Τὸ δηζελοηλεκτρικὸν λάτινερ «Πάτρια»

Ἡ προσεχῆς εἶσοδος εἰς τὴν ὑπηρεσίαν τοῦ νέου δηζελο-ηλεκτροκινήτου, μὲ διπλᾶς ἔλικας, ὑπερωκεανὸν «Patria», τῆς «Ἀμβονογο-αμέρικαν Δάιν», ἐποφέρει τὴν γενικὴν προσοήγην τῶν ἔφοδων καὶ τεγνίδων, διὸν ἀφορᾷ τὴν σημειωθεῖσαν πρόσδοτον ἐν Γερμανίᾳ εἰς τὸ εἶδος τοῦτο τῆς προώσεως. Ὡς εἶναι γνωστὸν, ὑπάρχουν σήμερον 41 πλοῖα 468.000 τόννων γκρός, ἐφοδιασμένα διὰ τὴν πρόσδοτον μὲ στροβιλο-ηλεκτρικὰς μηχανάς, εἰς δὲ τὸν ἀριθμὸν αὐτῶν περιλαμβάνοντα καὶ γνωστοτάταν ἑπεροκεάνια, ὡς λ. χ. τὸ «Viceroy of India», τὸ πρῶτον μεγάλο μὲ στροβιλο-ηλεκτρικὴν πρόσδοτον ἑρμητηγόν πλοῖον, ὅπερ ἐναπηγῆθη ἐν Ἀγγλίᾳ, τὸ «Monarch of Bermuda», τὸ «Strathnaver», τὸ Γαλλικὸν σούπερ - λάινερ «Noordam» καὶ τὸ Γερμανικὸν «Sharnhorst». Σκάφη ἐφοδιασμένα μὲ «δηζελο-ηλεκτρικὴν» πρόσδοτον ὑπάρχουν σήμερον 69, συνολικῆς χωρητικότητος 176.000 τόννων γκρός μόνον. Καταφαίνεται ἐξ αὐτοῦ, ὅτι τὰ χρησιμοποιοῦντα τὸ ἐν λόγῳ σύστημα προώσεως σκάφη εἰναι, ὡς πρὸς τὸν μέσον δροῦν τοῦ μεγέθους τῶν, ἐμφανῆς μιρρότερον ἀπὸ τὰ ἐφοδιασμένα μὲ ηλεκτρογενετῆρας κινούμενον δι' ἀτμοστροβίλων.

Τὸ «Patria» εἶναι τὸ μεγαλύτερον πλοῖον, ἐν τῶν μέχρι τοῦδε κατασκευασθέντων, μὲ πρόσδοτον δηζελο-ηλεκτρικὴν, δεδομένον, ὅτι ἔχει μῆκος 590 ποδῶν καὶ χωρητικότητα 15.000 τόννων γκρός. Αἱ πετρελαιομηχαναὶ του, αἱ δύοια θὰ κινοῦνται τοὺς ἡλεκτρογενετῆρας, εἰναι ἐξ, ἐκ τῶν ὅποιων αἱ πέντε εἰναι ὀχτακύλινδροι καὶ μία πεντακύλινδρος, παράγονται συνολικὴν δύναμιν 18.000 ιππων, καὶ ἀποδίδουνται εἰς τὸ σκάφος ταχύτητα 17 μiliών. Τὸ «Patria» κατασκευάσθηκε τὰ ναυπηγεῖα «Deutsche Werft», τοῦ «Ἀμβούργου», δύον τὸ 1936 ἐναπηγῆθη τὸ λάινερ «Wuppertal», σκάφος μὲ μίαν ἔλικα καὶ τρεῖς ἡλεκτρογενετῆρας κινούμενον διὰ μηχανῶν ἑστερικῆς καύσεως, δυνάμεως 9800 ιππων. Τὸ πλοῖον αὐτὸν ἀνήκει ἐπίσης εἰς τὴν «Ἀμβονο-αμέρικαν», τὰ δὲ ἐπιτευχθέντα ἐκ τῆς ὑπηρεσίας τοῦ εὐνοϊκοῦ ἀποτέλεσματος ἐπεισοῦν τὴν πλοιοκτήτηραν ἑταῖραν νὰ νιοθετήσῃ ἐνύπτερον τὸ σύστημα τῆς δηζελο-ηλεκτρικῆς προώσεως. Οὕτως, ἐναπηγῆθη τὸ ὑπερωκεανὸν «Πάτρια», ἐνῷ εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Blohm & Voss» τοῦ Κιέλου, κατασκευάζονται ἡδη ἐτερα δύο σκάφη, μὲ μίαν ἔλικα ἕκαστον καὶ μὲ πρωστήριον δύναμιν 7500 ιππων.

Ἐλέχθη, ὅτι αἱ δαπάναι ἐγκαταστάσεως τῆς δηζελο-ηλεκτρικῆς προώσεως εἰναι ὑψηλαὶ, ὅτι τὸ βάρος αὐτῶν εἰναι σημαντικὸν καὶ ὅτι αἱ ἀπώλειαι μεταδόσεως εἰναι σοβαραὶ. Ὑπὸ τῶν ἐνδιαφερούμενῶν ἐν τούτοις κύκλῳ ἀνεξονόθη, ὅτι τὸ κόστος τῆς ὑπηρεσίας ἐγκαταστάσεως εἰναι μόνον 3 οἱ μεγαλύτερον, ἔναντι τῶν ὁδοντωτῶν ἀποστροβίλων καὶ ὅτι ἡ κατανάλωσις κανούμενον ὥης δὲν διαφέρει αἰσθητός. Ὁ χωρισμὸς τῆς δηλητῆρας ἐγκαταστάσεως εἰς μηχανὰς μονάδας διευκολύνει τὴν χρήσιν τῶν καὶ ἐπιτέλει τὴν ἔξασφάλισιν μᾶς διοικοφρίας μεταδόσεως τῆς κινήσεως ἐκ τῶν μηχανῶν Δηζελ., μῆδην μηχανήν νὰ ἐπιτευχθῇ ἄλλως.

Δι' ἐπιβατηγά σκάφη ἡ δηζελο-ηλεκτρικὴ πρώσης θεωρεῖται ἡδη λίαν κατάλληλος, διότι ἀποφέρεται δι' αὐτῆς ὁ θύρων καὶ διατησεῖται ἡ καθαριότης τοῦ πλοίου, ἐνῷ καὶ αἱ ἔκαστοτε ἀπαιτούμεναι ἐπασκευ-

αὶ εἶναι περιωρισμένου χαρακτῆρος. Ὁ ἀπαιτούμενος ἐπίσης μηχανὸς χώρος διὰ τὰς ἐγκαταστάσεις τοῦ μηχανοστασίου καὶ ἡ ἀπονούσια μεγάλων ἀγωγῶν φυσιοῦν καὶ ἀριστοῦ καθιστᾶ δυνατήν τὴν πρακτικότεραν διαφοράθμησιν τῶν κοινοχρήστων διαμερισμάτων τοῦ πλοίου. Τὸ εὐεργέτημα τοῦτο εἶναι σημαντικότατον, διότι ἀπαλλάσσει τοὺς σχεδιαστὰς ἀπὸ τὰς μεγάλας δυσχερείας ποὺ συνήντων εἰς τὴν προσπάθειάν των, διότις ἀποφύγονται τὴν ἐπιβατικῶν διαμερισμάτων ἀπὸ τοὺς εὐρεῖς ἀγωγοὺς τοῦ μηχανοστασίου.

Δανία

Αἱ ἀδειαὶ μετ' ἀποδοχῶν τῶν ναυτιλλομένων

Ὑπὸ τοῦ Δανικοῦ ὑπουργείου Ἐμπορίου καὶ Ναυτιλίας ἐδημοσιεύθη ἐπεξηγηματικὴ ἀνακοίνωσις ἐπὶ τοῦ προσφάτου νόμου, δι' οὗ καθορίζονται αἱ μετρικὲς ἀποδοχῶν ἀδειαὶ τῶν ἀντράπων διὰ τῶν πληρωμάτων ὅλων τῶν Δανικῶν πλοίων τῶν ἀντράπων εἰς ίδιωτας ἐφοδιαστὰς ή εἰς τὸ Δημόσιον. Τοῦ μέτρου τοῦτον ἔχοντονται οἱ κυβερνητικοὶ ἀξιωματικοὶ, καθὼς καὶ οἱ ἐργαζόμενοι ἐπὶ τῇ βάσει μερίσματος ἐπὶ τῶν εἰσπράξεων.

Κατὰ τὴν ἀνακοίνωσιν, πάν μέλος τοῦ πληρωματος Δανικοῦ πλοίου δικαιοῦνται μᾶς ἡμέρας ἀδειαὶ δι' ἔκστον μῆνα ἐργασίας. Μία ἑδομάς εἶναι τὸ κατόπιν τοῦ διὸν διὰ πρόσωπα χορηγοποιοῦμενα ἐπὶ μητριαίας ἡ ἑδομαδιαίας βάσεως ἐργασίας καὶ ἐξ ἡμέρας διὰ πρόσωπα ἀπασχολούμενα ἡμέραν παρ' ἡμέραν. Ἡ ἐν τῆς ἐργασίας ἀπονούσια, συνεπείᾳ ἀσθενείας, ἀτυχήματος, στρατιωτικῆς θητείας, προσωρινῆς διακοπῆς τῆς ἐργασίας καὶ πλ. δέν δύναται νὰ θεωρηθῇ ὡς διακοπὴ τῆς ὑπερεσίας.

Αἱ Κρητικαὶ καὶ αἱ ἄρισται ἔχοντονται τῶν ἡμερῶν ἀδειαίς. Ὁριζονται ἐπίσης, ὅτι αἱ ἀδειαὶ ἔκστον τοῦτον διὰ πρόσωπα ἑστελεχεῖν, θεωρεῖται τὸν ίδιον τὸν διάδεινον παρέχοντα κατὰ τὴν χρονικὴν περίοδον μεταξὺ 2ας Μαΐου καὶ 30ης Σεπτεμβρίου, ἀν διώρα εἶναι ἀδύνατον, ἐπιτρέπεται νὰ προσηγονται καὶ εἰς ἄλλας ἐποχὰς τοῦ ἔτους. Ἐλλείπει συμφωνίας περὶ τοῦ ἔναντιον, ἡ ἀδειαὶ διὰ δίετα εἴτε εἰς τὸν λιμένα νηολογήσεως τοῦ πλοίου ή εἰς τὸν λιμένα ναυτολογήσεως τοῦ πλοίου, εἴτε εἰς τὸν λιμένα, ἔνθα τὸ σάφος περιτόνευτον τὸ ταξίδιον του.

Κατόπιν ἀμοιβαῖς συμφωνίας, δύναται ἡ ἀδειαὶ ἐνδεξ ἔτους νὰ ἀναβληθῇ προστιθεμένη εἰς τὸ ἐπόμενον ἔτος, εἰς δύσας δὲ περιπτώσεις αἱ εἰδικαὶ συνθῆκαι ἐργασίας ἀποκλείονται τὴν παραχώρησιν ἀδειαίς, ὑπὸ τοὺς ἀνωτέρω δρόους, ἐπιτρέπεται νὰ πληρωμῇ τῶν ἡμερῶν ἀδειαίς.

Ἡ γραμμὴ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ

«Ἄρ.» ήση ἐποχῆς διελύθη ἡ «Scandinavian - America Line», τῆς Κοπεγχάγης καὶ διεκόπη ἡ Δανικὴ γραμμὴ τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ, πολλὰ κατεβλήθησαν προσπάθειαὶ διὰ τὴν ἀνασύστασιν της, χωρὶς δύως νὰ προέλθῃ μέχρι τοῦδε θετικόν τι ἀποτέλεσμα. «Ηδη, ἡ ἐπιτυχία τοῦ νέου ἐπιβατηγοῦ μότορος τοῦ «Τρανσόντανία», κατασκευασθέντος, ὡς γνωστόν, εἰς τὰ ναυπηγεῖα «B. & W.» διὰ λογαριασμὸν τῆς «Ρουμανικῆς ἀπομολίας», παρέσχε λαβῆν εἰς νέας συνητήσεις καὶ ἐνισχύει τὰς πιθανότητας μᾶς προσεχοῦς ἐπανόδου τῆς Δανικῆς σημαίας εἰς τὴν ἐργασίαν μεταφορᾶς ἐπειδή τὸν Βόρειον Ἀτλαντικόν. Αἱ συνητήσεις στρέφονται περὶ τὴν ναυπηγήσην δύο Δανικῶν δηζελονιστήτων ὑπερωκεανῶν, δύοίσι τύπων μὲ τὸ «Τρανσόντανία», ἀλλὰ μεγαλυτέρας τούτου χωρητικότητος, ἐφοδιασμένων μὲ διαμερίσματα μᾶς μόνον δέσεως καὶ μὲ εἰσπράξην 10 μόνον λιγότερην κατ'

Ακαθάριστοι εἰσπράξεις καὶ ἔξοδα

Ἐνδιαφέροντες εἶναι στατιστικοὶ τινες ἀριθμοί, ἀναζολωθέντες ὑπὸ τῆς «Ἐνώσεως τῶν Δανῶν Ἐφοπλιστῶν», ἐν σχέσει μὲ τὰ ἀποτέλεσμα-

CAPTAIN NICOLAS A. CATRAMADOS
SHIPPING AGENT
ROSARIO

Calle San Lorenzo 1338
20 Piso No. 19

Telegrams: KATRAMADOS
ROSARIO

Tὸ πρότον εἰς POZARIO καὶ τὸ μόνον ναυτικόν Εραφείον Ἀντιπροσωπείας Ἐλληνικῶν ἀτμοπλοίων (Protecting Agency). Εύνοια μοναδικὴ διὰ τὰ ἀτμόπλοια τὰ συμπληρώντα τὸ φορτίον τῶν εἰς οἰονδήποτε λιμένα τοῦ ποταμοῦ Parana. Εἰς Σάν - Λορέντζο, Βίλλα Κονστιτούσιον, Σάν Νικολάς.

VERITAS C°(FAR-EAST) LTD

SHIPBROKERS & AGENTS
CHARTERERS & BUNKERING
CONTRACTORS

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

τα της διαχειρίσεως 15 έκαναν κυριωτέρων έφοπλιστικών έπιχειρήσεων της Δανίας κατά τό 1937, αλλιώς διαχειρίζονται συνολικήν χωρητικότητα 764.000 τόννων d. w. Οι άριθμοι της τελευταίας πενταετίας, με βάση το 1932, δείχνουνται είς τὸν άκρων πάντα, ούτινος κατά σειράν α' στήλα άναφέρονται διά τὰ ὑπό άναπούτην ἔτη, είς τὴν κατεχομένην ὑπό τὸν 15 τούτων ἑταφιῶν χωρητικότητα φορτίου, είς τὸν εἰσπραχθέντα κατ' ἕτος ἀκαθαρίστους ναῦλους (ἐκπατομόνια κορωνῶν), είς τὴν κατά ποσοστὸν τοῖς ἑκατὸν ἀναλογόδουσα συμμετοχὴν τῶν ἔξδον ἐκμεταλλεύσεως ἐπὶ τὸν ἀκαθαρίστων ναῦλων, είς τὰ δαστανθέντα δι' ἀσφαλίσεις — κατά ποσοστὸν ἐπὶ τὸν ναῦλων — καὶ τέλος, με βάσην 100 διὰ τὸ 1932, είς τὴν προϊόντος τοῦ χρόνου ἐπελθούσαν αὔξησην τοῦ κόστους τῶν ἀσφαλίστων καὶ τῶν ἐποικεύνων:

"Ετη T.d.w. 'Ακ. ναῦ. "Εξοδα 'Ασφαλ. 'Ασφαλ. καὶ 'Εποι. Σύνολ. Ποσοστὸν ἐπὶ τοῖς οὐρανοῖς

		Ἐπὶ τοῦ ναῦλου		Κατὰ τὸν ναῦλον		
1932	774.330	88.2	86.47	7.23	100	100
1933	746.931	103.0	83.21	6.36	107	117
1934	745.076	106.2	82.35	5.92	103	119
1935	725.004	106.8	80.83	5.64	101	121
1936	751.142	111.9	77.20	5.34	97	153
1937	763.897	155.9	65.36	4.54	113	198

‘Ηνωμέναι Πολιτεῖαι

Μετεκπαίδευσις τῶν ναυτιλλομένων

Τὸ ζητήμα τῆς πληρεστόρας ἐκπαίδευσεως τῶν ναυτιλλομένων, ὅπερ ἀπέτελεσεν ἀνέκαθεν θέμα εὐνούτατων συζητήσεων δι' ὅλας τὰς ναυτικὰς ζώδιας, ἀπόσχολῆς τελευταίων τὰς 'Ηνωμένας Πολιτείας καὶ τὴν Γερμανίαν. Εἰς ἀμετέρας ταύτας προεργάσθησαν ἥδη καὶ ἐτέθησαν εἰς τὴν ἑφαδιογήν πρακτικὰ τινὰ μέτρα μετεκπαίδευσεως ἀποκοπούντα εἰς τὴν μόρφωσιν καὶ τὴν ἀρτιωτέραν τεχνικὴν κατάρτισιν τὸν ἐπτερεύσιμον ἀξιωματικὸν, καὶ τὸν κατωτέρων πληρωμάτων.

Οὕτως, ἡ «Ἀνοτάτη Ναυτικὴ Ἐπιτροπὴ» τῶν 'Ηνωμένων Πολιτεῶν ἀνήγγειλε τὴν ἀπόφασίν της νὰ ἴδονῃ σχολὰς μετεκπαίδευσεως διὰ τὸν κατέχοντας οἰνοδήποτε πτυχίου ἵκανότητος ἐργάτας θαλάσσης, καθὼς καὶ διὰ τὸν στεροφύνοντος τοιούτου. Αἱ σχολὰς ὑπολογίζεται ν' ἀρχίσουν λειτουργοῦσαν ἀπὸ τὸν προσεχόντα Σεπτεμβρίου καὶ δύνανται νὰ ἔξασφαλίσουν μαθήματα εἰς 300 ἀξιωματικὸν καὶ 3000 ναύτας ἑπτούσις. Παραλλήλως πρὸς τὴν θεωρητικὴν διδασκαλίαν εἰς τὰς σχολὰς ταύτας, προβλέπεται ὑπὸ τοῦ σχεδίου καὶ πρακτικὴ ἔξασησις δι' ἐκπαίδευτικῶν πλάνων, χρησιμοποιηθούσανταν ἐπὶ πάροχῃ πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν ἐνὸς φορτηγοῦ πλοίου χωρητικότητος 8000 τόννων. Η προβλεπούμενη μετεκπαίδευτικὴ περίοδος διὰ τὴν τρίμηνον, οἱ δὲ ἐπιπλευμένοι θὰ ἀμείβονται κατὰ τὴν ἀξόλουθον κλίμακα: Ναυτεργάται στερούμενοι πτυχίου ἵκανότητος θὰ λαμβάνουν 36 δολλάρια μηνιαίως καὶ ἰδιαίτεραν ἀμοιδὴν διὰ τροφήν, ἐνδόματα καὶ στέγην, ἐνῷ οἱ κάτοιχοι πτυχίου ἵκανότητος θὰ λαμβάνουν 125 δολλάρια μηνιαίως καὶ τὸ ἀντίτιμον στέγης. Εἰς τὸ τέλος τῆς ἐκπαίδευτικῆς περιόδου, ἐνδεχομένως δὲ καὶ πρὸς αὐτῆς, θὰ κατατάσσονται οἱ ἐκπαίδευσεων εἰς κατηγορίας βαθμῶν καὶ τάξεων, ἀνάλογων πρὸς τὴν διαβάθμισιν τοῦ σώματος τῆς 'Ακτοφυλακῆς, διὰ πάσαν δὲ μεταγενεστέρως παρεχούμενην ὑπεροσίαν ὑπὸ τὸν μετεκπαίδευτον θὰ λαμβάνουν οὗτοι μισθὸν καὶ ἀμοιδὴν καὶ ἵσην ἀνάλογιαν πρὸς τὸν ἄντιστοιχον βαθμοφόρους τῆς 'Ακτοφυλακῆς.

"Οσον ἀφορᾶ τὸν Γερμανούς ναυτιλλομένους, τὸ 'Λαϊκὸν μέτωπον' κατήστοις σχέδιον ἐκπαίδευτης ἀλληλογραφίας διὰ τὴν πληροφέρειν μόρφωσιν τῶν ναυτεργατῶν. Τὸ σχέδιον ἀποβλέπει κυρίως νὰ καταστῇ δυνατὸν εἰς τὸν ἔτη τελοῦντας ἐν τῇ θαλασσοίᾳ ὑπηρεσίᾳ

νὰ γνωρίσουν τὰς τελευταίας τεχνικὰς ἀναπτύξεις τοῦ ἐπαγγέλματος τον. Διενυρινέται συναφῶς, διτ, ἀν εἰς ναυτιλλόμενος, κατέχων διτλωματος εἰδίκευσεως ἀπὸ πολλῶν ἔτῶν, ἐπιθυμητὴ γάνγραντιση τὰς γνώσεις τον, θὰ συναντήσῃ διστρεπέας διὰ τὴν ἀπόκτησιν τῶν ἀναγκαιούντων εἰς αὐτὸν τεχνικῶν βιβλίων, ἀτινα ποστίζουν πολὺν ἀξριδά. Τὸ 'Λαϊκὸν Μέτωπον' διὰ νὰ παρακάμψῃ τὴν δυσέρειαν αὐτὴν τῶν ναυτιλλομένων, ἔξδοσεν εἶδη τὴν πρώτην σειρὰν μικρῶν βιβλίων, δυναμένων ν' ἀποτηθοῦν ἀπὸ τὸν ἔνδιαφρομένους ἀντί διατάνης προσιτῆς εἰς τὸ βαλάντιόν τον.

"Η πρώτη σειρὰν ἐκυκλοφόρησεν ἥδη εἰς δια τὰ Γερμανικὰ πλοῖα, περιέχει δὲ ὅπτων βιβλίων, ἀσπολόνυμενα μὲ διαφόρους πλάνους τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος. 'Η διαγομὴ γίνεται ἐφ' ἔκαστον πλοίον παρ' ἐκπροσώπων τοῦ 'Λαϊκοῦ Μέτωπου', εἰς τὸν ὅποιον καὶ ἐπιστρέφονται τὰ βιβλία πρὸ τοῦ ταξίδιον, διὰ ν' ἀντικατασταθοῦν ἐν και φέρεται τὰ βιβλία τῆς ἐκδόσιος δευτέρας σειρᾶς.

Μεταξὺ τῶν θεμάτων, ἀτινα πραγματεύονται τὰ βιβλία τῆς ποώτης σειρᾶς, καταλέγονται — πρὸς χοήσιν όλοκλήρου τοῦ πληρωματος— τὰ «περὶ γενικῆς ἀβαίας καὶ τῆς ίστορίας τῆς», οἱ «Κανόνες 'Υόρης—'Λιμένος» καὶ τὰ περὶ «ταξινομίσεως καὶ καταμετρήσεως τῶν πλοίων». "Ετερον θέματα ἀναφέρονται εἰς τὰς «πλαΐνδρομικάς μηχανάς», διὰ τὸν ναυτιλίους ἀξιωματικούς, τοὺς μηχανικούς, τοὺς δοκίμους καὶ τὸ πλήρωμα μηχανῆς, «εἰς τὴν καθημίαν ὑλην, τὰ τεχνικὰ ἐπ' αὐτῆς ζητήματα καὶ τὸν ἐλεγχόν της» διὰ τὸ προσωπικὸν τῆς μηχανῆς, «εἰς τὴν κατανάλωσιν τῶν μηχανῶν ἐποτερική καθήσεως», τὴν «ἐπιθεώρησιν» τῶν διδίον μηχανικῶν καὶ εἰς τὰς «δονήσεις τῶν μηχανῶν προσώσεως» διὰ τὸν μηχανικόν καὶ τὸν μηχανητονέμονος.

Τὰ βιβλία εἶς ἄλλον τῆς δευτέρας σειρᾶς θὰ περιλαμβάνουν τὰ τῆς τοίκονομας ἀποικονίσεως», τὰ περὶ πετρελαίου, λεβήτων ὑψηλῆς περιστροφῆς, κρήσεως αὐτῶν ἐπὶ τὸν πλοῖον, τὰ τῆς ἀναπτύξεως τῶν μηχανῶν Ντῆζελ καὶ γενικῶς τὰ περὶ φυγείων.

Ίαπωνία

Αἱ ναυλώσεις ξένων σκαφῶν

"Η εἰδικὴ ἐπὶ τὸν θαλασσούν μεταφορῶν ἐπιτροπὴ πορέκεται νὰ εἰσηγήσῃ αὐτὰς εἰς τὴν κυβερνήσην τοῦ Τόκο τὸν περιορισμὸν τῶν αὐτοσχολονυμένων εἰς μεταφορὰν 'Ιαπωνικοῦ ἐνδιαφέροντας ξένων πλοίων ὑπὸ χρονική κρίσις ναῦλων. 'Αναφέρεται συγκεκριμένως τὸ παρόδειγμα τῶν μεταξὺν 'Απο 'Ανατολής καὶ Νέας 'Υόρης μεταφορῶν, διόν ή αὐτοσχολονυμένη 'Ιαπωνικὴ καὶ ξένη χωρητικότης ἀνέρχεται ἥδη εἰς 400.000 τόννων. Τὸ πρῶτον μέτρον τῆς προτάσεως τῆς 'Επιτροπῆς συνίσταται εἰς τὴν μὴ ἀνανέωσιν τῶν χρονικῶν ναυλώσεον ξένων σκαφῶν χωρητικότητος 80.000 τόννων.

Ίταλία

Άνεπαρκής ἡ ἐνίσχυσις διὰ ναυπηγήσεις «τράμπς»

Τὸ τελευταῖον διάταγμα τῆς 'Ιταλικῆς κυβερνήσεως, διὰ τὸν παρέζοντα ὥλικα ἀμοιδαὶ καὶ φορολογικαὶ διευκολύννονται πρὸς ἐνίσχυσην τῶν ναυτηργίσεων ἐν 'Ιταλίᾳ καὶ οὕτως τὰς κυριωτέρας διατάξεις ἀνεγράφωνται εἰς προηγούμενον τεῦχος τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν», δὲν ἐγένετο δεκτὸν μετ' ἐνθουσιασμοῦ εἰς μέρους τῶν 'Ιταλικῶν ἐφοτλιστῶν κύκλων τῆς ναυτιλίας τῶν 'τράμπς'. 'Εὰν ὑπῆρχεν ἐπαρχεῖς διαδέσμοιν συνάλλαγμα — τούτους οὗτοι — θὰ ἦτο προτιμοτέρα η ἀγορὰ ἐπ τῆς ἀλλοδαπῆς μεταχειρισμένων φορτηγῶν πλοίων, ἀτινα εἰνενθύνοτερα καὶ ἐπικεφδεστερα εἰς τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν.

Τὸ ναυτηργικόν κόστος ἐν 'Ιταλίᾳ διὰ σκάφη γενικοῦ φορτίου διατηρεῖται ἀπὸ πολλῶν ἔτῶν εἰς ὑψηλότερα ἐπίπεδα, ἔναντι τοῦ ἔξτρεμοῦ

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



κού, παρά τὸ γεγονός, ὅτι οἱ μισθοὶ καὶ τινὲς ἄλλαι δαπάναι εἰς τὴν Ἰταλίαν εἶναι χαμηλότεροι. Τὸ ὑψηλότερον κόστος ἀποδίδεται εἰς τὴν καὶ ἀνάγκην ἀγορὰν καὶ μεταφορὰν τῶν πρώτων ὥλων ἐκ τῆς ἀλλοδαπῆς, εἰς τὰ αἰσθητὰ ἐκ τῆς κοινωνίης προνοίας ἐπιβληθέντα βάρον, καθὼς καὶ εἰς τὸ γεγονός, ὅτι τὰ Ἰταλικά ναυπηγεῖα δὲν εἰδίκευθησαν εἰς τὴν κατασκευήν φορτηγῶν πλοίων, τῶν θεοφοριμένων ἐκ τῶν καταλληλοτέρων διὰ τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς τῶν εἰς κῆμα πρώτων ὥλων.

Ἡ ἐσχάτως θεοποιεῖσα ἐπιχορήγησις ἀποβλέπει νὰ καλύψῃ τὴν διαφορὰν τοῦ κόστους μεταξὺ Ἰταλικῶν καὶ ξένων ναυπηγήσεων, θὰ παρέχηται δὲ βάσις τοῦ τόπου καὶ τῆς ταχύτητος τοῦ ναυπηγουμένου πλοίου, εἰς τρόπον ὥστε δι' εἰδικὰ σκάφη μεγάλης ταχύτητος ἡ ἐπιχορήγησις θὰ εἴναι αἰσθητῶς μεγαλύτερα, παρὰ διὰ τὰ συνήθη «τράμπτες» φορτηγά μικρᾶς ταχύτητος.

Κατὰ τὸν Ἰταλικὸν ναυτικὸν τύπον τὰ «τράμπτες» φορτηγά πρωτεύοντα διαδοματίζουν όλον εἰς τὰς ἔθνικὰς μεταφοράς. Εἶναι τὰ μόνα κατάλληλα διὰ τὴν εὐθηνή μεταφορὰν τῶν γωνιθράων, μεταλλεύμάτων, παλαιοσιδήρων, ἀραβοσίτων καὶ λοιπῶν πρώτων ὥλων. Ἡ Ἰταλικὴ ναυτιλία ἔχει ἀνάγκην τῶν συνήθων τύπου φορτηγῶν, ἀποπλοίων ἡ δημεροπλοίων, χωρητικότητος 10.000 τόννων καὶ κάτω καὶ ταχύτητος 8 ἔως 10 μιλίων. Ἡ ἐπιχορήγησις δημοσίης διὰ τὴν ναυπηγήσεων τοιύτων φορτηγῶν κρίνεται ἀνέπαρκη, διὰ νὰ καλύψῃ τὴν διαφορὰν τοῦ κόστους μεταξὺ Ἰταλικῶν καὶ ξένων ναυπηγήσεων.

Ο ἐποινιασμός τοῦ κόστους ἀποτελεῖ ἡδη τὸ ἀντικείμενον συζητήσεων καὶ διατραγματεύσεων μεταξὺ τῶν ἔνδιαιρεσιμένων Ἰταλικῶν κυκλῶν, φαίνεται δὲ πιθανή ἡ μείωσις τῶν τιμῶν κατὰ 10 ἔως 20 ο), ἔναντι τῶν ἐν ισχύι κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ τρέχοντος ἔτους. Ἡ μείωσις αὗτη θὰ βασίζεται ἐπὶ τὸν παρεχομένων διὰ τὸν τελευταῖον Διατραγματος τελονειανίου ἀπαλλαγῶν εἰς τὴν εἰσαγωγὴν πρώτων ὥλων καὶ ἀπὸ τὴν εὐθητοτέραν κατασκευήν διὰ τῆς τυποποιήσεως τῶν ναυπηγήσεων, ἀναμενόμενη ἀπὸ τὴν εὐθυτηταν τῶν παραγγελιῶν.

Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία

Εἰς ἐπίσημον ἀναγονισθὲν τῆς Ἰταλικῆς κυβερνήσεως ἀναφέρεται ὅτι τὴν 10ην Ὁκτωβρίου τὸν. ἔ. ο. κ. Μουσολίνι ἡ νῦν προεδρεύση τῆς «Ἀντοτάτης Ἐπιτροπῆς Ανταρκτικέας», ἡ δύοια πρόσεται νὰ ἔξετάσῃ μεταξὺ ἄλλων καὶ τὸ ζῆτημα τῆς ἔνοπλήσεως καὶ εἰδικεύσεως τῶν Ἰταλικῶν ναυπηγείων. Ἐπὶ τοῦ ἀντικείμενον τούτου ἔχει ἡδη καταβληθῆ ἡ δέοντα προσπάθεια διὰ τὴν στενὴν συνεργασίαν μεταξὺ τῶν ναυπηγείων «Πιονίτι Ντέλλ», «Ἀντριάτικος», «Οὐτερο — Τέρον — Ορλάντο» καὶ «Ἀνσάλντο», ἀτινα, ὡς γνωστόν, τελοῦν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ ἐν Ρώμῃ δραγανισμοῦ «Instituto di Ricerche e Strutture Industriale» (I. R. I.), ἐνδιαιρεσιμένου διὰ τὰ 51 ο) τῶν μετοχῶν των.

Διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν

Ἀπὸ τῆς πλευρᾶς τῆς ἐπιδιοκομένης ναυπηγικῆς ἐπαρκείας τῆς Ἰταλίας εἰς ὅλα τὰ εἴδη τῶν ναυπηγικῶν ἐργασιῶν, ἐνδιαιρεσίου εἶναι ἡ δυμαία τοῦ Ἰταλοῦ ἀντιπροσώπου εἰς τὸ συνελθόντων εἰς τὴν Γλασκώδην διεθνὲς συνέδριον τῶν ναυτικῶν ἀρχιτεκτόνων, στατηγοῦ κ. Γκιουζέππε Ρότα. Ἐτόνισεν, οὕτος, ὅτι εἰς οὐδεμίαν χώραν θὰ είναι δυνατὸν νὰ ἀπάρξουν ίκανοι οπιτικαὶ ναυπηγικαὶ ἐργασίαι, ἐφόσον δὲν θὰ ἐπεινυχάνετο ἡ προσφορά πρὸς τὸν ἔφορο πλοίων τοῦ ιστονικού πλοίου, τοῦλάξιστον, πόρος ἐπείνας ποὺ προσφέρουν ξένα τινὰ ναυπηγεῖα, ἐργαζόμενα ἐπὶ τῇ βάσει ἀποτελεματικοῦ συναγωνιστικοῦ ἐπιπέδου. Ἡ ναυπηγικὴ βιομηχανία τῆς Ἰταλίας — εἰτε — εἶναι ὑποχρεωμένη νὰ παραχάνῃ ἀξιολόγους δυνητερίας, δρειλομένας εἰς τὴν ἔλλειψην τῶν ἀπαιτούμενων πρώτων ὥλων, γωνιθράων καὶ., εἰς τρόπον ὥστε ἀποβαίνει προβληματιστὸν δι' αὐτήν, διὸ μὴ καὶ ἀδύνατον, ν' ἀντιμετωπίσῃ τὸν συναγωνισμὸν τῶν χωρῶν, αἵτινες κατέχουν ίδιαν γωνιθρακοπαγωγὴν καὶ ἐπαρκεῖς πρώτας ὥλας διὰ τὴν βιομηχανίαν τῶν ναυτικῶν κατασκευῶν.

Τὸ ἔθνιστὸν ἀφ' ἐτέρου συμφέρον τῆς Ἰταλίας ἐπιβάλλει τὴν διατήρησιν καὶ ἐνίσχυσιν τῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας, διότι ἀντιπροσωπεύ-

ει ἀπῆτη σοβαρὸν συντελεστὴν εἰς τὴν βιομηχανικὴν ζωὴν τῆς χώρας καὶ παρέχει ἐργασίαν εἰς μέγαν ἀριθμὸν τεχνιτῶν καὶ ἐργατῶν. Οἱ λόγοι οὗτοι—προσέθηκε—δικαιολογοῦν τὴν ἐνίσχυσιν τῶν ναυπηγείων, ἀποτελοῦν δὲ ἐν Ἰταλίᾳ ἀπὸ μακροῦ χρόνου τὸ ἀντικείμενον ἐμπειριστατομένης μελέτης ἀπὸ μέρους τῶν ὁρμαδίων ἀρχῶν καὶ τῆς κυβερνήσεως.

Ἄπο τοῦ 1885 ἐθεσπίσθησαν ἐν Ἰταλίᾳ διάφοροι νόμοι ὑπὲρ τῶν ναυπηγικῶν ἐπιχειρήσεων, οἱ οποίωτεροι διότι ἐπειδεύσεως, μίαν ἐπιχορήγησιν διὰ τὴν ἀπόσεων τῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, βασιζούμενην εἰς τὴν ταχύτητα κατὰ τὰς δοκιμάς, καὶ εἰς τὸν ἐπωτερικὸν κινητισμὸν τοῦ σκάφους καὶ μίαν κρατικὴν συνεισφορὰν εἰς τὸν τόκον, βάσει τῆς ἀρχικῆς ἀξίας τοῦ πλοίου, καταβαλλομένην δὲ κατὰ τὰ πέντε πρῶτα ἔτη ὑπηρεσίας. Ἐπὶ πλέον τῶν ἀντότερων, παρέχοντα διάφοροι φορολογικαὶ διευκολύνσεις καὶ ἀμοιβαὶ ναυπηγούσια, ἀνάλογοι πρὸς τὴν ἡλικίαν τῶν πλοίων καὶ τὰ παρ' αὐτῶν κατ' ἔτος διανομένα μίλα. Διὰ τὰ ἴστοφρά καταβάλλεται ἐπίσης μία ἐπιστία ἐπιχορήγησις, ὑπὲρ τὴν ηγετὴν πάντοτε προδότησιν, διότι τὸ ἐπιχορηγούμενον σκάφος θὰ τελῇ ἐν ὑπηρεσίᾳ καὶ θὰ ἔχῃ πλήρη ἐπάνδρωσιν.

Ο Ἰταλὸς ἀντιπρόσωπος ἐτόνισε περαιτέρω, ὅτι καὶ ἡ ἐμπορικὴ ναυτιλία, ζάρις εἰς τὴν μέμψιν τῆς κυβερνήσεως τῆς Ρώμης, ἔτυχε τῆς δεούσης προστασίας, οὕτως ὥστε νὰ καθίσταται δυνατὴ ἡ παροχὴ εἰς τὰ ἔθνικά ναυπηγεία ίκανης ἐργασίας διὰ μακρὸν χρονικὸν διάστημα.

Μετὰ τὴν ἔνωσιν τῆς Αύστριας

Οἱ Ἰταλικοὶ φόβοι, διότι η ἔνωσις τῆς Αύστριας μὲ τὴν Γερμανίαν θὰ είχεν ἐπήγημον ἀντίτυπον διὰ τὸν λιμένα τῆς Τεργέστης καὶ διότι διατέλεσε πλήγη διὰ τὴν Ἰταλικὴν ναυτιλίαν εἰς τὴν Ἀδριατικήν, φαίνεται νὰ ἐπαλήθευνται. Ἡ πρώτη ἐσδήλωσις, τῆς διοχετεύσεως, δηλαδή, μέσω Τεργέστης, τοῦ ἐξωτερικοῦ ἐμπορίου τῆς Λίστριας διὰ Γερμανικῶν πλοίων, ἐπραγματοποιήθη ἡδη διὰ τῆς τακτικῆς γραμμῆς ἐξ Τεργέστης πρὸς τὸν λιμένα τῆς Ἀνατολῆς τῆς Γερμανικῆς ἐπαρίας «Schuldt Orient Lines». Διὰ τῆς ὑπηρεσίας ταύτης καταργεῖται τὸ μονοπόλιον τῆς Ἰταλικῆς σημαίας ἐν τῇ Ἀδριατική καὶ καθίσταται αἰσθητὸς ἀπὸ τὸν Ἰταλὸς ἐφοπλιστὸς ὁ ἀρχέμενος συναγωνισμός.

Ἡ «Ἀντριάτικα» μετέφερε συνήθως μεγάλα ποσότητας προϊοντούμενης ζυγέας ἀπὸ τὴν Αύστριαν καὶ ἀπὸ τὴν Γιουγκοσλαβίαν εἰς τὴν Παλαιστίνην διὰ τὴν κατασκευὴν κιβωτίων συσκευασίας ὑπωρῶν, αἱ δὲ φορτωσίες αὗταν διεξήγονται κατὰ τὸ πλείστον ἀπὸ τὸν λιμένα τοῦ Φιούμε. Ἡδη ἡ «Schuldt Orient Lines» προσέφερε χαμηλότερον ναῦλον, διὰ νὰ ἔξασφαλίσῃ τὴν ἐν λόγῳ ἐργασίαν καὶ συγχρόνως μετετόπισε τὰς φορτώσεις εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σουσάκ. Ἡ «Ἀντριάτικα» ἀφ' ἐτέρου, διὰ νὰ συγκρατήσῃ τὴν ἐργασίαν, ἐδέσθε καὶ αὐτὴ νὰ περιλάβῃ τὸν λιμένα τοῦ Σουσάκ εἰς τὰς προσεγγίσεις τῶν πλοίων της καὶ νὰ προσαρμόσῃ τὸν ναυλοδόγιον τῆς πρὸς τὴν Γερμανικής ἐταφίας.

Ἡ καθιέρωσις τῆς προσεγγίσεων εἰς τὸν λιμένα τοῦ Σουσάκ ἀποτελεῖ διὰ τὴν Ἰταλικὴν ναυτιλίαν διπλῶν κτύπημα, διότι ομαίνει ἀπόλειαν ἐργασίας ἀπὸ τὸν φθίνοντα λιμένα τοῦ Φιούμε καὶ συγχρόνως πρόσθετα βάρον διὰ τὰ Ἰταλικὰ σκάφη, ἀτινα, ὡς γνωστόν, τελοῦν ὑπὸ τὸν ἔλεγχον τοῦ Σουσάκ, παρὰ εἰς τὸ Φιούμε. Διὰ τοὺς λόγους αὐτῶν αἱ προσεγγίσεις τῶν σκαφῶν τῆς «Ἀντριάτικα» εἰς τὸ Σουσάκ ἐνέχουν πρὸς τὸ πρόδον δοκιματικὸν χαρακτήρα.

Ἐν τῷ μεταξὺ ἔγγονθη, διότι ἀντιπρόσωποι τῆς Ιαπωνίας ἐταφίας «Nippon Yusen Kaisha» ἔγινασαν ἐσχάτως εἰς τὴν Τεργέστην, προσεκμένου γὰρ μελετήσουν τὰς δυνατότητας προσεγγίσεως τῶν Ιαπωνικῶν πλοίων εἰς τὸν ἐλόφο λιμένα, διὰ τὴν ἀριτιωτέραν ἐξυπηρετητὴν καὶ ἀνάπτυξιν τῶν ἐμπορικῶν συμφερόντων τῆς Ιαπωνίας μὲ τὴν Νότιον Γερμανίαν.

Δοκιμάσατε τὰ ὑφαλοχρώματα

“CAMREX,,

Διὰ τὰ πλοῖα σας
ΔΙΟΤΙ

Καίτοι οικονομικώτερα, είνε ἀνώτερα τῶν ἄλλων κατασκευαστῶν

Χρώματα & Βερνίκια παντὸς εἰδους

Ἐπίσης: Ιδιαιτέρα ειδικότης χρωμάτων πρὸς διατήρησιν τῶν Tanks & Bilges

Αποδῆκαι χρωμάτων ἐν τῷ ἐξωτερικῷ εἰς τοὺς κυριωτέρους λιμένας συμπεριλαμβανομένου ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ

HARROWBY ST, CARDIFF

Τηλματα “CAMREX,, — Cardiff & Sunderland

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,
A. E. SHEPPAR & Co.
Bevis Marks House,
LONDON E.C. 3
Telephone: AVENUE 2600

Μεγ. Βρεταννία

Ο λόρδος "Εσσεντον διὰ τὴν διεθνῆ συνεργασίαν

Αἱ ἀνάστοτε περὶ τὸν διεθνῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων ἀντιλήψεις τοῦ Λόρδου "Εσσεντον, ἐνὸς ἐκ τῶν σημαντικωτέρων παραγόντων τοῦ Βρεταννικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἐπισύρουν πάντοτε τὸ ἐνδιαφέρον τῶν ἐφοπλιστικῶν κύκλων καὶ τυγχάνουν ἀντικείμενον εὐρυτάτων σχολίων. Οὗτος καὶ ὁ παρ' αὐτοῦ ἐκφωνηθεῖς λόγος εἰς τὴν ἑτησίαν συνέλενσιν τῶν μετόχων τῆς ἑταίραις "Furness, Withy & Co., Ltds, τῆς ὅποιας ὁ Λόρδος "Εσσεντον τυγχάνει τὸ Πρόεδρος, ἔθιξε καὶ πάλιν μὲ κύρος καὶ ἀντικειμενικότητα τὰ μεγάλα ἐμποροναυτικά ξητήματα καὶ διέγραψε τὰς ἐπ' αὐτῶν πρακτικότερας κατευθύνσεις. Ἀπὸ τὴν ὥμιλαν ταύτην τοῦ ἐπιφανοῦς "Ἄγγλον ἐφοπλιστοῦ παραλαμβάνομεν κατωτέρῳ τάς κυριοτέρας περιοχας, τάς ἀναφερομένας εἰδικῶς εἰς τὴν ναυτιλίαν τῶν ετοπίων. "Αμεσον ἔχοντας αὐτὰς ἐνδιαφέροντας καὶ διὰ τὴν ἴδικήν μας ναυτιλίαν, ἐφόσον καὶ ταύτης ἡ μελλοντική θέσις ἔξαρταται ἐν πολλοῖς ἐκ τῶν κατευθύνσεων τῆς ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς τῆς Μεγάλης Βρεταννίας.

Ἀναφερόμενος εἰς τὴν διεθνῆ συνεργασίαν ὁ Λόρδος "Εσσεντον ἑτοῖσιν, ὡς πρὸς τὴν ἀκολούθηταν τακτικὴν τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅτι τὰ «σχέδια κατωτάντων ὄριών τῶν ναυλῶν» αὐτὰ καὶ μόνα, ὡς ἀπέδειξεν ἡ πείρα, δὲν πρέπει νὰ θεωροῦνται ἐπαρκεῖς διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν συνθηκῶν ἐργασίας τῆς Ἀγγλικῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας. Εἰμεδύνωροι — εἶπε — νὰ ἐπανεξετάσωμεν — ἔστι καὶ ἀν τοῦτο εἶνε ἀντιπάθεις — τὸ σύστημα τῶν ἐπιχορηγησίσεων, τὰ σχέδια παροπλισμοῦ τῶν ἐποριθμῶν πλοίων, καθὼς καὶ τοὺς ἀντιθέτους πρὸς τὰς φιλελευθέρας ἀρχὰς μας πλοιομοῦς τοῦ ἐνδιαποτοροφού χειροφόρου διὰ τὴν Βρετανγικὴν σημαίαν. "Η ἐπιτυχία τοῦ επούλω τῶν δεξαμενοπλοίων καὶ ὁ παρ' αὐτοῦ δημιουργία κεφαλαίου ἀποζημώσεως τῶν ἀφογούντων «τάνκερ», παρώθησε τοὺς ἐφοπλιστὰς τῶν «τράμπτες» εἰς τὴν ἐκπόνησιν παρομοίων σχεδίων, ἐπὶ διεθνοῦς βάσεως, τελοῦντος ὑπὸ τὴν ἐφοπλιστικὴν ἔγκρισιν καὶ δονωμένου νὰ τύχῃ τῆς δεύοντος ἑποτηρίζεως. "Υπάρχει δώμας πάντοτε ὃ κίνδυνος, ὅτι ἐν ἡ περισσότερα ἐδηνὴ δὲν ἔχειν ἐλεύθερα νὰ διατηρήσουν τὰ πλοῖα τῶν ἐν ἐνεργείᾳ, καταβάλλοντα ἀπλῶς τὴν συνεισφοράν εἰς τὸ κοινὸν ταμεῖον. Μία τοιαύτη κατάστασις δὲν ἡδύναται εἰνάρωλας νὰ προκύψῃ εἰς τὴν περίπτωσιν χωρῶν τίνων, αἰτίες ἐπερχομένων τὰ πλοῖα τῶν ἡ επιμούνη νὰ διατηρήσουν τὸ ἀνώτατον ἐν τῆς χωρητικότητος τῶν δριών ἐν ὑπηρεσίᾳ διὰ λόγους ἐσωτερικούς, οἷοι λ. χ. εἰνὲ ἡ ἔξαρστὴς ζένον συναλλαγματος. Τὰ «σχέδια κατωτάτων ὄριών τῶν ναυλῶν» — ἐξηγούονται ὁ λόρδος "Εσσεντον— ἐλειτούργησαν, πράγματι, καλῶς, ἀπέδειχθησαν ἐνέχοντα πρακτικὴν ὀφελιμότηταν διὰ τὴν ναυτικήν διομηχανίαν, συγχρόνως δὲ ἐνεφανίσαν τὸς ζένονς ἐφοπλιστὰς ἑτοίμους καὶ ἐπιθυμοῦντας νὰ συνεργασθοῦν εἰλικρινῶς ἐφ' οἰονδήποτε πρακτικοῦ προγράμματος, τὸ δόπιον δὲ ἐφημέριο ισοτίμως καὶ δὲ ἀπέβανεν ὑπὲρ τῶν ἀμοιβαίων συμφερόντων.

«Ανέκαθεν — εἶπε — προσεράθησα νὰ εἴμαι δημιουργικὸς μᾶλλον, παρὰ νὰ καταστέψω. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν δὲ μοῦ ἐπιτραπῇ νὰ ὑποβάλλω μίαν πρότασιν: Ἐάν ἐπεινὴν ἐνδεῖα διεθνῆς ἑποτηρίζεις τοῦ σχεδίου διὰ τὴν ἰδρυσιν «Ταμείου Ἀποζημώσεως τῶν παροπλισμῶν ετράμπτες», διὰ ἐποπειανὸν ἀναληφθῆ ἡ ἡητὴ ὑποχρέωσις, ὅπως ἔχαστον συμμετέχοντας δένος δεκτῆ — κατὰ τὸ δινάτον — νὰ παροπλίσῃ ἀνάλογον τιμῆμα ἐν τῆς χωρητικότητος τοῦ. "Η προσαρμογὴ τῆς προσαρμοῦς χωρητικότητος πρὸς τὴν ἀνάστοτε ξήτησιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ἀποτελεῖ δὲ τὸ μόνον μέτρον, ὅπερ ἐναπότεται εἰς τὴν ἡητὴν αὐτῆς τῆς τῆς ναυτικῆς διομηχανίας διὰ ἡ επαρμοσθῆ. Δέον ὥστε νὰ ἡητῇ ὅπῃ ὅρην παρ' ὅλων, διὰ καμία διομηχανία, λειτουργοῦσα ἐπὶ ὑγιῶν ἐπιχειρηματικῶν ἀρχῶν, δύναται ν' ἀντιπαλασθῇ μὲ τὸν συναγωνισμὸν τὸν προερχόμενον ἀπὸ τὴν κρατικὴν ἐπιχορηγήσην, δι' ὅ καὶ φρονῶ, διὰ καθῆκον τῆς Ἀγγλικῆς κυρεργήσεως είνε νὰ εἴτη εἰς τὴν ἑθνικὴν διομηχανίαν.

νίαν, διὰ ποίους λόγους — ἑθνικούς ἡ πολιτικού οικονομικούς — θεωρεῖ ἀναγκαῖαν τὴν αὔξησιν τοῦ ὅγκου τῆς Βρεταννικῆς χωρητικότητος, πέραν τῶν ὄριων ποὺ καθορίζει τὸ πλαίσιον μᾶς ἐμπορικῆς ἐπιχειρήσεως. "Ἐν τῇ περιπτώσει ταύτη μία κρατικὴ ἑποτηρίζεις, ὑπὸ οἰανδήποτε καὶ ἀν παρασχεθῆ μορφήν, κρίνεται ἀναπόδευτη.

»Πιθανὸν νὲ πιστεύθη — ἐξηγολούθησεν ὁ λόρδος "Εσσεντον — ὅτι αἱ παρατηρήσεις μον αὐταὶ προέρχονται ἀπὸ μίαν ἀπασχόλουσσαν ἀντιμετώπισην τῆς καταστάσεως. Τοῦτο δὲν εἶναι ἀληθές. Τὸ διτα, δέβανα, ὑφίσταται μία προσωρινὴ διατραγάγια εἰς τὴν ναυτιλίαν ἐφρασίαν, εἰνὲ ἐκτὸς πάσης ἀμιγούσας, τὸ γάσμα δημος μεταξὺ ἀσυμφόδου καὶ ἐπικερδοῦς ἀπασχολήσεως τῶν πλοίων δύναται εὐνόλως νὰ γεφυρωθῇ ἀπὸ τὴν βελτίωσιν τοῦ διεθνοῦς ἐμπορίου, ὡς ἄλλως τε ἀπεδείχθη σαφέστατα ποὺ 18 μόλις πηνῶν. Πλειάστα ἐπὶ τῶν ἀπατομένων στοιχείων διὰ νὰ προσκύνηται μία τοιαύτη βελτίωσις, ἀναμένουν, διὰ νὰ ἐκδηλωθοῦν, τὴν ἐπιστροφὴν τῆς ἐμπιστοσύνης ἐπὶ τοῦ πολιτικοῦ πεδίου, εἰθὲ δὲ αἱ οκληροὶ ἐν προσεμένῳ προσπάθεια τῆς Ἀγγλικῆς κυρεργήσεως νὰ δημονογήσουν ἀνά τὸν κόσμον ὅμιλας πολιτικὰς σχέσεις, δυναμένας νὰ διογονήσουν τὸ ἐμπόριον καὶ νὰ συμβάλουν εἰς τὴν εὐημερίαν τῶν λαῶν.

»"Η ἐπίθεσις κατὰ τοῦ γείτονος — κατέβησεν ὁ λόρδος "Εσσεντον — οὐδέποτε σφέλησεν, οὐτε τὸν ἐπιτιθέμενον, οὐτε τὸν ὑφιστάμενον τὴν ἐπίθεσιν. Αἱ δραστηρίαι καὶ ἐπωρεύεις οἰκονομικαὶ σχέσεις μεταξὺ ὅλων τῶν Ἐθνῶν, ἀποτελοῦν τὴν ἀσφαλεστέαν τῶν μεθόδων παγίωσεως τῆς ἐργαζοῦσας καὶ τῆς ἐπαναφορᾶς τῆς ἀμιοβαίας ἐμπιστοσύνης. "Η ἐλειψης τῶν δύο αὐτῶν παραγόντων δημιουργεῖ τὰ σοβαρώτερα προσκόμματα, αἱ τῶν ὅποιων σήμερον προσκρούνει τῆς ναυτικῆς διογονίας.

Τὰ ἀσφαλιστρά διὰ τοὺς κινδύνους πολέμου

»"Η μικτὴ ἐπιτροπὴ καθορισμοῦ τῶν ἀσφαλιστρῶν διὰ τὴν κάλυψην κινδύνων πολέμου ἀπέραστος νὰ καθορίσῃ κατώτατα ὅρια ἀσφαλιστρῶν εἰς τὴν Μεσόγειον δι' Ἑλληνικῶν, Παναμαϊκῶν καὶ Σοβιετικῶν πλοίων. Αἱ ὑποδείξεις τῆς ἐπιτροπῆς ἀναφέρονται εἰς τὰ ἐξῆς ἀσφαλιστρά: Δέρα σελ. ἐπὶ τῶν 100 λιών διὰ φορτία μεταφερόμενα ἐπὶ Ἑλληνικῶν καὶ Παναμαϊκῶν σκαφῶν καὶ 40 — προσεμένου περὶ Σοβιετικῶν πλοίων. "Αἱ τοὺς Μεσογειακὸν προορισμὸν ἐξαρεῖνται αἱ φορτώσεις δι' Ισπανικῶν λιμένων ἡ λιμένης Ισπανικῶν Κήπων καὶ αἱ φορτώσεις ἐπὶ τῶν λιμένων τούτων δι' ἐπέροντος προορισμούς. "Η μικτὴ ἐπιτροπὴ μελετᾷ ἡδη καὶ ἄλλα σημεῖα, σχετικῶς μὲ τὰ Μεσογειακὰ ταξίδια, καθὼς καὶ τὴν ἐπλόνησιν ἐνός τροποποιημένου τιμολόγου ἀσφαλιστρῶν, μέλλοντος νὰ δημιουρισθῇ ἐντὸς τῶν ημερῶν. Τὸ τιμολόγον διὰ τὴν κάλυψην τῶν αὐτῶν κινδύνων εἰνέ 26 τὰς ἐκατὸν λιόντας προκειμένου περὶ σκαφῶν, ἀτίνα φέρουν τὴν Βελγικήν, Ἀγγλικήν, Όλλανδικήν, Γαλλικήν, Γερμανικήν, Ἰταλικήν, Ιαπωνικήν, Πορτογαλικήν, καὶ τὸν Ήνωμένων Πολιτειῶν σημαίαν.

»Εἰς τὸ σχετικὸν ἀνάστοιχον τῆς ἐπιτροπῆς διευκρινίζεται, ὅτι κατὰ τὸν καθορισμὸν τῆς ἀσφαλιστρῆς κλίμακος τῆς 7ης παρελθόντος Ιονίου ἐξηρθεῖσαν αἱ σημαῖα τῆς Ἐλλάδος, τοῦ Παναμᾶ καὶ τῶν Σοβιέτ. Τὰ ἀσφαλιστρά δι' ἐμπορεύματα μεταφερόμενα ἐπὶ πλοίων τῶν ἀντιμαῶν παρέμεναν ἀκαθόριστα μεταφερόμενα εἰς τὴν διάχρονιν τῶν ἀσφαλιστρῶν τῶν ἀσφαλιστρῶν παρὰ τῶν διαφόρων ἀσφαλιστρῶν προκειμένου περὶ τῶν τριῶν ὡς ἄνω σημαῖαν, ἡ ἐπιτροπὴ ἀπεράσπισε νὰ περιλάβῃ καὶ ταύτας εἰς τὸ γενικὸν τιμολόγον, καθορίσασα σημαντικῶς ὑψηλοτέραν κλίμακα.

«Mauretania» καὶ «Dominion Monarch»

Δύο ἀξιοσημείωτα διὰ τὴν Ἀγγλικὴν ναυτικὴν διομηχανίαν γεγονότα ἔλαβον χώραν κατὰ τὰς τελευταῖς ἡμέρας τοῦ Ιονίου. "Η καθέλκωσης τοῦ Μαυριτανίου καὶ τοῦ μεγαλυτέρου Ἀγγλικοῦ δημιελοπόλεων «Dominion Monarch». "Η Μαυριτανία καθεύλωσθη ἐπὶ τῶν ναυτηργείων «Cammel - Laird» τοῦ Μπέρκενχερτ τὴν 28ην Ιου-

BITULAC LIMITED

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΥΦΑΛΟΧΩΜΑΤΑ:

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

ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΔΙΑ ΕΝΑΜΕΛΣ

ΕΙΔΙΚΑ ΧΡΩΜΑΤΑ ΔΙΑ ΒUNKERS, TANKS, BILGES ΚΛΠ.

ΠΟΙΟΤΗΣ ΑΡΙΣΤΗ - ΤΙΜΑΙ ΛΟΓΙΚΑΙ

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΕΙΑΙ ΕΙΣ ΠΛΕΟΝ ΤΩΝ 100 ΚΥΡΙΩΤΕΡΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ

ΑΠΟΤΑΝΘΗΤΕ ΕΙΣ ΤΟΥΣ Κ.Κ.

BITULAC LIMITED

COLLINGWOOD BUILDINGS
NEWCASTLE - ON - TYNE

ΤΗΛΕΦ. ΔΙΕΥΘ. «BITULAC»

215 DASHWOOD HOUSE
LONDON E.C. 3

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ:

ΔΗΜ. ΑΝΤΩΝΑΡΟΠΟΥΛΟΣ

HOLLAND HOUSE, 1/4, BURY ST., LONDON E.C. 3
TELEPHONE: AVENUE 37.33

λίου. Είνε τὸ δεύτερον κατὰ σειράν υπερωκεάνιον τῆς «Κιούνα» - Οὐδαὶ Στάρ» ποὺ φέρει τὸ όνομα τοῦτο καὶ προώρισται νὰ συνεχίσῃ τὴν ἀνάμηνην ἐνὸς ἐνδόξου υπερωκεάνιον, ὅπερ ἐφράτησε διὰ τὴν Βρετανικήν σημαίαν τὸν «Κιούναν» Ἐποιόντας ἐπὶ εἰσοι συγαπτά ἔτη. Η διάκη τοῦ χρονικότης ὑπολογίζεται εἰς 34.000 τόννουν γκρός περίπον, εἰνε, δηλαδή, 2300 τ. γκρός μεγαλύτερον τῆς πρώτης «Μαντινίας», ἡ οποία εἰσῆλθεν εἰς τὴν ἐπηρεσίαν περὶ τὸ τέλος τοῦ 1907. Η παλαιά «Μαντινία» διέθετ διαμερισματα διὰ 2100 ἐπιβάτας, ἐνῷ ἡ νέα διάθετει μόνον διὰ 1500 ἐπιβάτας, δεδομένον, ὅτι διεφυλάχθη μεγαλύτερος κυβικὸς γκρός διὰ τοὺς ἐπιβάτας, ὥστε νὰ παρέχεται εἰς αὐτοὺς μεγαλύτερα ἀνετοῦ.

Υφίσταται ἐπίσης μία φιλική διαφορά μεταξὺ τῶν δύο όμοιώνων πλοίων. Ἐνῷ δηλαδὴ ἡ παλαιά «Μαντινία», μετὰ τοῦ ἀδελφοῦ αὐτῆς ἀπογόνος λάινερ «Λουζιτάνια», προσωρίστο διὰ τὴν ταχείαν γραμμὴν τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ, τὸ νέον σκάφος πρόκειται νὰ ἔξασησι, μετὰ τῶν «Βρετανίκης» καὶ «Georgic», τὴν μέσην ἐπηρεσίαν Λονδίνου—Νέας Υόρκης, ἐνῷ τὴν ἀπὸ Σαονθάμπτον ταχείαν γραμμὴν ὅτι ἔξασηται τὸ «Queen Mary» μετὰ τοῦ υπερωκεάνιον «Λαμπτανία». Τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος ὅτι διατηρήθη εἰς τὴν ἐπηρεσίαν μέχρι τοῦ 1940, ὅποτε ὁ ἀντικατωταθῇ ἀπὸ τὸ μεγαλύτερον υπερωκεάνιον τοῦ Κόσμου, τὸ «Queen Elizabeth», 86.000 τόννουν γκρός περίπον.

Ἡ καθέλκυσις τῆς «Μαντινίας» δὲν ἦτο ἀπλήλαγμένη κινδύνων, διότι τὸ πλάτος τοῦ ποταμοῦ Μερσεϋ ποδὸς τῶν ναυπηγείων δὲν εἶνε μεγαλύτερον τοῦ ἐνὸς περίπον μιλίου καὶ συνεπώς ἐδυνατούντο ἡ ἐλευθέρα κίνησις τοῦ καθελκυνούμενον σκάφους καὶ ἡ φυσική αὐτοῦ ἐπίπλευσις. Εἰς περιορισμένην ὅδατα χρησιμοποιοῦντα, ὡς γνωστόν, κατὰ τὰς καθελκύσεις καὶ ἀντίβαρον συγχρητίσεως τοῦ σκάφους ἐντὸς μᾶς λογικῆς ἀποστάσεως. Κλασικὸν παραδείγμα ἐπὶ τοῦ ἀντικειμένου τούτου ἀπετέλεσεν ἡ καθέλκυσις τοῦ «Queen Mary». Τὸ σκάφος τοῦτο ἀντεποστέψει κατὰ τὴν καθέλκυσιν τοῦ βάρους 36.700 τόννων, συνενφατήθη δὲ εἰς ἀπόστασιν 200 μιλίων ποδῶν ἀπὸ τοῦ ἄρχον τῆς ἑσχάλας. Ἡ ἐπιτυχία αὐτῆς τῆς καθελκύσεως τοῦ «Queen Mary», ἐξρίθιτη παρὰ τῶν Ἀγγλῶν Αρχιτεκτόνων, ὡς ἔνα ἀπὸ τὰ μεγαλύτερα τεχνικὰ κατοδύματα τῶν τελευταίων δεκαετηρίδων διὰ τὴν Μεγ. Βρετανίαν.

Πλὴν τῆς «Μαντινίας», ἡ οποία ἀποτελεῖ τὸ μεγαλύτερον κατασκευασθὲν μέχρι τοῦδε ἐμπορικὸν πλοίον εἰς τὰ Ἀγγλικά ναυπηγεῖα—δεδομένου, ὅτι τὰ μεγαλύτερα «λάινερ» ναυπηγοῦνται εἰς Σκωτίαν καὶ Ἰρλανδίαν — καθελκύσθησαν πρὸς τὸν ναυπηγεῖον «Swan Hunter & Wigham Richardson, Ltd», τοῦ Γονόλεστεντ, καὶ τὸ υπερωκεάνιον «Dominion Monarch», 27.000 τόννων γκρός, ἀνήκον εἰς τὴν «Albion Line», ἀποτελοῦν δὲ τὸ μεγαλύτερον Ἀγγλικὸν δηζελούσιντον σκάφος καὶ συγχρόνως τὸ μεγαλύτερον, ἐξ ὅσων, μετὰ τὴν παλαιάν «Μαντινίαν», κατεσκευασθησαν εἰς τὸν ποταμὸν Τάιν. Τὸ «Dominion Monarch», ὃν ἐφοδιασθῇ μὲν ἡμιχανῆς κατασκευῆς Dorkford καὶ δυνάμεως 32.000 ὑππων, αἵτινες δὲν παρέχουν εἰς τὸ πλοῖον ὑπηρεσιακὴν ταχύτηταν 21.5 μιλίουν. Μὲ τὴν ταχύτηταν αὐτῆς προβλέπεται νὰ ἔκτελη τὴν διαδρομὴν ἐξ Ἀγγλίας εἰς Κέπλ Τάινον ἐντὸς 14 ἡμερῶν, εἰς Ντόφιμπαν ἐντὸς 16 ἡμερῶν, εἰς Φρημαντλ ἐντὸς 26 ἡμερῶν, εἰς Μελβούρνην ἐντὸς 30 ἡμερῶν, εἰς Σίδνευν ἐντὸς 32 ἡμερῶν καὶ εἰς Νέαν Ζηλανδίαν ἐντὸς 35 ἡμερῶν. Εἰς τὴν ὑπηρεσίαν ἀναμένεται νὰ εἰσέλθῃ τὴν 8ην Φεβρουαρίου 1939, ἀναχωροῦ ἐξ Λονδίνου διὰ Οὐελλίγκτον, ἐνῷ ἡ «Μαντινία» πατεύεται, ὅτι δὲν ἔκτελέσῃ τὸ πρότον της ταξίδιον εἰς τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦς θέρους.

