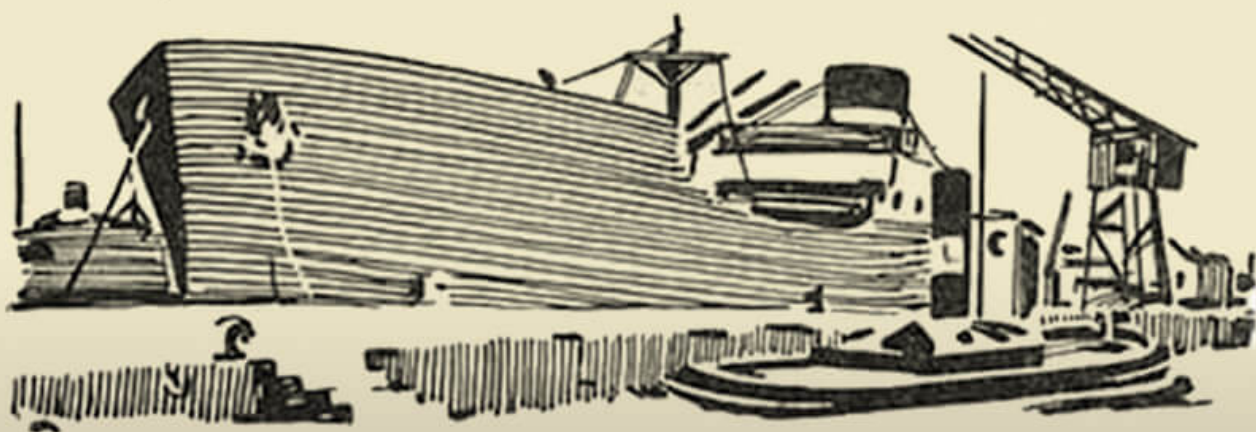


ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



1η Απριλίου 1933

Αρ. Φύλλου 55



ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Γ' ΑΡΙΘ. 55. = ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΩΤΤΑΚΗΣ = ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 1933

ΤΑ ΔΥΟ ΜΕΓΑΛΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Ίκανοποιητικήν ἐντύπωσιν ἀπεκόμισαν οἱ ναυτιλιακοὶ παράγοντες ἐκ τῆς πρώτης μετὰ τῆς Κυβερνήσεως ἐπαφῆς των. Εἰλικρινῆ διάθεσιν καὶ ἀποφασιστικότητα διεπίστωσαν καὶ παρὰ τῷ κ. ὑπουργῷ τῶν Ναυτικῶν καὶ παρὰ τῇ Διευθύνσει τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ, ὅπως δώσουν ταχεῖαν καὶ ὀρθὴν λύσιν εἰς τὰ ἐκκρεμῆ τῆς ναυτιλίας διοικητικὰ ζητήματα. Ἐκ τῆς μετ' αὐτῶν συνομιλίας των ἠδραϊώθη ἡ πεποίθησις, ὅτι οἱ ἰθύνοντες καὶ ἐπίγνωσιν ἔχουν τῶν πρὸς τὴν ναυτιλίαν ὑποχρεώσεων τοῦ Κράτους καὶ τὴν καλὴν θέλησιν ὅπως ἐπιδείξουν συνέπειαν, ὡς πρὸς τὴν ἐκπλήρωσιν τῶν ὑποχρεώσεων αὐτῶν.

Δὲν παραγνωρίζομεν, πολλῶ δὲ μᾶλλον δὲν διανοήθημεν ν' ἀμφισβητήσωμεν, τὴν χρησιμότητα τῶν μέτρων, ἢ λήψις τῶν ὁποίων ὑπῆρξε τὸ ἀντικείμενον συζητήσεως τῶν ναυτιλιακῶν παραγόντων μετὰ τοῦ ἀξιότιμου ὑπουργοῦ τῶν Ναυτικῶν καὶ τοῦ κ. Διευθυντοῦ τοῦ Ε.Ν. Τούναντιόν δικαιούμεθα πρῶτοι, ἴσως, ἡμεῖς νὰ διακηρύξωμεν, διότι ἐπίμονον ἐν προκειμένῳ διεξεργάγομεν ἀγῶνα, ὅτι ἀληθῶς εὐεργετικὴν προὐρίσται ν' ἀσκήσουν ἐπὶ τῆς σημερινῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας μας ἐπίδρασιν, ἢ ἀποκατάστασις εὐρυθμίας ἐν τῇ λειτουργίᾳ αὐτῆς, ἢ καλὴ διοίκησις τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ ἡ στενὴ συνεργασία Κεφαλαίου καὶ Ἐργασίας. Εἰς τὴν ἐξασφάλισιν δὲ τῆς εὐρυθμίας καὶ τῆς καλῆς διοικήσεως ταύτης ἀποβλέπουσιν τὰ συζητηθέντα μέτρα, τῶν ὁποίων ἡ ἐφαρμογὴ υἰοθετήθη κατὰ βᾶσιν ὑπὸ τοῦ κ. Κατζηκυριάκου καὶ τῆς Διευθύνσεως Ἐ. Ν.

Ἄλλ' ἄς μᾶς ἐπιτραπῆ νὰ φρονοῦμεν—ἡ γενομένη διασάφισις ἀποκλείει πάντα κίνδυνον παρερμηνείας τῶν ἀπόψεών μας—ὅτι τὸ ναυτιλιακὸν μας πρόβλημα εἶνε πολὺ βαθύτερον καὶ ὅτι ἡ πραγματικὴ ἀντιμετώπισίς του, ἐν συνειδήσει τῆς ἐκτάσεως καὶ τῆς ὀξύτητός του, ἀπαιτεῖ μέτρα πολὺ εὐρύτερα ἐκείνων, ἐπιβεβλημένων ἀναντιρρήτως ὡς πρωταρχικῶν, τὰ ὁποῖα συνεζητήθησαν καὶ πρόκειται νὰ ληφθοῦν.

Διότι οὔτε ὁ κανονισμὸς ἐνιαίου μισθολογίου τῶν πληρωμάτων, οὔτε ἡ καθιέρωσις τῶν φύλλων ποιότητος, οὔτε καὶ ἡ ἐν συνόλῳ ἀκόμη ρυθμίσις τῶν λοιπῶν ζητημάτων διοικητικῆς μορφῆς, ἀποτελοῦν τὰ ἐκ τῆς θέσεως εἰς τὴν ὁποίαν ἔχει περιέλθει ἡ ναυτιλία μας ὑπαγορευόμενα ριζικὰ μέτρα διὰ τὴν διασφάλισίν της, ὡς σημαίνοντος παράγοντος εἰς τὰς παγκοσμίους θαλασσίας μεταφορὰς, διὰ τὴν διάσωσιν τῆς ὑπάρξεώς της.

Ἐν τῇ ἐπισημασίᾳ τῶν ἐκκρεμῶν ζητημάτων, τὰ ὁποῖα μετὰ τὴν ἐπισημασίαν καὶ φθοροποιὸν καθυστέρησιν ἐπιδεικνύει ἐπὶ τέλους τὴν διάθεσιν νὰ ἐπιλύσῃ τὸ Κράτος—ἐὰν στοιχειώδης ἡσκεῖτο ἐμποροναυτικὴ πολιτικὴ δὲν θὰ εἶχον δημιουργηθῆ κἂν—συνέβαλον, ἀναμφιβόλως, εἰς ἐπίτασιν τῆς κρίσεως, πὺρ διερχεται ἡ ναυτιλία μας, δὲν ἠμποροῦν ὅμως, ἐν πάσῃ περιπτώσει, καὶ νὰ θεωρηθοῦν, ὅτι ὑπῆρξαν τὰ εἰδικότερα αἷτια ἕνεκα τῶν ὁποίων ἡ παγκόσμιος κρίσις ὀξύτεραν ἔσχεν ἀπήχθησιν καὶ ὀδυνηροτέρας προεκάλεσε συνέπειας εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν.

Ἄλλα εἶνε τὰ αἷτια αὐτά. Καὶ δὲν εἶνε εὐτυχῶς ἄγνωστα. Ἡ ἐπίσημοσις των ἐγκαίρως ἔχει γίνει ἀπὸ τῶν στηλῶν αὐτῶν καὶ τὰ ἐνδεικνυόμενα μέτρα θεραπείας ὄχι ἄπαξ, ἀλλὰ κατ' ἐπανάληψιν, ἔχουν ὑποδειχθῆ.

Ἡ ἀνανέωσις τοῦ πλωτοῦ μας ὑλικοῦ ἀποτελεῖ τὸ πρῶτον τῶν μεγάλων τῆς ναυτιλίας μας προβλημάτων, ἀπὸ τὴν ἐπίλυσιν τῶν ὁποίων καὶ μόνον ἐξαρτᾶται τὸ μέλλον αὐτῆς. Ἡ ἐλάφρυνσις τῆς σημαίας μας ἀπὸ τὰ δυσβάστακτα ἀσφάλιστρα καὶ ἐπασφάλιστρα, πὺρ τὴν βαρύνουν, ἀποτελεῖ τὸ ἄλλο.

Ἡ ἀντίληψις ὅτι, ἐὰν τὸ Κράτος δώσῃ τὴν ὀρθὴν λύσιν εἰς τὰ ἐκκρεμῆ διοικητικὰ ζητήματα, ἡ ἰδιωτικὴ πρωτοβουλία, ἡ ὁποία θαύματα ἔχει ἐπιτελέσει εἰς τὴν πρόοδον καὶ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας μας, εἶνε ἐπαρκής, ἐφόσον στοιχειωδῶς θὰ ἐνισχύετο ἀπὸ τὸ Κράτος, τελεσφόρος ν' ἀντιμετωπίσῃ καὶ τὰ δύο αὐτὰ προβλήματα, πὺρ ὀρθοῦνται ἐνώπιόν της, φρονοῦμεν καὶ ἀδιστακτικῶς ὑποστηρίζομεν ὅτι δὲν ἐναρμονίζεται πρὸς τὴν πραγματικότητα. Διότι ἀπὸ ἀντικειμενικῆς σκοπιᾶς κρίνοντες τὰ πράγματα εἴμεθα ὑποχρεωμένοι, τὴν ἀλήθειαν λέγοντες, νὰ ἐπαναλάβωμεν τὴν ὀλιβερὰν διαπίστωσιν, ὅτι αἱ δυσχέρειαι πρὸς τὰς ὁποίας παλαίει σήμερον ἡ ναυτιλία μας εἶνε ὑπέρτεραι τῶν ἰδίων αὐτῆς δυνάμεων. Ὁξύτατον ἀντιμετωπίζει τὸν ἀνταγωνισμὸν τῶν ξένων σημαίων μετὰ προδήλως μειονεκτικὴν θέσιν ἐναντι αὐτῶν, λόγῳ τῆς ποιοτικῆς ἐκπτώσεως τοῦ πλωτοῦ ὑλικοῦ της, συνέπειά τῆς συστηματικῆς δυσφημισέως της εἰς τὸ ἐξωτερικὸν διὰ τὰς γνωστὰς εἰς πάντας ἀφορμὰς. Ἄλλ' ἐὰν αἱ δυσχέρειαι πρὸς τὰς ὁποίας παλαίει ἡ ναυτιλία μας εἶνε ὑπέρτεραι τῶν ἰδίων αὐτῆς δυνάμεων σήμερον, δὲν σημαίνει καὶ ὅτι δὲν ἠμποροῦν νὰ ὑπερνικηθοῦν. Κάθε ἄλλο. Ἡ ἀνάληψις συντονισμένης προσπαθείας Κράτους, ἑλληνικοῦ κεφαλαίου καὶ

ναυτιλιακών παραγόντων παρέχει υπερασφαλή την έγυσην εύχερους αντιμετώπισης άμοφτέρων των προβλημάτων, πού κλείουν εις την ναυτιλίαν μας τόν δρόμον της προς την ανάπτυξιν και την πρόοδον.

Καθήκον έχουν οι πλοιοκτήται ήδη, ότε τ' άλλα έκρεμη ζητήματα, πού καθ' ήμας αποτελούν λεπτομερείας, ουσιώδεις, δέν τό άρνούμεθα, αλλά πάντως λεπτομερείας είσήλθον εις την όδον της επίλυσεως των, να άποβλέψουν εις τά εύρύτερα και γενικώτερα προβλήματα της ναυτιλίας μας και έναρμονίζοντες τās άντιλήψεις των να θέσουν τό ταχύτερον ένώπιον των κυβερνώντων

μελετημένας και άρτίας λύσεις επίζητούντες με άποφασιστικότητα και έπιμονήν την υιοθέτησιν αυτών, την πραγματοποιήσιν των.

Υποχρέωσιν άποτελεί δια την Κυβέρνησιν, έπαγγελθείσαν στοργικόν να έπιδείξη ένδιαφέρον υπέρ της ναυτιλίας, όπως μη άδρανήσῃ, αλλά με την αυτήν προθυμίαν, με την όποιαν προσεφέρθη να διειθετήσῃ τά έκκρεμη διοικητικῆς φύσεως ζητήματα, έπιληφθῆ της επίλυσεως και των δύο βασικών τούτων προβλημάτων. Έξαργτάται από αυτά ή μελλοντική θέσις και ή καλή σταδιοδρομία της Έλληνικῆς ναυτιλίας.

Τό δεκαπενθήμερον

Θ' άπετέλει άπτην άπόδειξιν

Είκοσι και πέντε έν δλω φορτηγά σκάφη, χωρητικότητας 140 χιλιάδων περίπου τόννων (γκρός) και μέσης ηλικίας μικροτέρας των 15 έτών, άνήκοντα εις Έλληνας έφοπλιστάς, εύρίσκονται ήδη υπό την Παναμαϊκήν σημαίαν.

Οί λόγοι, οίτινες ήνάγκασαν τούς Έλληνας πλοιοκτήτας, παρά τό άδειαισθητήρον τό πατριωτισμού των, να ύποστείλουν την κυανόλευκον είνε τόσοσν γνωστοί, ώστε να παρέλκη ή επανάληψις των.

Την εύθύνην διότι ό έμπορικός μας στόλος έχει άποστερηθῆ μονάδων σημαντικών και εις αριθμόν και εις ποιότητα, αίτινες προστιθέμεναι εις την δύναμίν του θα έβελτίωναν κατά πολύ τό ποσοστόν της μέσης ηλικίας των φορτηγών μας, υπέχει έξ όλοκλήρου τό Κράτος. Αυτό δια των άψυχολογήτων έπεμβάσεών του, των έχθρικων ένεργειών ώρισμένων λειτουργών του και της άνεργματίστου έναντι της ναυτιλίας πολιτικῆς του, έπέβαλεν εις τούς πλοιοκτήτας ν' αναζητήσουν ως έσχατον μέσον διασώσεως των ύπολειμμάτων των περιουσιών αυτών την άπαλλαγήν των σκαφών των έκ της έθνικῆς σημαίας.

Δέν ύπάρχει γεγονός περισσότερο μειωτικόν του κρατικού γόητρου, αλλά και μάλλον ένδεικτικόν της κακοδιοικήσεως άπό του να εύρίσκονται εις την άνάγκην οι πολίται ένός Κράτους ν' αναζητούν υπό ξένην σημαίαν την προστασίαν των συμφερόντων των.

Είμεθα εις θέσιν να γνωρίζωμεν, ότι ή ύψωσις της Παναμαϊκῆς σημαίας δέν άπέβλεπεν εις την έξυπνότησιν στενών συμφερόντων, ούδ' ύπήρξεν άπότοκος ταπεινών οικονομικών ύπολογισμών. Άποκαρδιωμένοι οι πλοιοκτήται και μόνον άφού έπέισθησαν, ότι ή Έλληνική διοίκησις, παρά πάσαν προσπάθειαν, ήτο άδύνατον ν' άντιληφθῆ πόσον καταστρεπτική ύπήρξε δια την ναυτιλίαν ή τακτική της, ήναγκάσθησαν ν' αποβάλλουν έκ των πλοίων των την έλληνικήν ίθαγένειαν.

Είμεθα άκόμη εις θέσιν να γνωρίζωμεν, ότι με έξαιρετικῆν χαράν θα έβλεπον ούτοι πληρουμένας τās προϋποθέσεις εκείνας, αίτινες θα καθίστανον δυνατόν εις αυτούς να ύψώσουν και πάλιν την έθνικην σημαίαν και επαναφέρουν τά πλοία των εις την δύναμιν του έμπορικού μας στόλου.

Άλλ' είνε τόση ή δυσπιστία ήτις κατέχει, εύλόγως, τό σύνολον των ναυτιλομένων μας, ως προς την σταθερότητα των εκάστοτε υπό των κυβερνώντων παρεχομένων ύποσχέσεων, ώστε μόνον ή νομοθετική κύρωσις των ύποσχέσεων αυτών και ή διασφάλισις της εκπληρώσεως των, θα ήτο δυνατόν να θεωρηθῆ ως έχέγγυον έπιτρέπον άνθεώρησιν των άποφάσεων αυτών.

Η σημερινή Κυβέρνησις, έπαγγελθείσα στοργικόν να έπιδείξη ένδιαφέρον υπέρ της ναυτιλίας θα έξεδήλου εμπράκτως τās προθέσεις της ταύτας, εάν έπέτύχανε την επανώψωσιν της σημαίας μας έφ' όδων των έλληνικῆς ιδιοκτησίας πλοίων. Θα ήτο μία άπτη άπόδειξις, ότι τό Κράτος ήρχισε άντιλαμβανόμενον τό καθήκον του και ότι νέαν όδωσ άκολουθεῖ πολιτικῆν έναντι της ναυτιλίας, ή δέ Κυβέρνησις θ' άπέκόμειν αξιοσημείωτον έπιτυχίον άντανεκλώσαν εις την όλην παρ' αυτῆς άναληφθείσαν προσπάθειαν άνασουγκροτήσεως των παραγωγικών της χώρας δυνάμεων.

Αί Τουρκικαί έξαγωγαι

Ένός τού άρχαμένου μηνός ό Τουρκός ύπουργός της Έθνικῆς Οικονομίας, ερχόμενος εις Άθήνας πρόκειται να προέλθῃ εις άπευθείας διαπραγματεύσεις μετ' του Έλληνος συναδέλφου του δια την ανάπτυξιν των έμπορικων και οικονομικών σχέσεων των δύο Χωρών.

Η Τουρκική Κυβέρνησις, άναγνωρίζουσα ότι οιαδήποτε και αν ε-

πέλθῃ συμβατική ρύθμισις όσον άφορῆ την προτίμησιν των έλληνικών προϊόντων, λόγω της έν πολλοίς όμοιογενείας των προς τά τουρκικά τοιαύτα, τό ίσοζύγιον των έμπορικών μεταξυ των δύο χωρών συναλλαγών, θα παραμείνῃ παθητικόν δια την Ελλάδα, προείτεινεν ήδη όπως τό άνισοσκελές του ίσοζυγίου καλυφθῆ κατά μέρος, τούλάχιστον, δια της συμμετοχῆς της έλληνικῆς ναυτιλίας εις τās τουρκικὰς μεταφοράς. Συγκεκριμένως μάλιστα ή πρό τινος άπελθούσα έξ Άθηνών Τουρκική Άντιπροσωπεία είχε προσεφέρθη, όπως δια των κατά τόπος τουρκικών έμπορικών έπιμελητηρίων άναληφθῆ ή σχετική πρωτοβουλία προς ύποστήριξιν των έλληνικών πλοίων.

Η τουρκική πρότασις, αυτή καθ' εαυτήν είνε βεβαίως αξία πάσης προσοχής. Διότι είνε άναμφισβήτητον ότι ή προαγωγή των έμπορικών σχέσεων των δύο χωρών δέον ν' αναζητηθῆ εις όλα τά επίπεδα της παραγωγικότητας, ειδικώτερον δέ δια την Ελλάδα ή προσφορά των ύπηρεσιών της ναυτιλίας της δύναται πράγματι να συμπληρώσῃ τό κενόν τό δημιουργούμενον έκ των μεγαλυτέρων τουρκικών εισαγωγών.

Κατ' ουσίαν όμως έξεταζομένη ή ύπόδειξις αυτη των Τούρκων άντιπροσώπων θεωρητικῆν μόνον δύναται να έχη αξίαν. Διότι ή ελληνική ναυτιλία δέν είνε άνυχώσ, εις θέσιν να έπωφεληθῆ σήμεραν της προσφοράς, άφού δέν κατώρθωσεν εισέτι να όργανωθῆ ως έπρεπεν επί των συγχρονισμένων εκείνων βάσεων, αίτινες θα επέτρεπον εις αυτήν την συμμετοχήν της εις τās μεσογειακάς μεταφοράς.

Κατ' επανάληψιν έχομεν τονίσει όπόσον έπιτακτική και δια την ναυτιλίαν αλλά και δια την όλην οίκονομίαν μας είνε ή καθιέρωσις τακτικών γραμμών έν τῇ Μεσογείω. Σημαντική μεταφορική εργασία διαφεύγει της έλληνικῆς σημαίας, διότι δέν ήθελήσαμεν μεχρι τούδε να μελετήσωμεν σοβαρώς τό ζήτημα της ναυτιλιακῆς μάς όργανώσεως, έν συναφεία προς την διατήρησιν των έκ παραδόσεως και γεωγραφικῆς θέσεως πλεονεκτημάτων μας έν τῇ Μεσογείω.

Τούναντίον αι ξέναι ναυτιλίαι, ιδία δέ ή ιταλική, όταν ήμεεις παραγνωρίζομεν την σημασίαν των μεσογειακών άγορών, επέτυχον ήδη να διασφαλίσουν υπέρ αυτών τό σύνολον ού μόνον των μικρασιατικών μεταφορών, από του Πόντου μεχρι της Ατταλείας, αλλά και άκόμη επικινδύνως να κλονίζου την έν τῷ Δουνάβει πολυετή ναυτιλιακήν μάς έπίστασιν.

Άρκετά εύγλόττως περί της έπιμόνου και συστηματικῆς προσπάθειας των ξένων σημαίων όμιλεῖ και τό γεγονός, όπερ πρό τινων ημερών μάς ανέφερε φίλος έφοπλιστής. Φορτηγόν του προερχόμενον έκ Δουνάβεος πρόκειτο να συμπληρώσῃ τό φορτίον του δια της παραλαβῆς έξ όρμου τινός της Προποντίδος, πλησίον του Μαρμαρά, όκτακοσίων τόννων βρώμης. Είς τό άλίμενον εκείνο μέρος συνήντησε παραλαμβάνοντα φορτίον δύο ιταλικά και έν νορβηγικόν φορτηγόν. Υπήρξε βεβαίως δι' αυτόν, έπιβαίνοντα του σκάφους του, ή συνάντησις αυτή μία έκπληξις. Παρεσχέθη όμως ή πληροφορία ότι δέν έπρόκειτο περί έξαιρετικού γεγονότος. Τακτικῶς ξένα φορτηγά προσήγγιζον εις την άλίμενον αυτήν παραλίαν και σχεδόν άνεξόδως, με ναύλους δέ άρκετά ίκανοποιητικούς, παρελάμβανον την προς έξαγωγήν γεωργικήν παραγωγήν της περιφερείας.

Σημειώομεν ότι χάρις εις τās τακτικὰς της γραμμῆς ή ιταλική ναυτιλία έχει έπιτύχει σχεδόν την μονοπώλησιν υπέρ εαυτῆς των έξαγωγών έκ των λιμένων Σαμψούντος και Τραπεζούντος, από τούς όποιους καθ' έβδομάδα μόνον έκ της μεταφοράς αγγών άποκομίζει ούχι εύκαταφόρητα ποσά ναύλων.

Άλλ' εάν ή ναυτιλία μας παρῶ την δραστηριότητά της δέν κατενόσῃ, δυστυχώς, μεχρι τούδε την πλουτοπαραγωγικήν σημασίαν των μεσογειακών γραμμών, καθήκον έχει ή άρμοδία κρατική ύπηρεσία, ή τεταγμένη δια την μελέτην άκριβώς των ναυτιλιακών προβλημάτων, να έξετάσῃ έπισταμένως τό ζήτημα, να ύποδείξῃ τά κατάλληλα μέτρα και άνάλαβη αυτή την πρωτοβουλίαν να ώθήσῃ την ναυτιλιακήν μάς δραστηριότητα προς ουσιαστικώτερας έπιδιώξεις, δηλαδή, εις την έξασφάλισιν της έμπρεπούσης συμμετοχῆς της σημαίας μας εις τās μεταφοράς των έγγύς μας θαλασσών.

κατά πολύ την αντίστοιχον περυσινήν, χωρίς να ληφθῆ συγχρόνως ὑπ' ὄψιν καὶ ἕνας ἕτερος παράγων, ὅτι δηλαδή ἀπὸ τῆς Ἰανουαρίου π. ἔ. μέχρι σήμερον, παρ' ὅλας τὰς πραγματοποιηθείσας νέας ἀγοράς, ἡ συνολικὴ δύναμις τῆς ναυτιλίας μας παρουσιάζει πτώσιν κατὰ 20 πλοῖα καὶ 67.000 τόννους γκρὸς.

Ὡς πρὸς τὴν ἡλικίαν ἢ τὴν ἀργούσα χωρητικότητος κατανέμεται, ὡς ὁ ἀκόλουθος πίναξ δεικνύει ἐν συγκρίσει πρὸς τὰ δ' καὶ α'. τρίμηνα τοῦ 1932:

Ναυπήγησις	α'. 3μηνον 1933		δ'. 3μηνον 1932		α'. 3μηνον 1932	
	Πλοῖα	Τ. γκρὸς	Πλοῖα	Τ. γκρὸς	Πλοῖα	Τ. γκρὸς
1930—1920	—	—	1	5.187	—	—
1919—1915	6	13.428	3	16.496	6	20.020
1914—1910	6	25.794	3	14.938	1	4.342
1909—1905	17	56.352	13	49.515	25	88.877
1904—1900	18	57.870	13	48.635	24	86.552
1899 καὶ πέραν	22	53.014	10	29.908	36	92.990
	69	206.458	43	164.679	92	292.781

Οὕτω κατὰ τὸ πρῶτον 3μηνον 1932, ἐκ τῆς τότε ἀργούσης χωρητικότητος, 85 πλοῖα 268.419 τ. γκρὸς ἦσαν ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν. Κατὰ τὸ δ'. 3μηνον, ἐπὶ συνολικῆς ἀργίας 164.679 τ. τὰ 36 πλοῖα 118.058 τ. γκρὸς ἦσαν ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν. Καὶ κατὰ τὸ α'. 3μηνον τρ. ἔτους ἀπὸ 69 παρωπλισμένα πλοῖα 206.458 τ. τὰ 57 πλοῖα 167.236 τ. γκρὸς εἶνε ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἐτῶν. Καθίσταται φανερόν ὅτι τὰ παλαιὰ πλοῖα ἀποτελοῦν τὰ 3/4 τοῦ ἐκάστοτε ἀργούντος ὄγκου τῆς ναυτιλίας μας, παρ' ὅλας δὲ τὰς πραγματοποιηθείσας διαλύσεις σοβαρὸν πάντοτε παραμένει τὸ ποσοστὸν τῆς ἀργίας των.

Ἡ αὐξήσις τοῦ παρωπλισμοῦ τῶν φορτηγῶν μας ἔναντι τοῦ δ' 3μηνου π. ἔ. εἶνε ἀπόρροια τῆς ἐλλείψεως πάσης ἐργασίας ἐκ Ρουμανίας, λόγω τῆς πῆξεως τοῦ Δουνάβειος, τοῦ αἰσθητοῦ περιορισμοῦ τῶν Ρωσικῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης ἐξαγωγῶν καὶ ἐν τινι μέρει ἐκ τῆς χαλαρότητος τῆς ἀγορᾶς τοῦ Πλέιτ. Σημειωτέον, ὅτι αἱ κρατούσαι μέχρι τοῦδε προβλέψεις καὶ τὰ ἐκ τῆς ὑπαρχούσης πείρας δεδομένα, πείθουν ὅτι κατὰ τὸ β'. 3μηνον θὰ εὐρεθῶμεν μᾶλλον πρὸ νέας αὐξήσεως τοῦ ὄγκου τῆς ἀργίας, παρά πρὸ μειώσεώς του. Ἐπίσης, δύναται μετὰ βεβαιότητος νὰ λεχθῆ, ὅτι πολλὰ ἀπὸ τὰ ἀργούντα παλαιὰ φορτηγά μας θὰ πωληθῶσι πρὸς διάλυσιν, ἐάν δ' ἡ τιμὴ τοῦ παλαιοσιδήρου σταθεροποιηθῆ εἰς κάπως ὑψηλότερα ἐπίπεδα, τότε αἱ διαλύσεις θὰ προσλάβουν εὐρύτεραν μορφήν, ἢ δὲ ναυτιλία μας θὰ ἀπαλλαγῆ σεβαστοῦ ποσοῦ παθητικῆς χωρητικότητος.

Ὁ χρόνος τῆς ἀργίας τῆς ἤδη παρωπλισμένης χωρητικότητος δεικνύται ἀναλυτικῶς ἀπὸ τὸν κατωτέρω πίνακα:

Χρόνος ἀργίας	Πλοῖα	Τ. γκρὸς
Ἀπὸ τῶν ἀρχῶν Μαρτίου τρ. ἔτους	2	8.396
Διαρκούντος τοῦ Φεβρουαρίου τρ. ἔτους	21	50.835
Ἀπὸ τοῦ μηνὸς Ἰανουαρίου τρ. ἔτους	10	29.823
Ἀπὸ τριῶν μέχρι ἕξ μηνῶν	8	16.207
Ἀπὸ ἕξ μέχρι δώδεκα μηνῶν	14	50.021
Ἀπὸ ἐνὸς ἔτους καὶ πλέον	14	51.176
Σύνολον ἀργούντων:	69 (*)	206.458

Ἀποδεικνύεται, ὅθεν, ὅτι ἔχομεν ἕνα πάγιον πυρῆνα ἀργούσης χωρητικότητος ἀπὸ τριῶν καὶ πλέον μηνῶν ἐκ 36 σκαφῶν 117.404 τ. γκρὸς, ἐκ τῶν ὁποίων πάλιν 13 φορτηγά 49.513 τ. γκρὸς ἀργοῦν ἀναγκαστικῶς, λόγω κατασχέσεως ἀπὸ τοῦ ἐνυποθήκου δανειστάς των.

(*) Ἡ ὡς ἄνω ἀργούσα χωρητικότης ἀφορᾷ μόνον τὴν φορτηγὸν μας ναυτιλίαν καὶ εἰδικῶς τὰ ἔχοντα χωρητικότητα ἄνω τῶν 500 τ. γκρὸς ἕκαστον, φορτηγά μας. Δὲν περιελήφθησαν δηλαδή εἰς τὴν στατιστικὴν μας: α) Τὰ 25 ἠχρηστευμένα ἀκτοπλοϊκά 13.900 τ. γκρὸς. β) Ἔτερα τινὰ ἀργούντα ἀκτοπλοϊκά. γ) Τὰ δύο ὑπερωκεάνια «Ἐδισων» καὶ «Θεμιστοκλῆς», 17.059 τ. γκρὸς. Καὶ δ) Μία δεκάς μικρῶν φορτηγῶν μας κάτω τῶν 500 τόννων ἕκαστον.

Τουριστικά ταξίδια

Τρία Γιουγκοσλαυκὰ ἀτμόπλοια διετέθησαν διὰ τὴν ἐφετεινὴν τουριστικὴν περίοδον εἰς πλόας ἐκ Βενετίας ἀνά τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας. Οὕτω τὸ ὑπερωκεάνιον «Βασίλισσα Μαρία» θὰ ἐπισκεφθῆ διαδοχικῶς εἰς σειρὰν ταξιδίων του ἀπὸ τοῦ τρ. μηνὸς μέχρι τοῦ Αὐγούστου, τὴν Κέρκυραν, Κατάκωλον, Γύθειον, Ναύπλιον, Ἡράκλειον, Δῆλον, Πειραιᾶ, Κόρινθον καὶ Ἰτέαν. Ἐπίσης τὸ νεότευκτον θαλαμηγόν «Βασίλειος Ἀλέξανδρος» θὰ ἐκτελέσῃ ἀπὸ 11-20 Ἀπριλίου μίαν διαδρομὴν ἀνά τοὺς ἀνωτέρω λιμένας μετὰ 250 περίπου σπουδαστὰς τοῦ Πανεπιστημίου τῆς Βιέννης. Τέλος τὸ θαλαμηγόν «Καραγεώργης» θὰ ἐκτελῆ διαρκούντος τοῦ θέρους συνεχῆ ἀνά 14ήμερον ταξίδια μεταξὺ Βενετίας—Δαλματικῶν λιμένων καὶ Πειραιῶς. Καὶ τῶν τριῶν τούτων Γιουγκοσλαυκικῶν σκαφῶν τὴν ἀντιπροσωπείαν εἰς Πειραιᾶ ἔχει ἀναλάβει τὸ γνωστὸν ναυτικὸν πρακτορεῖον «Γκερεχτοχάμμερ καὶ Σπᾶσιτς».

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

ΙΔΡΥΘΕΙΣΑ ΤΩ 1917

ΕΔΡΑ ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ:

ΙΔΙΟΚΤΗΤΟΝ ΜΕΓΑΡΟΝ

1. ΟΔΟΣ ΚΟΡΑΗ



ΑΣΦΑΛΕΙΑΙ ΠΥΡΟΣ

ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΣΚΑΦΩΝ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΕΝ ΑΓΓΛΙΑ:

MESSRS LYKIARDOPULO & CO. LTD.

EXCHANGE CHAMBERS

24, ST. MARY AXE

LONDON E.C. 3.

Ο ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

ΕΙΔΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ κ. Ι. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗ

Από του παρόντος τεύχους δημοσιεύουμεν ενδιαφέρουσαν μελέτην, αξίαν ιδιαίτερας προσοχής από κάθε αρμόδιον, επί του εσωτερικού οργανισμού των εμπορικών πλοίων. Μόνη ή Ἑλληνική ναυτιλία, χαρακτηριστικὸν καὶ αὐτὸ τῆς κακοδιοικήσεως, ποῦ ἐπικρατεῖ εἰς τὰ σκάφη μας, ἰδίᾳ τὰ φορητὰ, στερεῖται ἐνδὸς κανονισμοῦ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, προσηρομομένου εἰς τὰς Ἑλληνικὰς ἀνάγκας, καὶ καθορίζοντος σαφῶς τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ δικαιώματα τῶν ἐπὶ τῶν πλοίων ἐργαζομένων.

Ἐκ τῆς ἐλλείψεως δὲ ταύτης, ζητήματα τάξεως καὶ πειθαρχίας δημιουργοῦνται καθημερινῶς, κλονίζοντα τὸ γόητρον τῆς σημαίας μας ἐν τῇ ξένῃ καὶ τὸ ἀρμονικὸν τῆς συνεργασίας ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων. Αἱ γνῶμαι τοῦ κ. Φαφουτάκη πιθανὸν νὰ προκαλέσουν καὶ ἐπικρίσεις. Πάντως ὅμως εἶνε ἀναμφισβήτητον, ὅτι ἡ μελέτη του θέλει συμβάλλει εἰς τὴν προώθησιν ἐνδὸς κεφαλαιώδους διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ζητήματος.

Ἡ ἐξέλιξις τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου καὶ παρ' ἡμῖν, μετὰ τὰ προηγμένα ξένα Ναυτικά, κατὰ τὴν τελευταίαν τριακονταετίαν, ἡ διαμόρφωσις τῆς ἐσωτερικῆς λειτουργίας του, ἡ ἐπὶ μᾶλλον καὶ μᾶλλον συνηρημένη ἀντίληψις καὶ στάθμισις τῶν ἀναγκῶν τῆς καὶ ἡ ἐντεῦθεν δημιουργία διακεκριμένων ἀρμοδιοτήτων, ἐπαγγελματικῶν κλάδων καὶ εἰδικότητων διὰ τὸ ἐπανδρῶν αὐτὸ προσωπικόν, ἀλλὰ καὶ ἡ ἐπίδρασις τῶν ἐκ τοῦ χρόνου διδαγμάτων πρὸς καλλιέργειαν ὑγιεινῶν ἀντιλήψεων—ἀνθρωπιστικῶν, κοινωνικῶν καὶ ναυτικοῦ περιεχομένου—ἤγαγε τοὺς μελετηροὺς ἐρευνητὰς τῶν διοικητικῶν ζητημάτων τοῦ Ναυτικοῦ μας εἰς τὴν σπουδῆν τῶν μέσων καὶ τοῦ τρόπου, καθ' ὃν θὰ ἦτο ἐφικτὴ ἡ συνάρτησις κανόνων δημοσίας τάξεως δυναμένων νὰ διέπουν ὁμοιόμορφως καὶ εὐρύθμως τὰ τῆς οργανώσεως τοῦ συγχρόνου πλοίου.

Πρὸ δωδεκαετίας ἕλης, ὁ πλοίαρχος κ. Μεταξᾶς ἐξέβηκεν εἰς σύντομον διατριβὴν του (1), τοὺς οὐσιώδεις λόγους οἱ ὅποιοι ἐπέβαλλον τὴν ἀνάγκην τῆς συντάξεως εἰδικῶν ὀργανισμοῦ τῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων, προβλέπων ἴσως ὅτι, σὺν τῇ παρόδῳ τοῦ χρόνου, θ' ἀπέβαινε ἐπικίνδυνος ἡ συνέχισις τῆς ἀτάκτου συγκροτήσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων, τοῦ ἀνοργανώτου τούτων καὶ τῆς ἐγκαταλείψεως θεμελιωδῶν ὑπηρεσιακῶν διατάξεων ὀργανικοῦ χαρακτήρος εἰς τὴν διακρίσιν τοῦ διοικούντος καὶ τῶν διοικουμένων, ὅπως δηλαδὴ συνέβαινε εἰς τοὺς πρωτογόνους τρεχαντήρας.