Σταθερὸν τὸ κόστος ναυπηγήσεων

Ἐπ' εὐκαρπίᾳ τῆς καθελκύσεως εἰς Σύντερλαντ ἐνὸς σκάφους τῆς «London Power Co», ὁ διευθυντὴς τῶν ναυπηγείων Austin ἀνεφέρει τὸν σταθερότητα τοῦ σημαρινόν ἐπιπέδων τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους, τούτους ὃν ἀποτελεῖ ματαιοποιίαν διὰ τοὺς ἐφοπλιστὰς ν' ἀναβάλλουν τὰς

'Η

Δευτέρα ἔκδοσις (1938)39)

Τοῦ Ὁδηγοῦ
τῆς Ἑλληνικῆς Ἐμπορικῆς Ναυτιλίας
ὑπὸ Μ. Σαπόρτα,

ΕΞΕΔΟΘΗ

Ἡ δευτέρα ἔκδοσις τοῦ Ὁδηγοῦ θὰ ἀναφέρῃ ἐπίσης καὶ τὰ πρώην ὄνδηματα ἐκάστου Ἑλληνικοῦ ἀτμοπλοίου. Θὰ συμπεριλάβῃ τὰ νέα ἐν Λονδίνῳ ἐγκαταστημένα τὰς Ἑλληνικὰ Γραφεῖα, ὡς καὶ τὰ ὑπὸ αὐτῶν διαχειριζόμενα ἀτμόπλοια

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

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

παραγγελίας τον, ἐν ἀναμονῇ μειώσεως τῶν τιμῶν τῶν νεοτεύχων πλοίων. Πιθανὸν — εἴπε — νὰ σημειωθῇ ἐλαφρά τις ὑποχρόνησις, ώστε νὰ μή δύναται οὐδόλως νὰ ἐπιδράσῃ τὴν πραγματοποίησιν η τὴν περιπτέρων ἀναβολὴν μᾶς παραγγελίας.

Κατὰ τὴν καθέλκυσιν ἐξ ἀλλού εἰς τὸ Λήθ ἐνὸς ρυμούλου τῆς ἑταφίας τῆς διώρυγος τοῦ Μάντζεστερ, ὁ κ. Henry Rohr, γενικός διητης τῶν ὄμοιώνων ναυπηγείων, ἐπέκουν τὴν κρατοῦσαν ἀντίληψην τῶν ἐφοπλιστῶν οἵτινες ἀναμένουν πτῶσην τῶν τιμῶν, διὰ νὰ προδούν εἰς παραγγελίας. «Θὰ ἐδεχόμην — εἴπε — λίαν εὐχαρίστως κάθε τάσιν εὐθυνούτων ναυπηγείων, δυστιχῶς δημοσιεύεται καμία πιθανότης σημαντικῆς μειώσεως τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους τούτους ἐντὸς λογικοῦ χρονικοῦ διαστήματος. Οἱ ἐφοπλισταί, συνεπόλει, ὀφελοῦν νὰ σταθμίσουν ἐπιμελῶς τὰς σημερινὰς διατάξεις τον ἀπὸ τὴν διατηρήσην ἐν ταπερίαις ἐνὸς ἀκαταλήκου πεπλαισιωμένου πλοίου, ὅποτε καὶ δὲ πεισθοῦν, ὅτι αὐταὶ εἰνε μεγαλύτεροι, ἔναντι τοῦ διερρομένου ὑψηλοῦ κόστους δι' ἓνα καινούργες σκάφος, διεργάτης τοῦ πλοίου τούτου εἰς τὴν ίσην ἡ καὶ καλύτεραν μοίραν πρὸς τοὺς συναγωνιστάς τον».

Καὶ ὁ πρόδερμος τοῦ Ἐμπελητηρίου τῆς Γλασκώβης κ. Clark δὲν θεωρεῖ καὶ αὐτὸς πιθανήν τὴν ὑποχρόνησιν τοῦ ναυπηγικοῦ κόστους εἰς τὸ προσεχές, τοῦλάχιστον, μέλλον. Τὸ ἐν προσειμένῳ δίλημμα—εἴτε εἰς ἀν μία χώρα, ὡς ἡ Ἀγγλία, προστατεύεται τὴν καλευοφύγιαν τῆς καὶ τὰς λοιπὰς βιομηχανίας πρώτων τῶν διὰ τὴν ναυπηγίην, δὲν δῆ προήγεται ἀργόντος καὶ εἰς τὸν ναυπηγούμενα ἐν Ἀγγλίᾳ πλοίοι ἀλλοδαπῆς καταστασῆς ἢ ἄν, εἰς τὴν προσπέμενά της νὰ διογκώσῃ τὴν 8ην θεοτικήτητα, δὲν ἄρηται τὴν κατάστασιν ὡς ἔχει ηδη, θέτουσα οὕτως ἐν κινδύνῳ αὐτὴν ταύτην τὴν ὑπόστασιν τῶν ναυπηγείων.

Πρός ἐνίσχυσιν τῆς ἀνθρακοβιομηχανίας

Τὴν Ἀγγλικὴν γαυανθρακαγοφὰν ἀπασχολεῖ ἀπό τινος τὸ πρόδηλημα τῆς ἐπιτυχοῦς ἀντιμετωπίσεως τοῦ ξενικοῦ συναγωνισμοῦ. Οἱ γαύανθραξ διαφόρων χρωμῶν, προσφερόμενος εἰς χαμηλότερα τιμάς, ἐκποτίζει ὀσημέρων τὸν Βρετανικὸν γαύανθρακα, ἀσόμη καὶ ἀπὸ τὰς πλέον γνωρίμους δι' αὐτὸν ἀγοράς, εἰς τρόπον ὥστε νὰ δημιουργήται ἐν Ἀγγλίᾳ μία ἀνησυχαστικὴ κατάστασις διὰ τὴν μελλοντικὴν τύχην τῆς βιομηχανίας

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

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) "Intercontinentale," Πειραιεὺς, Ἀθῆναι, Θνίκη.

ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΠΕΙΡΑΙΩΣ 44038 - 43023

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

ΟΙΚΟΝΟΜΗΣΑΤΕ χρόνον καὶ χρῆμα
χρησιμοποιούντες
HEMPEL'S-MARINE-PAINTS

TRADE



MARK

ταύτης, εἰς τῆς ὁποίας ὑψηστα συμφέροντα τῆς Βρεταννικῆς οἰκονομίας ἔξαρτονται. Ἡ Ἀγγλικὴ κυβέρνησις δὲν παρέμενεν ἀδιάφορος, φαινότα δὲ διὰ ἀπεράσπισε νῦ προέλθη εἰς μέτρα ἀποτελεσματικῆς ὑποστηρίξεως τῶν Βρετανῶν ἔξαγωγέων. Παρομοία δυσχερῆς θέσις εἶχε δημιουργῆσαι καὶ ποὺ διετίας διὰ τὴν ἀνθρακοβιομηχανίαν, εἰλέ δὲ τότε πεισθή ή κυβέρνησις νῦ μελετήσῃ κάθε πρότασιν βοηθείας, ὅπότε ή ἀπότομος αὐξήσις τῆς ἐσωτερικῆς κατανάλωσεως καὶ ή ἐκδηλωθεῖσα μετριωτέρα ταῦτης βελτίωσις τῶν ἔξαγωγῶν μετέβαλαν τὰς τότε ἐπιχροτόσιας ἀντιλήψεις.

Ἡ πρόσφατος ὥμως χαλάρωσις τῆς ἔξαγωγικῆς κινήσεως τοῦ γαλάνθρακος ἐνεφάνισε καὶ πάλιν νέας δυοχρεοίας εἰς τὰς παραγαγούς πειρατείας, μία δὲ μικτὴ ἐπιτροπὴ ἀπὸ ἰδιοκτήτας ὄργχειων καὶ ἀνθρακορύχων ἤδην εἰς ἐπαφὴν μὲτα τὴν κυβέρνησιν, προσέμενον νῦ μελετῆσθαι τὰ καταλλήλοτερα μέτρα διὰ τὴν ἀντιμετώπισιν τοῦ κινδύνου ἐπιχορηγούμενου συναγωνισμοῦ. Ἡ κυριωτέρα πρότασις ἔγκειται εἰς τὴν ἐπιβολὴν ἐνδε τέλους ἐπὶ τῶν ἐσωτερικῶν πολισμού, τὸ προῦον τοῦ ὅποιον νῦ χρησιμοποιῆσαι διὰ τὴν μείον τὸν τιμῶν τοῦ ἔξαγωγούν γαλάνθρακος, εἰς δῆμας ζενας καταναλωτηίας ἀγοράς τὸ ἐθνικὸν τοῦτο προῦον τῆς Μεγάλης Βρετανίας συναντᾶ τὸν ἐπιχορηγούμενον συναγωνισμὸν ἐπέρων ζεναν γαλάνθρακοπαραγωγῶν χωρῶν.

Οἱ ἰδιοκτῆται τῶν γαλάνθρακων φρούτων προστέιναν, διποὺς τὸ ἐπιβληθόμενον τέλος μὴ ὑπερβαίνῃ τὰς 3 πέννας κατὰ τὸννον, ποσὸν δηλαδὴ, ὅπερ θὰ ἐπίσημος τῆς παροχῆν ἐπιχορηγήσεως 1) — κατὰ τὸννον ἐφ' ὅλολήρου τῆς ἔξαγωγῆς Ἀγγλικοῦ γαλάνθρακος ἡ καὶ μεγαλύτερας ἔτι ἀμοιβῆς, προσεμένου περὶ φορτίου προσφίζουμενον δι' ἀγοράς ἔνθα δὲ ζενικὸς συναγωνισμὸς είναι ἀποτελεσματικός.

Παρομοίας ἀγνωστον εἰσέπι, ἐάν η Ἀγγλικὴ κυβέρνησις θὰ ἐνίσχυσῃ καὶ πέραν καὶ τῆς ἐπιχορηγήσεως ταύτης τὴν ἔξαγωγήν ἡ ἀνὴροειδής εἰς τὴν παροχὴν διαβεβαίωσες περὶ ὑποστηρίξεως τῶν ἔξαγωγῶν, ἐφόσον ἀποδειχθῇ ἀνεπαρκές τὸ ἐπιβληθόμενον τέλος διὰ τὴν εἰς γαλάνθρακα ἐπίπεδον τιμῶν προσφοράν τοῦ Ἀγγλικοῦ γαλάνθρακος. Ὁ συναγωνισμὸς — τονίζουν οἱ ἐνδιαφερόμενοι κύκλοι — δύναται νῦ ἐπιταχύνῃ τὴν σύναψιν μᾶς μονίμων διεθνῶν συμφωνίας, δεδομένον, διτὸν ὁ συμβιβασμὸς καὶ η συνεργασία είναι πάντοτε προτιμότερος ἀπὸ τὴν συνεχῆ ἔκπτωσιν τῶν τιμῶν.

Ἀναφέρεται ἐπ' εὐεργάμι, διτὸν η σημερινὴ παραγωγὴ γαλάνθρακον ἐν Ἀγγλίᾳ ὑπερβαίνει τὰ 240 ἑκατομμύρια τὸννον ἑτησίων, ἐκ τῶν ὅποιον 170 ἑκατομμύρια τὸννον ἀπορροφῶνται ἀπὸ τὴν ἐσωτερικήν κατανάλωσιν, ἐφ' ἡς καὶ θὰ ἱδύνατο οἱ γαλάνθρακοιούμχανοι νῦ ἐπιβάλλουν τὸν προταθέντα φόρον διὰ νῦ τονίζουν τὰς ἔξαγωγάς τον. Δὲν ἀπολείται ἐπάσης ἀντὶ ἀλλης τινὸς κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως νῦ προκριθῇ ἡ παροχὴ βοηθείας διὰ τῆς μειώσεως τῶν σιδηροδρομικῶν κομιστῶν. Ἀπὸ τοῦ τρέχοντος ἔτους τὸ ἔξαγωγικὸν γαλάνθρακεμπόριον ὑπόκειται εἰς ὑπήρχερο ποδηροδρομικῶν κόμιστρων καὶ τέλη φορτίων, λόγῳ μειώσεως τῶν μέχρι τοῦδε παρεχομένων διαφορικῶν τιμολογίων διὰ τὸν γαλάνθρακα. Ἀποτελεσμα ὑπῆρχε νῦ περιορισθῇ διὰ τοῦ τρόπου αὐτὸν παρεχομένη, οὗτος εἰπεῖν, ἐπιχορηγήσεις ἀπὸ 11 εἰς 5 πέννας κατὰ τὸννον. Ἐάν δηλαδὴ τὴν της ἀμοιβῆς ταύτης ἐπαναφερθῇ, η διομηγανία θὰ ἐνισχύνετο ἐπαρκῶς. Διὰ τὸν μελετωμένην ἀρωγὴν ἐνδιαφέρεται προτίτως η Νότιος Ονδαλία, ητίς καλύπτει τὰ 40 οἰ τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῶν γαλάνθρακων, ὅμοι δὲ μετὰ τῆς Σκωτίας καὶ τῆς Βρετανιατολικῆς περιφερείας ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 87 οἰ τοῦ συνόλου τῶν ἔξαγωγῶν.

Σχετικὴ πόδις τὰ ἀνωτέρω ὑπῆρχεν η πόδι ἡμερῶν εἰς τὴν Βουλὴν τῶν Κοινοτήτων ἀνακοίνωσις τοῦ ὑπουργοῦ τῶν Μεταλλείων, καθ' ἡη η Ἀγγλικὴ κυβέρνησις ἀναγνωρίζει τὰς δυσχερείας τοῦ ἔξαγωγικοῦ γαλάνθρακεμπόριον καὶ εἰνε ἀποφασισμένη νῦ ὑποστηρίξῃ τὴν ἐθνικήν ταύτην βιομηχανίαν, διτὸν νῦ καταλάβῃ ἀνάλογον θέσιν εἰς τὰς κατανάλωτερας ἀγοράς τῆς ἀλλοδαπῆς. Ἡ ἀνακοίνωσις αὕτη ἀνεπτεύεται τὰς ἐλλάδας τῶν ἔξαγωγῶν διὰ μίαν εὐνοϊκὴν ἀπάντησιν τῆς κυβέρνησεως εἰς τὴν ἐξκλησίαν τον, περὶ παροχῆς τῆς κρατικῆς βοηθείας, ὅποι μαρφόν λ. ζ. ἐπιβολῆς τέλους τινὸς ἐπὶ τῆς ἐσωτερικῆς κατανάλωσεως, διτὸν ἔνθετος τῆς ἔξαγωγῆς τον.

Ἐνιρρεθοῦν ἐπαρκὴ κεφάλαια ἐπιχορηγήσεως τῶν ἔξαγωγῶν πόδι μειώσιν τῆς τιμῆς τον. Ὁ χαρακτήρης τῆς παρασχεθησμένης βοηθείας δὲν εἴναι εἰσέτι γνωστός, κρατεῖ δημος ἡ ἐντύπωσις, μήπως παρασχεθῇ τοιάντη καὶ διὰ τῆς μειώσεως τῶν σιδηροδρομικῶν κομιστῶν.

Ἐν τῷ μεταξὺ σοβαραὶ σημειοῦνται αἱ διακυμάνσεις τοῦ ἔξαγωγικοῦ ἐμπορίου τῶν γαλάνθρακών κατὰ τοὺς τελευταῖς μῆνας. Ἡ Ἀγγλοπολεονικὴ ἐμπορικὴ συμφωνία ἐμειώσειν εἰς τὸ ἔλαχιστον τῶν μεταξὺ τῶν δύο τούτων γονιανοτικῶν παραμένει δημος δεκτήτας εἰσέτι ὁ ἐπὶ τοῦ Γερμανικοῦ γαλάνθρακος προερχόμενος ἀνταγωνισμός. Ὁποιαν τῶν τερατων τοῦ γαλάνθρακος τοῦ Βερολίνου, ἡ δούια κατευθύνουσα τὸν γαλάνθρακον παρασχεθεῖσας τοῦ Γερμανικοῦ γαλάνθρακος δι' ἀμέσων καὶ ἐμπόσον ἐπιχορηγήσεως, διὰ τὸν συμφωνίαν ἀνταλλαγῆς, τῶν ἐμπορικῶν συμβάσεων κατὰ. ἐνεργειῶν της, ἐπέτυχε νῦ ἀεβῆση τὰς ἔξαγωγάς ἀπὸ 26.7 ἑκατομμύρια τὸννον τοῦ 1935 εἰς 38.6 ἑκατομμύρια τὸννον τὸ 1937. Κατὰ τὸ αὐτὸν χρονισμὸν διάστημα αἱ Ἀγγλικαὶ ἔξαγωγαὶ ἀγνήνθην μόνον ἀπὸ 51.2 εἰς 52 ἑκατομμύρια τὸννον. Σημειωτέον, τοῦ αἱ ἔξαγωγαὶ Ἀγγλικοῦ γαλάνθρακος είχον μειώση τὸ 1936 εἰς 46.6 ἑκατομμύρια τὸννον, τοῦδε διπερ συνετείνεν, ὅπερ ἡ περιονή βελτίωσις νῦ φανῇ μεγαλυτέρα, παρ' ὅσον πραγματικῶς ητο. Ἐγένετο, δημος μετὰ τῶν ἄλλων χωρῶν (ἔξαρσει τῆς Πόλονίας, ητὶς ηρησεις ἐλαφρῶς τὰς ἔργασις της) καὶ αἱ Γερμανικαὶ ἔξαγωγαὶ γαλάνθρακος ἐχαλαρώθησαν σοβαρῶς. Ἡ ἐπορευμένη παραπτησία μειώσεις κατὰ τὸν πέντε πρότων μήνων τοῦ τοῦ έτους ἀνήλθεν εἰς 28 (ο).ο).

Κατὰ τὸ α' βιηνον το. ἔ. αἱ Ἀγγλικαὶ ἔξαγωγαὶ — συμπεριλαμβανομένων τῶν φορτίων καὶ τῶν παραληφθέντων εμπόνκερα — ἐπὶ πλοίων ἀπασχολούμενών εἰς τὸ ἐσωτερικὸν ἐμπόριον — συνεποσθησαν εἰς 27.2 ἑκατομμύρια τὸννον, μὲ μείσων 1.6 ἑκατ., τὸννον, ἡτο 7 (ο) ο. ἔναντι τοῦ αὐτοτοίχου βρυγον πο. ἔ. Ἡ Ἀγγλία, συνεπῶς, ἐνεψάντος κατὰ τὴν τελευταίαν ταῦτην περίοδον καταλύτα πατελέσματα ἀπὸ τὴν Γερμανίαν. Αἱ ἀγοραὶ εἰς τὰς δημος εἰσάγατος ἀποδειχθεῖσας ἔδαφος, είναι αἱ τοῦ Βελγίου, Γαλλίας, Ισπανίας, Ολλανδίας, Αιγαίποτον. Ἀλγερίας καὶ Νοτίου Ἀμερικῆς. Εἰς τὰς ἀγοράς ταύτας κατέπεσαν αἱ Γερμανικαὶ ἔξαγωγαὶ δια τὸν μῆνα Μάιον κατὰ 1.8 ἑκατομμύρια τὸννον, ἐνῷ αἱ Ἀγγλικαὶ ἔξαγωγαὶ εἰς τέσσαρας μὲν ἐπ τῶν ἀγορῶν αὐτῶν (Ισπανίας, Βραζιλίας, Αιγαίποτον καὶ Ἀλγερίας) ηρησήσαν τὸ α' βιηνον το. ἔ. ἀπὸ 1.7 εἰς 2.1 ἑκατομμύρια τὸννον, εἰς δὲ τὰς ὑπολοίπους ἀγοράς μειώσησαν κατὰ 1.3 μέχρι 5 ἑκατ. τὸννον. Μία αεβῆση τοῦ Γερμανικοῦ γαλάνθρακος ἐν Πορτογαλίᾳ κατὰ 3.2 καὶ ἐν Ἰταλίᾳ κατὰ 3.5 ἑκατομμύρια τὸννον, ἀντιστοιχεῖ πόδι μίαν αεβῆσην τοῦ Ἀγγλικοῦ ἔξαγωγῶν κατὰ 340.000 τὸννον διὰ τὴν Ιταλίαν καὶ μείσων 161.000 τὸννον διὰ τὴν Πορτογαλίαν. Ἀποδεικνύονταν αἱ στατιστικαὶ αὐτῶν τὸν πρόσφατον διακύμαντον τῶν ἔξαγωγῶν εἰς διό ἀγοράς ἐπιμόνως ἀμφισθητομένας δι' ἐνός οφροδοφού συναγωνισμοῦ. Εἰς τὴν παρούσαν κατάστασιν τῆς γαλάνθρακαγορᾶς ὑπάρχουν δεβαίως ἐνθαρρυντικά τινα σημειανὰ ὑπὲρ τὸν Βρετανῶν ἔξαγωγῶν, δὲν ὑποτίμαται δημος καὶ τὸ γεγονός δημος τῆς σημερινῆς τοῦ Γερμανικοῦ ἔξαγωγῶν ιστανται εἰς ἐπίτεδον 8.000.000 τὸννον κατ' ἔτος ὑπεράνω τοῦ 1935, αἱ Ἀγγλικαὶ τοιαῦται, βάσει τῶν δημητριαίων στατιστικῶν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1935, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1936, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1937, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1938, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1939, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1940, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1941, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1942, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1943, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1944, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1945, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1946, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1947, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1948, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1949, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1950, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1951, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1952, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1953, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1954, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1955, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1956, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1957, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1958, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1959, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1960, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1961, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1962, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1963, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1964, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1965, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1966, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1967, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1968, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1969, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1970, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1971, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1972, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1973, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1974, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1975, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1976, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1977, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1978, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1979, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1980, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1981, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1982, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1983, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1984, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1985, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1986, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1987, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1988, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1989, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1990, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1991, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1992, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας τοῦ διαστήματος τοῦ 1993, εἰς τὸν δημητριαίον στατιστικόν, ηρησήν εἰσέτην πάντας

νεδρίασιν. Τὸ σχέδιον τῆς συμφωνίας ταῦτης θὰ ἀκολουθῇ τὰς γενικὰς γραμμάς τῆς ἑφισταμένης Ἀγγλοπολωνικῆς συμφωνίας, ητὶς—ώς γνωστὸν — ἀπέδοκεν ἵκανοποιητικὰ ἀποτελέσματα δι' ἀμφοτέρας τὰς συμβὴληθεῖσας χώρας.

Ἡ τροφοδοσία τῶν πληρωμάτων

Οἱ σχετικοὶ μὲ τὴν τροφοδοσίαν τῶν Ἀγγλικῶν πληρωμάτων καὶ τὴν σύνθεσιν — ποιοτικὴν καὶ ποσοτικὴν — τῆς ἀναλογίους εἰς ἔκαστον ναυτεργάτην μερίδος κανονισμοὶ, χρονολογούμενοι ἀπὸ τὸ 1907, ἔπαινον πλέον νῦν θεωροῦντα προσημοσμένοι εἰς τὰς κρατούσας σῆμαρον ἀντιλήφεις περὶ ὑγιεινῆς ἐνδιατήσεως. Ἀποτελοῦν ἡδη ἀντικείμενον μελέτης διὰ τὴν ἀναθεόρησιν τῶν παρὰ μικτῆς ἐπιτροπῆς, καταρτισθέσης ἥπο τοῦ «National Maritime Board».

Οἱ ναυτεργάται ζητοῦν, ὅποις αὐξήθονται μερίδες τοῦ τείνον, ζαχαρίασις, γάλακτος, βούτηρον, νοτοῦ ἄρτον, νοτοῦ κρέατος καὶ νοτῶν ἰζήνων, περιορισθοῦν δὲ τοὺναντίον η καταφγηθοῦν ὄλος σχεδῶς ὁ διπορτῆς καὶ τὰ παστὰ κρέατα. Ἐπιθυμοῦν ἐπίσης τὴν εἰς εὐρυτέραν κλίμακαν χρήσιν νοτῶν λαζανικῶν καὶ ὀπωρῶν κατὰ τὸν καταστομὸν τοῦ ἀδειοπολογίου καὶ τονίζουν, διὰ τοῦτο εἰνὲ εὔχερός, δεδομένου ἀφ' ἑνὸς μὲν τοῦ περιωρισμένου χρόνου τῶν ταξιδίων ἀπὸ λιμένος εἰς λιμένα, λόγῳ τῆς ταχύτητος τῶν πλοίων καὶ ἀφ' ἑτέρου τῶν ἀρτίων σημερινῶν μέσων ψυχεῖσιν, ἄπινα ἔξασφαλίζουν πλήρως τὴν συντήρησιν τῶν τροφίμων.

Ἄλι σχετικήσεις παρὰ τῇ ἐπιτροπῇ συνεχίζονται, πρόκειται δὲ συντόμως νῦν ἑποληθῆ εἰς τὸ «Board of Trade» πρὸς ἔγκρισιν ἕνας νέος κανονισμὸς διὰ τὴν τροφοδοσίαν τῶν πληρωμάτων ἐπὶ συγχρονισμένων καὶ περισσότερον ὑγιεινῶν βάσεων.

Οἱ περιορισμοὶ τῶν ἐκ Πλέιστ φορτώσεων

Τὴν 20ὴν Ιουλίου ἐδημοσιεύθη ἐν Λονδίνῳ ἀνακοίνωσις τῆς «Διοικητικῆς Ἐπιτροπῆς» τῶν «τρόμπτε» ἀποτελοῦσα τὸ προσώμιον ἀποφάσεως, διὰ τῆς ὁποίας ἐπιτύχεται ἡ ἔξασφαλίσις τῆς καταστάσεως εἰς τὴν ἀγορὰν τοῦ Πλέιστ καὶ ἡ διευκόλυνσις τῶν φορτώσεων ἀπὸ τὰ ἀθρόα σκάφη, ποὺ παραμένουν ἐν ἀναμονῇ εἰς τὰ Νοτιοαμερικανικὰ ὕδατα. Διὰ τῆς ἀνακοινώσεως εἰδοποιοῦνται οἱ ἐνδιαφερόμενοι πλοιοκτήται, διὰ ὃν ἀπαλλαγοῦν — ἐνδεχομένως — τὰ σκάφη τῶν τετράντικης ὅρτας περὶ ναυλώσεως τῶν παρεχούμενης τῆς σχετικῆς ἀδείας τμηματικῆς καὶ κατὰ κλίμακα ἀνάλογον πρὸς τὸν χρόνον τῆς ἐν ἀργίᾳ παραμονῆς τῶν.

Πρὸς τὸν σκοπὸν αὐτὸν παρακαλοῦνται οἱ πλοιοκτήται νῦν γνωρίσουν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τὸν χρόνον, καθ' ὃν τὰ πλοιά των τελοῦν ἐν ἀναμονῇ ἔξερενσεως ναῦλον ἐπιστροφῆς εἰς Ἐνδώπην. Ταῦτοχρόνως ἡ «Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ» ἀπεφάσισται νῦν ἐπαναφέρῃ ἐν ἴσον, διὰ τὰ δικαιούμενα νῦν ναυλωθεῖν πλοῖα, τὸ προνόμιον τῆς περιοριπῆς τοῦ μεγέθους τῶν, διότε εἰχει χρονιγμῆ ἀπὸ τῆς 17ῆς Μαρτίου διὰ φόρτωσιν μέχρι τῆς 31ῆς Μαΐου.

Ἄλι σχετικὰ ἀνακοινώσεις εἶς τῆς Ἐπιτροπῆς ἔχουν νῦν ἑξῆς:

«Η Διοικητικὴ Ἐπιτροπὴ τῶν «τρόμπτε» θεωρεῖ σκόπιμον νῦν εἰδοποίηση τοὺς ἐφοπλιστας, ὅτι, εὐθὺς ὡς ἡ κατάστασις τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιστ ἐπιτρέψῃ τὴν ἀπαλλαγὴν ἀπὸ τὰ περιοριστικὰ μέτρα τῶν ἡδη κοινωνεύονταν νῦν ναυλωθεῖν ἡ τεθων ὑπὸ φόρτωσιν πλοιῶν, δυνάμει τῶν ἀποφάσεων τῆς 17ῆς Μαρτίου καὶ ἡνῆς Ἀπριλίου τῷ. ἔ., θὰ χρειασθῇ, πιθανῶς, νῦν γίνει τὸτο τηματικῶς, κατὰ κλίμακα ἀνάλογον πρὸς τὸν χρόνον ἀναμονῆς τῶν πλοίων. Παρακαλοῦνται, δῆλον οἱ ἐφοπλισταὶ νῦν γνωρίσουν εἰς τὴν Ἐπιτροπὴν τὰς ἡμερομηνίας, ἀπὸ τῶν ὁποίων τὰ σκάφη τῶν στερεῶνται φορτίου ἐπιστροφῆς.

«Ἀφ' ἑτέρου η Ἐπιτροπὴ, παρὰ τὰς διατάξεις τοῦ ἀρθρου 2, τοῦ σχεδίου «πατιώτατον ὄριον ναῦλων», τοῦ Πλέιστ, ἀπεφάσισεν ὅπως οἱ πλοιοκτήται σκαφῶν κενόν καὶ ἀνανιώτων, ἀναμενόντων ἐν Ἀργεντινῇ, Οὐρούγουνάῃ καὶ Βραζιλίᾳ, δικαιομένων δὲ νῦν ναυλωθεῖν ἡ τεθων ὑπὸ φόρτωσιν, δύνανται ἀπὸ τοῦδε καὶ μέχρι νεοτέρας διαταγῆς νῦν περιστόπουν τὴν χωρητικότητα τῶν ἐν λόγῳ πλοίων ἀπεριορίστως, δεχόμενοι τιμὴν ναῦλων τὴν ὑπὸ τοῦ σχεδίου προβλεπομένην τοιαύτην διὰ τὸ μέγεθος τὸ δηλούμενον εἰς τὸ ναυλοσύμφωνον».

Αἱ ἀπώλειαι πλοίων κατ' Ιουλίον

Αἱ παγκόσμιαι ἀπώλειαι πλοίων (500 τόννων γραδὸς καὶ ἄνω ἔκαστον) κατὰ τὸν μῆνα Ιουλίου περιέλαβον 6 σκάφη 18.226 τόννων γραδὸς, ἔναν-

τὶ 12 πλοίων 38.879 τ. ἀπολεσθέντων τὸν Ιουλίου π. ἔ. καὶ 11 πλοίων 23.412 τ. ἀπολεσθέντων τὸν Ιουλίου τοῦ 1936. Άλι ἐφετειναὶ ἀπώλειαι κατανέμονται εἰς πέντε σημαίας, ὡς ἑξῆς:

Ἄγγλικὰ	2 τ. γκρ. 8.132	Δανικὰ	1 τ. γκρ. 844
Ταπωνικὰ	1 > 5.863	Νορβηγικὰ	1 > 812

Γαλλικὰ 1 > 2.575 Σύνολον 6 > 18.226
Αἱ κατὰ τὸν αὐτὸν μῆνα ἀπώλειαι καὶ ἀβασίαι πλοίων ἀνιῆλθον εἰς 421, ἔναντι 417 τοῦ Ιουλίου π. ἔ., 366 τοῦ Ιουλίου 1936 καὶ 401 τοῦ Ιουλίου 1935. Άλι ἀβασίαι τοῦ Ιουλίου τοῦ. ἔ. κατανέμονται εἰς τὰς ἀπώλουθον αἰτίας:

Ζημία συνεπείᾳ τροχινίας	20
Ναυάγια καὶ ἐγκαταλείψεις	—
Ζημία συνεπείᾳ προσαρμάξεως	83
Συγχρόσεις καὶ προσκρύσεις	106
Πνοσαίαι καὶ ἐξρήξεις	23
Εἰς ἄγνοιαν (αὐτανδροὶ ἀπώλειαι)	—
Ζημία μηχανῶν, ἀξονῶν, πλαδαλίου	75
'Ἐπ παντοῖον ἄλλων αἰτίων	114

Σύνολον ἀπευημάτων μῆνος Ιουλίου : 421

Τὸ Παγκόσμιον ἐμπόριον κατὰ τὸ 1937

Ἐνυπλοφόρος πρὸς πόδα ἡμερῶν ἐν Λονδίνῳ τὸ διὰ τὸ 1937 τεῦχος τῆς «Ἐπειθωτήσεως τοῦ Παγκόσμιον Ἐμπορίου», εἰς τὰς σελίδας τοῦ ὅποιον παρέχεται μία γενικὴ εἰκὼν τῆς ἐμπορικῆς κινήσεως κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος καὶ σύγχρονης ταῦτης μὲ τοὺς ἀντιστοίχους στατιστικοὺς ἀφιμοὺς τῶν ἔτων 1936 καὶ 1929. Ἄναφέρεται μεταξὺν ἄλλων, διὰ τὸ τιμάριθμος, ὡς πρὸς τὸν ὄγκον τοῦ παγκοσμίου ἐμπορίου, ἔφθασεν εἰς τὰ 96.8 ο. (μὲ δάσιν 100 τὸν ἔτος 1929), ἔναντι 85.8 τοῦ 1936, 81.8 τοῦ 1935, 78.2 τοῦ 1934, 75.4 τοῦ 1933 καὶ 74.6 τοῦ 1932. Ἡ ζητηρίτης τοῦ ἐμπορίου ἔτησε κατὰ τὸ παρελθόν ἔτος ἀναμφισβήτητος, ἡ ναυτιλία ὡς δὲν ἐποφελήθη ἐν τῆς κινήσεως ταῦτης κατὰ τρόπον ἰδιαίτερως ἵκανοποιητικόν, διότι τὰ ἀποκομιθέντα κέρδη δὲν ἦσαν ἐπαρκεῖ διὰ τὴν ὀλοκληρωτικὴν κάλυψην τῶν καθυστερουμένων ἀπὸ τὰ παρελθόντα ἔτη.