Καὶ δὲν ἀποτελεῖ μὲν τίτλον τιμῆς διὰ τὸ Κράτος τὸ γεγονός ὅτι ἔκτοτε οὐδεμία ὑπεύθυνος ἐνέργεια ἐσημειώθη πρὸς τὴν κατεύθυνσιν ταύτην, παρέσχεν ὅμως πραγματικὴν ἀνακούφισιν εἰς τοὺς ναυτικούς τὸ ὑπὸ διαπρεποῦς λειτουργοῦ του, τοῦ Ἐπιλιμενάρχου κ. Σκαρπέτη, δημοσιευθὲν πρὸς τριετίας περίπου (2) σχέδιον «κανονισμοῦ τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας ἐπὶ τῶν εμπορικῶν πλοίων», τὸ ὅποιον εὐτυχῶς δὲν παρέμεινε ὡς ἡ μόνη εὐσυνείδητος καὶ ἐπιανετὴ προσπάθεια μέχρι τοῦδε.

Ἐπὶ τοῦ κειμένου τῆς ἀξιολογείτου αὐτῆς ἐργασίας εἶχον τὴν εὐκαιρίαν νὰ υποβάλω ὠρισμένας τινὰς πρακτικὰς ὑπηρεσιακὰς ὑποδείξεις ἀπαραιτήτων διορθώσεων (3), ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ τῆς προλήψεως ἀνακριβῶν διατυπώσεων αἰτινες, εἰ μὴ ἐξ ἀρχῆς τιθέμεναι θὰ ἦδύναντο νὰ προκαλέσουν λίαν ἐπιζήμια ἀποτελέσματα ἐν τῇ ἐφαρμογῇ.

Βελτιωμένον πως κείμενον ἐπανεδημοσίευσεν ὁ κ. Μεταξᾶς μεταγενεστέρως, εἰς σειράν ἀρθρῶν του περὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς ἐμπορικῆς ναυτιλίας, εἰς τὰ «Ναυτικά Χρονικά» (4).

Θὰ ἦτο παράλειψις ἴσως, ἐξ ἄλλου, νὰ μὴ μνημονεύσω ἐδῶ τὴν εὐμενῆ ὑπόδοχὴν τῆς ὁποίας εὐχεν ἡ ἐργασία τοῦ κ. Σκαρπέτη μεταξὺ καὶ τῶν κατωτέρων πληρωμάτων, ὡς ἀποδεικνύει σχετικὴ δημοσίευσις τῆς Ἐνώσεως Ναυτοθερμιστῶν, εἰς τὴν «Ἐπιθεώρησιν τοῦ Ἐ. Ναυτικοῦ», Νοεμβρίου 1930 (5).

(1) «Ἐπιθεώρησις Ἐ. Ναυτικοῦ», Μάρτιος 1921

(2) «Ἐπιθεώρησις Ἐ. Ναυτικοῦ», Ἰούλιος 1930.

(3) «Ἐπιθεώρησις Ἐ. Ναυτικοῦ», Σεπτέμβριος 1930.

(4) «Ναυτικά Χρονικά», 1931 Νοέμβρ.

(5) «... Ἀπαραιτήτως τυγχάνει, πρὸς ἀποκατάστασιν μιᾶς τάξεως πραγμάτων ἐντὸς τῶν πλοίων, εἰς κανονισμὸς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, ὅστις θὰ καθόριζε τὰ δικαιώματα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις ἐνδὸς ἐκάστου ἐκ τῶν ὑπηρετούντων εἰς τὸ πλοῖον, θὰ ἐρρυθμίζε τὸν τρόπον τῆς ἐργασίας, θὰ καθόριζε τὰς ἐργασίους ὥρας ἐν πλῆθ. καὶ ἐν λιμῆνι καὶ θὰ συνετέλεε σπουδαίως εἰς τὴν ἐξαρτίωσιν τῆς πειθαρχίας, ἥτις ἔχει κλονισθῆ λόγῳ τῶν συναχθῶν προστριβῶν ἀξιωματικῶν καὶ κατωτέρων καὶ αἰτινες προσέρχονται κυρίως ἐκ τῆς μὴ ὑπάρξεως ἐνδὸς ἐπισημοῦ κανονισμοῦ ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας τῶν πλοίων.»

Πέρυσιν, ἀκολούθως, ἕτερος προσεκτικὸς παρατηρητὴς τοῦ ναυτικοῦ βίου, ὁ Ἐπιλιμενάρχης κ. Ζάρκος, ἐδημοσίευσεν σχέδιον «κώδικος ναυτικῆς ἐργασίας» (6) ὅπερ ἀφορᾷ τὴν ρύθμισιν τῶν ἐκ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως σχέσεων ἰδιωτικοῦ δικαίου, μεταξὺ ναυτικῶν κεφαλαίου καὶ ναυτικῆς ἐργασίας, περιέχει ὅμως καὶ διατάξεις τινὰς αἱ ὅποια: εἶνε ἐκ τῶν ὧν οὐκ ἄνευ διὰ τὴν στοιχειώδη τάξιν τῆς ἐσωτερικῆς ὀργανώσεως τῶν πλοίων τοῦτο δὲ ἀκριβῶς εἶνε τὸ σημεῖον εἰς τὸ ὅποιον ὁ κῆδις αὐτὸς, ἀφορῶν, ὡς ἐλέχθη, ζητήματα οἰκονομικῶν διεκδικήσεων καὶ ἀποβλέπων εἰς τὴν ἐπίλυσιν τῶν συναφῶν πρὸς αὐτὰ διαφορῶν, τείνει νὰ ὑποκατασταθῇ καὶ εἰς ὀργανισμὸν ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας διὰ τῆς συγκατατάξεως καὶ ἀναμίξεως διατάξεων θεμελιώδους χαρακτήρος ἀφ' ἐνδὸς καὶ διατάξεων ἀποτελοῦσθαι κυρώσεις ἰδιωτικῶν συμφωνιῶν ἀφ' ἐτέρου.

Οὐδεὶς βεβηχῶς ἀμφισβητεῖ τὴν ἀνάγκην τῆς θεσπίσεως νομοθετικοῦ μέτρου προνοούντος περὶ τούτων πάντων, δεδωμένης μάλιστα τῆς διασποράς καὶ τῆς ἀσκαφείας τῶν περὶ τῆς συμβάσεως ναυτολογήσεως διατάξεων, τὴν θεραπείαν τῆς ὁποίας ἀποσκοπεῖ τὸ ἀξίειπαινον σχέδιον.

Ἐρωτάται ὅμως ἐν προκειμένῳ, ἐκ μέρους πάντοτε ἐκείνων οἱ ὅποιοι ἐμελέτησαν καὶ κατενόησαν τὰς ἀνάγκας τοῦ Ναυτικοῦ καὶ διεβήθησαν τὸ κείμενον ἀμφοτέρων τῶν ἐν λόγῳ ἐργασιῶν καὶ τῶν συναφῶν δημοσιευμάτων: Δὲν θὰ ἦτο, ἀρά γε, ἀπείρως ὀρθώτερος ὁ χωρισμὸς τῆς ἕλης ἐργασίας ταύτης καὶ ἡ ἐκδήλωσις τῆς νομοθετικῆς προνοίας εἰς δύο διακεκριμένα σώματα ἀποβλέποντα, τὸ μὲν εἰς τὴν ρύθμισιν διατάξεων στοιχειώδους ἀνάγκης δι' αὐτὴν τὴν ὑπαρξιν τῶν πλοίων, τούτεστι κανόνων διεπόντων τὴν συγκρότησιν, ἱεραρχίαν καὶ ὑπηρεσιακὴν ἐξάρτησιν τοῦ πληρώματος, τὰ εἰδικὰ καὶ γενικὰ καθήκοντα, τὰς ὑποχρεώσεις καὶ τὰ δικαιώματα ἐκάστου προσώπου, τὴν ἐνδιαιτήσιν καὶ ὑγεινήν, τὴν τάξιν τῆς ὑπηρεσίας καὶ τῆς ἐσωτερικῆς λειτουργίας ἐν γένει, τὸ δὲ εἰς τὸν διακανονισμὸν τῶν ἐντελῶς ἰδιωτικῆς φύσεως σχέσεων μεταξὺ ἐργοδότη καὶ ἐργάτου, τούτεστι τῶν ὅρων τῆς συμβάσεως καὶ ναυτολογήσεως;

Ἡ σαφέστερον ἔτι: Δὲν θὰ ἦτο λογικώτερον καὶ δικαιοτέρον νὰ μὴ εὐρίσκωνται ἀναμειγμένα εἰς τὸ αὐτὸ κείμενον ἀφ' ἐνδὸς μὲν ζητήματα τάξεως, τὰ ὅποια ὡς ἐκ τῆς φύσεώς των ὑπάγονται εἰς ρύθμισιν παγίας μορφῆς, δηλαδὴ ρύθμισιν ἡ ὅποια δὲν εἶνε δυνατόν νὰ μεταβληθῇ οὐσιωδῶς ἐφ' ὅσον τὰ πλοία δὲν παύουν νὰ εἶνε πλοία, ἀφ' ἐτέρου δὲ ζητήματα καθαρῶς οἰκονομικῶν διεκδικήσεων ἢ ὑποχρεώσεων ἀστικῶν, ὑποκειμένων εἰς συγχῆς ἢ οὐσιώδεις τροποποιήσεις ἢ μεταβολὰς, κατὰ συνέπειαν συμφωνιῶν μεταξὺ τῶν ὀργανώσεων τῶν ἐνδιαφερομένων ναυτικῶν καὶ πλοιοκτητῶν;

Δὲν νομιζῶ ὅτι δύναται νὰ στηριχθῇ ἐπὶ σοβαρὰς ἐπιχειρηματολογίας ἀρνητικὴ ἀπάντησις. Διότι, οἳοῦνδήποτε καὶ ἂν εἶνε σήμερον, ἡ αὔριον, ἡ μεθαύριον, οἱ ὅροι τῶν συμβάσεων ναυτολογήσεως τῶν πληρωμάτων, εἰς μισθούς, ἢ διατροφῆν, ἢ νοσήλαια, ἢ δαπάνας κλιννοστήσεως, ἢ ἄλλας ὑλικὰς ἀπολαύας, οἱ κανόνες τῆς συγκροτήσεως τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων καὶ τῆς ἐσωτερικῆς ὀργανώσεως καὶ λειτουργίας των, οἱ συναφεῖς πρὸς ὅτι νοεῖται ὡς ρυθμὸς καὶ ὡς τάξις, οἱ κανόνες τοὺς ὁποίους ὑπαγορεύει αὐτὴ ἡ φύσις τοῦ ναυτικοῦ ἐπαγγέλματος, αἱ εἰδικαὶ συνθήκαι, οἱ κίνδυνοι, αἱ ἀνάγκαι τῆς ἀποστολῆς τοῦ ἐμπορικοῦ πλοίου καὶ τὸ

(6) «Ἐπιθεώρησις Ἐ. Ναυτικοῦ», Ἰανουάριος Φεβρουάριος, Ἀπρ., 1930.

στοιχείον εις τὸ ὁποῖον κινεῖται· καὶ ὁρᾷ, παραμένον ἀναλλοίωτον.

Ἡ εἰς ἐνιαῖον κείμενον συγκέντρωσις τοῦ συνόλου τῶν κανόνων αὐτῶν ἀπετέλεσε τὸν σκοπὸν τῆς παρούσης προσπάθειας ἢ ὅποια, μακρὰν ἀπὸ τοῦ ν' ἀξιοῖ ὅτι κομίζει γλαυκὰ ἐπ' Ἀθήνας, συνετάχθη ἐν τῇ ἐπιθυμίᾳ εἰλικρινοῦς συμβολῆς εἰς τὴν γενικωτέραν προσπάθειαν τῆς συγχρονισμένης ὀργανώσεως τοῦ ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ τοῦ προσωπικοῦ του καὶ τῆς ἐξασφαλίσεως ἐντεῦθεν εὐρύθμου καὶ ἀπροσκόπτου λειτουργίας τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας αὐτοῦ, κατὰ τρόπον καὶ σύστημα ἀρμόζοντα εἰς Ναυτικὸν φιλοδοξῶν καὶ φιλοτιμώμενον νὰ προαχθῇ καὶ νὰ δρᾷ.

Ἡ ὅλη ἐργασία — τῆς ὁπίκει· ἢ δημοσίευσις θ' ἀρχίσῃ ἀπὸ τοῦ προσεχῶς τεύχους τῶν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» — σύγκειται ἐκ τοῦ κειμένου σχεδίου «Ἐσωτερικοῦ Ὁργανισμοῦ Ἐμπορικῶν Πλοίων» καὶ ἐκ τῆς κατ' ἀρθρὸν ἀναλυτικῆς ἐκθέσεως ἐν τῇ ὁποίᾳ παρέχεται ἡ αἰτιολογία ἐκάστης διατάξεως ἐκείνου.

Ἡ τξιζόμενῃς τῆς ὕλης ἐγένετο κατὰ τρόπον εὐχεραίνοντα τὴν ἀνχωρῆσιν εἰς τὰς διαφόρους διατάξεις, ἀρμονικῶς ἄλλωστε κατεταγμένας.

Τὸ κείμενον διηρέθη εἰς τέσσαρα μέρη.

Τὸ πρῶτον μέρος περιέχει τοὺς γενικοὺς ὁρισμοὺς, διὰ τῶν ὁποίων ἀπ' ἐνὸς μὲν ὀρίζονται τὰ πλοία ἐφ' ὧν ἐκτείνεται ἡ ἰσχὺς τοῦ Ὁργανισμοῦ, ἀπ' ἐτέρου δὲ παρέχεται ἡ ἔννοια ἐκάστου τῶν κυρίων ὄρων. Ἐπὶ τοῦ πρώτου σημείου θὰ ἴητο σκόπιμον νὰ σημειωθῇ ἐκ τῶν προτέρων ὅτι τὸ ὅλον κείμενον ἔχει συνταχθῆ καὶ συναρμολογηθῆ κατὰ τοιοῦτον τρόπον ὥστε πᾶσα διάταξις νὰ εἶνε ἐφαρμοστέα ἐπὶ παντὸς πλοίου — ἐκ τῶν εἰς τὴν ἰσχὺν τοῦ Ὁργανισμοῦ ὑποκειμένων καὶ τῶν ἀναλογικῶν τηρουμένων πάντοτε — οἰκισθῆποτε χωρητικότητος ἢ εἴδους, ἀπὸ τοῦ μεγαλειτέρου ὠκεανοπόρου ἐπιβατηγῶ ἢ φορτηγῶ μέχρι καὶ τοῦ μικροῦ ἀγκυροπλοίου, ἀσχετῶς δὲ τῆς ἀριθμητικῆς εἴτε κατὰ δαθμοὺς καὶ κλάδους ἢ εἰδικότητος συνθέσεως τοῦ πληρώματος ἢ τοῦ εἴδους τῆς τεχνικῆς πρῶσεως, αἵτινες οὐδαμῶς προσδιορίζονται ἢ προδικάζονται, ὡς ἀποτελοῦσαι στοιχεῖα μεταβλητὰ καὶ ἐν γένει λαμβάνεται πᾶσα πρόνοια περὶ τῆς περιπτώσεως παντὸς πλοίου ἀτομικῶς.

Τὸ δεύτερον μέρος ἀναφέρεται εἰς τὰ καθήκοντα τοῦ πλοιοάρχου, τὰ ἀναγόμενα εἰς τὰς ποικίλλας ὑποχρεώσεις καὶ τὰς δαρείας εὐθύνας αὐτοῦ, ἰδιαιτέρως ἐκεῖ ὅπου ἡ κειμένη νομοθεσία σιγᾷ ἢ ὅπου θετικῇ ἢ σαφῆς διατάξεις δὲν ὑπάρχει.

Τὸ τρίτον μέρος, τὸ ἀνγόμενον εἰς τὰ καθήκοντα καὶ τὰς ὑποχρεώσεις τοῦ πληρώματος ὑποδικαίρεται εἰς ἑπτὰ κεφάλαια πραγ-

ματευόμενα, κατὰ σειρὰν, τὴν συγκρότησιν τοῦ ὅλου Πληρώματος τοῦ πλοίου καὶ τὴν ἐν τῇ ὑπηρεσίᾳ ἐξάρτησιν τῶν εἰς πλήρωμα σκάφους καὶ εἰς πλήρωμα μηχανῆς διακρινόμενων, τὰ εἰδικὰ καθήκοντα τοῦ προϊσταμένου, τῶν λοιπῶν ἀξιωματικῶν καὶ τοῦ κατωτέρου πληρώματος, τοῦ τε σκάφους καὶ τῆς μηχανῆς κεχωρισμένως, τὰς γενικὰς διατάξεις τῆς ἐσωτερικῆς ὑπηρεσίας, τὰς εἰδικὰς τοιαύτας τῆς ἐν ὄρμῳ καὶ τῆς ἐν πλῶ ὑπηρεσίας κεχωρισμένως, τέλος δὲ τὰς συμπληρωματικὰς διατάξεις τὰς ἀφορώσας, κατὰ σειρὰν, τὴν ἀπὸ τῆς ὑπηρεσίας ἐξάρεσιν τῶν ἀσθενῶν, τὴν μεταχειρίσιν τῶν τυχόν παραισάκτων ἐπαγγελματικῶς ἀνικάνων ἀνδρῶν, τὸν ἀτομικὸν ἐφοδιασμὸν τῶν προσώπων τοῦ πληρώματος, τὴν ἐνδιαιτήσιν αὐτῶν, τὴν ὑπηρετήσιν τῶν ἐνδιαιτημάτων τῶν ἀξιωματικῶν, τὰς συσσιτίους καὶ διανομὴν τροφίμων, τὰς ἀπγορευμένας ὡς ἐπικινδύνους ἐργασίας, τὴν ἐκτέλεσιν μέτρων ἀσφαλείας ἢ τάξεως καὶ τὴν ἐκ μέρους παντὸς προσώπου δικτύωσιν οἰκισθῆποτε ἀτομικῆς αἰτήσεως ἢ παραπόνου.

Τὸ τέταρτον μέρος περιλαμβάνει δύο κεφάλαια, ὧν τὸ πρῶτον ἀναφέρεται εἰς τὰς κοινὰς διὰ τε τὸ πλήρωμα καὶ τοὺς ἐπιβάτας διατάξεις ἀστυνομικοῦ περιεχομένου, τοῦτέστιν ὠρισμένας ἀπαγορεύσεις στοιχειῶδους ἀσφαλείας καὶ τάξεως, διατάξεις περὶ ὑγεινῆς, περὶ προφυλάξεως ἀλλοτρίων πραγμάτων καὶ περὶ ὑποκειμένων ἀτομικῶν ἀποσκευῶν. Τὸ δεύτερον περιέχει τὰς ἀπαιτήτους ποινικὰς κυρώσεις, τὰς προνοούσας περὶ τῶν ἐπὶ παραβάσει διαφόρων διατάξεων τοῦ Ὁργανισμοῦ ἐπιδηθέντων ποινῶν ἐκ τῆς κειμένης νομοθεσίας βαρυτέρων, διὰ τὸν Πλοίαρχον, ἐλαφροτέρων διὰ τὰ πρόσωπα τοῦ Πληρώματος καὶ ἀστυνομικῶν τινῶν ποινῶν διὰ τοὺς Ἐπιβάτας.

Τοιαύτη, ἐν γενικῆς γραμμῆς, ἡ οἰκονομία τοῦ κειμένου, ἀντίστοιχος δὲ καὶ ἡ κατανομή τῶν στοιχείων τῆς ἀμέσως ὕστερον ἀκολουθοῦσης αἰτιολογικῆς ἐκθέσεως.

Πᾶσα προσπάθεια κατεβλήθη διὰ τὴν, κατὰ τὸ δυνατόν, σύντομον καὶ σαφῆ ἀπόδωσιν ἀμφοτέρων εἰς γλῶτταν δικαγεστέρην τῆς δικανικῆς.

Κατὰ πόσον ἡ ἐργασία αὕτη εἶνε ἢ ὄχι ἐπιτυχῆς, δὲν ἀπόκειται εἰς ἐμὲ αὐτὸν ν' ἀποφανθῶ.

Ἡ μετὰ τὴν μελέτην ὄμως καὶ κατανόησιν αὐτῆς ἀμερόληπτος κρίσις, παντὸς ex professo εἴτε ex officio ἀρμυδίου, θὰ εἶνε ἀσμένως δεκτὴ πρὸς ἐπιτυχίαν τοῦ ἐπιδικωμένου σκοποῦ, ὁ ὁποῖος μεγάλως ἐνδιαφέρει τὸ Ναυτικὸν γενικῶς καὶ τὸ προηγμένον προσωπικόν του εἰδικώτερον.

Πλοίαρχος Ι. ΦΑΦΟΥΤΑΚΗΣ

ECONOMICAL **Red Hand** **EFFICIENT**

ANTIFOULING



COMPOSITION

FOR SHIPS' BOTTOMS

REGULARLY SPECIFIED BY LEADING GREEK SHIPOWNERS

THE RED HAND COMPOSITION CO
48 FENCHURCH STREET LONDON
CONTRACTORS TO THE BRITISH ADMIRALTY

AGENTS FOR GREECE: THE SHIPPING
CHARTERING & FORWARDING CO.S.A
OMIROU 16 PIRAEUS

THE SIGRI COALING C^o L^{TD}

ΑΝΘΡΑΚΕΥΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΛΙΜΗΝ ΣΙΓΡΙ (ΜΥΤΙΛΗΝΗ)

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ

Διαρκής παρακαταθήκη γαιανδράκων “FLOTSKY,,

ΠΟΙΟΤΗΣ ΗΓΓΥΗΜΕΝΗ

ΛΙΜΗΝ ΑΣΦΑΛΗΣ

Προσιτός ύφ’ όλας τας καιρικές συνθήκας

ΑΝΕΞΟΔΟΣ, ΑΝΕΥ ΟΥΔΕΜΙΑΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΕΩΣ

ΤΑΧΕΙΑ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΣ

ΠΟΣΙΜΟΝ ΥΔΩΡ

ΤΡΟΦΙΜΑ ΕΥΘΗΝΑ

ΕΔΡΑ ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

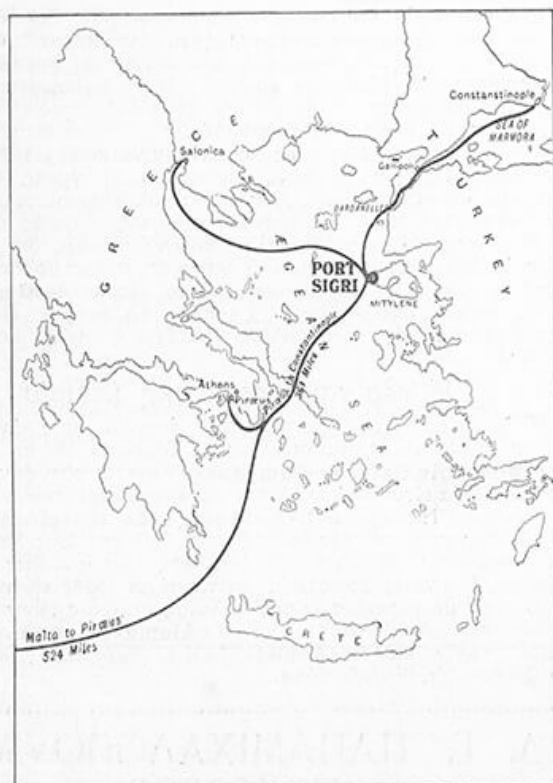
16 ΟΜΗΡΟΥ

ΤΗΛΕΦ. 40 - 326

ΤΗΛΕΓΡΑΦΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ

SIGRICOAL—SIGRI

TOMEPHY—PIRAEUS



ρατήρησιν «θάρος άγνωστον».

Οί παραλήπται έξ άλλου ίσχυρίσθησαν, ότι είχαν τó δικαίωμα νά διαμαρτυρηθούσιν διά τó έλλειπέσ τού φορτίου, βάσει δέ τής τριαύτης δικαιολογίας των ήρνήθησαν νά πληρώσουν τόν ναύλον. Τότε οί έφοπλιστάι άπηυθύνθησαν εις τó δικαστήριον, διά τής πρωτοδικού αποφάσεως τού όποιου έδικαιώθησαν αί άπόψεις των, χωρίς όμως νά αποκλεισθή εις τούσ παραλήπτας και τó δικαίωμα τής έγέρσεως άγωγής διά τυχόν μετά τήν καταβολήν τού ναύλου προσγενομένης εις αύτούς ζημίας εκ τού έλλειπούσ τού φορτίου.

Τó Έφετεϊον έκρινε τήν ύπόθεσιν ύπό τήν αύτήν έννοϊαν, τότε δέ άμφότεροι οί διάδικοι κατέφυγον εις τόν Άρειον Πάγον. Οί παραλήπται προέταξαν ότι τó ανεκτέλεστον εκ μέρους τού πλοϊάρχου ώρισμένον συμβατικόν όρων τού ναυλοσυμφώνου, ως λ χ. τού όρου όστις επέβαλλε τó κλείσιμον πάσης συγκοινωνίας μεταξύ των γαιανθρακαποθηκών τού πλοϊού και των κυτών αύτου, καθώς και τού ότι θα έπρεπε νά ανεγράφετο εις τήν φορτωτικήν και τó ποσόν των μπώνκερς, όπερ έφερεν επ' αύτου τó πλοϊον, περιέπλεκον τήν ίσχύν τού όρου «affidavit».

Οί πλοιοκτήται έξ άλλου άντέταξαν, ότι ό όρος τού «Affidavit» καθίστα ανεπίδεκτον οίανδήποτε αίτησιν άποζημιώσεως εκ μέρους των παραλήπτων, εάν πρωτίστως ούτοι δέν έξεπλήρουν τήν ύποχρέωσιν των περι τής καταβολής τού ναύλου, συμφώνως πρός τήν άρχήν «solve e repete» (έξόφλησις τού ναύλου και είτα έγερσις άπαιτήσεως). Έπομένως αί δύο προηγούμεναι άποφάσεις αί ύπερ των πλοιοκτητών εκδοθείσαι γύρω άπό τήν τριαύτην ύποχρέωσιν καταβολής τού ναύλου, ώφειλον νά εκτελεσθούσιν, χωρίς οί παραλήπται νά αναμένουν τήν κρίσιν των δικαστηρίων επί τής άγωγής των διά τήν τυχόν προσγενομένην εις αύτούς ζημίαν και τήν εκδοσιν τής άπιθάνου ύπερ αύτών άποφάσεως άποζημιώσεως.

Τó Άνώτατον δικαστήριον, μετά λεπτομερειακήν εξέτασιν τής νομικής έννοϊας των όρων «affidavit», και «solve e repete», άπεφάνθη ότι, εάν εις μίαν φορτωτικήν έχει τεθή ό όρος τού «affidavit» ό παραλήπτης δέν δύναται ν' άρνηθή, δι' οίονδήποτε λόγον, τήν πληρωμήν τού ναύλου, έστω και εάν έχη νά προτάξη θάσιμα έπιχειρήματα ως πρός τόν τρόπον καθ' όν έξετελέσθη τó ναυλοσύμφωνον. Έχει μόνον τó δικαίωμα νά ζητήση δι' άγωγής του και τήν επιστραφούσιν όσα προσά άδίκως έπλήρωσε.

Καθώρισεν άκόμη τó Άνώτατον δικαστήριον, ότι ό όρος «solve e repete», άπόρροια τού όρου «affidavit», επιβάλλει εις τόν παραλήπτην ένός φορτίου νά μή έγείρη άγωγήν άποζημιώσεως διά τυχόν ζημίας του, πριν ή αύτός πρωτίστως καταβάλη τόν ναύλον εις τόν θαλάσσιον μεταφορέα. Έπομένως—κατά τόν Άρειον Πάγον—ή πρωτόδικος επί τής προκειμένης ύποθέσεως άπόφασις, ήτις επέδραλε τήν πληρωμήν τού ναύλου πρώτον και είτα τιν έγερσιν άγωγής δι' άποζημίωσιν, όρθως έπεκυρώθη ύπό τού Έφετεϊού. Και έν τέλει: Έάν ό όρος τού «affidavit» δημιουργή ένκ νομικόν συμπέρασμα τής καλής παραδόσεως τού φορτίου άπό

μέρους τού πλοϊάρχου, δέν τόν άπαλλάσσει όμως και τής ευθύνης, εάν ό παραλήπτης είναι εις θέσιν ν' άποδείξη τó έναντίον.

—ΠΑΗΡΩΜΗ ΕΠΑΣΦΑΛΙΣΤΡΩΝ ΛΟΓΩ ΚΑΘΥΣΤΕΡΗΣΕΩΣ.

Ένώπιον τού Άγγλου δικαστού κ. Roche έξεδικάσθη πρό ήμερών ένδιαφέρουσα ύπόθεσις προσελθούσα άπό άπαιτήσιν των πλοιοκτητών κατά των ναυλωτών δι' έκτακτον ασφάλειαν τού άτμοπλοϊου των, συμφώνως πρός τούς όρους «Ναυλοσυμφώνου ζυλείας Λευκής Θαλάσσης» τού Άγγλικού Ναυτικού Έπιμελητηρίου τού 1899. Τó ναυλοσύμφωνον, ύπογραφέν τήν 9ην Οκτωβρίου 1931, προέδλεπεν, όπως τó άτμόπλοϊον των έναγόντων «Robert», άργούσ εις Γκόττεμπουργκ, αναλάβη τήν μεταφοράν φορτίου ζυλείας άπό τού λιμένος Soroka εις Χούλλ, περιελάμβανε δέ και ένα άρθρον έχον ως εξής:

«Οί ναυλωτάι αναλαμβάνουν όπωσ φορτώσουν τó άπ «Robert», καθορίσουν έπακριθός τήν φορτωθείσαν ποσότητα και προσκομίσουν εις τόν πλοϊάρχον τας φορτωτικές πρός ύπογραφήν έγκαίρως, ώστε νά δυνηθή ό πλοηγός και όδηγήσει τó άτμόπλοϊον έξω τού λιμένος μέχρι τής 31ης Οκτωβρίου τó βραδύτερον. Έν έναντία περιπτώσει, οί ναυλωτάι ύποχρεούνται νά καταβάλουν τó σύνθεσ ποσόν, όπερ πληρώνουν οί πλοιοκτήται πρός τούς ασφαλίστάς δι' έξτρα ασφάλιστρα, βάσει τού παρόντος ναυλοσυμφώνου, έξαιρουμένων των περιπτώσεων καθυστέρησεως των προσερχομένων άπό τούσ πλοιοκτήτας ή άπό τó άτμόπλοϊον».

Τó άπ «Robert», άνήκον εις τήν Σουηδικήν εταιρίαν «Bylgia», δέν ήδυνήθη ν' άποπλεύση εκ τού λιμένος Soroka μέχρι τής 6ης Νοεμβρίου, συνεπεία δέ τούτου οί έναγοντες πλοιοκτήται έπλήρωσαν 1 1)4 ο)ο δι' έκτακτα ασφάλιστρα, άτινα και άπήτουν ήδη νά τας επιστραφώσι παρά των έναγομένων, ήτοι παρά τής ναυλωτριάς «Άγγλο-Σοβιετικής εταιρίας». Έάν τó «Robert» κατώρθωνε ν' άποπλεύση μέχρι τής 5ης Νοεμβρίου, τότε μόνον 3)4 ο)ο θα έπληρώνοντο ως έκτακτα ασφάλιστρα.

Οί έναγόμενοι ναυλωτάι ύπεστήριξαν, ότι ή άργοπορία έδει νά άποδοθή εις αύτό τούτο τó άτμόπλοϊον, διότι δέν ήτο ναυσίπλου, άπόδειξις δέ τούτου είναι τó γεγονός, ότι και όταν κατηυθύνετο εις Soroka πρός φόρτωσιν, είχε παρακλίσει τής κανονικής πορείας του. Φαίνεται, ότι κατά τόν πλοΐν του πρός τόν λιμένα τής φορτώσεως τó άπ «Robert» ύπέστη σειράν ζημιών έξ άτυχημάτων, συμπεριλαμβανομένης και συγκρούσεως, συνεπεία των όποίων και έπεβοράδυνθη ό κατάπλους του επί τινας ήμέρας.

Ο δικαστής κ. Roche έτόνισεν εις τó σκεπτικόν τής άποφάσεώς του, ότι, άφού τó πλοϊον έτέλει έν παροπλισμώ, δέν ήτο φυσικά τελείως ναυσίπλου, έπήλθε δέ ποιά τις καθυστέρησις έως ότου έτοιμασθή πρός πλοΐν. Επίσης ό Άγγλος δικαστής έκρινεν, ότι ή άργοπορία τού κατάπλου εις Soroka θαρύνει τó πλοϊον, όπερ όμως ήδύνατο νά άποπλεύση έμφορτον πρό τής 5ης Νοεμβρίου, ή δ' έν προκειμένω άργοπορία του θαρύνει τούσ ναυλωτάς. Ούτω, οί μόν πλοιοκτήται κατέστησαν ύπεύθυνοι νά πληρώσουν τά 3)4 ο)ο των έκτάκτων ασφαλίστρων, οί δέ ναυλωτάι ύπεχρέωθησαν νά καταβάλουν εις τούσ πλοιοκτήτας τó ύπόλοιπον 1)2 ο)ο, όπερ άντιπροσώπευε τήν έκτακτον δαπάνην διά τήν πέραν τής 5ης Νοεμβρίου καθυστέρησιν τού πλοϊου.

ΤΗΛΕΦΩΝΟΝ 40.418

ΤΗΛΕΓΡΑΦ. ΔΙΕΥΘ. "ΚΑΛΛΙΜΑΝΑΚ - ΠΕΙΡΑΙΑ,

Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘΗ - ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

Διαρκής παρακαταθήκη Άγγλικών και Ρωσικων γαιανθράκων δι' άνδρακεύσεις άτμοπλοίων.

Έπίσης Κώκ, Μπρικεττων και Άνδρακίτου.

"Από 'Ανατολής έδημιούργησε πλήρη κατάπτωσιν και τής αγοράς ταύτης. Πλήν τών κυμάτων Μαντζουρίας, τών οποίων οι ναύλοι διά πλήρη φορτία έσημειώθησαν εις τά 24)3 έως 25)— από Βλαδιβοστόκ και 22)— από Danly διά Ρότερνταμ—'Αμβούργον, ούδεμία άλλη αξιοσημείωτος εργασία προέκυψε.

'Από τήν άκτήν Madras προσφέρονται 23)— έως 24)6 διάφορτία φυστικίων 'Απρίλιον ή 'Απρίλιον-Μάιον αναλόγως μεγέθους πλοίου και λιμένων εκφορτώσεως.

Οί ναύλοι από Αυστραλίαν έν πλήρει έκπτώσει, 20)— διά φορτία εις χύμα από Δυτ. Αυστραλίαν και 23)3 εις σάκκους διά Μεσόγειον—'Αγγλίαν—Κόντινεντ, Μάρτιον, μέ έλαχίστις διαταγάς διά περαιτέρω φορτώσεις.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ—ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.—'Από τόν Δούναβιν αι τιμαί τών σελ. 13)6 δι' 'Αμβέροσιν ή Ρότερνταμ, 14)6 δι' 'Αγγλίαν, 15)— έως 15)6 διά Δανίαν, είναι αι έπικρατούσαι. 'Από Κωνσταντίναν 10)3 δι' 'Αμβέροσιν—Ρότερνταμ, 10)9 'Αμβέροσιν—'Αμβούργον.

'Ελαχίστη ή εργασία από τούς Σοβιετικούς λιμένας. Διά μεταλλεύματα από Πότι ή Νικολαίφ σημειούνται τά 9)— δι' 'Αγγλίαν ή Κόντινεντ. Διά γαιάνθρακα αι συνήθεις τιμαί διά Δυτ. 'Ιταλίαν, Ρουέν, 'Αμβέροσιν ή 'Αμστερνταμ.

Προσφέρετο ο ναύλος τών 16)—διά φορτία άλατος διά Βλαδιβοστόκ ή Γιοκοχάμα f.i.o., δύο λιμένας εκφορτώσεως και 15)10 1)2 γενικά έμπορεύματα και άλας διά Βλαδιβοστόκ μέ όψιόν Καμτσιάτκιν 3)— έξτρα.

ΤΑ ΝΑΥΛΩΘΕΝΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ

Αί κυριώτεραι ναυλώσεις 'Ελληνικών α) πείνε αι κάτωθι :

— 'Εκ Ρίβεο Πλέιτ (Διά φορτία γεννημάτων)

'Ατιόπλιον (Ραθ.—Κουλ.) εκ Ραζάριο 6000 τ. δι' 'Αμβέροσιν—Ρότερνταμ (έξαιρέσει Gulway, Sligo και Tralee) σελ. 16)6 'Απρ. 8—20.

'Ατιόπλιον (Ραθ.—Κουλ.) εκ Σάν Λορέντζο 7400 τ. δι' 'Αμβέροσιν ή Ρότερνταμ 15)—, 'Απρ. 10—25.

'Ατιόπλιον (Ραθ.—Κουλ.) εκ Μπάχιας Μπλάγκας 7300 τ. δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας, 'Αμβέροσιν—Ρότερνταμ 15)—, 'Αμστερνταμ 14)6, δύο λιμένας Κόντινεντ 9 πέννας έξτρα, φόρτωσις 5—20 'Απριλίου.