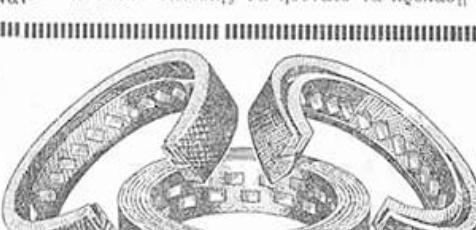
Νορβηγία

Ἡ προστασία τῶν μικρῶν πλοίων

Εἰς πρόσφατον συνεδρίασιν τῆς «Ἐνόσεως» τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν συνεχίζητη εὑρύτατα ἡ ἀπὸ τίνος ἀπολογούμενη τακτικὴ τῆς Κυβερνήσεως τοῦ «Οσλοῦ» ἔναντι τῆς ναυτιλίας. Ἀπεφασίσθη ἡ σύστασις εἰδικῆς ἐπιτροπῆς πρὸς μελέτην τῆς καταστάσεως καὶ ὑποβολὴν ἐκθέσεως, διότις καταπομπὴν ἡ κυβέρνησης ἔφει ὅλων τῶν ἐπιμάχων ναυτιλιακῶν ιητημάτων, εἰδίκωτερον δὲ ἐπὶ τῆς δυσχερεῖς θέσεως τῶν μικρῶν φορτηγῶν πλοίων. Ἡ ἐπιτροπὴ ἔχοντα δοθῆται τὴν κινητήν ναυτιλίην ναυτιλέητη καθέ εὐκαιρίας, διὰ τὰ πειστὴ τὴν κυβέρνησην, διότι τὰ μικρὰ σκάφη εὐρίσκονται εἰς δύσκολον θέσιον καὶ διὰ τὴν προσθήσην μεγάλην πιθανόν τὰ καταφέρει καρίον πλήγμα διὰ τὸ τημά ματοῦ τοῦ Νορβηγικῆς ναυτικῆς διοικησίας.

Ἀνετέθη ἐπίσης εἰς τὴν ίδιαν Ἐπιτροπὴν νῦν ἐπιτύχη τὴν κινητήν συγκατάθεσιν διὰ μίαν ἐλάττωσιν κατὰ 6 ο. τῶν δασμῶν εἰσαγωγῆς πρώτων ὅλων τῆς ναυτιγικῆς διοικησίας καὶ νῦν προτείνη διαφορετικῶν διὰ τὰ ναυτηγικά σύδιμων τῶν δῶρων ἐδρασίας, ὥστε νὰ δύνανται οἱ ναυτηγοὶ νῦν σκιερεύονταν τρεῖς φυλακαὶ ἡμεροσίως, χωρὶς νὰ ὑποστοῦν προσθέτους δαπάνας, αἵτινες θὰ προκαλέσουν αὔξησην τοῦ ναυτηγικοῦ κόστους. Νῦν συστήση τὴν παροχὴν εἰδίκων πιστώσεων πρὸς τοὺς ἐφοπλιστὰς, διὰ τὴν παρὰ ὄριον ναυτιγησην μικρῶν πλοίων ἡ τὴν ἀγορὰν μεταχειρισμένων τοιούτων ἐν τῆς ἀλλοδαπῆς καὶ νῦν ἔξασφαλίσῃ τὴν κρατικὴν ἐγγύησιν διὰ τὸ 10 ἔως 15 ο. τῆς ἀξίας τῶν πλοίων ἐπὶ πλέον τῆς πρότιτης ὑποθήκης, ὥστε οἱ κάτοιχοι παταλῶν μικρῶν σκαφῶν νῦν ἔχουν τὸν εὐχέρειαν ἐπισκευῆς καὶ βελτιώσεως τοῦ πλοίου ὑλικοῦ τοῦ.

Κατὰ τὴν διάρκειαν τῶν συζητήσεων ὁ ἐφοπλιστὴς κ. Salvesen ὑπεστήθη, διότι τὸ μέλλον διὰ τὰ μικρὰ Νορβηγικά πλοία διαγράφεται σχεδὸν ἀπελπιστικὸν καὶ διότι μόνον φιλικὴ μεταβολὴ τῆς κινητής τακτικῆς ἔναντι τοῦ αὐτὸν τακτικῆς θὰ ἴδυντο νῦν προλάβῃ τὴν τελείαν καταστροφὴν τοῦ



"LION,"
PACKING FOR
STEAM & WATER

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

ΓΕΝ. ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ

ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

META ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΙΚΗΣ

ΑΗ. ΝΑΥΤ. & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

"ΑΣΤΗΡ"

ΑΚΤΗ ΤΣΑΛΕΒΗ-ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40-195

Τηλ.) τα STARCO

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ JAMES WALKER & Co. Ltd.
WORKING SURREY
LION WORKS
ENGLAND
PHONE: IO40 CABLES LIONCELLE.



πλάδου τούτου της Νορβηγίας ναυτικής βιομηχανίας. Σήμερον — είπε— άλλομ και τὸ καλύτερον τμῆμα τῆς ναυτιλίας ἐργάζεται ἐπίξημιως. Έάν συνεπώς, ή κυβέρνησις τοῦ "Οσλού ἀδιαφορήσῃ καὶ πάλιν εἰς τὰς τόσους ἐπιμόνους προειδοποίησις τῶν ἐφοπλιστῶν μικρῶν σκαφῶν, οἱ τελευταῖοι οὗτοι θὰ εὑρεθοῦν εἰς τὴν ἀνάγκην νὰ προτιμήσουν δύο τινά: "Ἡ νὰ πολήσουν τὰ πλοῖα τῶν εἰς ξένους συναγωνιστάς, τῶν ὅποιον αἱ κυβερνήσεις μεῖζονα στοργήν ἐπιδεικνύουν πρός τὴν ναυτιλίαν τον η νὰ ἐγκαταλείψουν τὴν ἔθνικήν σημάνων καὶ νὰ μεταβιβάσουν εἰκονικῶς ἕστο τὰ σημάρη τῶν εἰς ἄλλοδατούς.

Σοβ. Ρωσσία

Τὸ πείραμα τῆς κρατικοποιήσεως

Εἰς τελευταίαν συνεδρίασί τον τὸ ἑπταργικὸν συμβούλιον ἀποργο- λήθη μὲ τὸ ἔργον τῆς Ἐπιτροπείας ἐπὶ τῶν διὸ τοῦ ὑδατος μεταφορῶν, εἰδίκῶς δὲ μὲ μιὰν ἔκθεσιν ἐπὶ τῶν περιπαγμένων τῆς, ήτις καὶ ἐδημοσιεύθη εἰς τὸ Σοβιετικόν τύπον. Ἡ ἔκθεσις ἀναφέρει ὅτι, παρὰ τὴν ἀρδονίαν τῶν τεχνικῶν μέσων καὶ τὴν παρασχεθεῖσαν κυβερνητικὴν ἀρδονίαν, αἱ διὰ τοῦ ὑδατος μεταφοραὶ ἀπὸ τοῦ 1936 καὶ ἐντεῦθεν δὲν ἡδονήθησαν νὰ πραγματοποιησούν τὸ ἑπό τὸ πενταετὸν σχεδίου προ- βλεπόμενον ἔργον. Κατὰ τὸ 1937 ἡ ποταμοπλοΐα μόλις ἔφθασεν εἰς τὰ 74.9 οἱ τῆς προϋπολογισθεῖσας κινήσεως, αἱ δὲ θαλάσσια μεταφοραὶ εἰς τὰ 72.2 οἱονόμων τῶν ἐπιδιόξεων τοῦ δι' αὐτὰς σχεδίου.

Ἀναφέρεται ἔπισης, ὅτι ἡ ἐλάχιστα ἵκανον ποιητικὴ ἑπτῆρες καὶ ἡ ἐπὶ τῶν τεχνικῶν ἐπιπλέον ἀναποτίστης τῶν περιπαγμένων. Ἡ κακὴ συν- τήρησις τῶν πλοίων καὶ ἡ διαποτοθεῖσα ἐγκληματικὴ τακτικὴ εἰς τὴν ἐξεμπάλλεσιν τῶν πλωτῶν ὑλικῶν φάσισα μάλιστα μέχρι σημείου πλήρους ἀλογοτεύσεως τῆς χωρητικότητος, περιήγαγε τὴν ἐμπορικὴν ναυ- τιλίαν τῶν Σοβιέτων εἰς μίαν κατάστασιν προϊστορίας καταφρεύσεως. Διε- πιστώθη ἀκόμη, ὅτι ἡ Ἐπιτροπεία τῶν δι' ὑδατος μεταφορῶν δὲν ἐ- πέτευχε νὰ δημιουργήσῃ καὶ διατηρήσῃ μίαν φυσικὴν καὶ ἵκανον ποιητικὴν πειθαρχίαν τῶν πληρωμάτων, ἀλλ' ὅτι τούναντίον ἐπεχεδώθη νὰ ἐπι- βάλῃ ἀθρόας διοικητικῆς ποινᾶς εἰς ἓν μεγάλον ἀριθμὸν πλωτών. Οὕτω, τὰ 80 οἱονόμων τῶν συνόλου τῶν κυβερνητικῶν ποταμοπλοΐον τοῦ Βόλγα ἐτιμωρήθησαν, ἐνῷ δὲν μνημονεύεται εἰς τὴν ἔκθεσιν περίπτωσις ἐπαί- νηστανείδητον πλωτόρχου.

Ἡ ἔκθεσις καταλήγει μὲ τὸ συντέρασμα, ὅτι πρὸς τὸν σκοπὸν ὑ- ποκινήσεως τοῦ ἐνδιαφέροντος τῶν πληρωμάτων διὰ τὴν παρ' αὐτῶν διατήρησην τῶν πλοίων εἰς καλήν κατάστασιν, ἥκαναν σθόν ἡ κυβερνήσεις τῆς Μόσχας νὰ εἰσαγάγῃ τὸ σύστημα παροχῆς ἰδιωτέον ἀμοιβῶν. Τέλος ἀναφέρεται, ὅτι ἔξουσιοδοτήθη ἡ ἀρμόδια Ἐπιτροπεία νὰ ἐργα- σθῇ συντόνως διὰ νὰ ἐπαναφέρῃ πρὸς τοῦ τέλους τοῦ 1939 εἰς ἵκα- ποιητικὴν κατάστασιν τὸ σύνολον τῆς ποντοπλούσης Σοβιετικῆς χωρη- τικότητος.

Σουηδία

Προνομιούχος ἡ θέσις τῶν ναυπηγείων τῆς

Τὸ «Fairplay» ἀσούλοιμενον εἰς ἀδιόδιον τον μὲ τὸ ναυπηγικὸν κό- στος διαπιστοῖ τὴν προνομιούχον ἀπὸ τῆς πλευρᾶς ταύτης θέσιν τῆς Σου-

ηδικῆς ναυπηγικῆς βιομηχανίας. Πρὸ δεσπανενθύμεον — γράφει τὸ "Αγ- γλικὸν περιοδικὸν" — ἐγνώσθη, ὅτι Νορβηγὸς ἐφοπλιστὴς παρήγγειλεν εἰς Σουηδική ναυπηγεία δύο δηξελοκίνητα δεξαμενόπλοια, 16.000 τόννων φορ- τίου ἔκαστον καὶ ταχύτητος 14 1/2 μιλίων ἀντὶ δαπάνης 3.975.000 καρο- νῶν κατὰ πλοίον. Μὲ τιμὴν "Αγγλικῆς λίφας ἀντιστοιχούσαν πρὸς 19.40 κορώνας, τὸ κόστος ἐκάστης ναυπηγήσεως θὰ φθάσῃ εἰς 204.900 λιρῶν, ἥτοι εἰς λ. στ. 12.16.0 κατὰ τόννον δ. w. Ἡ τιμὴ αὐτῆς προεξάλεσε τὴν προσοχὴν τῶν Νορβηγῶν ἐφοπλιστῶν, διότι εἶνε σημαντικῶς χαμηλοτέρᾳ, ἔναντι ἔκεινον ποὺ ἐπληρώνοντο εἰς τὰς ἄρχας τοῦ τρ. ἔτους, ποὺ δὲ πε- φιστότερον ἔναντι τῶν περισσινών τιμῶν. Ὁ δόσας τὴν ἀνωτέρῳ παραγ- γελίων ἐφοπλιστῆς δὲν είχε ζητήσει προσφοράς ἀπὸ ναυπηγεία ἐτέφων κωρῶν, διότι είχε τὴν ἀντίληψιν, ὅτι κακιά ἄλλη χώρα δὲν θὰ ἡδύνατο νὰ συναγωνισθῇ ἐπιτυχῶς τὰ ναυπηγεία τῆς Σουηδίας. Ἐπὶ σειράν ἡδη ἔτοντο οἱ Σουηδοί ναυπηγοί καταφθόνουν — ἔξαρσει, ἴσως, τῶν Δανῶν συναδέλφων των — νὰ προσφέρουν τας χαμηλοτέρας τιμάς διὰ ναυπηγε- κίας ἐργασίας. Οφείλεται τοῦτο — ώς λέγεται — εἰς τὸ γεγονός, ὅτι ἡ μηχανική καὶ ἡ ναυπηγική ἀποτελοῦν τὴν κυριοτέραν — μετά τὴν ζηλεί- αν — Σουηδικήν βιομηχανίαν, προκατίσμένη μὲ προσωπικὸν πεπειραμένον καὶ ἐργαζομένην ἐπὶ οἰκονομικοῦ συντήματος, δυναμένου σημαντικῶς νὰ συμβοῦῃ εἰς τὴν πρόσθιον τῶν ναυπηγείων.

"Ἐτερος συντελεστὴς τῆς ἐπιτυχίας τῶν Σουηδικῶν ναυπηγείων ἔγ- κειται εἰς τὴν παρ' αὐτῶν δημιουργίαν εἰδικῶν τύπων πλοίων, ἀπὸ τῆς πρώτης ἀκόμη, πρὸ 10 ή 12 ἑτοῖ, ἐποχῆς τῶν εμότορσιπτς". Ἄμεσος τού- τον συνέπεια ἑπτῆρεν, ὅτι τὰ ναυπηγεία τοῦ Κόσουμ, τοῦ Γκοταβέρεων καὶ τοῦ "Ερικούπεργκ, είχον πάντοτε πλήρεις τὰς ἐσχάρας των καὶ ἐλάμ- βανον παραγγελίας, τόσον κατὰ τὸ διάστημα τῶν καλῶν ἡμερῶν, δύον καὶ κατὰ διυσχερεῖς περιόδους, ὅποτε μάλιστα ὑπεβίαζαν τὸ κόστος εἰς τὰ κατόπιτα δινατά δρια καὶ ἡρούντο εἰς μικρὰ ή καὶ ἐντελῶς ἀσήμαντα πέρδη.

"Ἡ θέσις τῶν ναυπηγείων τοῦ Κοκκυ — συνεχίζει τὸ «Fairplay» — είνε, βεβαίως, ἔξαρσει, δεδομένον, ὅτι πρόκειται περὶ οἰκογενειακῆς ἐ- πιχειρήσεως, ὑποκειμένης εἰς τὰς χαμηλάς δαπάνας διαχειρίσεως πλοίων. Πλέοντος, θεωρεῖται ἀρκετά βέβαιον, ὅτι τὰ Σουηδικά ναυπηγεία γενικῶς, ἐ- πραγματοποιήσαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀρκετά κέρδη, ώς ἄλλως τε ἀ- ποδεικνύεται τοῦτο ἀπὸ τὰ διανεμήθητα εἰς τοὺς μετόχους τῶν μερίσμα- των. Τὰ ναυπηγεία τοῦ Γκοταβέρεων λ. γ. ἐπλήρωναν τακτικῶς ἀπὸ τὸ 1930 καὶ ἐντεῦθεν ἔνα μέρισμα 8 οἱονόμων, ἀκόμη καὶ κατὰ τὰ ἔτη τῆς περι- φοριμένης ἐργασίας.

"Ἐτερος ἐξ ἀλλού παράγων τῆς ἐπιτυχίας τῶν Σουηδικῶν ναυπηγείων ἔγκειται εἰς τὴν παραγώγων τοὺς πρόκειται περὶ οἰκογενειακῆς ἐ- πιχειρήσεως, ὑποκειμένης εἰς τὰς διαχειρίσεως πλοίων. Πλέοντος, τοὺς, θεωρεῖται ἀρκετά βέβαιον, ὅτι τὰ Σουηδικά ναυπηγεία γενικῶς, ἐ- πραγματοποιήσαν κατὰ τὰ τελευταῖα ἔτη ἀρκετά κέρδη, ώς ἄλλως τε ἀ- ποδεικνύεται τοῦτο ἀπὸ τὰ διανεμήθητα εἰς τοὺς μετόχους τῶν μερίσμα- των. Τὰ ναυπηγεία τοῦ Γκοταβέρεων λ. γ. ἐπλήρωναν τακτικῶς ἀπὸ τὸ 1930 καὶ ἐντεῦθεν ἔνα μέρισμα 8 οἱονόμων, ἀκόμη καὶ κατὰ τὰ ἔτη τῆς περι- φοριμένης ἐργασίας.



ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ. } ΑΘΗΝΑΙ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ 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'εύθειαν φορτωτικὴ διὰ ΚΑΝΑΔΑΝ,
ΒΟΡΕΙΟΝ καὶ ΝΟΤΙΟΝ ΑΜΕΡΙΚΗΝ,
ΑΦΡΙΚΗΝ, ΙΝΔΙΑΣ-ΑΠΩ ΑΝΑΤΟΛΗΝ.

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ :

DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

"ΕΛΛΑΣ,"

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

ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΚΙΝΗΤΟΝ **"APNTENA,"**
ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΣ - ΑΝΕΣΙΣ - ΤΑΧΥΤΗΣ
Τακτικὰ ἀναχωρήσεις
ΞΙΟΝ-ΜΥΤΙΛΗΝΗΝ - ΝΗΣΟΥΣ-ΚΥΚΛΑΔΩΝ

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

«ΚΩΣΤΗΣ».

— Ό πλωτός γερανός «MINA» 74 τόννων, έπωλήθη παρά της «Πειραιώς έταιρίας Ναυτικῶν ἐπιχειρήσεων» εἰς τὴν Α. Ε. «N. Γαβαλᾶ» ἀντί τιμῆς 265.000 δραχμῶν.

Τὸ ὑπὸ Παναμαϊκὴν σημαίαν φορτηγὸν «JANE» (ex «ILONA») 1105 τ. γκρός (τοῦ 1910) μετωνόμασθη «HANA».

— Τὸ φορτηγὸν «HPA» (ex «DAH SHING») 3208 τόννων γκρός (τοῦ 1905), τοῦ κ. Γ. Σταματέλατου, ἐννολογήθη εἰς τὴν Κεφαλληνίαν, ματαιωθεῖσης τῆς ὑπὸ τοῦ «Δλύδ' Λιστ» ἀναγραφεῖσης πωλήσεως τοῦ πρὸς διάλυσιν. Τὸ σκάφος τοῦτο παραμένει εἰς Χόρη Κόρη.

— Τὸ πωλήθεν εἰς Ἰταλὸν ἀγοραστὰς φορτηγὸν «NEΔΩΝ» 5263 τόννων γκρός (τοῦ 1919) παραδοθὲν εἰς τὴν Γένοβαν ὑψωσε τὴν Ἰταλίκην σημαίαν καὶ μετωνόμασθη «FAUSTO».

— Τὸ ὑπὸ Ἀγγλικὴν σημαίαν φορτηγὸν «SUNSTONE» 6704 τ. γκρός (τοῦ 1921) ἐπωλήθη παρά τοῦ κ. Βλάσσωφ εἰς Ἰταλίκην ἔταιρίαν καὶ παραδοθὲν εἰς τὴν Γλασκώθη μετωνόμασθη «CASTEL VERDE».

— Ἐννολογήθησαν εἰς Πειραιᾶ τὰ ἄλλα παραπόμπεα: «ΛΕΙΒΑΘΩ» 1765 τ. γκρός (τοῦ 1903) καὶ «ΠΙΠΙΝΑ» 2709 τ. γκρός (τοῦ 1904) τοῦ κ. Γ. Σταματέλατου καὶ «ΠΑΝΑΓΗΣ» 2744 τ. γκρός (τοῦ 1894) τοῦ κ. Ι. Δ. Τσούνια.

— Τὸ μότο — τάνκερ «ΑΡΙΣΤΟΝ» τοῦ κ. Αρ. Ωνάση καταμετρηθὲν εὐφέθη 10.277 τόννων γκρός.

— Ἐνεγράφησαν εἰς τὸ «Δλύδ Ρέτζιστερ» τὰ γερότευτα φορτηγὰ «ΓΕΩΡΓΙΟΣ Μ. ΛΙΒΑΝΟΣ» 5435 τ. γκρός, τοῦ κ. Σ. Λιβανοῦ, μὲ νηολόγησην εἰς Χίον καὶ «ΘΕΜΩΝΗ» 5630 τ. γκρός, τῆς ἔταιρίας «ΚΑΣΟΣ», μὲ νηολόγησην εἰς Σύρον.

— Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 2 συμπληρωματικὸν τεῦχος τοῦ «Δλύδ Ρέτζιστερ» (18ης Ιουλίου) ἀναφέρεται, ὅτι ἔξετέλεσαν γενναῖς ἡ μεροκάς ἐπιθεωρήσεις τὸ φορτηγό «Αἴγινες» εἰς Πειραιᾶ, ἡ Αγία Θαλασσινή εἰς Πειραιᾶ, «Εἰρήνη Ν. Ράλλια» εἰς Ρόπτεροντα, «Ἐλπίς» εἰς Σαουθάμπτον, «Θέτις» εἰς Σύρον, «Κόρθινο» εἰς Πειραιᾶ, «Μίνα Α. Καπτάνη» εἰς Μπάρον, «Νιζάλος Φιλίνης» εἰς Μπλάθ, «Νιζάλος Ελένης» εἰς Αγγλίαν, «Νιζ. Γ. Κοκκοτούντης» εἰς Μπλάθ, «Ρήνος» εἰς Νιούροπτ καὶ «Ορος Ατλας» εἰς Μπλάθ.

— Τὸ ἀργοῦν εἰς τὴν Οστάνδην ἀπὸ τῆς 8ης Φεβρουαρίου τῷ ἔ. φορτηγὸν «ANNITA» μὲ ἐν κατάστασι, 2709 τόννων γκρός, 4500 τ. φορτοῦ καὶ ναυτηγήσεως 1897, μὲ σερβέν ληγὸν τῷ 1940, ἀνήκον εἰς τὸ κ. Γ. Κοκκοτόν, ἐπωλήθη ἐν δημοπρασίᾳ εἰς τὸν κ. Π. Κωτταρόπουλον (τῆς Μασσαλίας) ἀντὶ 550.000 φράγκων. Τὸ ἀπὸ σκάφος εἰχε πωλήθη τὸν Ιανουάριον τῷ ἔτους ἀντὶ 23.000 λιρῶν καὶ τὸν Μάιον π. ἔ. ἀντὶ 11.000 λιρῶν.

Τὸ Ταμείον Ἀσφαλίσεως πρακτόρων καὶ υπαλλήλων

Εἰς τὸ ὑπὸ ἀριθ. 156 φύλλον (τεῦχος δεύτερον) τῆς «Ἐφημερίδος τῆς Κυβερνήσεως ἐδημοσιεύθη ἡ ὑπὸ ἀριθ. 38.115 ἀπόφασις τοῦ 'Υφημοργοῦ Ἐργασίας κ. Δημητράτου, δι' ἡς ἐγκρίνεται τὸ δεύτερον μέρος τοῦ καταστατικοῦ τοῦ «Ταμείου Ἀσφαλίσεως ναυτικῶν πρακτόρων καὶ υπαλλήλων». Κατωτέρῳ παραθέτομεν τὰς κυριωτάτους διατάξεις τοῦ Καταστατικοῦ, ἀτίνες συγκεντρώνουν εὐρύτερον τὸ ἐνδιαφέρον. Διὰ τοῦ 2ου ἀρθροῦ καθορίζεται, ὅτι εἰς τὸ ὅρην ταμείον ἀσφαλίζονται ὑποχρεωτικῶς — δικαιούμενοι πλήρων ἀσφαλιστικῶν παροχῶν — πάντες οἱ ἐν Ἑλλάδι κατὰ κύριον ἐπάγγελμα ἔργαζομενοι ναυτικοὶ πράκτορες καὶ ὑποπλάτεροις, καθὼς καὶ πάντες οἱ ἐν Ἑλλάδι ἐπάλληλοι καὶ ὑπερέται τῶν διευθύνουσιν καὶ ἐπιθεωρήσουσιν ἀτμοπλοΐδων ἐταύρων, ναυτικῶν πρακτορείων καὶ ὑποπλάτεροις: α') Τῆς ἐπιβατηγοῦ Ἐλληνικῆς ναυτιλίας. Καὶ β') Τῶν ἡμεδαπῶν καὶ ἀλλοδαπῶν ἀτμοπλοΐων ἐπιβατηγοῦ ἡ φορτηγῶν ἀτμοπλοΐων, τῶν ἔξυπηρτουσιν Ἐλληνικούς λιμένας διὰ τακτικῶν προσεγγίσεων καὶ ἐφοδούν εἰδίδοντας εἰσιτήρια ἢ δοριστικάς φορτωτικάς, ἔξαιρουμενόν τῶν μεταφερόντων ὅμοειδῆ φορτιά. Ομοίως ἀσφαλίζονται εἰς τὸ ἀπότομον τοῦ Ταμείου οἱ Ἐλληνες ναυτικοὶ πράκτορες καὶ οἱ «Ἐλληνες ἀτμοπλοΐοι καὶ πρακτορείαι» ὑπάλληλοι τῶν Ἐλληνικῶν ἀτμοπλοΐων τῶν ἰδρευνουσῶν ἐν Ἑλλάδι, οἱ τοποθετημένοι ἡ μελλοντικῶς τοποθετημένοι εἰς ναυτικὰ πρακτορεῖα τῆς ἀλλοδαπῆς, λογίζομενης τῆς ἐν τῇ ἀλλοδαπῇ ὑπηρεσίας των ὡς διανυμένης ἐν τῇ ἡμεδαπῇ, ἐφόσον ἔχουν δεκετῆ ἀνάλογον ὑπηρεσίαν ἐν Ἑλλάδι.

Κατὰ τὸ 8ον ἀρθρον, δικαιόματα συντάξεως ἔχει πᾶς ἡσφαλισμένος: α') Μετὰ 30 ἑτῶν συντάξιμον ὑπηρεσίαν καὶ ἥλικιαν 55 τοῦλάγιστον ἔτῶν, β') Μετὰ 30 ἑτῶν συντάξιμον ὑπηρεσίαν καὶ ἥλικιαν 60 ἑτῶν συμπληρωμένην. Καὶ γ') Μετὰ 26 ἑτῶν συντάξιμον ὑπηρεσίαν καὶ ἥλικιαν 65 ἑτῶν συμπληρωμένην.

— Εξαιρετικῶς διὰ τὰς ἡσφαλισμένας θήλεις τὰ δρια ἥλικιας καὶ ὑ-

πηρεσίας πρὸς ἀπόκτησιν δικαιώματος συντάξεως καθοδοῦσαντα: α') Μετὰ 25 ἑτῶν συντάξιμον ὑπηρεσίαν ἀσχέτως ἥλικιας, β') Μετὰ 20 ἑτῶν συντάξιμον ὑπηρεσίαν καὶ ἥλικιαν 45 ἑτῶν συμπληρωμένην. Καὶ γ') Μετὰ 15 ἑτῶν πραγματικὴν ὑπηρεσίαν, ἀσχέτως ἥλικιας, ἐφόσον ἔλθουν εἰς γάμου κοινονίαν.

Παρέχεται ἐπίσημον δικαιόματα συντάξεως καὶ εἰς τὰς ἀκολούθως περιπτώσεις: Μετὰ δεκαετή πραγματικὴν συντάξιμον ὑπηρεσίαν ἐν περιπτώσει θανάτου ἡ διαρκοῦς ὑλικῆς ἀνικανότητος καὶ ἐφόσον διαρκεῖ ἡ ἀνικανότης αὕτη. Ἐπίσης ἀντεξαρτήτως τοῦ χρόνου ὑπηρεσίας ἐν περιπτώσει πλήρους ἡσφαλισμένης ἀνικανότητος εἰς τὴν διετίαν καταβληθῆ παρ' αὐτοῦ τὸ ἀνάλογον ποσὸν τῶν κρατήσεων καὶ ἡ ἴση πρὸς αὐτὸν εἰσιφορὰ τοῦ πραγματικοῦ τοῦ. Ἀντιτέως ὁ χρόνος τῆς πραγματικῆς ὑπηρεσίας ἐνώς ἡσφαλισμένου, ὡς ναυτικοῦ πράκτορος, ὑπάλληλου ἡ ὑπηρέτην, ὡς καὶ δυνάμει τοῦ Καταστατικοῦ συνυπολογιζόμενος χρόνος, ἐφόσον κατόπιν καταβολῆς εἰσιφορῶν, λαμβάνεται ὑπὸ ὅψιν διὰ τὸν ὑπολογισμὸν τῆς συντάξεως. Ὁ χρόνος ἀνεργίας δὲν θεωρεῖται συντάξιμος. Ὡς χρόνος ἀνεργίας νοεῖται ἡ μὴ πραγματεύεσθαι πλοίον ἡ πλοίον ὑπὲρ τὴν μίαν συνεχῆ διετίαν. Ἡ ίδιας τοῦ ἡσφαλισμένου διακρίπτεται διαρκούσθετης τῆς ἐν τῷ στρατῷ θητείας ὡς αἰλιφοτοῦ, συνυπολογίζεται δὲ μόνον, ἀν μετὰ τὴν ἐπάνοδον εἰς τὴν θεσιν τοῦ κρατήσεων καὶ ἡ ἴση πρὸς αὐτὸν εἰσιφορὰ τοῦ πραγματικοῦ τοῦ. Ἀντιτέως ὁ χρόνος τῆς πραγματικῆς ὑπηρεσίας ἐνώς ἡσφαλισμένου, ὡς ναυτικοῦ πράκτορος, καθὼς καὶ ὁ χρόνος βιμήνον κατ' ἀνώτατον δριών ἀναρροποτῆς ἀδείας τοῦ, λογίζονται ὡς συντάξιμοι, αἱ δὲ εἰσιφοραὶ τούτου καὶ τοῦ ἐργοδότου τοῦ καταβάλλονται εἰς τὸ Ταμείον ἐκ τοῦ χορηγούμενου εἰς τὸν ἐργεδότον μισθον. Ἐξ αὐτοῦ κατά τὸν καθορισμὸν τῆς ἥλικιας παντούς ἡσφαλισμένου, ἐφόσον δὲν ἀναγράφεται εἰς τὸ οἰκείον ποσοποιητικὸν ἡ ἀφρίδης ἡμερομηνία γεννήσεως αὐτοῦ, θεωρεῖται ὡς τοιαῦτη ἡ Ιη. Ιουλίου τοῦ ἡσφαλισμένου ἔτους γεννήσεως.