'Ατιόπλιον (Ραθ.—Κουλ.) εκ Μπάχιας Μπλάγκας 7600 τ. διά Λονδίνον, Χούλλ, Λίβερπουλ, Μπίρκενχιντ, Κάρδιφ, Μπάρου, 'Αθωνου ή Ρότερνταμ 14)6, 'Αμβέροσιν 14)3, όψιόν Λονδίνον και Χούλλ ή Λονδίνον και Κάρδιφ 15)6, φόρτωσις 18—25 'Απριλ.

'Θέτις εκ Μπάχιας Μπλάγκας 6300 τ. δι' 'Ελλάδα 16)— μέ 6 πέννας έξτρα δι' έκαστον επί πλέον λιμένα μέχρι τεσσάρων, φόρτωσις 10—25 'Απριλίου.

'Ακρόπολις εκ Μπουένος Άβρες 7500 τ. δι' ώρισμένους λιμένας 'Αγγλίας, 'Αμβέροσιν—Ρότερνταμ 14)9, ά.φ.

'Μαρουκό Πατέρα εκ Νεκότεσα 6200 τ. δι' 'Αμβέροσιν 14)9, όψιόν Ρότερνταμ 15)—, ά.φ.

'Ιω. Φράγκος εκ Σάντα Φέ 5200 τ. διά Κάδρην—'Αμστερνταμ 16)— άμσος φόρτωσις.

'Απ 'Ελληνικόν εκ Μπουένος Άβρες—Λά Πλάτας ή Μπάχιας Μπλάγκας 6500 τ. δι' 'Ελλάδα 15)6, 'Απρ. 15—30.

'Ατιόπλιον (Ραθ. Κουλ.) εκ Μπάχιας Μπλάγκας 6500 τ. δι' 'Αμβέροσιν—Ρότερνταμ 15)—, όψιόν 'Ελλάδα 15)6 μέ 6 πέννας έξτρα δι' έκαστον επί πλέον λιμένα μέχρι τεσσάρων, φόρτωσις 15—25 'Απριλίου.

'Δραγών εκ Μπάχιας Μπλάγκας 5100 τ. διά Μασσαλίαν—Γένοβαν 15)— ένα λιμένα, 15)9 άμσος τούς λιμένας, όψιόν Τεργέστην—Φιοδμη 16)— ένα λιμένα, 16)6 δύο λιμένας, εάν Γένοβαν και Τεργέστην ή Φιοδμη 16)1 1)2, εάν Μασσαλίαν και Τεργέστην ή Φιοδμη σελ. 16)7 1)2, ά.φ.

'Ιω. Π. Γουλιανδής εκ Μπουένος Άβρες 5500 τ. δι' 'Ελλάδα 15)10 1)2, 'Απρ. 7—20.

'Μαίρη Ν. εκ Σάντα Φέ 6000 τ. δι' 'Αμβέροσιν—Ρότερνταμ—'Αμστερνταμ 14)9, 'Απρ. 3.

— 'Εξ 'Αγγλίας ή Κόντινεντ (Διά γαιάνθρακα)

'Ανδριώτης εκ Έμδεν 5000 τ. διά Σάντος 8)— και 500 τ. κώκ 11)—, ά.φ.

'Ιωάννης εκ Κάρδιφ 6800 τ. διά Πειραιά 6)6, άμ. φόρτωσις.

'Ιω. Μ. 'Εμπειρικός εκ Κάρδιφ 6200 τ. διά Πόρτ Σατζ 6)—, άμσος φόρτωσις.

'Ερηνούλα εκ Σουάνς 5500 τ. διά Χάιφφον 7)— ά.φ.

'Ευθαλία εκ Κάρδιφ ή Μπάρου 5800 τ. διά Μοντεβιδεο 8)3, ά.φ.

— 'Εκ του Δουνάβεως

'Ευγενία Σ. 'Εμπειρικός εκ Κωνσταντίνης, Βάρνης ή Μπουργκάς 7600 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέροσιν—Ρότερνταμ 10)3, δύο λιμένας 10)9, άμσος φόρτωσις.

'Επαμ. Κ. 'Εμπειρικός εκ Δουνάβεως 7000 τ. σιτηρών διά Ρότερνταμ 13)6, ά.φ.

'Μαριγώ Λ. εκ Δουνάβεως 5600 τ. σιτηρών διά Λονδίνον και Χούλλ 14)—, άμ. φόρτ.—τίρμας, ά.φ.

'Άγιος Γεώργιος (Βλασσαπόλιου) εκ Δουνάβεως 6000 τ. δι' 'Αμβέροσιν—Ρότερνταμ 13)6, όψιόν Βαρζό—'Αμβούργον 14)—, άμ. φόρτωσις.

'Δελφίν εκ Δουνάβεως 5700 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέροσιν—Ρότερνταμ 11)3, 'Αμβέροσιν—'Αμβούργον 12)3 μέ 6 πέννας στοιβακτικά, φόρτ. άρχάς 'Απριλίου.

'Αννα Βούλαρη εκ Κωνσταντίνης, Βάρνης ή Μπουργκάς 7500 τ. σιτηρών δι' 'Αμβέροσιν—Ρότερνταμ 10)3, εάν 'Αμβέροσιν—'Αμβούργον 10)9, άμ. φόρτωσις.

'Αγαμέμνων εκ Δουνάβεως 240 βαγ. Ξυλείας διά Νεάπολιν—Τσιδιταξέσιαν λ. στ. 7 κατά Βαγόνιον, 'Απρ. 5.

'Άγιος Μάρκος (Τριλλόβα) εκ Δουνάβεως 6500 τ. γεννημάτων δι' 'Αμβέροσιν—Ρότερνταμ 13)6, ά.φ.

'Δημήτριος εκ Δουνάβεως 4500 τ. γεννημάτων διά Δανίαν 15)— 'Απρ.

— 'Εκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

'Αντ. Γεωργαντής εκ Πότι ή Νικολαίφ 5.800 τ. μαγγανέζας διά Μπανόλι 9)—, φόρτωσις έως 10 'Απριλίου.

'Χρυσάνθη εκ Μαριανουπόλεως 5500 τ. δι' 'Αμβέροσιν ή Ρότερνταμ 9)3, συνήθεις όρους, ά.φ.

'Μαρία (Λαϊμο) εκ Νοβορωσσιόκας 4000 τ. τσιμέντων διά Μίμελ 9)6 f.i.o., άμ. φόρτωσις.

'Δελφίν εκ Χερσώνος 7000 κ. μ. Ξυλείας δι' 'Αλεξάνδρειαν ή)— φόρμπα—παλλάγκο, ά.φ.

— 'Εκ παντοίων άλλων άγορών

'Αδαμ. Ι. Πειθής εκ 'Αλεξανδρείας 350.000 κ. π. θαμνακοσπόρου διά Χούλλ και Λήθ 9)3 τούς 60 κ. πόδας, ά.φ.

'Μαρία (Λαϊμο) εκ Λένινγκραδ 1600 σπάνια Ξυλείας δι' 'Ολλανδίαν 31)9 κατά σπάνια, φόρτωσις τέλη 'Απριλίου—άρχάς Μαΐου.

'Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη εκ Χάρμπορ Ρόζ 6000 τ. γαιάνθρακων διά Λά Πλάταν δολ. 1.80, φόρτωσις 15—30 'Απριλίου.

'Πολέμη εκ Κοσοβέρ 2800 τ. φωσφατού διά Βενετιαν 13)6, ά.φ.

'Θάσος εκ Κύπρου 2500 τ. μεταλλεύματος διά Σαβόνναν 8)6, 'Απριλίου 1—10.

ΕΚΔΟΣΕΙΣ

ΚΩΝΣΤ. Θ. ΖΟΥΜΠΟΥΛΙΔΗ. «ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΙΣ ΤΟΥ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ». Πειραιώς 1932.

Είνε ίσως ή πρώτη φορά πού εκδίδεται ιστορία του λιμένος Πειραιώς. Έχουν γραφεί βέβαια σποραδικώς εις μελέτας, μνημογραφάς ή και άλλου διάφορα σχετικά μέ τήν ιστορίαν του Πειραιώς αρκετά, άλλ' άσφαώς είναι ή πρώτη φορά τώρα πού γράφεται μέ προσοχήν, συνοχήν και αξιοσημείωτον ιστορικήν ακρίβειαν ή ιστορία του πρώτου λιμένος τής χώρας μας από τών αρχαιοτάτων χρόνων μέχρι τών ημερών μας. Η παρατιθεμένη βιβλιογραφία μαρτυρεί ότι ο συγγραφέας εξήντηλες καθε σχεδόν πηγήν πληροφοριών διά τήν ιστορίαν του λιμένος Πειραιώς από τής εποχής άκόμη τής προϊστορικής, πού άππέλει ο Πειραιεύς νήσον, και διά τήν εξέλιξίν του κατά τής διαφόρους εποχάς, τήν μεσαιωνικήν, τήν Βυζαντινήν, τήν τής Βενετοκρατίας, τής Τουρκοκρατίας έως τήν νεωτέραν, τήν μετά τήν άπελευθέρωσιν τής χώρας εποχήν.

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1903

CAPT. E. GOUDGE.

ΘΗΑΡΡΑΦΗΜΑΤΑ: "GOUDGENSON,"

ALBERT E. GOUDGE

E. GOUDGE & SON

ΓΕΝΙΚΑΙ ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΓΩΣΕΙΣ,

ΦΟΡΤΩΣΕΙΣ ΓΕΝΗΜΑΤΩΝ.

ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΗΣ ΤΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ "VERITAS,"

GALVESTON, TEXAS HOUSTON, TEXAS CORPUS CHRISTI, TEXAS

U. S. A.

W. KUNSTMANN,

STETTIN AND SWINEMÜNDE

ΟΙΚΟΣ ΙΔΡΥΘΕΙΣ ΤΩ 1870

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΡΥΜΟΥΛΚΩΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde

Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

ΚΩΔΙΚΕΣ

Scott's 1906, 1896, 1885, Watkins & Appendix, Seediens.
Boe. Telephones. Stettin 25601 (5 line). Swinemunde, 2036

Ἡ τελευταία εἰκὼν τῶν ναύλων

Αἱ μεταβιβασθεῖσαι ἐκ Λονδίνου τελευταῖαι πληροφορίες περὶ τῆς καταστάσεως τῆς παγκοσμίου ναυλαγορᾶς ἀναφέρουν, ὅτι συνεχίζεται πανταχοῦ σχεδὸν ἡ χαλαρότης τῶν τιμῶν καὶ ἡ πτωχὴ ζήτησις χωρητικότητος. Ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ ὑπὲρ ποτε χαλαρὰ καὶ ἄτονος δὲν ἐμφανίζει, δυστυχῶς, εἰμὴ μίαν ἐλαχίστην ζήτησιν χωρητικότητος, εὐκόλως καλυπτομένην εἰς τιμὰς πολὺ χαμηλάς, λόγῳ τῆς ὑπερπροσφορᾶς ἐτοιμῶν πλοίων. Εἶναι τόση ἡ πιέζουσα τὸ Πλέιτ χωρητικότητος, ὥστε μία διαταγὴ 6700 τ. σίτου ἐκ Μπάγιας Μπλάγκας δι' Ἑλλάδα ἐκλείσθη τὴν 28ην Μαρτίου εἰς τὰ σελ. 15) —. Ἐτοιμον δὲ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν ἐναυλώθη τὴν ἰδίαν ἡμέραν (πλήρες φορτίον) δι' Ἀδριατικὴν εἰς τὰ σελ. 16) —. Τὴν 29ην ἕτερον Ἑλληνικὸν φορτηγὸν 5200 τ. ἐναυλώθη ἀπὸ Νεκότσα δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 15)9, με' ἄμεσον φόρτωσιν.

Μετὰ τὴν 29ην Μαρτίου ἡ ἐκπτώσις ἐσυνεχίσθη, Ἀγγλικὸν δὲ σκάφος, τὸ ἀπ «Kingsbury» ἐκλείσθη διὰ 5500 τ. 10 ο) ἀπὸ Σάντα Φέ δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ, με' ἄμεσον φόρτωσιν, εἰς τὴν εἰς χαλαρωτέραν τιμὴν τῶν 15)3 σελινίων. Τὴν ἀγορὰν ἐπεδείνωσε μετὰ τὴν ἀνωτέρω πρᾶξιν ἡ ἐμφάνισις Ἰταλοῦ πλοιοκτητοῦ, ὅστις ἐδέχθη καὶ ἔκλεισε τὸ φορτηγὸν «Teseo» εἰς τὰ 15) — δι' 6500 τ. φορτίου ἀπὸ Σάν Λορέντζο δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ (10 ο) πλέον ἢ ἔλαττον) καὶ φόρτωσιν 25 Ἀπριλίου ἕως 10 Μαΐου.

Ἑλληνικὰ φορτηγὰ ἀναύλωτα καὶ παρέχοντα ἄμεσον φόρτωσιν εὐρίσκονται εἰς τὸ Πλέιτ ἢ τὴν Βραζιλίαν τὰ ἀκόλουθα: «Ἀντ. Γ. Λεμόσ» εἰς Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ τῶν ἀρχῶν Φ)ρίου, «Κλεάνθης» εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 7 Μαρτίου, «Ἄρχων» εἰς Βίλλαν Κονστιτούσιον ἀπὸ 26 Φ)ρίου, «Θρασύβουλος» εἰς Μπουένος Ἀῦρες ἀπὸ 14 Φ)ρίου. «Ἰω. Βάτης» εἰς Μοντεβίδεο ἀπὸ 7 Μαρτίου, «Μιχαλάκης» εἰς Μπουένος Ἀῦρες ἀπὸ 17 Μαρτίου (ἡ ἀναχωρήσις κενὸν ἐκ Πλέιτ διὰ Τακοράδι τῆς Ἀφρικῆς πρὸς φόρτωσιν μεταλλευμάτων) καὶ «Ἐκατόνταρχος Δρακούλης» εἰς Περαναμποῦκον ἀπὸ 2 Φ)ρίου.

Ἐξ ἄλλου κατευθύνονται εἰς τὸ Πλέιτ (ἀναύλωτα μέχρι 23ης Μαρτίου) τὰ ἀπ «Νικ. Ἀγγελος» κενὸν ἐξ Ὀράν, «Ὀρος Ταύγετος» ἐξ Οὐαλλίας, «Εἰρ. Κυριακίδου» ἐκ Κάδιξ με' ἄλλας, «Νίκος» ἐκ Ρότερνταμ με' γαιάνθρακας, «Στέφ. Κωσταμένης» ἐξ Οὐαλλίας με' γ)θρακας, «Μαριόγκα» ἐκ Ρότερνταμ με' γ)κας, «Εἰρήνη Σ. Ἐμπειρίκου» ἐκ Ρότερνταμ με' γ)κας, «Ἀρχάγγελος» καὶ «Μίνα Ε. Τρικόγλου» ἐξ Οὐαλλίας ἐμπορτα, «Ἀναστ. Πατέρως» ἐκ Χούλ με' γ)κας, «Ἀποίκια» ἐξ Οὐαλλίας ἐμπορτον, «Νόμφη» ἐκ Χούλλ καὶ Γεώργ. Μ. Λιθωνός» ἐξ Οὐαλλίας ἐμπορτα, «Δημ. Ν. Βογιατζίδης» ἐκ Ρότερνταμ με' γ)κας, «Φραγκ. Β. Γουλιανδρῆ» ἐκ Ρότερνταμ, «Ναγός» ἐκ Μπάρου, ἀμφοτέρα ἐμπορτα, «Δέσποινα» κενὸν (ἐξεφόρτωσεν εἰς Λὰς Πάλλμας) «Ἀνδριώτης» ἐξ Ἐμδεν, «Ταξιάρχης» καὶ «Παπαλαϊμῶς» ἐκ Μπάρου ἐμπορτα.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ.—«Καλλιόπη» ἐκ Μπάγιας Μπλάγκας 6700 τ. 10ο) δι' Ἑλλάδα 15) —, φόρτωσις 1—10 Ἀπριλίου «Καλουδὸν» (ἀκυρωθεὶς λόγῳ ἀβρορίας τῆς προγενεστέρως ναυλώσεώς του) ἐκ Μπάγιας Μπλάγκας 7.000 τ. 10 ο) δι' Ἀδριατικὴν 16) — ἄμ. φ. «Μιχ. Ξυλάς» ἀπὸ Νεκότσα 5200 τ. 10 ο) δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 15)9, ἄ. φ.

Ἀτιμόπλοιοι (Ρεθ.—Κουλ.) ἀπὸ Σάντα Φέ 5300 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν—Κόντινεντ 16) — ἄ.φ. Καὶ ἀτιμόπλοιοι (Ρεθ.—Κουλ.) ἐκ Σάν Λορέντζο 7500 — 7800 τ. δι' Ἰσπανικοὺς λιμένας Μεσογείου 16) — ἓνα λιμένα καὶ 6 πέννας ἕξτρα δι' ἕκαστον ἐπὶ πλέον λιμένα μέχρι τριῶν, φόρτωσις 15)20 Ἀπριλίου.

Δι' Ἀγγλικὸς γαιάνθρακας ἡ Οὐαλλικὴ ἀγορὰ παρουσιάσθη κἄπως σταθεροτέρα καὶ ἐλπίζεται νὰ πραγματοποιηθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν τιμὴ ναύλου 9)6 διὰ Μπουένος Ἀῦρες (ἀντὶ 8)9 ἕως 9) — σελινίων). Ἐκλείσθη ἐξ ἄλλου σκάφος 7.000 τ. ἐξ Οὐαλλίας διὰ Μπάγιας Μπλάγκας (Fuel) εἰς τὰ σελ. 10)4 1)2, τιμὴν ἣτις ἀντιστοιχεῖ διὰ γαιάνθρακας σελ. 9)4 1)2. Αἱ διὰ Μεσόγειον φορτώσεις γαιανθράκων συνήθεις καὶ με' τιμὰς ἀμεταβλήτους. Ἀπὸ Λάντσιγκ καὶ Γδόνια οὐδεμία ναύλωσις Ἑλληνικοῦ πλοίου ἐγένετο, διότι δὲν ὑπάρχει ἐτοιμος Ἑλληνικὴ χωρητικότης εἰς τοὺς Βορείους λιμένας.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ.— «Ἁγία Θελασσινή» (ex «Montague Seed») ἐκ Τάιν 6200 τ. διὰ Μπανιόλι 6) — ἄ. φ.

Ποιά τις ἐργασία ἐσημειώθη ἀπὸ μιᾶς ἐβδομάδος καὶ διὰ φορτώσεις φωστικίων ἐκ τῆς παραλίας Μαδρας, ὁπόθεν καὶ ἐκλείσθη τὸ Ἑλληνικὸν φορτηγὸν «Κάτε» 6600 τ. με' φόρτωσιν ἐκ τεσσάρων λιμένων δι' ἓνα λιμένα Ἀγγλίας — Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 23)9 καὶ φόρτωσιν 15—30 Μαΐου.