Διὰ τὸν 9ον ἀρθρον καθορίζονται τὰ δικαιώματα μεταβιβάσεως τῆς συντάξεως ὡς ἔξης: α') Εἰς τὴν ἄνευ τέκνων κήραν κατὰ τὸ ἡμιον. β') Εἰς τὴν κήραν μετὰ τέκνων ἀγάμους καὶ ἀνηλίκων ἡ ἀγάμους θυγατέρων μερικῶν μεταβιβάσεως τοῦ 30οῦ ἔτους τῆς ἥλικιας των, τὰ 50 οἱ τῆς συντάξεως, προστιθεμένων 10 οἱ δὲ ἔκαστον τέκνων καὶ μέχρι τοιῶν τοιούτων. γ') Εἰς τέκνων, οὐφανόν, καὶ μητρός, τὰ 50 οἱ καὶ ἀνά 10 οἱ δὲ ἔκαστον ἐπὶ πλέον τέκνων μέχρι τοιῶν τοιούτων. δ') Ἐλλείψει κήρας καὶ οὐφανόν, εἰς τοὺς ἀπόδους γονεῖς τὰ 50 οἱ. Καὶ ε') Ἐλλείψει καὶ γονέων εἰς τὰς ἀγάμους ἀδελφάς τὰ 50 οἱ μέχρι τοῦ 30οῦ ἀπό τῶν ἔτους. Τὰ ἔξωγαμα τέκνα τυγχάνουν τῶν ἀπότομων δικαιωμάτων, ἐφόσον η πατρότης τῶν ἔτελεν ἀναγνωρισθῆ νομίμως. Τὰ ἔξωγαμα τέκνα μετὰ τὴν ἐννήλικίων των, τὰ θήλεα καὶ αἱ ἀγάμους ἀδελφαὶ μετὰ τὴν συμπλήρωσιν τοῦ 30οῦ ἀπότομων ἔτους, δὲν στερούνται τῆς συντάξεως, ἐφόσον είναι ἀνίκανα πρὸς ἀρισταίαν.

Τέλος διὰ τῶν μεταβιτούσιν διατάξεων τοῦ 22ου ἀρθροῦ καθορίζονται ἐνδιαφέροντα τινὲς περιπτώσεις. Οὗτοις, ἡσφαλισμένοι εἰς τὸ Ταμείον ναυτικοῖ πράκτορες, ὑπάλληλοι η ὑπηρέται ἔχοντες τοῦλάγιστον 20 ἑτῶν συνολικὴν ἐπαγγελματικὴν ὑπηρεσίαν καὶ συμπληρωμόντες ἀπό 24ης Οκτωβρίου 1936 μέχρι 24ης Οκτωβρίου 1941 τὸ δεύτερον ἔτος τῆς ἥλικιας των, δύνανται ν' αναγνωρίσουν ὡς συντάξιμους χρόνου προϋπηρεσίας μέχρι 15 ἑτῶν καὶ νά τύχουν συντάξεως, συμφάνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ παρόντος καταστατικοῦ. «Οσοι ἔχουν συνολικὴν ἐπαγγελματικὴν ὑπηρεσίαν 12 τοῦλάγιστον ἔτῶν, ἀπειλαρχόντης προσθήμησαν δὲ τοι τὸ προτείχημα τοῦ Ταμείου, δύνανται ν' αναγνωρίσουν ὡς συντάξιμον προϋπηρεσίας μέχρι 12 ἑτῶν καὶ νά τύχουν συντάξεως, ἐφόσον ἔχουν καταστήθαι σύμμαχος ἡ πνευματικῶς ἀνίκανοι πρὸς αὐτοὺς οἰουδήποτε ἐπαγγέλματος.

Δικαιοῦσι ναυτικῶν πρακτόρων, ὑπάλληλων ἡ ὑπηρετῶν ἀποβισάντων δὲ τὴν τοῦ πολὺ πρὸ τῆς δημοσιεύσεως τοῦ 'Αναγκαστικοῦ νόμου 275 (τοῦ 1926), δύνανται ν' αναγνωρίσουν συντάξιμον ὑπηρεσίαν μέχρι 10 ἑτῶν, ἐφ' ὃσον είχον πραγματικὴν τοιάτην οὐρὶ ἀλιγωτέραν τῶν 10 ἑτῶν. Ἐν τῇ περιπτώσει ταῦτη δικαιοῦνται συντάξεως. Η ἀπαύγελμη εἰσιφορὰ πρὸς ἔξαγορὰν τῆς προϋπηρεσίας δὲ ἔξαστην τῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων δύναται νά καταβληθῆ κατὰ δόσεις, δριζούμενας ὑπὸ τῆς διοικήσεως τοῦ Ταμείου η καὶ νά κρατήται εἰς τὴν χορηγούμενης μηνίας συντάξεως κατὰ ποσοστὸν ὁριζόμενον ἐφ' ἀπάξιον ὑπὸ τῆς διοικήσεως τοῦ Ταμείου.

Η χορηγούμενη συντάξις εἰς ἔκάστην τῶν τριῶν ἀνωτέρω περιπτώσεων (τοῦ ἀρθροῦ 22) ἀποτελεῖται ἐκ δύο μερῶν, ὡς ταῦτα καθορίζονται ὑπὸ τοῦ ἀρθροῦ 15, η δ' αναγνώρισης τῆς προϋπηρεσίας δύναται νά γίνη ἐντὸς ἀνατρεπτῆς προθεσμίας ἐξ μηνῶν ἀπὸ τῆς ἐφαρμογῆς τοῦ παρόντος. Η κλίνεις κατατάξεως ἐκώντων ἡσφαλισμένον, τῶν ἀνωτέρων

**ΣΥΣΤΗΣΑΤΕ ΤΑ ΑΤΜΟΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΕΙΣ ΤΟ ΕΝ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
ΤΖΩΝ ΓΑΛΑΝΗ Λ^{TD}
ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ ΠΡΑΚΤΟΡΑΣ, ΝΑΥΛΟΜΕΣΤΙΑΣ κλπ.**

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

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

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

τριῶν περιπτώσεων διὰ τὴν ἀναγνώσιον τῆς προϋποθεσίας αὐτοῦ, οἵ-
ζεται δι' ἀποφάσεως τῆς διοικήσεως τοῦ Ταμείου. Ἡ μηνιαία σύνταξις
ἡ χορηγημένη εἰς ἔκστον ὑσφαλισμένον εἶνε διὰ τὴν πρότην καὶ δευ-
τέραν, ὡς ἄνω, περίπτωσιν, οὐχὶ ἀντέρα τῶν 2000 δραχμῶν καὶ οὐχὶ
κατωτέρα τῶν 1000 δραχμῶν, τῶν δὲ δικαιούντων τῆς τρίτης περιπτώσεως
οὐχὶ ἀντέρα τῶν 1000 δραχμῶν καὶ οὐχὶ κατωτέρα τῶν 600 δραχ-
μῶν. Αἱ χορηγημένοις συντάξεις ταῖς περιπτώσεων αὐτῶν δὲν δύ-
νανται νὰ δοθῆν πρὸ τῆς 1ης Ἰανουαρίου 1939.

Άγοραπωλησίαι πλοίων

Περιφωνισμένη ἑπόδεις καὶ κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Αὐγούστου ἡ κίνησις εἰς τὴν ἀγοράν τῶν μεταχειρισμένων πλοίων. Ἡ ἐπιφυλακτικότης τῶν τε ἀγοραστῶν, ἀλλὰ καὶ τῶν πολητῶν ἐξηρκούσθησεν, αἱ δὲ ἀξία διετηρήθησαν σταθεραὶ, μὴ ἐμφανίζονται ὑποχώρησιν ἀνάλογον πρὸς τὴν παρατεινομένην χαλαρότητα τῆς ναυλαγορᾶς.

Εις τὴν σταθερότητα τῶν τιμῶν σημαντικὴν ἔχει ἐπίδοσιν καὶ τὸ εἰς ὑψηλὰ εἰσέτι ἐπίτεδα διατηρούμενον ναυπηγικὸν κόστος. Ἐλαχίστη, ἐστερημένη σημασίας τινὸς, εἶναι ἡ σημειωθεῖσα ὑποχώρησις εἰς τὰς ἀπατησίες τῶν ναυπηγῶν διὰ νέας παραγγελίας. Παρὰ τὴν χαρακτηριστικὴν ἀποχὴν τῶν ἐργαζομένων διὰ τὴν ναυπηγημονίαν οἰστάντος τύπων πλοίων, οἱ ναυπηγοὶ εἰς κατηγορηματικὰς προβαίνουν δηλώσεις, ὅτι ἐπὶ πολὺν χρόνον δὲν πρόσεκται αἱ τιμαὶ νὰ ἐκπέσουν.

Είναι άρκετά ένδεικτικόν της σταθερότητος της άγορας, ότι φορητήγον «στάνταρ» Α. έπωλήθη είς Ιταλούς άγοραστάς άντι 32.000 λιρών, έπαναληφθείσης ούτω της ίδιας τιμής, ητούς έπληρωθη κατά το 6' 15θέμερον του 'Ιουνίου δι' άδελφὸν σκάφος, όπερ είλη και αντέ άγορασθή παρ' Ιταλούς. Χαρακτηριστικό ήτο καί η γνωσθείσα πώλησης είς έφοροιστάς της Βαλτικῆς άντι τιμῆς 24 λερίουν χιλιάδων λιρῶν άργοντος 'Ελληνικοῦ φορτηγοῦ ναυτηγήσεως τοῦ 1912 καὶ τόννουν γνωρί-

Αί κυριώτεραι αγόραστωλησίαι τοῦ 15θημέρου ήσαν αἱ ἀζόλουνθοι: «SONJA» Δανιζόν, μὲ ἐν κατάστρωμα, 2061 τόννων γρόδος, 3650 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1930, μὲ σερβεῖν No1 τοῦ 1935 καὶ ἔμφορ-
τον βύθισμα 18.7 ½ ποδῶν, ἐπόλιθην εἰς ἐφοριαστὰς τῆς Χλῆς ἀντὶ 1.100.000 κυοφόνων, ἥτοι 49.000 λιγάνων. Τὸ ἀδέλφον ἀντοῦ σκάφος «DA-
NA» είλετο πολὺνθή τὸ 1935 ἀντὶ 91.000 κυοφόνων.

«TREMEADOW» Αγγλικόν «στάνταρ» Α., μὲ έν κατάστρωμα, 5269 τ. γκρός, 8250 τ. φορτίου, μὲ ξυφοφότον δύνησμα 25.3 3/4 ποδῶν καὶ ναυπηγήσεως 1919, μὲ σεθεν Nο1 τοῦ 1937, ήγοράσθη παρ' Ιταλίαν ἀντί τιμᾶς 32.000 λιρών.

'Υπο τὴν αὐτὴν κατάστασιν τῆς ἀπραξίας παρέμεινε καὶ ή ἀγορά τοῦ παλαιοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ, τρεῖς δὲ μόνον πωλήσεις σκαφῶν πρὸς διάλυσιν ἀνηγγελθησαν κατὰ τὴν διάρκειαν τοῦ α' 150ημέρου τοῦ Αὐγούστου. Οὕτως, ΑΓΓΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ τοῦ Ρόζψυ ήγόρασαν τὸ Ἀγγλικὸν μικτὸν λαίνες «Arlanza» 14.622 τ. γκρός (τοῦ 1912) ἀντὶ 30.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Μπλάσθ τὸν Σεπτέμβριον. ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ήγόρασαν τὸ μικτὸν Πορτογαλικὸν ἀτρόπλιον «Loanda» 5139 τόννων γκρός (τοῦ 1900) ἀντὶ τιμῆς 9.000 λιρῶν, μὲ παράδοσιν ω̄ς ἐστὶ καὶ εὐρίσκεται εἰς τὴν Λισσαβόνα. Καὶ ΒΕΛΓΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ήγόρασαν ἀντὶ μὴ γνωσθεῖσης τιμῆς καὶ μὲ παραλαβὴν εἰς τὴν Νέαν Υόρτζην, ὅπου ἀφεῖται ἀπὸ τῆς 25ῆς Μαΐου τῷ ἔτῃ, τὸ Ἀμερικανικὸν ἀ)π «Bellbuckle» 6207 τ. γκρός (τοῦ 1919). Τὸ τελευταῖον τοῦτο σκάφος εἶχε πωληθῆ τὸν Ιούλιον τοῦ 1917 ἀντὶ 52.550 δολλαρίων.

SLIPWAY & ENGINEERING COMPANY

"WAALHAVEN...

LATE LITH & MODERN

LATE LITH & MADERN
BOTTERDAM (HOLLAND)

Telephone: 21850 (3 lines)

After Hours: 21850

— 1 —

ALL SHIPREPAIRS

ANGLO - EGYPTIAN MAIL LINE
AΠ "ΚΑΪΡΟ ΣΙΤΥ,"
ΠΕΤΡΑΛΟΝΙΚΗΤΩΝ

Τελείως άνακαινισθὲν μὲ σημαντικωτάτας βελτιώσεις ἐπαναλαμβάνει τὰς ἀναχωρήσεις του διά:

ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΑΝ: Ζην Σεπτ., ώραν 4ην μ.μ.

ΜΑΣΣΑΛΙΑΝ: 19ην Αύγούστου, ώραν 11ην πρωΐας.

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

Μέναρος Βάτη Πειραιᾶ, Τηλέφ. 43-027 και είς τὰ Γεωργία Ταξιδίου.

Ναυτικαὶ Δίκαι

—Χρονική ναύλωσις μή έκτελεσθεῖσα

‘Υπὸ τοῦ Ἐφετείου τοῦ Λονδίνου ἔξεδικάθη, κατ’ ἕφεσιν τῆς προτοδίκου ἀποφάσεως, ὑπόθεσις ἀφορῶσα εἰδικὴν περίπτωσιν διενέξεις ἐπὶ χρονικής ναυλώσεως. Ἡ διαφορὰ συνίστατο εἰς τὴν ἀμφισβήτησιν, ἢν ἡ ἐναγομένη ἐπὸ τῶν Παπῶν ναυλωτῶν Ἀγγλικὴ ἑταρία πλοιοκτήτηρια τοῦ σκάφους, ἐδίκαιωστον ἀπὸ τὴν χρονικὴν ναῦσοισιν τὸ φροτήγονον αὐτῆς ἀτύπολοιον «Nailsea Meadow», λόγῳ μὴ συμφορώσεως τῶν ναυλωτῶν πρὸς ἓνα ὅρον τοῦ ναυλοσυμφώνου, κατὰ τὸν οἶπον ἡ καταβολὴ τοῦ ἐνοικίου ἔδει νά ἐγίνετο κατὰ μῆνα ἐν Λονδίνῳ, τοῖς μετοποῖς καὶ ποκαταβολικῖς.

Οι διατηταί, πρό των όποιων αρχικῶς ἔγινη ή διένεξις, ἀπεφάνθησαν, διὰ τοῦ πλοιοκτήτη μὲν τὸ σκάφος τῶν ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ναυλωτῶν, διὰ τοῦ πρωτοδίκου ἐξικάσας τῆς ὑπόθεσην δικαστῆς καὶ Branson συνεργεύσας μὲ τὴν ἄποψιν ταύτην. Οἱ ἐναγύμενοι πλοιοκτῆται ἤσκονται ἔτεσιν, ἐποτηρίζαντες ἐνόπιον τῆς Εφετείου, διὰ τοῦ πρωτοδίκης δικαστῆς ἀπεφάνθη ὑπὲρ αὐτῶν εἰς ὅλα τὰ σημεῖα τῆς ὑπόθεσεως, πλὴν ἐνός, ἀναφερομένου εἰς τὸν ὄρον τοῦ ναυλοσυμφώνου περὶ καταβολῆς τοῦ ἐνοικίου ἐν Λονδίνῳ προκαταβολισθ. 'Ο ὄρος οὗτος — εἶπον — καθύστειλεν ἐπίσης, διὰ τοῦ περίστατους μὴ τατικής καταβολῆς τοῦ ἐνοικίου ὃντας ἐλεύθεροι οἱ πλοιοκτῆται ν' ἀποσύρουν τὸ σκάφος τῶν ἀπὸ τὴν ὑπηρεσίαν τῶν ἐνοικιαστῶν, τοῦτο δὲ καὶ ἔπειτα, διὰ τῆς καταβολῆς τῆς πρώτης δόσεως δὲν ἐπραγματοποιήθη ἐμπροθέμενος.

MACKINNON (δικαστής): 'Υποθέτω, ότι οἱ ναῦλοι είχον ὑψώθη.

MILLER (συνήγορος τῶν πλοιοκτητῶν): Μάλιστα. Οι ναυλωταὶ οἱ ἀπέστειλαν πολὺ ἀργὰ τὴν ἐπιταγῆν των διὰ τὸ ἔνοίκιον, οἱ δὲ ἐνεργέμενοι πλοιοκτῆται δὲν τὴν ἀπέδεχθησαν.

Ο σύνιγος τῶν πλαισιοτήτων προσέθυνεν, ὅτι κατὰ τὸ ναυλόσημφωνον, ἐάν οἱ πλαισιοτῆται ἐκφίνοντο, ὡς δικαιούμενοι ν' ἀποσύρουν τὸ πλοῖον τῶν, τότε κατὰ φυσιὴν συνέπουν θά δικαιοῦντο ν' ἀπαιτήσουν καὶ ὑψηλότερον ναῦλον. Ἡ περίπτωσις περιεπλάκη καὶ ἐτοῦ γεννόντος, ὅτι κατὰ τὴν σύναψιν τῆς ναυλώσεως τὸ πλοῖον ἐναυτηγείτο, ἢ δ' ἀξιοβίς χωρητικότης του ἔγνοσθη μετά τὴν συμπλήρωσιν τῶν ναυπηγικῶν ἔργωντον. Τὸ ναυλόσημφωνον προσέβλεπε μίαν κατὰ προσέγγισιν ὑπολογιζομένην χωρητικότητα φορτίου, τὸ δὲ καθοδοζύμενον πρὸς πληρωμὴν ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν ποσὸν ἦτο *εσελίνια* 3) 9 κατὰ τόννον d. w., τῆς χωρητικότητος διαπιστούμενής κατὰ τὴν πλαδόσιν τοῦ πλοίου ὑπὸ τῶν ναυτηγῶν. Ἐπει τοῦ πλοίου ἔχραξαν οἱ ναυτηγοὶ τὴν κλίμακα χωρητικότητος d. w., οἱ ναυλωταὶ ὅμως οὐδέποτε ἥρθησαν σχετικῶς τοὺς πλαισιοτήτας, οἵτινες πάλιν δὲν παρέσχον ηγήτην εἰς τοὺς ναυλωτὰς εἰδοποίησις περὶ τῆς ἀξιοῦντος χωρητικότητος τοῦ πλοίου εἰς τόννους φορτίου. Ἀλλὰ καὶ οἱ ναυλωταὶ δὲν είχον θέσει οὕτως ὅσον νὰ εἰδοποιηθοῦν περὶ τῆς χωρητικότητος d. w. πρᾶγμα ὄπετε, θά διεπιστωναν, ἐάν ήρθον τοὺς πλαισιοτήτας. Ὁ πρωτοδίκος ἐνδικάσας τὴν διένεξιν εἶχε δεχθῆ, ὅτι οἱ ναυλωταὶ ὑπερχρεοῦντο διὰ τοῦ ναυλοσημφώνου νὰ καταβάλουν τὸ ἐνοίκιον, μὲ τὴν προϋπόθεσιν, ὅτι οἱ πλαισιοτῆται θὰ ἐγνώριζον εἰς αὐτὸὺς ἔγκαιφῶς τὴν χωρητικότητα τοῦ πλοίου d. w. Τοιοῦτον τὶ ὅμως δὲν τὸ πλαράξαν καὶ συνεπάς κατὰ τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν δὲν ἐδικαιοῦντο ν' ἀποσύρουν τὸ σάζας τον.

Ο συνίγορος ἐτόνισεν, διὰ ότι δικαιοτής ἔσφαλεν εἰς τὴν ἁρμηνίαν τοῦ ναυλοσυμφέων. Ἡ ναύλωσις — εἴπε — ἐπέβαλεν εἰς τοὺς ναυλοτάς τὴν ὑποχρέωσιν νὰ καταβάλουν προκαταβολικῶς τὸ νοίκιον και συνεπῶς εἰς αὐτοὺς ἐνάτεκτο νὰ πληροφορηθοῦν ἐγκαίρως τὴν χρητικότητά των πλοίων, ὅπτε νὰ δυνηθοῦν ἐμπιστόθεσμος νὰ ἐπελέσουν τὴν ἀγένιανιμην ὑποχρέοσιν τούς.

Τὸ Ερετον ἀπέρριψε τὴν ἔφεσιν, χωρὶς νὰ ξητήσῃ, διότι ἀναπτυγμοῦν αἱ ἀγτιλήψεις τῶν ἐναγομένων.

Ο λόρδος *Grec* ἐξίδιμον τὴν ἀπόφασίν του ἐτόνισεν εἰς τὸ σκεπτικὸν αὐτῆς, διὰ οὐ ναυλωσις δὲν ἀπέτελε καὶ πλήρη ἔγκατάλειψιν τοῦ πλοίου εἰς χείρας τῶν ναυλωτῶν. Η ὑποχρέωσις τῶν ναυλωτῶν —εἰπε— ἔξετελέσθη διὰ τῆς φροτίσεως του σκάφους εἰς τὸν λιμένα τῆς φροτίσεως, ἐνῷ, ὡς πρὸς τὴν ἔξαρσθωσιν τῆς χωρητικότητος δὲν είλοντο τὸ διατίσμα να κατατερψθούν τὸ πλοίον ή νὰ στείλουν ἐπ' αὐτὸν ἐπιθεωρητήν πρὸς ὑπολογισμὸν τῆς χωρητικότητός του, καθ' ὃν ψόδουν παρέδιδετο το σκάφος ἐπὸ τῶν ναυτηγῶν. Ἐλλείψεις ἀποδεῖξεν δηλαδὴ οἱ ναυλωτοὶ πισταντα κατὰ τὸν παρόνταν τοῦ πλοίου στό-

ὅτι ἔσχον ποτὲ ἐτέραν εὐκαιρίαν νὰ διαποτίσουν ἐξ ἄλλης πηγῆς ἢ καὶ ἐξ δημοσιεύματός τυνος ἀκόμη τὴν χωρητικότητα τοῦ σκάφους, ὑπέτιθετο, ὅτι ἡ γνώσουν. Οἱ ἐφοπλισταὶ ἐξ ἄλλους ἤσαν καθ' ὀλοκληρίαν γνῶσται τὸν στοιχεῖον τοῦ πλοίου των καὶ ἐπόχεσον νὰ ἔξασφαλίσουν τὴν ἔναρξην τῆς φορτώσεως εἰς ὁρισμένην ἡμερομηνίαν. Ἐδικωθότο, συνεπώς, ὁ δικαστής νὰ συμπεράνῃ ὅτι οἱ πλοιοκτήται, ὅντες κάτοχοι τοῦ πλοίου καὶ μόνοι ὑπεύθυνοι διὰ τὴν περὶ χωρητικότητος πληροφορίαν, ἣν ἦλαβον παρὰ τὸν ναυπηγὸν κατὰ τὴν παράδοσιν τοῦ φορτηγοῦ του, ὑπερχρεώντο, πρὶν ἡ ἐπιδιόζουν νὰ ἐπιβάλλουν τὰ δικαιωμάτα του, νὰ παράσχουν τὴν ἐπίμακαν πληροφορίαν εἰς τὸν ναυλωτάς. Ἐφόσον δὲν ἔπρεπεν τοῦτο, παρέλειψαν νὰ συμφιερωθοῦν πρὸς τὴν ἐν προκειμένῳ ὑποχρέωσιν των.

Κατὰ τὸν λόρδον δικαστήν, ἡ ἀρχὴ αὕτη δὲν περιωρίζετο εἰς διένεξην μεταξὺ πλοιοκτητῶν καὶ ἐνοικιαστῶν, ἀλλὰ ἀπελένει ὑποτιθέμενον ὅρον παντὸς συμβολαιῶν, εἰς τὸ ὅποιον ὁ εἰς τὸν συμβαλλομένων είχε τὰ μέσα νὰ γνωστῇ ἓντα στοιχεῖον τοῦ πλοίου, ὅπερ ὁ ἔτερος τῶν συμβαλλομένων δὲν ἤδοντα νὰ ἔξαριθμήσῃ. Ἐν τῷ περιπτώσει ταύτῃ καὶ πρὸ τῆς ἀκριβότερος ὑφειλεν ὁ γνωστὸν τὴν πληροφορίαν νὰ τὴν μεταβιβάσῃ εἰς τὸν ἀγνοούντα αὐτήν. Ἡ ἔφεσις ὅτεν ἀπερίφθη μετὰ τῶν ἔξιών, παρεσχέθη ὅμως ἡ ἀδεια προσφυγῆς εἰς τὸ Ἀκροτικόν.

—Ο ναύλος ἐκτελεσθεὶσης μεταφορᾶς βάσει ἀκυρωθέντος ναυλοσυμφώνου.

Ἐνδιαφέροντα περίπτωσις ἀχρόσεως ναυλοσυμφώνου ἀναφέρεται εἰς ἑγκύρων τῆς «Northern Shippers' Association». Τὸ ἀτμόπλοιον «Bengt Sture» είχε ναυλωθῆ τὴν 1ην Σεπτεμβρίου 1937 δι' ἓν ταξίδιον μεταφορᾶς φορτίου ἔντειας ἀπὸ Τράγκοσούντ τε Λονδίνον, βάσει ναυλοσυμφώνου τοῦ «Baltowood» καὶ μὲ καντούλλο τὴν 1ην Δεκεμβρίου. Μίαν ἡμέραν πρὸ τῆς ἡμερομηνίας ταύτης οἱ ναυλωταὶ ἥρθησαν τηλεγραφίας τὸν ἀντιπόδωντον τὸν ἐφοπλιστῶν: «Τηλεγραφήσατε, ἐὰν τὸ πλοίον φορτών, ἀλλοὶ τὸ ναυλοσυμφόνον ἀπορρίψατε. Κατὰ τὴν ἡμέραν ὅμως ἔκεινην τὸ πλοίον δὲν είχε φύσαιει εἰσέτη εἰς Τράγκοσούντ, ὅπου καὶ κατέλειπεν μόλις τὴν 17ην Δεκεμβρίου. Εἰς τὸ τηλεγράφημα τῶν ναυλωτῶν οὐδεμίᾳ ἀπάντησε ἐδόθη, δὲν ἔλαβον δὲ γνώσιν τοῦ τηλεγραφήματος οὐτε ὁ πλοίαρχος, ἀλλ' οὐτε καὶ οἱ φορτωταὶ, οἵτινες καὶ ἥρχουσαν ἀμέσως τὴν φόρτωσιν τοῦ πλοίου. Οἱ ναυλωταὶ ἐξ ἄλλου, ἀρχειντέντες εἰς τὸ ἀνωτέρῳ τηλεγραφήματον, δὲν ἔλαβον κανένα σύστασιν μέτρου νὰ σταματήσουν τὴν φόρτωσιν ἢ νὰ ἔκφραστον τὴν πρώτην φορτωθεῖσαν ἐπὶ τοῦ σκάφους ποσότητα ἔντειας. Λεδομένου, ὅτι τὸ μεγαλύτερον τμῆμα τοῦ φορτίου εὑρίσκετο ἐπὶ τῶν φορτηγίδων καὶ ὅτι ἡ καταστάσις τῶν πάγων ἡτο ἀπειλήτική, οἱ φορτωταὶ ἐπετάχουν τὴν ἔργασίαν τῆς φορτώσεως, ὅσον τοῖς ἡτο δυνατόν, τὸ δὲ πλοίον ἀνέγόρησε μὲ πλήρες φορτίου, ἐφοδιασθὲν μὲ φορτωτικά, αἵτινες παρείχονται εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς τὸ δικαίωμα νὰ εἰσπράξουν τὰ συνολικὰ ποσόν τοῦ καθιωτισμένου ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ ναύλου, ἥτοι σελ. 59) 6 κατὰ στάντα.

Οἱ ναυλωταὶ ἐδέχθησαν νὰ καταβάλουν 40)— κατὰ στάνταρ, κατέθεσαν δὲ τὴν ἐξ σελ. 19) 6 διαφοράν, ἐν ἀναμονῇ τῆς δικαστικῆς ἀποφάσεως. Ἡ ὑπόθεσης ἐξεδικώθη πρὸ ἡμέρην ἐν Λονδίνῳ, διὰ δὲ τῆς ἀποφάσεως καθιωτῆστο, ὅτι τὸ ναυλοσυμφόνον ἔπειτε νὰ θεωρηθῇ ἀχρόν. Ἡ Ἑγκριδόθη, ὅτι ὁ ἀντιφορούος τῶν ἐφοπλιστῶν ἀποσύσταξε κατὰ τὴν ἡγεμονίαν τοῦ τηλεγραφήματος τῶν ναυλωτῶν, ἥτοι κατὰ τὴν 15ην Δεκεμβρίου, τὸ δικαστήριον ὅμως ἐδέχθη ὡς ἀρχετὸν τὸ γεγονός, ὅτι ἔφασε τὸ τηλεγράφημα εἰς τὸν προσωρινὸν τοῦ δεδομένου, ὅτι εἰς τὸ ναυλοσυμφόνον ἀνεγάρητο ὁ Όλος μόνον, ὅτις θὰ ἐπρατόσῃ τὸ «Bengt Sture», χωρὶς ν' ἀναφέρεται καὶ τὸ ὄνομα τῆς πλοιοκτητρίας ἑταῖρίας. Ὑπὸ τὰς συνθήκας αἵτινες, τὸ δικαστήριον προήλθεν εἰς τὸ συμπέρασμα, ὅτι ἡ ἐν τῷ ναυλοσυμφώνῳ διατίποτες ἀναφορικῶς πρὸς τὴν τιμὴν τοῦ ναύλου, δὲν ἰσχεῖ πλέον καὶ ὅτι οἱ ναυλωταὶ ἐδικασθήσαντο νὰ πληρωθοῦν, οἷον ναύλουν ἔχοντες δίκαιον τὸ δικαστήριον.

Τὸν ναύλον αἵτινον ὁ Ἀγγλος δικαστής καθώρισεν εἰς σελ. 54)— κατὰ στάνταρ. Οἱ ναυλωταὶ είχον ὑποστηρίξει, ὅτι κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν τῆς τηλεγραφημάτης ἀχρόσεως τοῦ ναυλοσυμφώνου, ἡ τρέζουσα τιμὴ τοῦ ναύλου διὰ πλοιούν μεταφορᾶν ἥτο μόνον ἡ τῶν 40 — σελίνων, τὸ δικαστήριον ὅμως ἐπὶ τῇ βάσει μαρτυρικῶν καταβέσσεων ἐδέχθη, ὅτι καὶ ἀν ἀκόμη αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων είχον ὑποχρωθῆσει τόσον σηματικῶς, αἱ διστορεῖς συνθήκαι ἐξ τῆς καταστάσεως τῶν πάγων ἐδίκαιωλόγουν ἀπολύτως τὴν πληρωμὴν μεγαλυτέρας τιμῆς δι' ἓν σκάφος παρέζον πρόσωπον.

—Ημεραργίαι τοῦ πλοίου καὶ γενική ἀβαρία

‘Υπὸ τοῦ Ἐφετείον τῆς Rennes ἐξεδόθη προσφάτως ἀπόφασις ἐπὶ περιπτώσεως, εἰς τὴν ὥποιαν προέκυψε τὸ ζῆτημα, ἐὰν οἱ ἐφοπλισταὶ ἡδύναντο νὰ ἔγειρουν ἀπαίτησιν δι' ὑμεραργίας, λόγῳ γενικῆς ἀβαρίας. Ἡ ἔφεσις ἡσήκηθη κατὰ μᾶς ἀποφάσεως τοῦ Ἐμποροδικείου τῆς Νάντης, ἥτις ἐξεδόθη πρὸ ἔτους περίπου ἐπὶ ἀγωγῆς τοῦ πλοίου προσάρχοντος τοῦ Ἐλληνικοῦ φορτηγοῦ «Ελένη» κατὰ τὸν παραληπτὸν τοῦ φορτίου. Τὸ ἀτμόπλοιον «Ελένη» είχεν ἀπολένει ἀπὸ Σαΐγκον τὴν 20η Δεκεμβρίου 1934 μὲ φορτίου ὅρθης καὶ ἀραβοσίτων διὰ Μασσαλίαν καὶ ἀλλούς Γαλλικῶν λιμένων, προσήρχεται δὲ κατὰ τὴν εἰσοδόν του εἰς τὸ ποταμὸν Λούη τὴν 18ην Φεβρουαρίου 1935. Κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ἀπογέματος τὸ σκάφος ἔφερεν ἓντα πρόλοιπον φορτίου 90 περίπου τόννων, διὰ τὴν Νάντην.

‘Ανελκυσθὲν ἀνενενομηθεὶσαν εἰς τὴν Νάντην, ὅπου καὶ διεποτόθη, ὅτι τόσον τὸ πλοίον, δύον καὶ τὸ φορτίον ἀπότομον εἴσοδον τοῦ ποταμοῦ Λούη τὴν 18ην Φεβρουαρίου 1935. Κατὰ τὴν στιγμὴν τοῦ ἀπογέματος τὸ σκάφος ἔφερεν ἓντα πρόλοιπον φορτίου 90 περίπου τόννων, διὰ τὴν Νάντην.

Εἰς τὸ σκεπτικὸν τῆς ἀποφάσεως τοῦ Ἐμποροδικείου ἀνεφέρετο, ὅτι τὸ ὑπὸ ἀμφισβήτησην ἐπίμαχον σημεῖον ἦτο, ἂν η Σημία, τὴν ὥποιαν ἑπεστήσαν οἱ ἐφοπλισταὶ, συνεπείη τῆς καθιντερήσεως τοῦ ἀτμοπλοίου τοῦ «Ελένη» διὰ τὰς ἐπισκευάς, περιελαμβάνετο εἰς τὴν γενικήν ἀβαρίαν. Τὸ Ἐμποροδικείον παρέδεχθη, ὅτι οἱ κανόνες C. Υόρων — Αμβέρσης (1924), ἀν καὶ ἐπὶ πρώτης ὄψεως ἐφανετοῦ ὀλιγότεροφθορού κατηγορηματικός, σημειώνει μὲ τὴν καθιντερήσην πλοίου εἰς τὸ τέλος τοῦ ταξιδίου, παρὰ μὲ τὴν καθιντερήσην διαφορούντος τοῦ ταξιδίου, μία ἐν τούτοις πλέον ἐμπειριστατωμένη μελέτη τοῦ κειμένου του, ἀπεδείχνει την ομφατίαν, ὅτι ἡ σημειωμένη εἰς τὸ τέλος τοῦ ταξιδίου καθιντερήσης δὲν ἤδυντο νὰ συμφεύγῃ πολύτερη εἰς τὴν γενικήν ἀβαρίαν.

Οἱ πλοιοκτήται ἡσηκώσανται ἔφερον κατὰ τῆς ἀποφάσεως ταύτης, ἀλλὰ τὸ Ἐφετείον τῆς πόλεως Rennes ἐπεινώσθε τὴν πρωτόδικον ἀπόφασιν. Εἰς τὸ σκεπτικόν, ἀφοῦ ἀνεκεφαλαϊστονταί αἱ συνθήκαι, ὑπὸ τὰς ὥποιας ἔλαβε χώραν τὸ ἀτύχημα, ἐτονίζετο διὰ αἱ ἐκδοθεῖσαι φορτωτικά ὑπέκειντο εἰς τὸν δρόμον καὶ συμφωνίας ἐνὸς ναυλοσυμφώνου, συναγένετος μεταξὺ τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῆς «SOCIETE FRANCO - SAIGONNAISE», διὰ τοῦ πλοίου καθιωτῆστο, ὅτι «πάντα τὰ ἀφορῶντα γενικήν ἀβαρίαν ἔχειν νὰ διεκανονίζοντο συμφώνως πρὸς τοὺς Κανόνας Υόρων — Αμβέρσης 1924».

Τὸ Ἐφετείον ἦτο τῆς γνόμης, ὅτι αἱ συνέπειαι καθιντερήσεως οφείληστον διὰ τοῦ Κανόνος C. Οἱ ἐφεισιβάλλοντες πλοιοκτήται είχον προβάλει τὸ ἐπιχειρηματικόν, ὅτι η ἔξαιρεσης τοῦ κανόνος C. ἀφεύδω μόνον καθιντερήσην εἰς λιμένα προσεγγίσεως καὶ οὐχὶ καθιντερήσην εἰς τὸ τέλος τοῦ ταξιδίου. Τὸ Ἐφετείον ἐν τούτοις ἀπεράνθη, ὅτι εἰς ἀμφοτέρας τὰς περιπτώσεις η Σημία προηγούχετο ἐπὶ τοῦ ίδιου αἰτίου, τῆς καθιντερήσεως, δηλοντότι, τὸν πλοίον καὶ ὅτι εἰς ἀκόμη μεγαλύτεροφθορού τὸν συμφεύγοντα πλοιοκτητῶν καὶ παραληπτῶν ἔπαινε μὲ τὴν γενικήν ἀβαρίαν.

Ἡ ἐμμνεία αὕτη ἦτο οὐμαφωνός μὲ τὸ πνεῦμα τοῦ κανόνος C., διστις εἰχε καθιωτῆση κατὰ μίαν διεθνή διάσκεψην ἀντιπροσώπων ὅλων τῶν ναυτικῶν χωρῶν καὶ οὐδίνος η συνεχής ἐφαρμογὴ ἤσχετο εἰς ἐπίσημην τῆς ἔξαιρεσης ταύτης.

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ

Ἐβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν
Νοοθηγικῶν ἀτμοπλοίων

“NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ καὶ ΑΜΒΕΡΣΑΝ κατ εὐθείαν καὶ διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν
Ἀγγλίαν καὶ ΚΟΝΤΙΝΕΝΤΕ.

Πληροφορίαι: Μέγαρον Ἐλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. δρόφος. Τηλέφ. 44-032. Πειραιά.

SVENSKA ORIENT LINE GOTEBORG

Τακτικαὶ ἀναχωρήσεις ἐκ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

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

Μεταφορτώσεις δι' ὅλους τοὺς λιμένας Ἡπειρωτικῆς Εύρωπης,

Ρήγου, Σκανδινανίας καὶ Βαλτικῆς.

Γενικοὶ Πράκτορες: ΣΚΑΝΔΙΝΑΥΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ ΕΓΓΥΣ ΑΝΑΤΟΛΗΣ
Πειραιεύς, Μέγαρον Σπυράκη

Αριθ. Τηλεφ. 45.151-45.153

ΤΑ "ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ",

Λόγω της έορτής της 15ης Αύγουστου τα «Ναυτικά Χρονικά» ξεδόθησαν κατά μίαν ημέρα ένωρτερον.

'Ατυχήματα εις Έλληνικά πλοῖα

«ΝΙΚΟΣ Τ.»: Προσφοραγμένον εἰς ἀβαθή θέσιν τοῦ Βραζιλιανοῦ λιμένος Σάντος, συνεπεία πυρκαϊᾶς εἰς τὸ γανανθρακοφορτίον του. Ως ἀνεγράφαμεν εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός μας, τὰ κύτη τοῦ φορτηγοῦ τούτου κατεργάσθησαν πρὸς κατάσθετον τοῦ πυρός μεθ' ὅ διετάχθη ἄντλησις τῶν ὕδατων πρὸς ἀνέλκυσιν τοῦ πλοίου. Ή ἀντλησις ἦρξατο ἀπὸ τὸ προφαῖον κύτην καὶ πάλιν κατέντησεν τὸν ἐπιθεωρητὴν νὰ διατάξῃ ἐπανακαταλύσουν τοῦ κύτου. Πέντε ημέρας βραδέτερον, ἥτοι τὴν διηνή Αὔγουστον ἐπανελήφθη ἡ ἀντλησις τῶν ὕδατων μὲν βραδὺν ρυθμόν, ὅπας δὲ ἡντλήθησαν 23 πόδες ὕδατος ἐνεφανίσθη καὶ πάλιν κατέντησεν. Διετάχθη τότε ἡ ταχεία ἐκφόρτωσις τῶν γανανθράκων εἰς φορτηγίδας καὶ ἡ ἔναρξις ἀντλήσεως τῶν ὕδατων καὶ ἀπὸ τὰ ὑπόλοιπα κύτη. (Ἀνγ. 1—6)

«ΣΠΥΡΟΣ»: Εποκενώσαν τὰς ζημίας τον εἰς τὴν Αλεξανδρείαν ἀπέπλευσεν ἔκειθεν διὰ Νάντην πόδες ἐκφόρτωσιν. (Ἰουν. 30)

«ΑΚΤΗ»: Εξ Ὀδησσοῦ δι' Ἀγγλίαν μὲ 7000 τ. γεννημάτων προσήρχεν εἰς ἀβαθή θέσιν παρὰ τὸ Ζινέζιο Μποζάν τῆς Καλλιπόλεως. Προσπάθεια, δόπιον τὸ πλοῖον ἀνέλκυσθη διὰ τῶν ίδιων αὐτοῦ δινάμεων ἀπέτυχε, δι' ὃ καὶ ἐξητήθη ἡ βούθεια τῆς Τουρκικῆς ναυαγοσωστικῆς ὑπηρεσίας. Διὰ τὴν ναυαγασθείσαν ὑπέγραψεν ἀνοίκτον συμβόλαιον τόπου Λόδη μὲ τὸ ναυαγοσωστικόν «Αλεμάδα», ὅπερ καὶ ἤρχισεν ἀμέσως τὰς ἐργασίας του. Μέχρι τῆς 3ης Αὔγουστου δὲν ἐπετεύχθη ἡ ἀνέλκυσις, κατωρθώθη δὲ μόνον νὰ μετακινηθῇ ἐλαφρῶς τὸ σκάφος κατὰ 4 μοίρας. Εἰς ἔνοχουν ἐκλήθη ἐκ Κονσταντινουπόλεως καὶ τὸ ναυαγοσωστικόν «Σάρδος», ἀφοῦ δὲ κατεβλήθη καὶ νέα προσπάθεια ἀνέλκυσθεν παρ' ἀμφοτέρων τῶν ναυαγοσωστικῶν, ἀλλ' ἀνέντησεν ἀποτελέσματος, ἀπεφασίσθη τημητικὴ ἐκφόρτωσις τοῦ πλοίου. Πρὸς τὸν σκοπὸν ἀπὸ τὸ προσελήφθη τὴν δην Αὔγουστον ὑπὸ τῶν ναυαγοσωστικῶν τὸ ἀτμόπλοιον «FIRUZAN» καὶ τὴν ἐπομένην ἥρξατο ἡ μεταφόρτωσις τημητοῦ γεννημάτων. Τὸ φορτηγὸν «Ακτή» ἐπικάμηθη τοῦ δυνοῦ ἀπὸ πρόφατος μέχρι γερύνας, δὲν φαίνεται δῆμος νὰ ὑπέστη ζημίας τῶν ἴψαλων του, διότι δὲν παρετηρήθη καμία διαφορά. (Ἀνγ. 1—6)

«ΛΕΙΒΑΔΩΘ»: Κατὰ τηλεγράφημα ἐκ Τίεν - Τσιν, ἐλισσόδεμον εἰς Χαϊζό προσέκρουσεν ἐπὶ μᾶς Κινεζικῆς εἰδόγκας, ἥτις ἔφερε 100 κιβώτια οιγαρέτων. Ξε τῆς ποσοσχόντεως τὸ φορτηγὸν δὲν ὑπέστη ζημία, ἡ εἰδόγκας δῆμος ἐβλάβη σοβαρῶς εἰς τὴν πλευράν, τὸ δὲ φορτίον κατεστράψατο, ὅπις ἐθάρακή ἀπὸ τὰ εἰσερεύσαντα ὕδατα. (Ἀνγ. 3)

«ΓΙΑΝΝΗΣ»: Κατευθυνόμενον ἐξ Ρόττερνταμ εἰς Ρίον Ιανέην μὲ φορτίον γανανθράκων εἰδοτοίσης διὰ τοῦ ἀσφορτού του, ὅτι ἀνεφέρεται τὸ φορτίον τῶν κυτῶν του Νο 3 καὶ 4 καὶ διὰ τὸ πλοῖον σπενδεῖ πρὸς τὸν πλησιέστερον λιμένα τῆς Μπάχιας. Προμάρτη τὸ ἀπόγευμα τῆς Ιδίας ἥμέρας (ταῦτα Αὔγουστον) τὸ πλοῖον κατέπλευσεν εἰς Μπάχιαν καὶ ἀφοῦ ἐπλεύσιεν, ἤρχισε νὰ ἐκφορτώνῃ ἐν σπουδῇ εἰς τὴν προβλῆτα καὶ εἰς φορτηγίδας. Τὸ πῶ, παρὰ τὴν σύντονον καταπολέμησην του, ἐξηπλώνετο ἀντὶ νὰ ἐντοπισθῇ, δι' ὃ καὶ διετάχθη ὑπὸ τοῦ ἀρμοδίου ἐπιθεωρητοῦ νὰ κατακλυσθῶν τὰ δύο κύτην, ἀφοῦ προγονημένως προσαραγθῆ τὸ πλοῖον, χάριν μεζονῶν ἀσφαλείας, εἰς ἀβαθή ἀμφώδη — θέσιν. Πράγματι τὴν δην Αὔγουστον τὸ σκάφος ἐφρυμονικήθη εἰς θέσιν κειμένην πλησίον τοῦ λιμένος τῆς Μπάχιας καὶ προσπάθησεν εἰς δύος ὕδατων 26 ποδῶν, καθ' ὅλον τὸ μῆκος τῆς τρόποδός του. Μετὰ τὴν προσάραξην κατεργάσθησαν τὰ κύτη Νο 3 καὶ 4, ἡ δὲ πυραϊά, ἥτις, σημειώτεον, εἶχε φθάσει εἰς τὸ «ετούν ντέζ», ἐφάνη ἀμέσως, ὅτι περιορίζεται. (Ἀνγ. 2—6)

«ΠΕΤΡΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ» (τάνκερ): Κατὰ τὴν παραμονὴν του εἰς Πουέρτο Μέζικο ἐξηκριβώθη, ὅτι είλον χαλαρωθῆ πέντε συνδέσεις ἐλασμάτων τοῦ Νο 4 τάνκων, δύο τοῦ Νο 1 θερμοῖς τάνκων καὶ ἕξ συνδέσεις τοῦ Νο 9 τάνκων. Σχετικά ἐποιεύνει ἐξετέλεσθησαν ἐπιτυχῶς. (Ἀνγ. 4)

«ΕΦΟΡΓΙΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ»: Ελέγει, ὡς γνωστόν, προσαράξει εἰς τὰ ἀβαθή τοῦ γιλιούμετον 57, τοῦ Ρόττερνταμ. Μετὰ τὴν ἀνέλκυσιν του τὸ πλοῖον ἐπεθεωρήθη εἰς Ροζάριο καὶ εὑρέθη ἀβλαβές, ἐφοδιασθὲν κατόπιν τούτου μὲ πιστοποιητικὸν ναυπιλοίας. (Ἀνγ. 5)

«ΚΥΜΑ» (Σιτινά): Καταπλέων εἰς Ρόττερνταμ παρέστη ἀνάγκη νὰ δοθῆται ὑπὸ τοῦ ομιλούντος «OOSTZEE» ἀπὸ τοῦ κυματοθραύστον τοῦ Χούκ οὗτον μέχρι τοῦ ἀγνωστούλου του. (Ἀνγ. 6)

Αἱ νεώτεραι πληροφορίαι:

Αἱ νεώτεραι πληροφορίαι ἐκ Μπάχιας διὰ τὸ φορτηγὸν «Πάντες» ἀναφέρουν, ὅτι ἡ πυραϊά τοῦ γανανθρακοφορτίου του κατεσθέσθη. Ἡδη διεξάγονται ἐργασίαι ἀνέλκυσισες. Κατεβέσθη ἐπίσης εἰς τὸ Σάντος καὶ ἡ πυραϊά τοῦ ἀπὸ «Νίκος Τ.» ἡ ἐκφόρτωσις δῆμος τοῦ γανανθρα-

φορτίου παρημποδίσθη ἐκ τοῦ δροχεροῦ καιροῦ.

Τὸ φορτηγὸν «Φραγκ. Β. Γουλανδρῆ» ἐμφορτοῦ μὲ σιτηρά, προσήρχεν εἰς τὰ ἀβαθή παρὰ τὸ χιλ. 126 τῆς διώρυγος Τίντο. Ἐπίσης τὸ φορτηγὸν «Βόρις», συνετείς θρασεως τῶν πρωμαντησίων του, λόγῳ κακοκαρίας εἰς Αμέρισαν, προσέκρουσεν ἐπὶ τοῦ κρητιδώματος ὑποτάν ζημίας τινάς. Η ἀνέλκυσις ἐξ ἀλλού τοῦ προσαράξαντος εἰς Καλλίπολιν φορτηγὸν «Ακτή» ἀνέμετρον νὰ ἐπιτευχθῇ, μετά τὴν ἐσφόρτωσιν 1000 τ. ἐκ τοῦ σιτοφορτίου του.

Τέλος, τὸ φορτηγὸν «Ελένη» ἐν Πόρτο Αλμέρενι διὰ Χούλη μὲ ξηλίαν, ἀνέφερε διὰ τοῦ ἀσφορτού του, ὅτι συνεπεία τρικυμίας ὑπέστη κατόπιν. Τημῆτα τῆς ἐπὶ τοῦ καταστρώματος ζηλείας παρεύθη εἰς τὴν θάλασσαν, τὸ δὲ πλοῖον κατευθύνεται εἰς «Άγιον Φραγκίσκον», ἵνα ταποποιήσῃ τὴν στοιβασίαν του.

Τὸ δεκαπενθήμερον τῆς ναυλαγορᾶς

Παρὰ τὴν σημειωμένην σταθερότητα εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναύλων ἀνά τοὺς διαφόρους τομεῖς τῆς ναυλαγορᾶς ἡ σίνησις ὑπῆρξε περιωρισμένη κατὰ τὸ παρελθόν 15θέμορον. Λί διαταγαὶ σποραδικῶς ἐκπλακοφόρουν, μετρίᾳ δὲ ὑπῆρξεν ἡ σίνησις χωρικοτήτης καὶ ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Βορ. Αμερικῆς, οἵτινες σήμερον συγκεντρώνουν τὸ μεγαλύτερον ἐνδιαφέρον διὰ φορτώσεις σιτηρῶν. Γεγονὸς πάντως είνε, ὅτι κατὰ τὸν προσεχεῖς μῆνας, λόγῳ τῆς αὐθόνου συγκομιδῆς τοῦ ἀραβοσίτου εἰς τὰς Ηνωμένας Πολιτείας, ἡ φορτηγὸς ναυτιλία θὰ ἀπασχοληθῇ εὐρύτερον ἀπὸ τὸν Κόλπον καὶ τὸ Νόρδερον ζέντες.

“Οσον ἀφορᾷ τὸ Ρόττερνταμ πλέοντα πληροφορία διαπιστώνουν πλέον τὴν μέχρι τοῦδε πιθανότητα, διὰ δὲν πρόκειται αἱ ἔκειθεν φορτώσεις ν' ἀπλωτοῖσιν ἀλλὰν χωρικοτήτητα, πέραν τῆς ἐκεῖ διαθεσίου τοιωτῆς. Η ἐσόδεια τοῦ ἀραβοσίτου διὰ μόνον ἀπεδείχθη περιωρισμένη, ἀλλὰ καὶ ποιητης τοιωτῆς, διότε, διώ τινας περιφερείας τῆς Αργεντινῆς, τὸ 50 οὐ τῆς δῆλης συγκομιδῆς νὰ θεωροῦνται μὴ ἐμπορεύσιμα. Βάσιοι δὲν πολογισμοὶ ἀναβιβάσουν τὰ πόδες ἐξαγωγὴν διαθέσιμα φορτία ἀραβοσίτου, σιτηρῶν καὶ λιναροσπόρων εἰς 2½ ἔως 3 ἑκατομμύρια τόννων. Συνεπά δὲν προβλέπονται παρὰ τὸν ἀραβοσίτου περιωρισμένη 116.000 τόννων διὰ τὸ μέχρι τοῦδε τοῦ ἀραβοσίτου περιφερείας τῆς Αργεντινῆς, τὸ 50 οὐ τῆς δῆλης συγκομιδῆς νὰ θεωροῦνται μὴ ἐμπορεύσιμα. Σεπτέμβριον τὰ πόδες ἐξαγωγὴν διαθέσιμα φορτία αἱ πολογισμοὶ τοιωτῆς, ὅτι ἡ ἀγορὰ τοῦ Ρόττερνταμ δὲν πρόκειται νὰ ἀπορροφήσῃ μέχρι τελούς τοῦ ἔτους, παρὰ εὐάριστά την σάφη. Κατὰ τὸν ἐφοπλιστικὸν κύκλον η τοιωτής κατάστασις θέλει εὑπέρεσσει καὶ ἀνάγκη τὴν πιθανότητα τῶν διὰ Νότο. Αμερικήν ναυλών διὰ Κόλπουν καὶ τὸν Κόλπον τοῦ Ρόττερνταμ ἐπληρώθησαν 10) — καὶ 11) — φύτα.

Ζητοῦν, ὀποιοδήποτε, ὑπῆρξεν ἡ σίνησις ἀπὸ τοὺς λιμένας τῆς Βορ. Αμερικῆς. “Αν καὶ δὲν ἀνεκοινώθη εἰσέστη ἡ τελικὴ ἀπόφασις τῆς «Επιτροπῆς» διὰ τὴν ἐπέκτασην τοῦ «σχεδίου» εἰς τὸν Κόλπον Μεζικοῦ, ἀρχέτη ἐν τούτοις σκάφη ἐναντίων διεκένει εἰς τὴν παγίαν τιμὴν τῶν σελ. 2/6 τὸ κονδώτερο δι' Αμέρισαν — Ρόττερνταμ, μὲ διαφόρους διῆμ-

**ΕΛΛΗΝΙΚΟΝ ΝΑΥΤΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ
EN ROTTERDAM**

PANHELLENIC SHIPPING AGENCY

**A. FIRIOS, LTD.
SHIPBROKERS AND AGENTS**

Director: A. FIRIOS

Manager: P. J. VAN VELZEN

Contractors for:

STEVEDORING, BUNKERCOALS
TOWAGE, CHECKWEIGHING ETC.

SHIPSTORES DEPARTMENT

Manager: F. M. FIRIOS

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

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo — of All Kinds —

TUG OWNERS
BIRKENHEAD

ALEXANDRIA - PORT-SAID

Established 1902-Cables GRENLIS

GREG. A. CACOMANOLIS

ALEXANDRIA-PORT SAID-SUEZ
Steamship Agent, Broker
General Merchant

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

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

όν, περιλαμβανομένων Κόρων, Δονδλίνων καὶ Μπέλφαστ εἰς τὰ 2)10½ και διά Γερμανίαν 3)—. "Ενα φορτίον παλαιοσιδήρων από Κόλπων διά Γδυνίαν ἐπληρώθη 18)— ἔλευθ. ἐγραφωτικῶν, ἔνα λιμένα. Ναύλωσεις ὀφεταὶ ἐκλεισθμάν ἐπίσης ἀπό "Αγ. Λαζαρέντον καὶ "Άλματαν εἰς τὰς πημάς τοῦ σχεδίου, ἐνῷ καὶ αἱ ζαχάρεις Κονβάς ἐνεφανίσθησαν μὲ κάποιον ἐνδιαφέρον εἰς τὰ 15)6 διά δύο λιμένας 'Αγγλίας ἢ Κόντινεντ. 'Ο Βόρ. Εἰρηνικός μὲ περιωρισμένας φορτώσεις δι' "Απο 'Ανατολήν καὶ Αντηραίαν μόνον.

Ἐις τοὺς πέραν τοῦ Σονές τομεῖς, παρὰ τὴν μικρὸν πόδας τὰ ἐκεῖ διαθέσιμον χωρητικότητα, ἡ κατάστασις δὲν ἔξειλήθη ὑπὲρ τῶν ἐφοπλιστῶν. Αἱ δρυῖαι Σαΐγκον ἀπησχόλησαν σκάφη τινὰ δι' Αἴγυπτον — Σεπτέμβριον εἰς τὰ 27 ἥσος 27)3 διά Βόρ. 'Αφριζήν — Βορδό—Ρούνεν, ἀλλὰ καὶ 26)6, ἐὰν καὶ ἐνθέαν διά Βόρ. 'Αφριζήν. 'Απὸ Φίτζι (Ζαχάρεις) δι' 'Αγγλίαν ἐκλεισθῇ ἔνα φορτηγὸν εἰς τὰ 31)3, 'Οκτώβριον. Οἱ φορτωταὶ τοῦ Νταλίν ἐπλήρωσαν 6 πέννες περισσότερον τῶν ἀπὸ μηνὸν κρατούντων ναύλων, ἥτοι 26)6, Αἴγυπτον — Σεπτέμβριον, καθὼς καὶ διὰ Σεπτέμβριον — 'Οκτώβριον, διὰ Ρόττερνταν ἢ 'Αμβέργον. 'Η Αντηραίας ἤσυρος, πλήν τινων στοφοφοριῶν δι' 'Απο 'Ανατολήν (Taku Bar 17)6 ἀπὸ Σίδνευ). 'Απὸ Βικτωρίαν (χῆμα) δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 32)—. Οἱ λιμένες τῶν Ἰνδίων μὲ τὰς γνωστὰς ἀναλλοιώτους τημάς ναύλων, 'Απὸ Μαντράς — μὲ ὀφετὸν ἐνδιαφέρον τῶν φορτωτῶν — ἐπληρώνοντο 28)— διὰ Μεσόγειον — 'Αγγλίαν — Κόντινεντ (λινόποροι καὶ φυτικά), ἐνῷ εἰς τὰ 25)3 ἐναντίωθησαν σκάφη ἀπὸ Βορδάνην δι' 'Αγγλίαν, ἐνῷ εἰς τὰ 25)3 ἐναντίωθησαν σκάφη ἀπὸ Βορδάνην δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, δι' Αἴγυπτον μέχρι καὶ 'Οκτώβριον. 'Απὸ Μορογιγκάο (μεταλλεύματα) δι' 'Αμβέρσαν 22)— 'Οκτ. — Νοέμβριον. Τὰ φορτᾶτα ἀπὸ Κοσσείο δι' 'Ιαπωνίαν εἰς τὰ 11)—, Αἴγυπτον καὶ ὁ ἀφαβόσιτος Νοτ. 'Αφριζῆς εἰς τὰ 15)9 ἀπὸ Κέπτ Τάνον δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταν. 'Ενδιαφέρον τι ἐπεδειχθῇ καὶ διὰ Ζαχάρεις ἀπὸ Ντέρμπατα δι' 'Αγγλίαν — Κόντινεντ, γύρῳ τῶν 17)6 Σεπτέμβριον — 'Οκτώβριον.

Ἡ Μαύρη Θάλασσα μὲ ὀφετὴν ἐργασίαν, ἀλλὰ μὲ τημάς ναύλων ζαμηλάς. Οἱ πλιούστηται δὲν ἡδύνηθησαν νὰ βελτιώσουν τοὺς ἐκεῖθεν ναύλους, λόγῳ τῆς ὑπεριμέτρου προσφορᾶς χωρητικότητος καὶ τῆς ἀπραξίας τοῦ Δονιάρεως. Πλείστα σκάφη 'Ελληνικά καὶ ἔναν ἐναλόθησαν εἰς τὴν παγίαν τιμὴν τῶν 10)6 ἥσος 10)9 δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταν, μὲ τὰς γνωστὰς δημόν. Μεταλλεύματα ἀπὸ Πότι διὰ Ρόττερνταν εἰς τὰ 10)3. Οἱ λιμένες τῆς Μεσογείου μὲ ἀσήμιαντον κίνησιν.

Οἱ γανάνθρωποι διὰ μὲν τὴν Μεσόγειον μὲ ἐλαχίστην ἐργασίαν καὶ μὲ ναύλους ζαμηλούς, ἐνῷ διὰ τὴν Ν. 'Αφριζήν ἡ κατάστασις ἐμπανίζεται κάπως βελτιωμένη ἀπὸ ἀπόψεως τιμῶν ναύλων. 'Απὸ Ονάλλιαν διὰ Μα. 'Αὔρες 12)3 ἥσος 12)6 διὰ Ρίον 'Ιανέριον 12)—, Περιαμποκον 10)9. Δι' 'Αλεξάνδρειαν 6)— ἥσος 6)3. 'Απὸ Δάντσιγκ διὰ Τσεζού 10)— καὶ ἀπὸ 'Εμδεν διὰ Σάντα Φε 13)6.

Ο Ναυλοτιμάριθμος

Τὸ 6' έτην τοῦ τρέχ. ἔτους εἰσήλθε κροίς τὴν βάσιμον πιθανότητα μᾶς ἀναβιώσεως τῆς ναυλαγορᾶς. 'Ο μέσος ὅρος τοῦ ναυλοτιμαριθμοῦ, ὃς οὗτος καταρτίζεται ἐπὸ τοῦ «Δόνδ Λίστα», κατῆλθε τὸν 'Ιούλιον εἰς τὰ 89.03 ο.ο., ἔναντι 117.64 τοῦ 'Ιούλιον 1937 καὶ 72.06 ο.ο τοῦ 'Ιούλιον 1936, ἐνῷ καὶ ἔν συγκρίσει πρὸς τὸν 'Ιούνιον τῷ. ἔ. ἐνεφάνισε μείωσιν 0.90 ο.ο. Κατὰ θαλασσίους τομεῖς ἡ πορεία τοῦ τιμαρίου τοῦ 'Ιούλιον καὶ αἱ αἰχμειώσεις ἔναντι τοῦ προηγούμενον μηνὸς 'Ιούνιον, δείχνενται ἀπὸ τὸν ἀσύλουντον πάντας:

	Ναύλοτ.	Διαφ. ο.ο
Εργάτη	82.37	+0.67
Βόρ. 'Αμερική	92.38	-0.48
Νοτ. 'Αμερική	93.22	-5.21
'Αν. 'Ινδία — 'Αφριζή	91.78	+1.40
Εἰρηνικός — Αντηραία	85.40	-0.33

Σύνολον:

Ἡ κυριότερα πτῶσις, ἡ δημοικαὶ ἐπέδρασεν ὑποτιμητικῶν ἐπὸ τοῦ συνόλου τοῦ ναυλοτιμαριθμοῦ, ὑφείλετο εἰς τὸν τομέα τῆς Νοτίου 'Αμερικῆς. 'Εάν πράγματι, τὸ Πλεῖστον ἔσταιντο διωσιδήρτοτε ζωηρότερον, δεδομέ-

νις μάλιστα τῆς ἐλαφρᾶς βελτιώσεως τῶν 'Ανατολικῶν ἀγορῶν, δὲν ἀπεκλείετο νὰ ἐνεφανίζετο καὶ κατὰ τὶ βελτιωμένος ὁ ναυλοτιμάριθμος τοῦ Ιούλιου, ἔναντι τοῦ μέσου δροῦ τοῦ προηγουμένου μηνός.

Τὰ ναυλωθέντα φορτηγά μας

— Έκ τοῦ Πλέιτ (διά γεννήματα)

«ΓΕΩΡΓΙΟΣ Γ.» δρὶς ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6500 τ. δι' ὡρισμένους λιμένας 'Αγγλίας, ἀμεος φόρτωσις. (Τιμὴ ναύλου καὶ δροῦ δὲν ἀνενούνθησαν).

— Εξ 'Αγγλίας—Κόντινεντ (διά γαιάνθρακας)

«ΑΦΡΟΕΣΣΛ» ἐξ Δάντσιγκ ἢ Γδυνίας 4000 τ. δι' 'Αλεξάνδρειαν 9)3, φόρτωσις Αἴγυπτος.

«ΑΝΝΑ» ἐξ Κάρδιψ 6500 τ. διὰ Πόλη Σαΐδ 6)3, φόρτωσις 17—29 Λιγνούστου.

«ΝΙΚ. ΦΙΛΙΝΗΣ» ἐξ Σόντερλαντ 4500—5000 τ. δι' 'Αλεξάνδρειαν 7), φόρτωσις 15—31 Αἴγυπτος.

— Έκ Μαύρης Θαλάσσης

«ΘΕΤΙΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6800 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταν 10)6, φόρτωσις 15—25 Αἴγυπτος.

«ΝΙΚ. ΜΙΧΑΛΟΣ» ἐξ Πόλη 8000 τ. μεταλλεύματον διὰ Ρόττερνταν 10)3, φόρτωσις Αἴγυπτος.

«ΝΥΜΦΗ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7200 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταν 10)6, δημὸν ὡρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 11)3, Λιγνούστου 5—15.

«ΜΙΧΑΗΛ Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7300 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταν 10)6, δημὸν ὡρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 11)3, καντσέλλο 24 Αἴγυπτος.

ΑΤΜΟΠΛΟΙΟΝ (Ρεθ.—Κούλ.) ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 8000 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταν 10)6, δημὸν ὡρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 11)3, καντσέλλο 25 Αἴγυπτος.

«ΠΑΝΑΓΗΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 7400 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέρσαν — Ρόττερνταν 10)6, δημὸν ὡρισμένους λιμένας 'Αγγλίας 11)3, καντσέλλο 28 Αἴγυπτος.

«ΥΠΑΝΙΣ» (εκ «Μαϊρη») ἐξ Νοβοροσίσκης 2100 τ. γεννημάτων διὰ Πειραιᾶ 8)6, Αἴγυπτος.

«ΜΑΙΩΤΙΣ» ἐξ Θεοδόσιας 2650 τ. γεννημάτων διὰ Πειραιᾶ 8)6, ἄμ. φόρτωσις.

«ΤΑΝΑΙΣ» ἐξ Θεοδόσιας 2300 τ. γεννημάτων διὰ Πειραιᾶ 8)6, ἄμεος φόρτωσις.

— Έκ τῆς Μεσογείου

«ΜΑΡΗ ΧΑΝΔΡΗ» ἐξ Πόλη Σαΐδ 8000 τ. ἀλατος διὰ Καλκούταν 6½ δροπίας, καντσέλλο 25 Αἴγυπτος.

«ΥΠΑΝΙΣ» ἐξ Βόλου 2100 τ. ἐγγωρίου οίτου διὰ Καλάμας 133 δρο., ἄ. φ.

«ΝΙΚ. ΝΟΜΙΚΟΣ» ἐξ Θήρας 1000 τ. προσελάνης διὰ Χάιφαν 4)—φροτ. φόρτωσις 15—31 Αἴγυπτος.