Ἐκ Μαύρης Θαλάσσης οἱ Ρῶσοι παρουσίασαν ἐσχάτως μίαν διαταγὴν διὰ γεννήματα, (6000 τ. 10 ο) καὶ φόρτωσιν 12—22 Ἀπριλίου, προσπαθοῦν δὲ νὰ ἐξασφαλίσουν διὰ Κόντινεντ ἀτιμόπλοιοι με' βάσιν 9) — σελίνια. Διὰ γαιάνθρακας συνήθεις ἐργασία, κατωρθώθη δὲ ὑπὸ τῶν ναυλωτῶν νὰ κλεισθῇ Ἑλληνικὸν — δυστυχῶς — ἀτιμόπλοιο ἐκ Μαριανουπόλεως δι' Ἰταλίαν 5500—6000 τ. εἰς τὴν χαλαρὰν καὶ ἐπιζήμιον τιμὴν τῶν 7) — σελινίων.

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ.— «Μαθηπῖος» ἐκ Μαριλεως 4000 — 4 300 τ. γ)κων δι' Ἀμβέρσαν 10)3, ὄψιον Ἀμοστερνταμ 10)6 ἄ.φ. «Πόπη» ἐκ Νοβορωσίκης 3000 κ.μ. ξυλείας διὰ Μπάρου 8)6 με' 1)9 φορτωτικά, Ἀπρ. «Ἀρτεμις Πήλια» ἐκ Νοβορωσίκης 3200 κ. μ. διὰ Καζαμπλάγκαν, Κενίτρα καὶ Ραμπάτ 11) — καὶ διὰ τοὺς τρεῖς λιμένας, Ἀπρ. «Ἁγ. Βλάσιος» ἐκ Μαριανουπόλεως 5500 τ. γαιανθράκων διὰ Ρουέν 9)6, ὄψιον Νικολαίεφ ἢ Θεοδόσιας 9)3, Ἀπρ. 1—10. «Ναυάρχος Γ. Σαχτούρης» ἐκ Μαριπόλεως 3600 τ. πίσης διὰ τρεῖς λιμένας Ἀφρικῆς 11)3, Ἀπριλίου. Καὶ «Διώνη» ἐκ Μαριλεως 5900 τ. πίσης διὰ Σέτταν 8)6, καντσέλλο 10 Ἀπριλίου.

Ἐκ διαφόρων ἄλλων τομέων ἐναυλώθησαν τὰ ἀπ: «Χρυσάνθη» ἐκ Λένινγκραδ 1450 στάνταρ δι' Ὀλλανδίαν 32) — συνήθεις ὄρους, φόρτωσις τέλη Ἀπριλίου. Ἀτιμόπλοιο ἐκ Χέρνοσαντ 1800 στάνταρ ξυλείας διὰ 3 λιμένας Ἑλλάδος 41)9, Ἀπριλίου. Ἐκ Θεοσίνικης ἀτιμόπλοιο 6000 τ. μεταλλεύματος δι' Ἀμβέρσαν 6)9, Ἀπρ. 7—12. Μία διαταγὴ διὰ 4000 τ. μεταλλ. ἀπὸ Λάριμναν διὰ Στέττιν, δι' ἣν ἐνδιεφέρθη Ἑλληνικὸν φορτηγὸν, ἐκλείσθη εἰς τὰ 8)6 παρὰ Γερμανικοῦ λάιπερ.

Τέλος ἐναυλώθη ἐκ Βοστώνης τὸ ἀπ «Κουλούρας—Ξένος» 33.000 κουῶρτερς σίτου δι' Ἀμβέρσαν 5 1)2 σέντς τὰς 100 λίβρας, ἄμεσος φόρτωσις.

Τὸ ἀπ «Πεταλιοί,, ἀνειλκύσθη

Κατὰ νεωτέρας τηλεγραφικᾶς πληροφορίας ἐκ Κωνσταντῆς τὸ ἐξοκέϊλαν παρὰ τὴν ἀκτὴν τοῦ Ἁγίου Γεωργίου φορτηγὸν «Πεταλιοί» ἔφερον ἓνα ὑπόλοιπον 800 τόννων γεν. φορτίου, ἀνειλκύσθη δὲ τῇ βοήθειᾳ τριῶν ρυμουλκῶν καὶ ἀφοῦ προηγουμένως ἐξεφορτώθησαν 400 τόννοι ἐμπορευμάτων ἐκ τοῦ φορτίου του. Διὰ τὴν ἀνέλκυσιν τοῦ σκάφους ὁ πλοίαρχος εἶχεν ὑπογράψει συμβόλαιον τύπου Λδῦδ. Τὸ ἀπ «Πεταλιοί» συνοδευόμενον ἀπὸ τὰ τρία ρυμουλκὰ διήλθεν ἐκ Σουλινᾶ καὶ τὴν 28ην Μαρτίου ἔφθασεν εἰς Βραίλαν, ὅπου καὶ θὰ ἐπιθεωρηθῇ.

W^M. H. MÜLLER & C^O. S.A.

AGENTS FOR GREEK STEAMERS

AT BELGIAN PORTS.

ANTWERP

21, RUE DE LA BOURSE.

TELEGRAMS: "MINERAL,"

CHARLES HILL & SONS

ΟΙΚΟΣ ΙΔ'ΥΘΕΙΣ Π'Ο 150 ΕΤΩΝ

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ · ΜΕΣΙΤΑΙ

BRISTOL

Γραφεῖα εἰς Avonmouth, Sharpness, Gloucester καὶ Portishead.

Ὡς ἐφοπλισταὶ ἐκτιμῶμεν τὰς δυσχερεῖς συνθήκας ποῦ διέρχονται οἱ πλοιοκτῆται.

Τὰ πλοῖα τῶν ὁποίων ἡ πρακτορευσις θὰ ἀνατεθῇ εἰς ἡμᾶς θεωροῦνται ὡς μέρος τοῦ ἰδικοῦ μας στόλου καὶ τὰ ἐξοδά του θὰ εἶναι ὅσον τὸ δυνατόν χαμηλότερα με' ταχίστην διεξαγωγὴν τῆς ἐργασίας.

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "HILLS,, BRISTOL, AVONMOUTH, SHARPNES, GLOUCESTER.

Πειραιϊκή ναυλαγορά

Με μικρόν τὸ ἐνδιαφέρον ἡ ἀγορὰ καθ' ὅλον τὸ 15θήμερον, παρουσίασε τὴν ἀκόλουθον κατ' εἶδη φορτίων εἰκόνα:

Γεννήματα: Δυστυχῶς, οὐδεμία ἀξία λόγου κίνησις ἐσημειώθη, διὰ δὲ τὸ 6'. 10θήμερον τοῦ Ἀπριλίου ὑπάρχει: μία διαταγὴ δι' 6000 τ. ἐκ Μαύρης Θαλάσσης δι' Ἀγγλίαν, Κόντινεντ, Δανίαν ἢ Σκανδιναυίαν, με προσφερομένην θάσιν ναύλου 9) — ἕως 9)3 σελίνια. Διὰ τὴν διαταγὴν ταύτην, λόγῳ τοῦ ἐξευτελιστικοῦ τῆς τιμῆς οἱ πλοιοκτῆται δὲν ἐνδιεφέρθησαν.

Συγχρόνως οὐδεμία πρόβλεψις ζητήσεως σκαφῶν ὑπάρχει: καὶ διὰ τούτους προσεχέεις μῆνας, φαίνεται δὲ μάλλον πιθανόν, ὅτι οἱ ἐφοπισταὶ θ' ἀναγκασθῶν νὰ ἀναμείνουν τὴν νέαν ἐσοδείαν, περὶ τῆς ὁποίας πάλιν τίποτε τὸ θάσιμον δὲν δύναται: μέχρι τῆς στιγμῆς νὰ προβλεφθῇ.

Γαιάνθρακες: Ἐκλείσθησαν ἀ)π 4300 τ. ἐκ Μαρ)πόλεως δι' Ἀμβέρσαν 10)3, ἐάν Ἀμστερνταμ 10)6. Ἔτερον ἐκ Θεοδοσίας 5300 τ. δι' Ἀμβέρσαν 9)6, ἐάν Ρουέν 9)10 1)2 καὶ ἕνα τρίτον 5200—5500 τ. ἐκ Μαρ)πόλεως διὰ Ρουέν 9)6, συνήθεις ὁρους.

ὑπάρχει: ἤδη μία διαταγὴ διὰ 5500—6000 τ. γαιανθράκων ἐκ Μαρ)ποπόλεως δι' Ἰταλίαν, ἀλλ' οἱ πλοιοκτῆται ζητοῦν ναύλον 8) — δι' ἕνα λιμένα καὶ 8)6 διὰ δύο λιμένας, ὅχι 2 πέννας διὰ «shore appliances». Ἐάν γίνῃ χρῆσις διητισιέρηδων τοῦ λιμένος, ἡ σχετικὴ δαπάνη νὰ διαρύνῃ τούτους ναυλωτάς, καθέτι, ὡς πληροφοροῦμεθα, με τὴν σημερινὴν τιμὴν τῆς λίρας ἕναντι τοῦ Σοβιετικοῦ νομισματικῶς χρεώνονται τὰ ἀτμόπλοια ἀπὸ 100 ἕως 200 λίρας Ἀγγλίας, ἀναλόγως τῆς χωρητικότητός των, δεδομένου ὅτι ἀγνοοῦν εἰσέτι πολλοὶ πλοιοκτῆται τὴν πραγματικότητά, ὅτι δηλαδὴ ἡ ἀμοιβὴ τῶν διητισιέρηδων ὑπολογίζεται γύρω τῶν 18) —

Συλεια: Ἐναυλώθη ἀτμόπλοιο 5700 κ.μ. περίπου ἐκ Νορβωσίσκης διὰ τρεῖς λιμένας Ἰταλίας εἰς τὰ σελ. 8) — ἕνα λιμένα καὶ 3 πέννας ἔξτρα δι' ἕκαστον πρόσθετον λιμένα, με 1)9 φορτωτικὰ καὶ με συνδυασμὸν 1000 τ. μεταλλευμάτων ἐκ Πότι: διὰ Μασσαλίαν 9)6, Νικολάιφ terms.

Ἐκ Λένινγκρανδ καὶ Ἀρχαγγέλου ἐκλείσθησαν μερικὰ ἀτμόπλοια δι' Ὀλλανδίαν εἰς τὰ σελ. 31)6 ἕως 32) — καὶ ἐξ Ἀρχαγγέλου 1300—1400 στάντερ δι' Ἑλλάδα 51) — σελίνια, ὑπάρχουν δ' ἀκόμη καὶ διάφοροι ἄλλαι διαταγαί.

Πίσσες: Μία ἐνδιαφερόμενα ἐργασία διὰ μεταφορὰν ἐκ Βατοῦμ πίσσης εἰς θαρῆλια, ἐκλείσθη ἀπὸ τὸ ἀ)π «Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης» διὰ Βόρ. Ἀφρικὴν θάσιν 10) —, με 5 πέννας ἔξτρα δι' ἕκαστον ἐπὶ πλεόν λιμένα μέχρι τεσσάρων. Ἡ ναύλωσις αὕτη ἐπραγματοποιήθη κατόπιν συναγωνισμοῦ πρὸς ἕτερα δύο ἀτμόπλοια, ἀλλ' οἱ ναυλωτὰὶ προετίμησαν τὸ νεώτερον ἐκ τῶν τριῶν προσφερθέντων σκαφῶν, πληρωσάντες 1) — ἐπὶ πλεόν.

Δούναβις. — Ποιὰ τις χαλάρωσις ἐπῆλθε τελευταίως καὶ οἱ Dreyfus ἐκλείσαν ἀ)π 5800 τόνων καὶ διὰ φόρτωσιν 5—12

Ἀπριλίου εἰς τὰ σελ. 14) — μόνον δι' Ἀμβέρσαν ἢ Ρότερνταμ. Ἐπίσης παρουσιάζονται μερικαὶ διαταγαί, λόγῳ ἕμως τοῦ «pool» τῶν ἐν τῇ Δουναβί: ναυλωτῶν, φαίνεται ὅτι οἱ ναῦλοι θὰ διατηρηθῶν εἰς χαλαρὰ ἐπίπεδα.

'Αγοραπωλησῖαι ἀτμοπλοίων

Ἐκ Λονδίνου ἀγγέλλεται, ὅτι κατὰ τὰς τελευταίας ἡμέρας τοῦ Μαρτίου ἐλάχιστα ἀγοραπωλησῖαι πλοίων πρὸς περαιτέρω ἐκμετάλλευσιν ἐσημειώθησαν, περιορισθεῖσαι κυρίως εἰς σκάφη πολὺ μικρά. Κυριώτερα πρᾶξις ἦτος ἢ παρ' Ἑλλήνων ἀγορὰ τοῦ ἀ)π «New Georgia» τῆς Ἐταιρείας «Elder, Dempster» L Co. Ltd., ὡς ἀλλαγῶν γράφομεν. Ἄφ' ἑτέρου ἐκ Τεργέστης ἐγγνώσθη, ὅτι τὸ ἀγορασθὲν παρ' Ὀθωμανῶν Γιουγκοσλαβικὸν φορτηγὸν «Rosina Topic» 3038 τ. γκρόν, παραληφθὲν εἰς τὸν ἐκεῖ λιμένα μετωνομάσθη «Altay».

Αἱ πωλήσεις πρὸς διάλυσιν

Ζωηρότερα ἦτο ἡ ἀγορὰ τῆς πωλήσεως παλαιῶν πλοίων πρὸς διάλυσιν, ἠγοράσθησαν δὲ παρὰ διαφόρων ἐργοστασίων πέντε ἀκόμη ἀτμόπλοια 12.996 τ. γκρόν. Τὰ σκάφη ταῦτα εἶνε τὰ ἀκόλουθα:

Ὄνομα πλοίου	Τ. γκρόν	Ναυτ.	Τιμὴ λ. στ.	Διὰλυταὶ
Dalegarth, Ἀγγλ.	1660	85	1.250	Σκότοι
Lynton Grange, Ἀγ.	4252	12	3.000	Ἰταλοὶ
Myrshe.l, Ἀγγλ.	2636	02	1.500	Ἰάπωνες
Patrol, Ἀγγλ.	3132	03	—	Ἰάπωνες
Peht Uglad, Νορβ.	1316	91	—	Νορβηγοὶ

Καθ' ἡ πληροφοροῦμεθα ἠγοράσθη παρ' Ἑλλήνων ἐφοπιστῶν τὸ Ἀγλικὸν φορτηγὸν «New Georgia», ἀνήκον εἰς τὴν «Elder, Dempster & Co. Ltd., θὰ περαληφθῇ δὲ εἰς Ντάρτμουθ, ὅπου εὑρίσκεται παρωλισμένον.

Τὸ σκάφος τοῦτο ἔχει παρὰ τῇ Λούβ κλάσιν 100 A 1, εἶναι δὲ τ. γκρόν 6566, νῆτ 4044, φορτίου 10.500 τόνων περίπου με ἔμφορτον εὐθέως 28.3' ποδῶν καὶ ἐναυπηγῆθῃ τὸ 1919 (Ἀύγουστον) εἰς τὰ ναυπηγεῖα «Harland & Wolff Co. Ltd., τοῦ Μπέλφαστ, με μηχανὰς τῶν ἰδίων.

Ἡ πρόμηθις τοῦ εἶναι ὁμοίᾳ κατασκευαστικῆς, φέρει: ἐν κατάστασιν καὶ «σέλτερντακ», ἔχει διαστάσεις μήκους 412.6 ποδῶν, πλάτους 55.8 καὶ διαγωνίου βάθους κωτῶν 31.4 ποδῶν, χρησιμοποιοῖ δὲ ἔρμα ὕδατος 2646 τόνους.

TOWAGE AT HAMBURG

"FAIRPLAY," TUGS

17 POWERFUL STEAM TUGS
FOR
HARBOUR-RIVER-SEA

FAIRPLAY STEAM TUG OFFICE
11. STEINHÖFT HAMBURG

BUNKERS AT HAMBURG

B^d BLUMENFELD K. a. A

TRADING COMPANY OF THE FRED KRUPP A.G. ESSEN
TEL. ADDRESS: FELDKOHLÉ-HAMBURG

ΕΙΣ ΤΟ ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ

ΚΑΠΝΑ & ΣΙΓΑΡΕΤΤΑ

ΧΗΡΑ ΙΩΑΝΝΟΥ Α. ΖΑΝΝΗ & ΥΙΟΙ
64, VEERLAN ROTTERDAM

Τὸ μόνον Ἑλληνικὸν ἐν Ὀλλανδίᾳ καπνεργοστάσιον.
Καπνὰ Ἑλληνικά, Τουρκικά, Βουλγαρικά, Σιγαρέττα καὶ Πούρα ἐκλεκτά. Ἡγγυημένης συσκευασίας, ἀφορολόγητα.

ΘΗ. ΔΙΕΥΘΥΝΣ. Ζ. ΖΑΝΝΙΣ-ROTTERDAM.