— Έξ 'Ινδιῶν καὶ 'Απο 'Ανατολῆς

«ΕΥΓΕΝΙΑ ΛΙΒΑΝΟΥ» ἐξ Μαντράς 7800 τ. φυστικῶν διὰ Μεσόγειου — 'Αγγλίαν — Κόντινεντ 28)—, Σεπτεμβρίου 1—15.

«ΟΛΓΑ Ε. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΥ» ἐξ Χαϊφόγκ — Σαΐγκον 7300 τ. δρύζης διὰ δύο λιμένας Βορ. 'Αμερικῆς (τημῆα φορτίου) σελ. 27)— καὶ διὰ Γαλλίαν (τὸ ὑπόλοιπον) σελ. 27)9, καντσέλλο 20 Αἴγυπτος.

— Έκ παντοίων ἀλλων ἀγορῶν

«ΑΔΕΑΦΟΤΗΣ» ἐξ Κόλπου Μεξικοῦ 7600—7800 τ. παλαιοσιδήρων διὰ Γδυνίαν 18)—, δύο λιμένας 18)6, καντσέλλο 31 Αἴγυπτος.

— Τάιμ-τσάρτερς

«ΑΙΑΣ» 8020 τ. d. w. «τάιμ - τσάρτερ» δι' ἔνα ταξίδιον Βορ. 'Αλταντικού (γεννήματα) δολ. 1.50, παραλαβὴ εἰς 'Αγιον Λαυρέντιον Αἴγυπτον καὶ παραδόσις εἰς 'Αγγλίαν — Κόντινεντ.

— Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΘΕΟΔΩΡΑ» ἐξ Κωνσταντίνης 1500 τ. πετρελαίου δι' 'Αλεξάνδρειαν 9)—, φόρτωσις Αἴγυπτον.

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΟΥ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΤΡΟΣΩΤΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

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

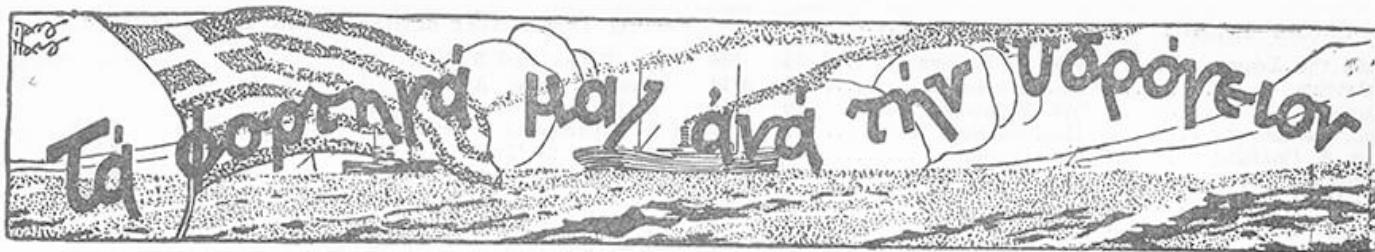


ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

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



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ

Έτος
ναυ.
γν.

Τόν.

ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ

Άγαλιανή	Θ. Έπιφανειάδη	11	1656	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαΐου
Άγιος Βλάσιος	Ίω. Δ. Χανδρῆ	14	4297	διῆλθε Παναράν 30 Ιουλ. διὰ Κόμπε
Άγιος Γεώργιος	νιοὶ Δημ. Πανταλέοντος	11	4248	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Ιουλ.
Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασπούλου	12	3283	εἰς Νικέπην ἀπὸ 14 Ιουλ.
Άγιος Γεώργιος IV	έτ. Γ. Νικολάου	38	4920	ἀνεχ. Ύμουντεν 29 Ιουλ. διὰ Βαγούδεο
Άγια Βαρθέρα	Φρ. Στιγάλι καὶ Σία	04	2425	ἔφθ. Κέμ 3 Αὔγ.
Άγια Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3808	ἀνεχ. Νικολάεφ 7 Αὔγ. διὰ Κόντινεντ
Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	άργει Σύρον ἀπὸ 31 Μαΐου
Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίβα	19	4514	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Ιουν.
Άγιος Νικόλαος	Εναγ. Νομικοῦ	99	1106	ἔφθ. Κιάτον 11 Αὔγ.
Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	διῆλθε Γιβραλτάρ 9 Αὔγ. δι' Αλεξανδρειαν
Άγ. Σπυρίδων	έτ. Βλάσηση	12	1864	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 26 Ιουν.
Άδαμάντιος	έτ. «Άδαμας» Α. Ε.	15	4277	ἔφθ. Λομπίτο 9 Αὔγ.
Άδαμας	έτ. «Άδαμας» Α.Ε.	18	4144	ἔφθ. Χούλλ. 10 Αὔγ.
Άδαμ. Γεωργαντῆς	άδελφ. Γεωργαντῆ	16	3445	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Απριλ.
Άδαμ. I. Πειθῆς	άδελ. Ι. Πειθῆ καὶ Σία	08	4537	διῆλθε Κονιόπολιν 2 Αὔγ. διὰ Ρόττερνταμ
Άδελφης	Μιχ. Καρδᾶ	17	5838	ἀνεχ. Λίβερπολ. 31 Ιουλ. διὰ Κέν Ούνεστ
Άδελφοι Χανδρῆ	Ίω. Δ. Χανδρῆ	19	6176	εἰς Δάντσιγκ ἀπὸ 11 Ιουν.
Άθηνά Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4824	διῆλθε Κολόμπο 5 Αὔγ. διὰ Μαντζάς
Άθηναι	«Ελληνική» Α. Ε.	10	2897	ἔφθ. Αμβούργον 13 Αὔγ.
Άιας	άδ. Πατέρα	15	4729	ἀνεχ. Πλότ Τάλμποτ 30 Ιουλ., Μπέλ "Αϊ. 10 Αὔγ. διὰ Μόντρεαλ
Άιγαι	Γ. καὶ Α. Φώκα καὶ Σία	96	1406	ἀνεχ. Βραΐλαν 26 Ιουλ. διὰ Νέαπολιν
Άιγαίον	Έτ. «Αιγαίον» Α.Ε.	19	5285	άργει Μοντεβίδεο ἀπὸ 24 Μαΐου
Άιγευς	άδ. Πατέρα	20	4538	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 1 Αὔγ.
Άικατερένη	άδ. Γεωργαντῆ	13	4929	ἀνεχ. Πειραιᾶ 27 Ιουλ., Κονιόπολιν 31 διὰ Μπαϊζάλ.
Άικατερένη T.	Θ. Α. Τεργιάζον	17	2560	ἔφθ. Πειραιᾶ 22 Ιουλ.
Άικατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	ἔφθ. Φορμαντ. 3 Αὔγ.
Άινος	έτ. «Ζέφυρος» Α. E.	10	3554	ἀνεχ. Μάρ Ντέλ. Πλάταν 30 Ιουλ. δι' "Αγιον Βιζέντιου
"Άις Γιώργης	νιοὶ Γ. Σιγάλα	08	2098	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 1 Ιουν.
'Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	διῆλθε Κονιόπολιν 1 Αὔγ. διὰ Φάλμονθ
'Άλεξάνδρα	Κ. Καρδᾶ καὶ Υιοῦ	13	4355	ἀνεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 29 Ιουλ. δι' "Αγ. Βιζέντιου
'Άλεξάνδρος	Μ. Α. Ταζμαντζῆ	06	4343	εἰς Λήθη ἀπὸ 10 Ιουν.
'Άλιακμων	Σ. Λιθανοῦ	13	4521	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Αὔγ. διὰ Σπαλάτο
'Άλικη	Ν. Γ. Λιθανοῦ	17	5140	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 28 Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 10 Αὔγ.
'Άλφειδς	Σ. Λιθανοῦ	20	5116	ἔφθ. Χάϊφαν 3 Αὔγ.
'Άναστασία	Π. Πρωτοπαπᾶ	05	2883	άργει Χαϊζίδα ἀπὸ 30 Μαΐου
'Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	άργει Οινούσας ἀπὸ 17 Μαρτ.
'Άνδρέας	ε'Ιόνιον Α. E.	19	6566	διῆλθε 'Αλγέριον 8 Αὔγ. διὰ Χάδρην
'Άνδριωτης	Νιζ. Κυδωνιέως	12	4393	εἰς Αμβέρσαν ἀπὸ 13 Ιουλ.
'Άνιτα	Γ. Κοκκωτοῦ	97	2741	άργει Όστανδην ἀπὸ 8 Φεβρ. ΕΠΩΛΗΘΗ
'Άννα	Ν. Λινιαρδοπούλου	19	5173	διῆλθε Ντόρεο 1 Αὔγ. διὰ Χώργενσοντ
'Άννα Σ.	Στεφανοπούλου-'Άνδρονίκου	03	2759	ἀνεχ. Βάζα 2 Αὔγ. διὰ Μπαρόσου
'Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	διῆλθεν "Αγ. Βιζέντιου 2 Αλγονόστον δι' Πιμπιγάμι
'Άννα Ν. Γουλανθρῆ	άδ. Γούλανθρη	21	4358	ἀνεχ. Νιούπορτ 28 Ιουλ., Μαδέρας 4 Αὔγ. διὰ Μοντεβίδεο
'Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 29 Μαρτ.
'Άννα Μαρία	Μάντακα καὶ Βιντιάδη	85	1272	ἔφθ. Γένοβαν 1 Αὔγ.
'Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	διῆλθε Σαμπάγκ 2 Αὔγ. διὰ Πότ Σαΐδ
'Άννα T.	Θ. Α. Τεργιάζον	06	2728	ἀνεχ. Θεσσαλονίκην 10 Αὔγ. δι' Αμβέρσαν
'Άνθιπη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλου	05	3298	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Μαΐου
'Άντωνης	Σ. καὶ Π. Λαμπού	15	3729	ἔφθ. Αμβέρσαν 29 Ιουλ. καὶ Εμίδεν 7 Αὔγ.
'Άντωνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν.
'Άντωνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 3 Ιουν
'Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	διῆλθε Γιβραλτάρ 31 Ιουλ. διὰ Νέαπολιν
'Άντωνης Χανδρῆς	Βιομ. — Εφ. «Χανδρῆς»	18	5866	ἔφθ. Ρίον Ιανέρφον 30 Ιουλ.
'Άντωνης	Ι. Δ. Τσούνια	82	1524	άργει Σαγκάνη ἀπὸ 15 Φεβρ.
'Άριδος	Σ. Λιθανοῦ	19	5289	ἔφθ. Μαντζάς 5 Αὔγ.
'Άργολικός	Μαροή Εμπειρόκου	21	4786	άργει Πεταλίονς ἀπὸ 18 Ιουν.
'Άρης	Μ. Συλᾶ	14	4810	ἀνεχ. Πειραιᾶ 31 Ιουλ. διὰ Χερσόνηα, ἔφθ. 6 Αὔγ.
'Άριαδην	I. Νικηφόρου	12	4745	ἀνεχ. Σίδνεϋ (Καναδᾶ) 29 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν
'Άριστ. Λ. Γουλανθρῆς	E. Γούλανθρη	05	3470	ἔφθ. Φρεύ Μπέντος 31 Ιουλ.
'Άρκαδια	«Άτλαντις» Α. E.	66—21	853	ἔφθ. Κονσταντίναν 30 Ιουλ. καὶ Ρένι 2 Αὔγ.
'Άρμαθια	άδ. Γιανναγᾶ καὶ Σία	19	4683	άργει Λιγάνη ἀπὸ 18 Ιουν.
'Άρτεμις	Πήττα	06	1433	άργει Χίον ἀπὸ 13 Ιουν.
'Άρχαγγελος	άδ. Λιθανοῦ	17	5692	ἀνεχ. Τάϊν 30 Ιουλ. διὰ Σάν Ντορίγκο
'Άρχων	Κωστή Λαμπού	21	1364	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 Ιουλ.
'Άσημίνα Μπάκια	Π. Μλάκη	95	1344	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ιουλ.
'Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	άργει Σάν Νικολάς ἀπὸ 3 Ιουν.
'Άσπασια Νομικοῦ	έτ. «Π. Νομικός, Α. E.»	38	4750	ἔφθ. Ρένι 30 Ιουλ.
'Άστερία	I. A. Ταζμαντζῆ	04	3313	ἔφθ. Σάρπην 28 Ιουλ. καὶ Μπάρον 6 Αὔγ.
'Άστηρ	Θεο. Σταφύλοπάτη	96	1350	ἀνεχ. Βόλον 10 Αὔγ. διὰ Κέρκυραν
'Άτεα	G. Κοκκωτοῦ	01	4109	άργει Ρούν 26 Ουτ. ΕΠΩΛΗΘΗ
'Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α. E.	19	5446	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 15 Ιουν.
'Άτλας (τάνκερ)	«Τρανσπότερολ» Α. E.	09	4009	διῆλθε Κονιόπολιν 1 Αὔγ. διὰ Σέτταν
'Άσρα	I. Χαδούλη — M. Σιτινᾶ	12	4652	ἔφθ. Γδύνια 31 Ιουλ.
'Άφροδεσσα	'Άδ. Κιρτάτα	05	2529	ἔφθ. Αλιμποργκ 6 Αὔγ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γχρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βαθύ τής Σάμου	νίδην Δ. Ίγγλεση	12	1556	άργει Πειραιᾶ από 5 Ιουν..
Βαλεντίνη	'Ιω. Σκαφλατίδη	09	4713	εἰς ταξίδια "Άπω 'Ανατολῆς
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	έφθ. Πειραιᾶ 31 Ιουν..
Βασ. Δεστούνης	Παν. καὶ Βασ. Πανᾶ	12	3299	έφθ. "Αμστερόνταμ 6 Αύγ.
Βασ. Α. Πολέμης	'Ιω. Γκούμα	07	3429	έφθ. Σύρον 23 Ιουν..
Βασιλείος Τ.	'Ελ. Τρικόγλου	20	3673	έφθ. Θεοδόσιαν 1 Αύγ.
Βασιλική	Γ. Μαυρολέοντος	05	2089	άργει Ρόττερνταμ από 2 Μαΐου
Βάσος (τάνκερ)	'Ιω. Δ. Χανδροή	12	4733	άργει Πειραιᾶ από 21 Ιουν..
Βέλγιον	«Ελληνική» Α.Ε.	19	2844	άργει Πειραιᾶ από 2 Ιουν. 'Εποκευή
Βικτωρία	N.'Απόδιακον—X. Πατέρα	14	4202	έφθ. Γδύνια 28 Ιουν.. καὶ Τάιν 2 Αύγ.
Βιντεόντα	'Αντ. Παπαδάκη	11	1787	έφθ. θεοδόσιαν 1 Αύγ.
Βιολατώ Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	διηγές Πειραιᾶ από 14 Ιουν..
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	2313	διηγές Πειραιᾶ από 7 Αύγ. διὰ Μπ. "Αἴρες
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	έφθ. Μάλταν 1 Αύγ.
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	άργει Αμβέρσαν 4 Αύγ.
G. Σ. Λιθανδρός	N. Γ. Λιθανοῦ	37	4835	άνεξ. Μοριουγκάο 6 Αύγ. διὰ Λίθερπουλ.
Γαλαξίας	«Γαλαξίας» Α. Ε.	18	4393	έφθ. Καίρος 1 Αύγ.
Γαρουφαλιά	Σπυρ. Λαμποῦ	14	4708	διηγές Κωνιών 5 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
Γεράσιμος Βεργωτῆς	P. καὶ Η. Βεργωτῆ	20	6343	άνεξ. Βαζαμάτου 3 Αύγ. διὰ Ρασίν
Γερμανία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1977	άργει Πειραιᾶ από 14 Ιουν. 'Εποκευή
Γεώργιος	N. Λαγούτη	10	2216	άνεξ. Κοσσέτο 30 Ιουν., Πόρτ Σαΐδ 2 Αύγ. διὰ Μπαρλέτταν
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπιαση	18	4289	έφθ. Μπάχιαν Μπλάχιαν 3 Αύγ.
Γεώργιος Π.	Θ. Επιφανειάδη	03	4052	άνεξ. Πειραιᾶ 3 Αύγ. διὰ Ρωσίαν
Γεώργι. I. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	13	4345	διηγές Πειραιᾶ από 7 Αύγ. διὰ Κόντινεντ
Γεώργ. Κυριακίδης	N. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άργει Ροζάριο από 27 Ιουν..
Γεώργ. Μ. Λιθανδρός	Σ. Λιθανοῦ	38	5435	εἰς Χάρτελεπον. ὥπο συμπλήρωσιν
Γεώργ. Μάντακας	B. Γ. Μάντακα	21	3246	άργει Πειραιᾶ από 30 Απριλ.
Γεώργ. Μ. Έμπειρικός	Σ. Γ. 'Εμπειρίκου	21	5728	άνεξ. Φορμαντή 25 Ιουν.. διὰ Ντακάρ
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	έφθ. Μπάχιαν 2 Αύγ., περικαΐα
Γιαν. Γούναρης	Z. Γ. Γούναρη	01	2238	έφθ. Αμβέρσαν 1 Αύγ.
Γκρήκ Μάρινερ	έτ. Νήλ — Παντελή	14	3714	άργει Πέναρθ από 2 Ιουν..
Γρανικός	«Γρανικός» Α.Ε.	16	3689	εἰς λιμένας Ιαπωνίας 1 Αύγ.
Γρηγόριος Κ. II	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	άνεξ. Στρατώνι 12 Αύγ. δι' 'Αμβούργον
Δαμασκηνή	Παν. 'Αγγελάτου	03	1196	έφθ. Πειραιᾶ 7 Αύγ. καὶ Καλάμας 12
Δανάος	P. καὶ G. Κ. Λεμού	06	4419	διηγές Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
Δάνατρις	Σ. Συνοδινοῦ	14	2113	άργει Χαλκίδα από 25 Ιουν..
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	άργει Πειραιᾶ από 26 Δεκ.
Δάφνη	N. Λυκιαρδοπούλου	18	3798	έφθ. Κάρδιφ 7 Αύγ.
Δελφίν	Λῶ καὶ Α' Ανδρεάδη	06	3816	έφθ. Πειραιᾶ 26 Ιουν..
Δελφοί	M. Δ. καὶ E. Λαμοῦ	15	4739	άργει Λίθερπουλ από 27 Μαΐου
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	άργει Πειραιᾶ από 2 Απριλ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Η. Λαμοῦ	05	3338	άργει Ολονόσας από 16 Φεβρ.
Δημ. Βερύκος (τάνκερ)	N. Βερνίκου	11	1203	άργει Πειραιᾶ από 2 Σεπτεμβρίου
Δημ. Γ. Θερμιώτης	A. M. Τατάρη	06	4271	έφθ. Μπ. "Άνθρες 30 Ιουν..
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	N. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άνεξ. Λά Πλάταν 20 Ιουν.. διὰ Ντακάρ
Δημ. Ίγγλεσης	νίδην Δ. Ίγγλεση	18	5275	άργει Πειραιᾶ από 31 Μαΐου
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	έφθ. Θεσσαλονίκη 30 Ιουν..
Δημ. Χανδρῆς	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	άνεξ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διὰ Ρίο Γραντέ
Διαμαντής	Διαμ. Πατέρα	17	4990	άνεξ. Πειραιᾶ 31 Ιουν.. διὰ Χερσόνα, έφθ. 4 Αύγ.
Διον. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	άνεξ. Σαΐγκον 8 Αύγ. διὰ Μασσαλίαν
Δίρφυς	άδ. Πατέρα	17	4240	έφθ. Χάιφαν 27 Ιουν..
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4181	άνεξ. Πειραιᾶ 4 Αύγ. διὰ Ρωσίαν
Διόνας	Λεων. Α. Έμπειρίκου	15	5604	έφθ. Γαλάται 4 Αύγ.
Δυοίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	άνεξ. Νοβορωσίσιμη 2 Αύγ., Κωνιών 4 διὰ Σονάν
"Εθη Λιθανοῦ	N. Λιθανοῦ	37	4839	άνεξ. Νιούπορτ 28 Ιουν.. δι' 'Αλεξάνδρειαν
"Εθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	διηγές Σαμπάγκ 2 Αύγ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	άνεξ. Σάν Νιζολάς 19 Ιουν.. διὰ Ντακάρ
Ειρήνη Ν. Ράλλια	N. Δ. Ράλλια	08	3860	διηγές Κωνιών 7 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
Ειρήνη Σ. Έμπειρίκου	Στ. 'Εμπειρίκου	27	4164	διηγές Μπούπιμουρον 15 Ιουν.. δι' 'Αγγλίαν
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. N. Δρακούλη	18	5329	άνεξ. 'Αμβέρσαν 24 Ιουν.., "Αγ. Βιζέντιον 5 Αύγ. διὰ Μοντεβίδεο
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως...	Π. Κυδωνιέως	16	4129	διηγές Μοντεβίδεο 1 Αύγ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
"Έλενα P.	A. Ρόσσου	17	4576	άργει 'Αμβέρσαν από 3 Ιουν..
Έλένη	Α. Καλλίνικου	18	5655	άνεξ. Πόρτ Αλμέρειν 5 Αύγ. διὰ Χούλλη
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπιαση	19	5260	έφθ. Χαΐφογκ 1 Αύγ.
Έλένη T.	Θ. Λ. Τεργιάζου	97	3039	άνεξ. Γαλάται 10 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Έλένη Κουλουκουντή	άδελφ. Κουλουκουντή	38	5548	διηγές "Αγ. Βιζέντιον 31 Ιουν.. διὰ Ρίον Ιανεΐον
Έλιξα	'Αντ. Παπαδάκη	19	1986	έφθ. Βραΐλλαν 29 Ιουν..
Έλιοσθετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	άργει Πειραιᾶ από 30 Απριλ.
Έλλενικ Πίονερ	άδ. Γιαννούλατου	24	3549	άργει Πειραιᾶ από 9 Ιουν..
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α. Ε.	16	2081	άνεξ. Καβάλλαν 11 Αύγ. διὰ Λίμνην — Πειραιᾶ
Έλλη	άδ. Γιαννούλατου	90	1198	εἰς Ρούνεν από 1 Ιουν..
Έλλην	έτ. «Σ. Γ. Έμπειρίκος»	38	4974	έφθ. Χούστον 4 Αύγ.
Έλληνικό	Θ. Παπαδημητρίου	04	8059	άργει Πειραιᾶ από 13 Ιαν.
Έλληνικό "Υπαίθρο	Θ. Παπαδημητρίου	89	1499	άργει Πειραιᾶ από 30 Ιαν.
Έλπις	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	άνεξ. Σάν Νιζολάς 18 Ιουν.. διὰ Ντακάρ
Έλπις	A. Πιοντέζη	19	1492	εἰς Ράβντις 5 Αύγ.
Έμμυ	Γ. Βεργωτῆ	14	2295	άργει Σάντα Φέ από 12 Απριλ..
Έπαμ. K. Έμπειρίκος...	νίδην 'Επ. Έμπειρίκου	27	4385	άργει Πειραιᾶ από 19 Ιουν..
Έραστο	I. Σκαφλατίδη	18	5904	έφθ. Γιοζοζάμιν 24 Ιουν..
Εύανθιά	'Ιω. Π. Γουλανδρῆ	15	3551	διηγές Κωνιών 4 Αύγ. διὰ Ρίον Ιανεΐον
Εύδοϊκός	Μαρῆ Έμπειρίκου	22	4792	άνεξ. "Αχους 6 Αύγ. δι' 'Αμβέρσαν
Εύγενα Καμπάνη	Γ. N. Έμπειρίκου	98	3470	εἰς Σέριφον 1 Αύγ.
Εύγ. Σ. Έμπειρίκου	Στ. Έμπειρίκου	20	4882	άνεξ. Ρίον Ιανεΐον 2 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
Εύγενία Λιθανοῦ	Σ. Λιθανοῦ	36	4839	διηγές Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Εύδοξη Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5317	διηγές Σούνες 19 Ιουν.. δι' Ανστραλίαν
Εύδοξια	'Ανδρονίκου-Στεφανοπούλου	03	2018	διηγές Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διὰ Σούντσοβαλλ.
Εύηνος	'Ιω. Λιθανοῦ	19	5627	άνεξ. Ιτσα 20 Ιουν.. διὰ Σαζάλιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύθαλια	άδ. Γουλανδρή	18	3555	άνεχ. Μοντεβίδεο 23 'Ιουλ. δι' "Εσμπέργη
Εύθαλια Μαρῆ	Ν. Μαρῆ	19	4196	διηλθε Κων) λιν 31 'Ιουλ. διά Φάλμουθ
Εύπλοια	Γιώργη Λαμπού	11	3862	άργει Οινούσας από 1 'Ιουν.
Εύρυμέδων	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3557	άνεχ. Πειραιά 6 Αύγ. διά Ρωσίαν
"Εψιλον"	Λεων. Ν. Εμπειρίκου	11	4120	άργει Σάν Νιολάς από 28 Μαΐου
Ζάννες Γούναρης	ἀδελφοί Γούναρη	07	4407	άργει Πειραιά από 2 Μαΐου
Ζαννής Λ. Καμπάνης	κληρ. Δ. Καμπάνη	20	5317	Έφθ. Γκεελδηγ 3 Αύγ.
Ζερμαίν	Στυλ. Καστάνου	11	5217	Έφθ. Λονδίνον 4 Αύγ.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	διηλθε "Αγ. Βιζέντιον 31 'Ιουλ. διά Μοντεβίδεο
Ζέφυρος	έτ. «Ζέφυρος» Α. Ε.	09	4796	άργει Σάν Νιολάς από 11 Μαρτ.
Ζηνοθία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	άργει Κέαν από 18 Φεβρ.
'Ηλίας Γ. Κουλουκουντής..	άδ. Κουλουκουντή	38	5548	διηλθε Παναμάν 23 'Ιουλ. δι' 'Αμβούργον
Ηρα	Γ. Μ. Σταυρατέλατου	05	3208	άργει Χόγκ Κόργ 1 Αύγ.
Ηρών	Δημ. Ν. Κουφού κλπ.	06	1516	εις Βόλον από 1 'Ιουλ.
Θάλεια	'Ηλία Σνιλά	17	5875	άνεχ. Πειραιά 9 Αύγ. διά Γερμανίαν
Θάσος	Θ. Λ. Τεργιάζου	19	1565	Έφθ. Πειραιά 7 Αύγ.
Θεδόλ 2	Θωμά Ν. Επιφανειάδη	10	657	εις Πειραιά από 18 'Ιουλ.
Θεμώνη	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	38	5630	Έφθ. Σόντερλαν 29 'Ιουν., πρός συμπλήρωσιν
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς και Σία	17	1054	άνεχ. Άλεξάνδρειαν 5 Αύγ. διά Κωνσταντζαν
Θεοδώρος Γ.	Θ. Λ. Τεργιάζου	12	3409	άργει Πειραιά από 2 'Ιουλ. Επισκευή
Θεομήτωρ	νιών Σπύρου Πολέμη	10	4427	διηλθε "Αγ. Βιζέντιον 27 'Ιουλ. διά Δάντοιγκ
Θεοοκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	Έφθ. Κόρρ 2 Αύγ.
Θεοφανώ Λιθανού	Σ. Γ. Λιθανού	37	4815	άνεχ. Ρούεν 6 Αύγ. διά Χιλήν
Θερμαϊκός	Μαρη Εμπειρίκου	23	4518	Έφθ. Θεσσαλονίκην 25 'Ιουν.
Θέτις	Π. Χατζηλία	30	4123	άργει Σύρον από 3 'Ιουν.
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	Έφθ. Σέριφον 5 Αύγ.
Θηρασία Νομικού	Εύαγγ. Νομικού	88	1356	Έφθ. Γαλάται 27 'Ιουν.
Θράκη	Θ. Λ. Τεργιάζου	17	982	Έφθ. Ρένι 9 Αύγ.
Θρασύθουλος	Α. Βογατζίδη	12	3693	άργει Σύρον από 16 'Ιουλ.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	άργει Σύρον από 16 'Ιουλ.
Ιάκωβος	Γ. Αγγελίδη	01	2107	Έφθ. Σέτταν 5 Αύγ.
Ιγύρ	Α. Αναστασίου	07	2693	διηλθε Φιλόσιγκ 6 Αύγ. διά Στέττιν
Ιθάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4083	άργει Σύρον από 5 'Απριλ.
Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	άργει Πειραιά από 30 'Ιαν.
Ικαρίον	έτ. Βεργωτή	12	4013	άργει Ροζάριο από 28 Μαρτ.
Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιθανού	15	4724	διηλθε Πειραιά 5 Αύγ. διά Φάλμουθ
Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	διηλθε Φεονάντο Νορδόνγα 1 Αύγ. διά Πλέιτ
Ισμήνη	Ν. Δ. Κοτζιά και Σία	90	2399	άργει Λισαβόνα από 4 Δεκ. Ζημία
Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	Έφθ. Κύθνον 13 Αύγ.
Ιωάννης	Δ. Δάμαση	09	3667	Έφθ. Αιμέρσον 5 Αύγ.
Ιω. Καρράς	Παν. Καρρά	17	3527	διηλθε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Ιω. Μ. Έμπειρηκος	Στ. Εμπειρίκου	24	3734	άνεχ. Βίλλαν Κονστιτούσιον 28 'Ιουλ. διά Ντακάρ
Ιω. Νομικός	Δ. Νομικού	99	640	Έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
Ιω. Π. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	10	3750	διηλθε Μοντεβίδεο 1 Αύγ. δι' "Αγ. Βιζέντιον
Ιω. Φαφαλίδης	Λ. Φαφαλιού	19	5670	διηλθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. δι' 'Αμβούργον, έφθ. 11
Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	Έφθ. Γκάιπεξ 5 Αύγ.
Ιω. Χανδρής	'Ιω. Δ. Χανδρή	20	6094	διηλθε Στούς 8 Αύγ. διά Μαντράς
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	Έφθ. Ρόττερνταμ 26 'Ιουλ.
Καδιώ	νιοί Γ. Σιγάλα	11	1430	Έφθ. Γαλάται 6 Αύγ.
Καίτη Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	18	3061	άνεχ. Χονγκούσαγκ 9 Αύγ. δι' 'Αρχάγγελον
Καθαριώτισσα	νιοί Γεωργ. Καραδία	13	1877	Έφθ. Χάρτελεπούλ 2 Αύγ.
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4443	άργει Πειραιά από 3 'Ιουλ.
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	Έφθ. Λήθ 8 Αύγ.
Καλλιόπη Σ.	'Ιο. Σταύρου και Σία	18	5152	άνεχ. Καζαπλάγκαν 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ
Καλυψώ Βεργωτή	«Επτάνησος» Α. Ε.	18	5686	Έφθ. Καλκόνταν 17 'Ιουλ.
Καπετάν Στρατής	Ξενίδ—Κουμπής και Σία	06	3574	άργει Πειραιά από 25 Μαρτ.
Καραβάδος	Γ. Σταυρατέλατου	13	2325	εις πλόας εν Κίνα
Καρράς	Κ. Καρράς και Υιού	18	5234	Έφθ. Μπουφγάκ 25 'Ιουλ.
Κασσανδρά Κ. Λουλούδη	άδ. Γουλανδρή	19	5106	άνεχ. Γιρεντίζενμάουθ 2 Αύγ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 4
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	άργει Σύρον από 22 'Απριλ.
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	Έφθ. "Αγ. Φραγκίσκον 2 Αύγ.
Κάτε	Ν. Λυκιαδοπούλου	18	5197	διηλθε Σαμάρηγκ 29 'Ιουλ. διά Μασσαλίαν
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Τρανσπετρόλ» Α. Ε.	87	2495	Έφθ. Πειραιά 13 Αύγ.
Κατηγκώ Χατζηπατέρα	νιών Κ. Χατζηπατέρα	13	3661	άνεχ. Ιτέαν 8 Αύγ. διά Στέττιν
Κατηνά Βούλγαρη	Νικ. Θ. Βούλγαρη	12	4567	έφθ. Ροζάριο 29 'Ιουλ.
Κέπι Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & Κ. Ξένου	05	3890	άνεχ. Μαγίόρκαν 5 Αύγ. Γιβραλτάρ 9 διά Φάλμουθ
Κεραμίες	«Κεφαλληνιακή» Α. Ε.	17	5085	διηλθε Γιβραλτάρ 29 'Ιουλ. διά Πειραιά, έφθ. 5 Αύγ.
Κεχρέα	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	άργει Πειραιά από 3 Μαρτ.
Κλεάνθης	Α. Λούζη	11	4153	άργει Ροζάριο από 31 Μαΐου
Κολχής	άδ. Συνδινού	09	2219	άνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ. διά Βόλον, φθάνει 14 Αύγ.
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	διηλθε Κων) λιν 27 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
Κονίστρα	Θωμά 'Επιφανιάδη	07	3530	διηλθε Ντακάρ 30 'Ιουλ. διά Φάλμουθ
Κορινθιακός	Μαρη Εμπειρίκου	10	3562	άργει Βραΐλαν 7 'Ιουν.
Κόρθιον	άδελ. Σύμπονα	09	2116	Έφθ. Χόπαν 1 Αύγ.
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	διηλθε Κων) λιν 27 'Ιουλ. διά Λίβερπουλ
Κουμουνδούρος	Υιοί 'Επ. Εμπειρίκου	25	3598	διηλθε Ντακάρ 30 'Ιουλ. διά Φάλμουθ
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατσάρη	02	1070	Έφθ. Βραΐλαν 5 Αύγ.
Κύμα	I. Χαδούλη — Μ. Σιτινᾶ	12	3994	άνεχ. Λίβερπουλ 30 'Ιουλ. διά Ρόττερνταμ, έφθ. 4 Αύγ.
Κύμα	Απ. Πεζά	11	3959	Έφθ. Στέττιν 26 'Ιουλ.
Κυρά — Παναγιά II	'Αντ. Χάλαρη	99	1012	άνεχ. Μάλταν 27 'Ιουλ. διά Πειραιά, έφθ. 3 Αύγ.
Κυριακούλα	Α. και Δ. Λαμπού	18	4340	άργει Πειραιά από 2 'Ιουλ.
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. Ηλιοπούλου	05	2527	Έφθ. Πειραιά 17 'Ιουλ.
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρή	22	4697	άνεχ. Κάρδιφ 30 'Ιουλ., Μαδέρας 5 Αύγ. διά Πλέιτ
Κωνστ. Χατζηπατέρας	Υιοί Κ. Χατζηπατέρα	18	5962	Έφθ. Νιολάσεφ 4 Αύγ.
Κωστής	Μουσουνά και Βενιεράκη	19	5438	άνεχ. Μπάρον 31 'Ιουλ. διά Κούβαν
Κωστής	I. Δ. Χανδρή	05	8933	Έφθ. Κούβιστο 4 Αύγ.
Λακωνικός	Μαρη Εμπειρίκου	14	3803	άργει Βραΐλαν από 14 'Ιουν.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Λάνα	Στεφ. Γ. Φαροκούνχ	98	3462	διηλθε Ηγεμονάρα 1 Αύγουστου διά Χούλι, έφθ. 9 είς Τίεν - Τσίν 3 Αύγ.
Λειβαθώ	Γ. Μ. Σταματελάτου	03	1765	άνεχ. Ντωμπαταν 6 Αύγ. δι' Ινδοκίναν.
Λεόντιος Τεργιάζος	Θ. Λ. Τεργιάζος	11	4953	έφθ. Γαλάτα 28 Ιουλ.
Λέρος	Δ. Μοσχονά	99	846	άργει Χίον από 15 Ιουν
Λέσβος	'Αδ. Σιφναίου	10	1005	διηλθε Κωνιάν 3 Αύγ. δι' Αμέρισαν
Λεωνίδας	Θρ. Βογιατζίδη	28	4573	άνεχ. Ροζάριο 9 Αύγ. διά Μαδέρας
Λεωνίδας Μ.	Χατζηπατέρα — Μιχάλου	29	4573	διηλθε Ντόμπαταν 2 Αύγ. διά Ντακάρ
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Βόλον 3 Αύγ.
Λεωνίδας Μ. Βαλμάς	Μιχ. Βαλμᾶ	14	2080	έφθ. Ρίον Ιανείρου 31 Ιουν. και άνεχ. 5 Αύγ. διά Πλεύτ
Λεωνίδας Ν. Κονδύλης	νιών Λ. Κονδύλη	12	3923	έφθ. Θεσσαλονίκην 23 Ιουν.
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	διηλθε Κέαν Τάσσαν 4 Αύγ. διά Ντακάρ
Λύρας	Π. και Μ. Λύρα	18	5685	άνεχ. Μπάρου 21 Ιουν. διά Ροζάριο
Μαίανδρος	Σ. Λιδανού	19	4581	άργει Πειραιά από 7 Απριλ.
Μαήνης δφ Σάμος	νιών Π. Δ. Γουλανδρή	01	1190	άργει Ιμπάζου από 22 Φεβρ.
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	έφθ. Χερσώνα 29 Ιουν.
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	άνεχ. Πειραιά 10 Αύγ. διά Θεοδόσιαν
Μαϊώτις	Α. Συνοδινού	88	1709	άργει Πειραιά 2 Μαρτ.
Μάκης	Ε. Κ. Βλασπούλου	06	3546	άργει Βραλάν από 12 Ιουν.
Μαλιακός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	12	3903	άνεχ. Φούμαντλ 28 Ιουν. διά Ντακάρ
Μαλέας	'Ιω. Παπαδέα	17	5709	άργει Βίλλαν Κονσταντίνου από 15 Μαΐου
Μαννούλα	νιών Γεωργ. Καραβία	20	1965	άργει Πειραιά από 2 Μαρτ.
Μάξ Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	άνεχ. Μπάρου 29 Ιουν. διά Ρόπτερνταμ
Μαραθών	Α. Λουζη̄ πλ.	19	6352	έφθ. Αμβέρσαν 2 Αύγ.
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανού	89	2187	άργει Πειραιά από 8 Φεβρ.
Μαργαρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	5401	διηλθεν "Άδεν 3 Αύγ. διά Σαγκάν
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	άργει Βίλλαν Κονσταντίνου από 26 Απριλ.
Μαρή Χανδρῆ	Βιομ. — Έφ. «Χανδρῆς»	18	5840	άργει Πειραιά από 26 Ιουν.
Μαρία	Σ. Περη̄ — Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	άργει Πειραιά από 11 Μαΐου
Μαρία Α.	Κ. Η. Λαμπού	12	4707	εις Αμέρισαν από 17 Ιουν.
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	έφθ. Γαλάτα 3 Αύγ.
Μαρία Σταθάτου	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	άνεχ. Νέαν Υόρκην 6 Αύγ. διά Κουντάρουν
Μαριέτ Νομικού	Π. Νομικού	19	5241	διηλθε Μαγιόρκαν 7 Αύγ. διά Φάλιουνθ
Μαριέττα	Ν. Ενσταθίου	13	6042	άργει Ρόπτερνταμ από 26 Ιουν.
Μαρίκα Πρωτοπαπά	Π. Πρωτοπαπά	15	4447	έφθ. Ρούέν 30 Ιουν. και Ρόπτερνταμ 7 Αύγ.
Μαριόγκα	I. Νικηφόρου	12	4236	άργει Πειραιά από 17 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	άνεχ. Χαδάνναν 9 Αύγ. δι' Αντιλλας
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	διηλθε Κωνιάν πολὺν 5 Αύγ. διά Λονδίνου
Μαρουλιώ	Μιχ. Κυδωνιέως	18	4215	έφθ. Χερσώνα 23 Ιουν.
Μαρουσάω Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρή	13	4669	έφθ. Μπάρου 6 Αύγ.
Μάρτησσα	N. Ενσταθίου	19	5476	διηλθε Λάζ Πάλμας από 1 Ιουν. δι' Αντιρραίαν
Μεμάς	Ν. Βογιατζίδη	02	2846	διηλθε Ηγεμονάρα 30 Ιουν. δι' Αλεξανδρειαν
Μεμάς	«Αιγαίνων Α.Ε.	00	4359	άργει Αργοστόλη από 8 Ιουν.
Μέντωρ	Μαρ. Κουφούκλη	12	1735	άνεχ. Πέρητ Σαΐδ 28 Ιουν. διά Κωνσταντζαν, έφθ. 3 Αύγ.
Μερόπη	Γ. Δρακούλη	02	3050	έφθ. Βραλάν 23 Ιουν.
Μεσσαριά Νομικού	'Ανδρ. Παπᾶ	11	4181	άργει Λαύριουν από 24 Μαΐου
Μήμης Χανδρῆ	Έτ. «Π. Νομικός» Α.Ε.	95	985	έφθ. Θεσσαλονίκην 7 Αύγ.
Μικούζα	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	12	3989	έφθ. Αμστερνταμ 8 Αύγ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	έτ. «Βλάσσος»	05	3071	έφθ. Πειραιά 20 Ιουν.
Μιχαήλ Λιθανός	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	εις Πάτρας 5 Αύγ.
Μιχαήλ Λ. Εμπειρίκος	Σ. Λιδανού	38	4774	άνεχ. Σοναμπάγκα 5 Αύγ. διά Πόρτ Σαΐδ
Μιχαήλ I. Γουλανδρῆς	Στ. Εμπειρίκου	18	5202	άνεχ. Αλεξανδρειαν 4 Αύγ. διά Ρωσίαν
Μιχαήλ Κηκηνής	κληρον. Μ. Γουλανδρῆ	21	6669	διηλθε Περαντούρον 5 Αύγ. διά Ρίον Ιανείρου
Μιχαλιώδης	Ν. Ενσταθίου	19	5234	έφθ. Σάν Λορέντζο 30 Ιουν.
Μόσχα Δ. Κυδωνιέως	άδ. Ξυλά	08	3742	διηλθε Ηγεμονάρα 5 Αύγ. διά Θεσσαλονίκην
Μόσχα Λ. Γουλανδρῆ	Δημ. Α. Κυδωνιέως	15	3874	άνεχ. Ρίο Γκράντε 3 Αύγ. διά Ροζάριο, έφθ. 8
Μοτορίνα (τάνκερ)	άδ. Γουλανδρῆ	18	5199	έφθ. Ροζάριο 30 Ιουν.
Μόκονος	έτ. «Τρανσπετρόλ»	89	2239	άργει Πειραιά από 26 Ιουν.
	N. Ανδρόνικου	01	1098	διηλθε Κωνιάν 4 Αύγ. διά Βηρυττόν
	έτ. Βλάσσος	04	3582	άργει Πειραιά από 2 Ιουν.
	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άργει Σάν Νιζολάς από 7 Φεβρ.
	Π. Κωτταροπούλου	14	1735	άργει Σέτταν από 2 Μαΐου. Ζημία
	Δ. Ι. Γουλανδρῆ	04	3531	διηλθε Κωνιάν 30 Ιουν. διά Ηγεμονάρα
	Στ. και Δημ. Φαραλιού	12	3451	άνεχ. Θεοδόσιαν 4 Αύγ., Κωνιάν 8 δι' Ιφρούτς
	έτ. «Ωκεανός» Α. Ε.	13	4826	έφθ. Πειραιά 25 Ιουν.
	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	έφθ. Ντάρεν 7 Αύγ.
	'Ιω. Γ. Λιδανού	19	5764	άνεχ. Κάρδιφ 6 Αύγ. διά Χιλήν
	νιών Γ. Γράτσου	18	1954	έφθ. Γαλάτα 21 Ιουν. (διά Βηρυττόν)
	Α. Καλλινίκου	18	5154	έφθ. Λίθ 25 Ιουν.
	'Ηλ. Χατζηλία	37	5205	έφθ. Ρίον Ιανείρου 2 Αύγ.
	Γ. Δρακούλη	07	3854	άργει Σάντα Φέ από 6 Απριλ.
	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	άργει Σύρον από 11 Ιουν.
	'Ελευθ. Τρικόγλου	19	5175	εις Σάντος από 25 Ιουν. Πυροκαΐα.
	έτ. Αλαντικός	17	3201	άνεχ. Αρχάγγελον 2 Αύγ. διά Χούλι.
	Κ. Μιχάλου	13	4342	άνεχ. Πειραιά 8 Αύγ. διά Πότι
	Κουλούδουν — Εμπειρίκου	19	5295	άνεχ. Ρόπτερνταμ 5 Αύγ. διά Ρίον Ιανείρου
	Α. Νομικού	99	625	έφθ. Πειραιά 28 Ιουν.
	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	εις Αντρόσσαν από 18 Ιουν.
	Μικέ Φιλίνη	04	3111	διηλθε Ηγεμονάρα 30 Ιουν. διά Χούλι, έφθ. 7 Αύγ.
	B. Σ. Ροσολίουν	10	4540	άργει Κάρδιφ από 17 Φεβρ.
	Ίω. Αγγελούν	12	4351	διηλθε Ηγεμονάρα 28 Ιουν. διά Τούκα
	άδελφοι Πατέρα	10	4362	διηλθε Κωνιάν 8 Αύγ. διά Φάλιουνθ
	Γ. Νικολάου	20	6868	έφθ. Κόμπε 13 Ιουν.
	Γ. Νικολάου	30	4108	άργει Σύρον από 1 Ιουν.
	Γ. Νικολάου	20	4528	άνεχ. Καράτσι 26 Ιουν. διά Ηγεμονάρα
	Γ. Νικολάου	13	7156	άνεχ. Γουζάρο 3 Αύγ. διά Κουντοτάουν
	Γ. Νικολάου	27	5525	άργει Αμστερνταμ από 14 Απριλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Νικολάου Ούρανία	Γ. Νικολάου	22	6397	άνεξ. Κόμπε 5 Αύγ. διά Ρασίν
Νίτα	άδ. Γιανναγά	15	4732	άργει Σύρον ἀπό 30 Μαΐου
Νύμφη	Ν. Λυκαρδοπούλου	21	4504	ἔφθ. Όδησσον 5 Αύγ. (δι' Αμβέρσαν)
Οδυσσεύς	Παν. Α. Γιαννούλατον	13	4577	ἔφθ. Είβονμάνθ 9 Αύγ.
"Ολγα" Έπ. Εμπειρίκου	νίδων 'Επ. Εμπειρίκου	22	4677	άνεξ. Καμάται 30 Ιουν. διά Σαύγον
Όλλανδία	«Ελληνική, Α. Ε.»	11	1759	διηλθε Φινιστέρων 11 Αέγ. διά Πάτρας — Πειραιά
Όλυμπος	Κουλούθουρον — Εμπειρίκου	18	5249	άνεξ. Φρήματι 3 Αύγ. διά Ντακάρ
Όμηνοια	Σενιού-'Αλ. Χριστοφορίδου	08	3692	άργει Χίον ἀπό 16 Μαΐου
"Ορος" Αθώας	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	13	3578	άργει Καλαί ἀπό 9 Μαρτ.
"Ορος" Αίτνα	«Ατλαντικός» Α. Ε.	29	4233	διηλθε Κων(η)ν 4 Αύγ. διά Χούλ.
"Ορος" Ατλας	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	16	5647	άνεξ. Θεοδόδου 1 Αύγ. διά Γιβραλτάρ
"Ορος" Δίρφυς	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	24	6651	άνεξ. Ρίον Ιανέρον 6 Αύγ. διά Βαλτημόρην
"Ορος" Ελικών	«Τράμπ, Σο»	18	5525	άργει Ντώρντερεχτ ἀπό 16 Απριλ.
"Ορος" Ιδή	«Ατλαντικός» Α. Ε. κλπ.	38	4202	διηλθε Μαδέρας 28 Ιουν. διά Μπ. "Αύρες
"Ορος" Ιθάρη	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	14	4191	άργει Ροζάριον ἀπό 21 Ιουν.
"Ορος" Κάσιον	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	18	7914	άργει Κάρελοτς ἀπό 7 Απρ.
"Ορος" Κιθαιρών	«Τράμπ, Σο»	12	3876	άργει "Αιμστερνταμ ἀπό 27 Ιαν.
"Ορος" Κύνθος	«Τράμπ, Σο»	18	5188	άργει Πειραιά ἀπό 1 Μαΐου
"Ορος" Λυκαβηττός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	17	4292	άργει "Αιμέρσαν ἀπό 14 Ιουν.
"Ορος" Μυκαλή	Κ. Γεωργιλή καὶ Σία	07	3556	ἔφθ. Χούλ. 28 Ιουν. καὶ ἀνεξ. 6 Αύγ. διά Μονήμανον
"Ορος" Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλούκουντη	19	5403	άργει Μπλάνθ ἀπό 18 Ιουν.
"Ορος" Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	20	5166	άνεξ. Όμούτα 7 Αύγ. διά Πόδοτ Κάμψα
"Ορος" Οθρυς	Μ. Μάρκου	19	4817	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 22 Ιουν. Εναντίθη
"Ορος" Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	19	5252	άνεξ. Ρόττερνταμ 2 Αύγ. διά Τάμπαν
"Ορος" Παρνασσός	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	21	5334	άργει Ρόττερνταμ ἀπό 21 Μαρτ.
"Ορος" Πάρνης	έτ. «Θησεύς» Α. Ε.	17	4371	ἔφθ. Βαζανάτσου 6 Αύγ.
"Ορος" Πέρα	Κοσμέτου — Κουλούκουντη	18	5208	άνεξ. Σίδνεϋ (Αντστραλ.) 7 Αύγ. διά Ντακάρ
"Ορος" Πεντελικόν	Κουλούκουντη - Κωστομένη	17	5896	άργει Ντώρντερεχτ ἀπό 24 Μαρτ.
"Ορος" Πήλιον	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.	17	5655	άργει "Αιμέρσαν ἀπό 20 Δεκ.
"Ορος" Πίνδος	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	20	5729	άργει "Αιμέρσαν ἀπό 3 Μαρτ.
"Ορος" Πριονας	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	10	3986	ἔφθ. Μούρμανον 1 Αύγ.
"Ορος" Ροδόπη	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	19	5182	άργει Πειραιά ἀπό 23 Ιουν.
"Ορος" Ταύρος	«Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	ἔφθ. Νιούκαστλ (N. S. W.) 6 Αύγ.
"Ορος" Υμηττός	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	21	6388	ἔφθ. Μόρι 30 Ιουν.
"Ορος" Χελμός	«Ατλαντικός» Α. Ε.	23	6481	διηλθε Πόρτα Σαΐδ 4 Αύγ. διά Βορδώ — Ρουέν
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	13	4979	άργει Πειραιά ἀπό 26 Ιουν.
Παγκρατίων	Δημ. Ν. Κουφός κλπ.	20	2171	άργει Πειραιά ἀπό 24 Φεβρ.
Παναγής	Ν. Λυκαρδοπούλου	20	5187	άνεξ. Σούσιας 4 Αύγ. διά Ρωσσίαν
Παναγής	Ι. Δ. Τσούνια	94	2744	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Παναγιώτης	Εναγγ. Νομικοῦ	01	3575	διηλθε Γιβραλτάρ 29 Ιουν. διά Δάντσιγκ, ἔφθ. 10 Αύγ.
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5839	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 31 Ιουν.
Πανόρχαρτος	Β. καὶ I. Κουτσόνου	15	4661	διηλθε Γιβραλτάρ 30 Ιουν. διά Μπάρον, ἔφθ. 3 Αύγ.
Παντελής	Κ. Λαμπού καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	άργει Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπό 7 Μαρτ.
Παντιάς	έτ. «Ωκεανός» Α.Ε.	12	4981	άνεξ. Θεσσαλονίκην 3 Αύγ. διά Πότι
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άργει Σάντο Φέ ἀπό 28 Δεκ.
Πάραλος	Κ. Α. Πετρούντη	06	3435	ἔφθ. Πειραιά 21 Ιουν.
Παρθενών	άδ. Πειθή	08	3189	διηλθε Γιβραλτάρ 30 Ιουν. διά "Αλεξάνδρειαν
Πεντέλη	άδ. Κουλούθουν	19	5287	διηλθε Δ. Γιβραλτάρ 1 Ιουν. διά Αντστραλίαν
Περράκης Λ. Καμπάνης	άδηρ. Λ. Καμπάνη	10	3584	άνεξ. Νόνφτεγκαμ 28 Ιουν.. Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διά "Ελλάδα
Περσένς	Α. Ανδρεάτου	18	5172	άργει "Αιμέρσαν ἀπό 16 Μαρτ.
Πεταλοί	Μαρη̄ Εμπειρίκου	17	6565	άργει "Αιμέρσαν ἀπό 13 Ιουν.
Πετρούλ (τάνκερ)	έτ. «Τρανσποτέρούλ»	03	4634	ἔφθ. Φλόσιγκ 9 Αύγ.
Πετράκης Νομικός (τάνκερ)	Μ. καὶ E. Νομικοῦ	14	7020	άνεξ. Αιμούνγον 7 Αύγ. διά Κόλπον Μεξικοῦ
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γούλανδρη	23	4693	άνεξ. Σόντερλαντ 5 Αύγ. διά Μπ. "Αύρες
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	ἔφθ. Ρίον Ιανέρον 30 Ιουν..
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	άνεξ. Μπάρον 30 Ιουν. διά Λισσαβόνα, ἔφθ. 4 Αύγ. καὶ ἀνεξ. 5
Πηλέυς	Ε. Χατζῆλια	28	4695	ἔφθ. Γένοβαν 28 Ιουν.. καὶ Σύρον 5 Αύγ.
Πηγελόπη	Σπ. Παραμυθιώτη	19	6559	άργει Πειραιά ἀπό 21 Ιουν.
Πίνδος	έτ. «Πίνδος» Α.Ε.	08	4360	διηλθε Πόρτα Σαΐδ 4 Αύγ. διά Φάλμουν
Πιπίνα	Γ. Μ. Σταματελάτου	04	2709	εἰς πλόας ἐν Κίνα
Πλειάδες	άδελφ. Πρωτίου	18	4620	άργει Πειραιά ἀπό 4 Μαρτ.
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκραστᾶ	09	1457	ἔφθ. Πειραιά 3 Αύγ. καὶ ἀνεξ. 10 διά Ρωσσίαν
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	ἔφθ. Τάιν 7 Αύγ.
Πόπη	Μιχ. Βερούνον	96	1594	άνεξ. Οστάνδην 1 Αύγ. διά "Εσμιτζέρκ
Πόπη Σ.	Υἱοί Γ. Σιγάλα	03	2083	άνεξ. Σούντσβαλ 2 Αύγ. διά Πειραιά
Ποσειδών	άδ. Πήττα	09	3840	ἔφθ. Αγίαν Μαρίναν 9 Αύγ.
Ποσειδώνια	Δ. Γεωργούπολουν καὶ P.-K.	09	3681	άργει "Αλγέριον ἀπό 10 Φεβρ.
Ρήνος	Λεων. Εμπειρίκου	19	4649	άργει Πειραιά ἀπό 20 Ιουν.
Ρίτα Χανδρή	Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	άνεξ. Χούλ. 5 Αύγ. διά Δάντσιγκ, ἔφθ. 10
Ρόκος	«Ιόνιον» Α.Ε.	18	6429	διηλθε Πόρτα Αλμπέρνη 22 Ιουν.. διά Μάντζεστερ
Ρόκος Βεργωτής	«Επτάνησος» Α. Ε.	19	5637	άνεξ. Σαύγδων 28 Ιουν., Κολόμπο 9 Αύγ. διά Νάντην
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	ἔφθ. Πειραιά 30 Ιουν..
Σαρωνικός	Μαρη̄ Εμπειρίκου	12	3548	άνεξ. Αιμέρσαν 30 Ιουν., Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διά Σμύρνην
Σίφονς	Θεμ. Σταφυλοπάτη	17	2290	ἔφθ. Θεσσαλονίκην 13 Αύγ.
Σούζου	Μποδ. Αθανασιάδη	07	950	ἔφθ. Μασσαλίαν 23 Ιουν..
Σουλιώτης	Μαλάμουν	17	4300	άνεξ. Σούντσβαλ 28 Ιουν.. διά Μαριούπολιν, ἔφθ. 6 Αύγ.
Σουσάννα	N. Παπαδάτου-Α. Τσαβλίη	04	932	εἰς Γάνδην 1 Αύγ.
Σπάρτη	Γ. Μ. Σταματελάτου	22	1202	χρατεῖται εἰς Φορμίζαν ἀπό 23 Ιαν.
Σπύρος	έτ. Βεργωτῆ	18	6629	άνεξ. "Αλεξάνδρειαν 28 Ιουν., Οράν 8 Αύγ. διά Λά Παλλίς
Σταμ. Γ. Εμπειρίκος	έτ. «Σ. Γ. Εμπειρίκου»	36	3941	διηλθε Ντώρμπαταν 23 Ιουν.. διά Ντακάρ
Στάμος	Δ. Φαραλούν	14	3801	άνεξ. Κάρδιφ 23 Ιουν.. διά Μπ. "Αύρες
Σταυρός	«Κάσος» Α.Ε.	25	4858	ἔφθ. "Τιμμιγκάν 8 Αύγ.
Σταυρός Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμαντάρου	12	5528	ἔφθ. Βόλον 28 Ιουν.. καὶ Πειραιά 10 Αύγ.
Στρυμών	Στ. Λιβανού	19	5250	διηλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διά "Αλεξάνδρειαν
Στυλιανή	άδ. Πήττα-Κ. Σκριβάνου	96	3256	άργει Πειραιά ἀπό 8 Ιουν..
Στυλιανός Χανδρής	Ίω. Δ. Χανδρῆ	19	6059	διηλθε Λός "Αντζελες 19 Ιουν.. διά Κόμπε

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυ.	Τόν. γνρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Τάκης	Π. Αντύπα	04	1698	άνεχ. Πειραιᾶ 11 Αύγ. διὰ Τράπλαν
Τάμεσις	Λεων. Α. Έμπειρικού	14	3942	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Μαΐου
Τάναϊς	Άδελφ. Συνοδινοῦ	07	1545	άνεχ. Πειραιᾶ 2 Αύγ. διὰ Θεοδόσιαν, ἔφθ. 7
Ταξιάρχης	Άδελφ. Λαμπιοῦ	13	4221	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 19 Μαρτ.
Τάσις	«Μυρτόφων» Α.Ε.	13	4706	διῆλθε Παναμᾶν 28 Ίουλ. διὰ Χούλλ.
Τάσσος	Έμπι. Καραβία	01	3634	άνεχ. Ούνωνας 25 Ίουλ. Γιβραλτάρ 9 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
Ταύγετος	Κουλούνθου — Έμπειρικού	18	5687	ἔφθ. Χερσόνησην 28 Ίουλ.
Τέτη	εῖοι Γ. Σιγάλα	03	2747	ἔφθ. Νοβορωσίσκην 22 Ίουλ.
Τέτη Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	02	1882	ἔφθ. Σπέτσας 8 Αύγ. Είτα Πειραιᾶ—Τήγνον (προσκυνητάς)
Τηλέμαχος	Γ. Δραζούνη	11	3658	εἰς Βραζαλάν απὸ 27 Ιουν.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	άνεχ. Αμβέρσαν 3 Αύγ. διὰ Πειραιᾶ
Τουρλιανή	Γ. Λασημούτη	19	2486	ἔφθ. Καλοκρόνα 28 Ίουλ.
Τρεγκόδηναν	Βασ. Ι. Σαποβάρου	03	3075	άργει Αλεξάνδρειαν ἀπὸ 31 Ιαν.
Τρίτων	εῖοι Γ. Γράτσου	14	4211	άνεχ. Χούλλ. 29 Ίουλ. διὰ Μπουνένος "Αὔρες
Τώνης Χανδρῆς	Ι. Δ. Χανδρῆ	04	3163	ἔφθ. "Αμτερενταμ 10 Αύγ.
Υδραίος	Α. Κούλονάρα καὶ Κ. Ξένου	02	4476	άνεχ. Ρόττερνταμ 28 Ίουλ. διὰ Πειραιᾶ, ἔφθ. 12 Αύγ.
Υδρούσα	Π. Χριστοπούλου	22	2038	διῆλθε Γιβραλτάρ 3 Αύγ. διὰ Στέττιν, ἔφθ. 11
Υπανις	ἀδ. Συνοδινοῦ	09	1459	ἔφθ. Βόλον 10 Αύγ.
Φαίαξ	Σπ. Παραμυθιώτη	15	7188	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 26 Ίουν.
Φανερωμένη	Δ. Βλαζάκη	08	3404	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Μαΐου
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	ἔφθ. Ειδονάραν 7 Αύγ. καὶ ἀνεχ. 10 διὰ Σάρπηνες
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκᾶ Νομικοῦ	21	2012	ἔφθ. Κονστάντζαν 23 Ίουλ. καὶ Νοβορωσίσκην 1 Αύγ.
Φραγκούλλα Β. Γουλανδρῆ	ἀδ. Γουλανδρῆ	18	6701	άνεχ. Μπουνένος "Αὔρες 6 Αύγ. δι' Εύφορην
Φρέδη	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	διῆλθε Μαδέρας 3 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
Φωτεινή Καρρᾶ	Μιχ. Καρρᾶ	18	4465	άνεχ. Ρίον Ιανέριον 25 Ίουλ. διὰ Μπουνένος
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	29	4386	διῆλθε Γιβραλτάρ 8 Αύγ. διὰ Λονδίνου
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	άργει Σύρον ἀπὸ 5 Ίουν.
Χλόδη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	διῆλθε Σοζότα Αἴγαντ 4 Αύγ. διὰ Μαντούας
Χρήστος Μαρκέτος	έτ. Βεργοτῆ	19	5209	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 20 Φεβρ.
Χρυσῆ	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	ἔφθ. Μπουνένος "Αὔρες 25 Ίουλ.
Ώκεανία	Μ. Καριβάλη	07	4843	άργει Κέαν ἀπὸ 18 Μαρτ.
Ώνάση Σωκράτης	Άφιστ. Ήνάση	19	5439	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Ίουλ.
Ώριών	Πόλ. Λύρα — Α. Λούζη	09	4798	άργει Σάν Νικολάς ἀπὸ 17 Φεβρ.
Ώρωπός	Μαρή Έμπειρικού	13	3475	εἰς Πειραιᾶ 1 Αύγ.

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

"Ανδρέας (Παναμ.)	I. A. Κοσμᾶ	17	4933	άργει Μοντεβίδεο ἀπὸ 30 Μαΐου
"Αριστον (Σουηδ.)	Αφ. Ήνάση	38	10277	ἔφθ. Γιοζοζάμαν 31 Ίουλ. καὶ ἀνεχ. 6 Αύγ. δι' "Αγ. Φραγκίσκου
Γιολάντα (Παναμ.) Τ.	έτ. «Πρωμέρας Παναμᾶ	13	4680	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 22 Απριλ.
'Ελένη (Αγγλικόν)	Ρεθύμνη — Κουλούκουντη	21	1138	ἔφθ. Πόρτ Ντέ Μπούν 5 Αύγ.
Κάρμεν Σύλβα (Ρουμ.)	Καλάτου — Μαζορή	03	1601	άνεχ. Χαλκίδα 13 Αύγουστου δι' 'Αλεξανδρούπολιν
Κλαίρη (Παναμ.) Τ.	έτ. «Πρωμέρας Παναμᾶ	16	5845	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Ίουν.
Μαρτής (Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλούκουντη	94	2483	άργει Μασσαλίαν ἀπὸ 1 Μαρτ.
Μιρουπάνου (Αγγλικόν)	Μινακούλη καὶ Σία	05	2539	έφθ. Γκάλιεστιν 8 Αύγ.
Μυριάμ, (Αγγλ.-τάνκερ)	Κ. Βενιζέλου	21	7012	άργει Σαντορίνη 14 Αύγ. διὰ Κέρκυρας
Νέλσων, (Αγγλ.-τάνκερ)	Σταύρος Χριστοφορίδη	96	1437	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 11 Ίουν.
Νοέμη—Τζούλια (Άγγλ.)	Α. Μινακούλη—Ρουσάνου	95	2499	έφθ. Καζακπλάγραν 4 Αύγ.
Νόρα (Παν.)	Α. Π. Αναστασάτου	06	1781	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 8 Φεβρ.
Ούρανία (Παναμ.)	Παν. Αντύπα	02	1953	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 1 Αύγ. καὶ Κέπρον 9
Πάναμ (Παν. - τάνκ.)	Κ. Βενιζέλου	25	7277	άνεχ. Γιοζοζάμαν 16 Ίουλ. διὰ Πόρτ Σάν Λούτις
Ρίζερ Ντάρτ (Αγγλ.)	έτ. «Τζέννυ»	12	1859	εἰς Ρωσίαν 8 Αύγ.
Ρίζερ Τάιν (Άγγλ.)	έτ. «Τζέννυ Ατδ»	20	1517	άργει 'Αμβέρσαν ἀπὸ 1 Απριλ.
Σάν Νικόλα, (Ιταλικ.)	Ν. Σταματίου	79	677	άργει Βρινδήσιον ἀπὸ μηνόν
Τουσσίκα (Αγγλικόν)	Κ. Λαζαράδη — Α. Δάλλα	03	1828	άνεχ. Μασσαλίαν 27 Ίουλ., Γιβραλτάρ 6 Αύγ. διὰ Μπάρον
Ώνάση Πηνελόπη (Παναμ.)	Άφ. Ήνάση	19	5404	άργει Ρόττερνταμ ἀπὸ 20 Μαρτ.

ADMIRALTY LIST COALS-ANTHRACITE

BEST WELSH BUNKERING MIXTURES

ΔΙΑΡΚΗΣ ΠΑΡΑΚΑΤΑΘΗΚΗ

ΔΙ' ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
EN KΕΡΚΥΡΑ

LUNDSTROM & NILSSONAB
ESTABLISHED 1894

SWORN

SHIPBROKERS

Shipowners, Steamship & Forwarding agents
Insurance - Average

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

ΒΟΥΔΛΕΥ & ΚΟΝΤΗΣ WOODLEY & CONDI

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ
ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ-ΔΙΑΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ-ΠΡΟΜΗΘΕΙΑΙ
LLOYD'S AGENTS

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

BISTIS SHIPPING CORP.

ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΑΠΛΟΙΩΝ

24 STONE ST.

NEW - YORK

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ:

ARIBISTIS, NEW-YORK