ΘΗ. 50632

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ

A. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ

TELEGR. ANGELLUSI, TEL. AVENUE 4098

ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ

A. LUSI

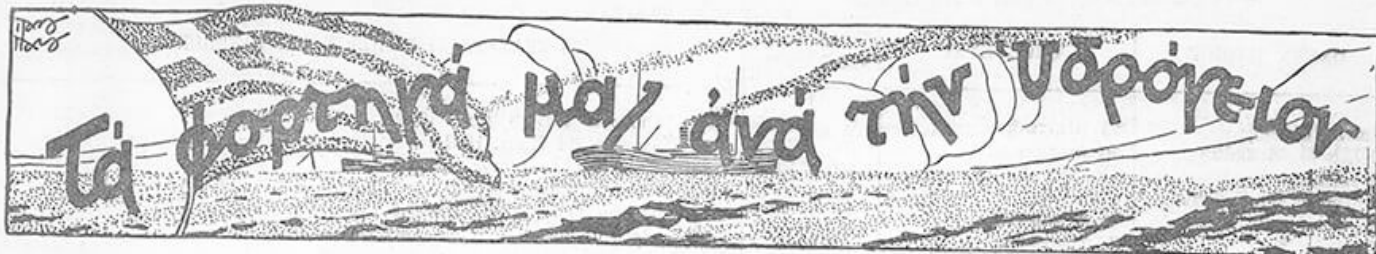
ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΔΙ

B. ΒΕΡΝΙΚΟΣ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΪΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ



ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Ετος Ναυπ.	Τόννοι γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
*Αγαμέμνων	<Μιχαλινός> Α.Ε	19	2120	εφθ. Σύρον 14 Μαρτ. και Πειραιά 16
*Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1550	ἀργεϊ Πειραιά από 20 Φεβρ.
*Άγιος Βλάσιος	*Ιω. Χανδρή	07	3227	ἀνεχ. Πειραιά 29 Μαρτ. διά Θεοδόσιαν
*Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	εφθ. Θεοδόσιαν 12 Μαρτ.
*Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσόπουλου	12	3283	ἀνεχ. Πειραιά 13 Μαρτ. διά Κίλια, εφθ. 17 (διά Ρόττερταμ)
*Άγιος Γεράσιμος	έτ. <Ιονία> Α.Ε.	98	3224	εφθ. Γκόττεμποργκ 17 Μαρτ. με Ζημιάς
*Άγία Βαρβάρα	Α. Λογθάτη—Μ. Φακή	13	4572	εφθ. Φιούμα 13 Μαρτ. και ἀνεχ. 18 διά Νηρωσίοκην, εφθ. 28
*Άγία Θαλασσινή	Α. Κεράνη	11	3809	εις Τάιν υπό φόρτωσιν Μαρτ. 26
*Άγία Μαρίνα	έτ. <Κάσος>	12	4151	ἀνεχ. Αά Πλάταν 3 Μαρτ. και Μαθέρας 27 δι' Εύρώπην
*Άγία Παρασκευή	Χρ. Βλάσση	89	2041	εις Ακρόριον από 29 Φεβρ.
*Άγιος Μάρκος	*Άδελφοί Μαργαρώνη	10	5165	ἀργεϊ Πειραιά από 23 Μαΐου 1932
*Άγιος Μάρκος	Γ. Τριλίδα	19	4514	ἀνεχ. Πειραιά 17 Μαρτ. διά Γαλάτοι, εφθ. 22
*Άγιος Σπυρίδων	Γ. Δακούτρος κλπ.	01	3779	ἀργεϊ Πειραιά από 7 'Ιαν. 1932
*Άγγελική	Γ. Γεωργαντή	99	3231	ἀνεχ. Πότι 16 Μαρτ. Κ)λιν 19 διά Μασσαλίαν, εφθ. 28
*Άγγελος Α.	Ε. Σκαρβέλη	04	3667	ἀνεχ. Σύρον 17 Μαρτ. διά Νοβορωσίοκην, εφθ. 22
*Άγγελής Καμπίτσης	Δ. Π. Καμπίτσης	06	3016	εφθ. Βενετίαν 16 Μαρτ. και Πειραιά 29
*Άδαμ. Γεωργαντής	άδελφ. Γεωργαντή	16	3814	εφθ. Νικολάεφ 19 Μαρτ. και ἀνεχ. 27, Κ)λιν 29 διά Μπανιόλι
*Άδαμ. Ι. Πετιθής	*Αθ. Πετιθής	08	4537	εφθ. 'Αγκώνα 12 Μαρτ. και ἀνεχ. 16 δι' 'Αλεξάνδρειαν, εφθ. 22
*Άδαμ. Κοραής	Κακαρούικα κλπ.	84	1324	ἀργεϊ Χιον από 22 Δεκεμ. 1932.
*Άδελφότης	Ι. Ν. Γουλιανδρή	08	3882	έν πλθ έκ Πλέτι δι' Εύρώπην 20 Μαρτ.
*Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	διήλθε Γιβραλτάρ 23 Μαρτ. διά Βενετίαν
Αιμίλιος	Στερωτή και Σία	98	3297	διήλθε Κ)λιν 13 Μαρτ. διά Μπανιόλι και Πειραιά, εφθ. 31
Αίλος	Α. Λούζη	10	3554	ἀργεϊ Μασσαλίαν από 10 Φεβρ.
Αίολος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	εφθ. Σθένιμποργκ 15 Μαρτ. και Χόρσους 24
*Αίς Γιώργης	Νομ. Σιγάλα	08	2098	εφθ. 'Αλεξανδρέτταν 11 Μαρτ.
*Ακρόπολις	Βασ. Μπροσκου	13	4342	εφθ. Μπουένος 'Αύρας από 28 Φεβρ.
*Αλέκος	Ν. Κωτσάκη	06	4395	ἀνεχ. Μπάχαν Μπλάγκαν 5 Μαρτ. διά Γένοβαν
*Αλεξάνδρα	Π. Νεγραπόντα	99	4028	ἀργεϊ Σύρον από 21 Φεβρ. 1932
*Αλίκη	έτ. Αιβανού	17	5140	εφθ. Νοβορωσίοκην 7 Μαρτ. και Πειραιά 29
*Αλκυών	Κα Ε. Α. Λεμοῦ	95	2701	ἀργεϊ Χιον από 26 'Ιουν. 1932
*Άλμα	Παπαδημητρίου	90	1814	ἀργεϊ Πειραιά από 9 Φεβρ.
*Άναστασία	Π. Πρωτοπαπά	05	2883	διήλθε Γιβραλτάρ 14 Μαρτ. διά Πειραιά, εφθ. 22
*Ανάστασις	Κ. Φύχα	07	4853	διήλθε Λάς Πάλμας 17 Μαρτ. διά Γλασκώδην, εφθ. 27
*Αναστ. Πετρούτσης	Κ. Α. Πετρούτση	99	3025	έξόκειλε Σαγιάδαν 19 Μαρτ. άνεικύσθη 29
*Αναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	διήλθε Λάς Πάλμας 12 Μαρτ. διά Μπουένος 'Αύρας
*Ανδριώτης	Νικ. Κυθωνιέως	12	4393	εφθ. 'Ερβαν 13 Μαρτ. και ἀνεχ. 16 διά Σάντος
*Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	διήλθε Φερνάντο Νορόνχα 21 Μαρτ. διά Ρόττερταμ
*Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	εφθ. Κερόντις 13 Μαρτ. και Κωνσταντιζαν 28
*Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	ἀργεϊ Πειραιά από 24 'Ιαν.
*Άννα Μαζαράκη	άδ. Μαζαράκη	13	5411	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. δι' 'Αλεξάνδρειαν εφθ. 25
*Άννούλα	Γ. Τσιτσέλη	08	4853	ἀνεχ. Μπάχαν Μπλάγκαν 15 Μαρτ. διά Τενερίφταν
*Ανθίπη Ν. Μιγάλου	έτ. Μιγάλου	05	3298	εφθ. Ρόττερταμ 11 Μαρτ. και ἀνεχ. 17, Γιβραλτάρ 26 διά Συρίαν
*Αντώνιος	Α. Γεωργαντή	83	1187	ἀργεϊ Χαλκίδα από 23 Νοεμ. 1932
*Αντώνιος Βροντίσης	Ι. Βροντίση	04	2690	εφθ. Ναύπολι 12 Μαρτ. και Γένοβαν 19
*Αντώνης Γ. Λεμῶς	Σ. και Π. Λεμοῦ	11	4410	εις Βίλλαν Κονοτιτούσιον από 16 Φεβρ.
*Αντώνης Γεωργαντής	Γ. Γεωργαντή	15	3557	εφθ. Θεοδόσιαν 16 Μαρτ.
*Αντώνιος Δ. Κυθωνιέως	Δ. Κυθωνιέως	07	3920	εφθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
*Αντώνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	διήλθε Γιβραλτάρ 6 Μαρτίου διά Βραχίαν, εφθ. 19
*Αντζουλέττα	υιοί 'Αντ. Γιαννουλάτου	07	2693	εφθ. Νικολάεφ 12 Μαρτ και Κ)λιν 22 διά Γένοβαν
*Αποίκια	Ζ. Βαλμά	05	3607	ἀνεχ. Μπάρον 3 Μαρτ. διά Μπ. 'Αύρας
*Αργεντίνα	*Αντ. Ρούσσου	11	4861	ἀνεχ. Μπάχαν Μπλάγκαν 8 Μαρτ. δι' 'Αμδοργον
*Αργολικός	Μαρή 'Εμπερίκου	21	4786	εις 'Αμδέρσων 26 Μαρτ. υπό φόρτωσιν
*Αριάδνη	Ι. Νικηφόρου κλπ.	05	4319	ἀνεχ. Νακόσσα 24 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν—Κόντινεντ
*Αριάδνη Παντελή	έτ. <Μαριμαρά>	10	4445	ἀνεχ. Μέθλη 9 Μαρτ. διά Μπουένος 'Αύρας
*Άριστ. Α. Γουλιανδρής	Ε. Γουλιανδρή	05	3470	ἀνεχ. Βενετίαν 17 Μαρτ. διά Θεοδόσιαν, εφθ. 27
*Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	ἀργεϊ Πειραιά από 24 Φεβρ. 'Εναυλώθη
*Άρτεμισία	Π. Μακρή	06	4343	ἀργεϊ Πειραιά από 5 'Ιαν. 1932
*Αρχάγγελος	άδ. Αιβανού	17	4349	διήλθεν 'Αγ. Βικέντιον 8 Μαρτ. διά Σάντος, εφθ. 21
*Άρχων	Κ. Λεμοῦ	16	3511	εις Βίλλαν Κονοτιτούσιον από 26 Φεβρ.
*Άσημίνα Μπαίικα	Π. Μπαίικα	95	1495	εφθ. Πειραιά 12 Μαρτ. και Μπουργκάς 16
*Άσια	*Ολιετιά	92	2893	εις 'Ηράκλειον πλωτός σταθμός άνθρακείσεων
*Άσπασία	Ι. Γαλάκη	14	4211	ἀνεχ. Γκραντζεμαίου 1 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
*Άσπασία Νομικού	Μ. Νομικού	99	846	εφθ. Πειραιά 17 Μαρτ. και ἀνεχ. 28 διά Σμύρνην
*Άστη	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1350	εφθ. Σίτταν 10 Μαρτ. και ἀνεχ. 11 διά Κατάκολον
*Άτλας	*Ατλαντικός. Α.Ε.	07	3815	εφθ. Μπάχαν Μπλάγκαν 12 Μαρτ. και ἀνεχ. 20 διά Λάς Πάλμας
*Άττικῶς	Α. Λούζη	06	4078	εφθ. Σάντα Φέ 4 Μαρτ.
*Αφρόεσσα	*Αδ. Κιριάτα	05	2485	ἀργεϊ Σύρον από 3 Φεβρ.
Βαλλιάνος	Α. Λούζη	08	4734	ἀνεχ. Μοντεβίδεο 11 Μαρτ. διά Χάριον
Βάντα	Θ. 'Επιφανιάδη	03	4190	εφθ. Θεοδόσιαν 16 Μαρτ.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διά Ρουέν εφθ. 28

ΟΝΟΜΑ ΠΑΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	*Ετος ναυπ.	Τόννοι γάρβ.	ΑΙ ΤΕΛΕΓΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Βασ. Παντελής	δδ. Παντελή	07	5045	άργει 'Αμδέροσιν από 18 'Ιουλ. 1932
Βέλλα Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	99	3457	άργει Σύρον από 14 Μαρτ. 1931
Βενιζέλος	δδ. Σιφναίου	10	1005	εις πλώρις 'Ελλάδος—Σάττας (σίνοι)
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρή	δδ. Γουλανδρή	19	3598	άνεχ. Μπουένος 'Αύρας 12 Μαρτ. δι' 'Ελλάδα
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	άνεχ. Βράβλαν 17 Μαρτ. και Πειραιά 23—27 διὰ Μασσαλίαν
Βιργινία Σ.	Ζ. Σαμοθράκη	05	3885	εφθ. Μπάρρο 20 Μαρτ.
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	εφθ. Τοιδιταβέκιαν 16 Μαρτ. και Πειραιά 26
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	εφθ. Ν. 'Γόρκην 12 Μαρτ και άνεχ. 17 διὰ Πειραιά
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πάτρας από 12 'Ιουν. 1932
Γέροντας	Κ. Κάρρα και Α. Λεμοῦ	13	4355	εφθ. Μπουένος 'Αύρας 25 Μαρτ.
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπκση	18	4289	άνεχ. Ροζάριο 16 Μαρτ. δι' 'Αγγλίαν
Γεώργιος Π.	Θ. 'Επιφανειάδη	03	4052	άργει Πειραιά από 27 'Οκτ. 1930
Γεώργ. Ι. Γουλανδρής	Ν. και Γ. Σιμπουρα	96	2187	άργει Πειραιά από 1 Μαρτ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεχ. Σάντος 18 Μαρτ. διὰ Μπουένος 'Αύρας, εφθ. 23
Γεώργ. Κ. Σαλιάρης	Γ. Κ. Σαλιάρη	01	3514	εφθ. Χίον 13 Μαρτ.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. διὰ Τεργέστην
Γεώργ. Μ. 'Εμπειρικός	Σ. Γ. 'Εμπειρικού	21	5728	άνεχ. Μπάριαν Μπλάγκαν 8 Μαρτ. δι' 'Αμδέροσιν
Γεώργ. Μ. Αιβανός	δδ. Αιβανού	28	3831	διήλθεν 'Αγ. Βικέντιον 20 Μαρτ. διὰ Σάντα Φέ
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου και Σία	30	4108	άνεχ. Σούβαν 14 Μαρτ. διὰ Νοβορωσσίαν, εφθ. 19
Γεώργ. Πήττας	δδ. Γ. Πήττα	98	3110	άργει Χίον από 21 Φεβ.
Γιάννης	Γ. 'Ανδρέου κ.λ.π.	05	4391	εφθ. Μπάρρο 16 Μαρτ. και άνεχ. 22 διὰ Πλέιτ
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	εφθ. Πειραιά 13 Μαρτ. και άνεχ. 28 διὰ Νοβορωσσίαν
Γρηγόριος Κ.	Η. Καλλιμανοπούλου	90	2538	άργει Πειραιά από 1 'Ιαν.
Δαναός	Π. και Γ.Κ. Λεμοῦ	06	4419	διήλθε Λάζ Πάλλμας 20 Μαρτ. και Βαλέντσιαν 27 διὰ Limerick
Δάριμας	δδ. Πήττα	83	1595	εφθ. Πειραιά 20 Μαρτ.
Δάφνη	Γ. Λουκαροπούλου	10	2810	εφθ. Βορβό 9 Μαρτ. και Ρουέν 17
Δελφίν	Αφ και 'Ανδρεάδη	06	3816	άνεχ. Χίον 24 Μαρτ. διὰ Ρωσσίαν
Δέσποινα	Κοσμαῖ και Γεωργιλῆ	09	4461	άνεχ. Λάζ Πάλλμας 17 Μαρτ. διὰ Μοντεβίдео
Δέσποινα Γλύπη	Γ. Γλύπη	04	3313	εφθ. 'Οδησόν 12 Μαρτ. και άνεχ. 21, Κ)λιν 25 διὰ Φάλμουθ
Δημήτριος	Σ. και Η. Λεμοῦ	05	3338	άνεχ. Σπαλάτο 15 Μαρτ. δι' Οινόυσας—Δούναβιν
Δημ. Γ. Θεομιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	διήλθε Λάζ Πάλλμας 13 Μαρτ. δι' 'Αμδέροσιν, εφθ. 23
Δημ. Α. Δανιόλου	Σ. και Κ. Δανιόλου	06	3824	άργει Πειραιά από 12 Φεβρ.
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3144	άνεχ. Ρόττερνταμ 11 Μαρτ. διὰ Σάντα Φέ
Δημ. Ν. Βούλαρης	Ν. Δ. Βούλαρη	02	3975	άργει Σύρον από 20 Μαΐου 1932
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	εφθ. 'Αμδούργον 11 Μαρτ. και άνεχ. 25
Δημ. Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	98	3346	άνεχ. Γιάφραν 10 Μαρτ. διὰ Θεοδοσίαν, εφθ. 19
Διαμάντω	δδ. Τσατσόμοιρου	03	2281	διήλθε Κων)πολιν 18 Μαρτ. διὰ Κατάνην
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	εφθ. Σάτταν 15 Μαρτ. και άνεχ. 22 διὰ Κων)λιν
Διον. Σταθάτος	έταιρ.Δ. Α. Σταθάτου	19	5450	άνεχ. Λά Πλάταν 15 Μαρτ. δι' 'Αμδέροσιν
Δίφνης	Βασ. Πατέρα και Σία	06	2795	άργει Οινόυσας από 8 Φεβρ.
Διώνη	Γ. Φ. 'Ανδρεάδη	06	4227	άνεχ. Πειραιά 31 Μαρτίου διὰ Ρωσσίαν
Δραγών	Ι. Δ. Κορκοδειλου	04	3582	εφθ. Μπουένος 'Αύρας 8 Μαρτ. και Μπ. Μπλάγκαν 21
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη και Ρούσου	03	3547	άργει Σύρον από 8 Φεβρ.
'Εβη	Ν. Γ. Αιβανού	01	3652	εφθ. Θεοδοσίαν 16 Μαρτ.
'Εδισων	'Εθνικής	96	1103	άργει Πειραιά από 15 'Ιαν.
Ειρήνη (τάνκερ)	Α. Καλλιγιά κ.λ.π.	09	4009	εφθ. Πειραιά 14 Μαρτ. 'Επισκευή ζημιών
Ειρήνη Κυριακίδου	Ν. Γ. Κυριακίδη	22	3781	εφθ. Μοντεβίдео 20 Μαρτ.
Ειρήνη Ν. Ράλλια	Ν. Δ. Ράλλια	08	3860	διήλθε Γιβραλτάρ 21 Μαρτ. διὰ Κατάνην
Είρ. Σ. 'Εμπειρικού	Στ. 'Εμπειρικού	27	4164	εφθ. Ρίον 'Ιανέτρον 23 Μαρτ.
'Εκατόνταρχος Δρακούλης	Γεωργ. Ν. Δρακούλη	17	5329	εφθ. Περναμπουόκον 28 Φεβρ., παρέμεινε 18 Μαρτ.
'Ελέγκω Α. Κυδωνιώς	Η. Κυδωνιώς	02	4162	άνεχ. Μπουένος 'Αύρας 10 Μαρτ. δι' 'Αθονμοῦ
'Ελένη	Α. Καλλινίκου	18	5655	διήλθεν Τενερίφφαν 25 Μαρτ. διὰ Ρόττερνταμ
'Ελένη	Δ. Λός	01	1882	άργει Πειραιά από 1 Φεβρ.
'Ελένη Γ. 'Εμπειρικού	Π. Γ. 'Εμπειρικού	05	3919	άργει Πειραιά από 10 Φεβρ.
'Ελένη Τ.	Α. Τεργιάζου	97	3039	εφθ. Πειραιά 25 Μαρτ. εκ Ζουγκουλιζάκ
'Ελευθ. Κ. Βενιζέλος	έτ. «Χίος» Α.Ε.	98	4572	άργει Χίον από 27 Μαρτ. 1931. Προς πόλησιν
'Ελισάβετ	δδ. Μαζαράκη	22	3553	εφθ. Μέθηλ 22 Μαρτ.
'Ελισάβετ Β.	Ν. Κ. Βασιλάκη	04	4649	διήλθε Γιβραλτάρ 20 Μαρτ. διὰ Μπάρι εφθ. 27
'Ελλην	Στ. 'Εμπειρικού	13	4557	εις Μπλάβθ από 20 Φεβρ. 'Επισκευάζει ζημίας
'Εμμ. Σταυρούδης	Κα Σταυρούδη	03	4391	άργει Σύρον από 27 Δεκ. 1931
'Επαμ. Κ. 'Εμπειρικός	Γιοί 'Επ. 'Εμπειρικού	27	4385	άνεχ. Βόλον 22 Μαρτ. διὰ Δούναβιν, εφθ. 25
'Ερηνοῦλα	Ν. Τσατσόμοιρου	05	2715	άνεχ. Σουάνς 23 Μαρτ. διὰ Χάιφφαν
'Εσπερος	Κ. Τσοροπινά και Γιῶν	20	683	εφθ. Ντουμπρόβνικ 12 Μαρτ. και Πειραιά 25
Ευαγγ. Μ. Διακάκη	Δ. Μ. Διακάκη	06	2876	άργει Μασσαλίαν από 12 Μαΐου 1932. 'Επωλήθη εις "Αγγλους
Ευαγγελία Τόγια	έτ. Κ. Τόγια	97	3022	άργει Πειραιά από 31 'Ιαν.
Ευάνδρος	Μ. Βαλιμά	98	3543	εφθ. Τεργέστην 16 Μαρτ. και άνεχ. 28 διὰ Πειραιά
Ευβοϊκός	Μαρή 'Εμπειρικού	22	4792	άνεχ. Κωνσταντίαν 14 Μαρτ., Γιβραλτάρ 25 διὰ Ρόττερνταμ
Εύγενια Καμπάνη	Γ. Ν. 'Εμπειρικού	98	3470	εφθ. Καλλιάρ: 11 Μαρτ. και Τοιδιταβέκιαν 16
Εύγενια	δδ. Αιβανού	15	3687	διήλθεν 'Αγ. Βικέντιον 11 Μαρτ. δι' 'Αμοστρνταμ, εφθ. 29
Εύγ. Μ. Γουλανδρή	Β. και Ι. Κουτσόκοῦ	03	3276	εφθ. Πειραιά 7 Μαρτ.
Εύγ. Μυλωνά	Θ. Μυλωνά	01	5148	εφθ. Κωνσταντίαν 14 Μαρτ. και άνεχ. 18 διὰ Ρόττερνταμ
Εύγ. Σ. 'Εμπειρικού	Στ. 'Εμπειρικού	20	4862	άνεχ. Πειραιά 19 Μαρτ. διὰ Βράβλαν, εφθ. 23
Ευθαλία	δδ. Γουλανδρή	18	3653	εφθ. Ρόττερνταμ 13 Μαρτ. και Κάρδιφ 22, άνεχ. 29 διὰ Πλέιτ
Ευτυχία	Γ. Βεργωτή	13	5123	άργει Βενετίαν από 5 Σεπτ. 1932
Ευτ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	άργει 'Αργουτόλι από 14 Δεκ. 1931
Ζάννης Γούναρης	δδ. Γούναρη	07	4407	διήλθε Γιβραλτάρ 10 Μαρτ. διὰ Σάντα Φέ
Ζαννής Α. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	20	5298	εφθ. 'Οδησόν 19 Μαρτ.
Ζέφυρος	Α. Λούζη	09	4796	εφθ. Μπουένος 'Αύρας 19 Μαρτ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκράς	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΣΗΓΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαηλίου»	06	2947	διήλθε Κ)λιν 9 Μαρτ. διὰ Σπέτζικαν, έφθασε 15 και Πειραιά 31
Ήρων	Χρ. Γ. Σωρώτου και Σία	06	1516	άργει Πειραιά από 23 Δεκ. 1932
Θάσος	Πατριωτικής	19	1565	άνεχ. Πειραιά 29 Μαρτ. διὰ Κύπρον
Θεμιστοκλής	Έθνικής	07	5956	άργει Αμπελάκι από έτών
Θεωμένη	«Κάσος» Α.Ε.	29	3875	διήλθε Μαζέρας 22 Μαρτ. και Νίτον 27 δι' Έρζαν
Θεοφανώ	άδελφ. Λιδανού	17	4240	έφθ. Ροζάριο 13 Μαρτ.
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	έφθ. Λονδίνον 28 Μαρτ.
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου-Σ. Μανθρινού	11	3726	έφθ. Σάντα Φέ 5 Μαρτ.
Θέτις	Ε. Χατζηλίτς	30	4123	άνεχ. Αμδέροσιν 22 Μαρτ. διὰ Μπουένος Άύρες
Θράκη	Πατριωτικής	17	982	άργει Πειραιά από 21 Φεβρ.
Θρασύβουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	εις Βίλλαν Κοσσιτουσίον από 25 Φεβρ.
Ίάκωβος	Γ. Άγγελίδη	01	2107	έφθ. Χερσώνα 17 Μαρτ.
Ίθάκη	Σ. Βλασσουπούλου	11	4083	άργει Ίθάκη από 8 Μαρτ.
Ίθακος	Γ. Δρακούλη	06	4070	άνεχ. Πειραιά 31 Μαρτ. διὰ Ρουμανία
Ίουλίτς	Π. Χατζηλίτς	08	3742	έφθ. Γκρήνοκ 10 Μαρτ. και Κάρδιφ 25
Ίσιδώρα	Γ. Ν. Κονδύλη	00	3899	έφθ. Λιδόρονο 12 Μαρτ. και Σύρον 24
Ίσημήνη	Στεριώτη και Σία	90	2399	διήλθε Κων)πολιν 14 Μαρτ. διὰ Τύνιδα
Ίωάννης	Α. Δάμπακη	09	3667	έφθ. Κάρδιφ 12 Μαρτ. και άνεχ. 17 διὰ Πειραιά
Ίω. Βάττης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	έφθ. Μοντεβίδεο 7 Μαρτ.
Ίω. Ε. Γιανναγιάς	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	07	4646	έφθ. Λίβερπουλ 13 Μαρτ. και Μάηλ 18
Ίω. Καρράς	άδελ. Καρρά	17	3527	άνεχ. Κάρδιφ 22 Μαρτ. διὰ Βίλλαν Κοσσιτουσίον
Ίω. Κορκοδειλος	Π. Κορκοδειλου	05	4071	άργει Σύρον από 25 Δεκ. 1931
Ίω. Μ. Έμπειρικός	Στ. Έμπειρικού	24	3734	άνεχ. Κάρδιφ 23 Μαρτ. διὰ Πόρτ Σαθ
Ίω. Νομικός	Α. Νομικού	99	640	εις πλόας Σάμου—Σέττας (σίνοι)
Ίω. Π. Γουλιανδρής	άδ. Γουλιανδρή	10	3750	έφθ. Ριον Ίανέρον 27 Μαρτ.
Ίω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	έφθ. Σάντα Φέ 3 Μαρτ.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	έφθ. Στέτιν, 16 Μαρτ. και Γδόνια 27
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3095	άνεχ. Πειραιά 19 Μαρτ. διὰ Βρατλαν, έφθ. 23
Καθαρά	Γ. Καραβία	91	2661	άργει Πειραιά από 4 Ίουλ. 1931
Καίτη Χανδρή	Ι. Α. Χανδρή	18	2948	έφθ. Ν)ρωσίτσικιν 6 Μαρτ. φορτώνει
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	διήλθε Κ)λι, 11 Μαρτ. και Νίτον 27 διὰ Φάλλμουθ
Καλλιόπη	Α. Πατέρα	10	4948	άνεχ. Χούλ 4 Μαρτ. διὰ Μαζέρας, έφθ. 12
Καλουδό	Γ. Ασημομίτη	04	4921	έφθ. Μπάχικιν Μπλάγκαν 6 Μαρτ. Άλλαγή έλικος
Καλυψώ Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	άνεχ. Μπουένος Άύρες 5 Μαρτ. δι' Αδονμουθ
Καπετάν Στρατής	Α. Κομπή	06	3547	άργει Πειραιά από 11 Νοεμ. 1932
Κάσος	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	07	4875	άνεχ. Ροζάριο 7 Μαρτ. διὰ Λας Πάλλμας
Κάτε	Ν. Λουκαρδοπούλου	18	5197	έφθ. Γδόνια 10 Μαρτ. και άνεχ. 19 Άλάσοντι 24 δι' Όραν και Ίνδιας
Κατερίνα	Γ. Μ. Κουλουκουνητή κ.λ.π.	00	3147	έφθ. Άγκωνα 14 Μαρτ. και Ραβέναν 22
Κατερίνα, (τάνκερ)	έτ. «Πατρίτσια»	87	2495	έφθ. Σαδόνικιν 21 Μαρτ. άνεχ. 23 διὰ Βατοόμ
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	άνεχ. Κύπρον 11 Μαρτ. διὰ Νικολάιφ, έφθ. 19
Κατίνα	Ν. Α. Μαυριδόγλου	99	1819	διήλθε Πειραιά 30 Μαρτ. διὰ Κατάνην
Κατίνα	Νικ. Α. Βούλγαρη	12	4567	έφθ. Γένοδαν 13 Μαρτ. και Πειραιά 28
Κέιπ Κόρσο	Άθ. Κουλούρα και Κ. Ξένου	05	3890	άνεχ. Άλμπανο (Ν. Γόρκης) 16 Μαρτ. δι' Έλλάδα
Κίμωλος	Παπαδημητρίου	89	2455	άργει Πειραιά από 20 Ίαν.
Κλεάνθης	Α. Βογιατζίδη	11	4153	εις Μοντεβίδεο, παράμενε 9 Μαρτ.
Κλεοπάτρα	άδ. Μάντακα	07	3900	άργει Πειραιά από 16 Φεβρ.
Κονίστρα	Θωμά Έπιφανειάδη	07	3539	διήλθε Κ)λιν 9 Μαρτ. διὰ Πάτρας, έφθ. 13
Κοριάννα	Α. Μπεκατώρου	99	5170	άργει Γένοδαν από 16 Αύγ. 1932
Κουλούρας—Ξένος	Άθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	παράμενε εις Βοστώνην από 23 Ίαν. Έναυλώθη
Κύμα	Ι. Χαζούλη—Μ. Σιτινά	12	3994	έφθ. Μοντεβίδεο 21 Μαρτ.
Κωνσταντίνος Η.	Ήλ. και Άθ. Ήλιοπούλου	05	2716	έφθ. Κατάνην 16 Μαρτ. και Λιδόρονο 20
Κωνστ. Κουτσοδόνη	Α. Κ. Κουτσοδόνη	04	4160	άργει Βενετίαν από 2 Μαυρ 1932
Κώστας	Π. Σταυρουλοπούλου και Σία	96	1346	άργει Πειραιά από 17 Φεβρ.
Κωσταντή	άδ. Πατέρα	13	4316	διήλθεν Άγ Βικέντιον 10 Μαρτ. διὰ Μπουένος Άύρες
Λάκης Νομικός	Π. Νομικού	01	927	εις Σύρον 18 Μαρτ.
Λακωνικός	Μαρή Έμπειρικού	14	3803	έφθ. Γμουλνταν 14 Μαρτ και Αμδέροσιν 18
Λεωνίδα Η.	Άνδρ. Βαστάρη	19	5246	έφθ. Αμδέροσιν 30 Μαρτ.
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Α. Καμπάνη	17	4274	έφθ. Χούλλ 11 Μαρτ. και άνεχ. 25 διὰ Σάντος
Λουκία, τάνκ	Ι. Μαυρή και Σία	10	2143	άργει Κων)λιν από 30 Ίαν.
Μαιάνδρος	Ίω. Λιδανού	14	4309	έφθ. Μπάχικιν Μπλάγκαν 22 Μαρτ.
Μαίρητ όφ Σάμος	Α. Κουλούρου	01	1190	άνεχ. Σέτταν 21 Μαρτ. διὰ Καλάμας
Μαίρη	Ν.Γ. Λιδανού	09	1459	άνεχ. Μάλλταν 8 Μαρτ. διὰ Χανιά—Πειραιά, έφθ. 25
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	έφθ. Ροζάριο 7 Μαρτ.
Μαίρη Δευτεραίου	Βασ. Δευτεραίου	03	1383	έφθ. Πειραιά 28 Φεβρ.
Μαιώτις	Α. Συνοδινού	88	1709	έφθ. Πειραιά 13 Μαρτ. και άνεχ. 26 διὰ Θεοδοσίαν
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσουπούλου	06	3546	άνεχ. Λιδόρονο 10 Μαρτ. διὰ Βρατλαν, έφθ. 19
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρικού	12	3903	άνεχ. Αμδέροσιν 17 Μαρτ., Γεβραλτάρ 25 διὰ Σουλινά
Μάξ Βόλος	Πορτόλου	17	6694	φθάνει Μπουένος Άύρες 4—6 Άπρ.
Μαρή Χανδρή	Ι. Α. Χανδρή	04	2365	έφθ. Πειραιά 15 Μαρτ., Ακύριον 17 και Δούναβιν 31
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη και Σοφιανού	89	2187	άνεχ. Πειραιά 31 Μαρτ. διὰ Ναύπακτον
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	διήλθεν Άγ. Βικέντιον 23 Μαρτ. δι' Αμδέροσιν
Μαρία	Σ. Βλασσουπούλου	07	4225	διήλθε Λας Πάλλμας 10 Μαρτ. διὰ Λονδίνον, έφθ. 19
Μαρία	Κ. Λεμού	01	3090	άνεχ. Γένοδαν 14 Μαρτ. διὰ Βρατλαν, έφθ. 23
Μαρία	Σ. Περρή κ.λ.π.	00	1216	εις πλόας Έλλάδος—Γαλλίας (σίνοισ)
Μαρία Μ. Διακάκη	Μ. Διακάκη	10	4362	άργει Σύρον από 25 Άπρ. 1932
Μαρία Ν. Ρούσου	Κυρ. Βενζέλου	09	3729	διήλθε Γεβραλτάρ 13 Μαρτ. διὰ Βενετίαν, έφθ. 22
Μαρία Νομικού	Λουκά Νομικού	99	1165	έφθ. Φιούμς 17 Μαρτ., Πειραιά 24 και Θήραν 26
Μαρία Π. Ξυλά	Μ. Καρρά	02	3254	έφθ. Νικολάιφ 10 Μαρτ.
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	έφθ. Αμοστρνταν 8 Μαρτ., και παράμενε 20
Μαριγώ Α.	Ν. Λύρα	02	4146	άνεχ. Θεο)νίκην 17 Μαρτ. διὰ Ρένι, έφθ. 21 (διὰ Χούλλ)

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρόσ	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΩΝ ΤΩΝ
Μαριέττα	Ν. Εύσταθίου	06	4660	άνεχ. Μπάχαν Μπλάγκαν 11 Μαρτ. διά Μαθέρας
Μαριόγκα	άδ. Πρωτού	12	4236	εις Μπουένος Άβρας 28 Μαρτ.
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφών Κιρτάτα	04	4784	άνεχ. Βρωτόνην 29 Μαρτ. διά Χάμπτον Ρόδς
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	άνεχ. Παρναμπούκον 15 Μαρτ. διά Μπουένος Άβρας
Μαρούλα	άδ. Πρωτού	12	4307	εφθ. Λονδίνον 24 Μαρτ.
Μαρουσιώ	Ν. Μ. Παύκου	02	4152	άνεχ. Έμδεν 14 Μαρτ. Γιβραλτάρ 24 διά Βηρρυττόν
Μαρουσιώ Κουλούθρου	Α. Μ. Κουλούθρου	07	3556	εις Βίλλαν Κοντιτούσιον από 15 Φεβρ.
Ματθαίος	Π. Μ. Αδς	04	2434	άργει Πειραιά από 2 Ίαν. Έναυλώθη έκ Ρωσσίας
Ματρώνα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	εφθ. Τερζέστην 11 Μαρτ. και Πειραιά 29
Μεμάς	Α. Βεργωτή	00	4359	εφθ. Πότι 17 Μαρτ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	εφθ. Πειραιά 13 Μαρτ. και άνεχ. 18 διά Βραβίαν, εφθ. 22
Μερόπη	Άνδρ. Παππά	11	4181	διήλθε Γιβραλτάρ 12 Μαρτ. διά Δουγκέρκην, εφθ. 19
Μεσαθούρι	Α. Κεράνη	98	3550	Διαλύεται εις τὸ Μπλάυθ
Μιμόζα εκ Μιχαήλ	έτ. «Βλάσσος»	05	3049	διήλθε Κων/λιν 17 Μαρτ. διά Κατάνην
Μίνα Ε. Τρικόνλου	Έλευθ. Τρικόνλου	15	4273	διήλθε Φερν. Νορόνχα 16 Μαρτ. διά Μπουένος Άβρας
Μιχαήλ Α.	Ι. Λιδανού Π. Πρωτοπαπᾶ	13	4160	άνεχ. Νακόσσα 19 Μαρτ. διά Γιβραλτάρ
Μιχαήλ Α. Έμπειρικός	Στ. Έμπειρικού	18	5202	άνεχ. Λά Πλάταν 22 Μαρτ. διά Λάς Πάλλμας
Μιχαλάκης	Ν. Εύσταθίου και Σία	04	3146	εφθ. Μοντεβίδεο 17 Μαρτ.
Μιχαλίδς Ξυλάς	άδ. Ξυλά	06	3828	εφθ. Μοντεβίδεο 18 Μαρτ.
Μίμης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	92	1630	άνεχ. Πειραιά 17 Μαρτ. διά Θεοδόσιαν, εφθ. 22
Μονίτωρ	Σ. Φαρκούχ	06	3690	διήλθε Γιβραλτάρ 19 Μαρτ.
Μόσχα Α. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	17	5199	εφθ. Μπουένος Άβρας Ρόδς 18 Μαρτ.
Μύκονος εκ Γαλούνης	Χ. Θεοδώρου-Φ. Σιγάλα	94	2154	άργει Πειραιά από 21 Φεβρ.
Μωρηάς	Σ. Φαρκούχ	02	3734	εφθ. Μπόιαν 20 Μαρτ. Έπωλήθη Ίταλους προς διάλυσιν
Ναγός	άδ. Λιδανού	10	4111	άνεχ. Μπάρρυ 17 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Ναύαρχος Γ. Σαχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	άργει Πειραιά από 21 Φεβρ. Έναυλώθη έκ Ρωσσίας
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	άργει Πειραιά από 9 Μαρτ.
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	εφθ. Νικολάεφ 8 Μαρτ.
Νέα Τύχη	Στ. και Δημ. Φαφαλιού	12	3451	εφθ. Βίλλαν Κοντιτούσιον 13 Μαρτ.
Νεράιδα	Μ. Χρουσάκη	03	2759	εφθ. Φιούμε 17 Μαρτ. και Πειραιά 30
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	άργει Πειραιά από 3 Μαρτ.
Νήϊον	Α. Ι. Καλλινίκου	05	4274	εις Καλάμας από 19 Φεβρ.
Νηρεΐς	Έμμ. Χατζηλίτα	13	6694	εφθ. Άμδέρσαν 2 Μαρτ., παρέμεινε 20
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	εφθ. Ρόβνια 8 Μαρτ. και άνεχ. 20 διά Πειραιά
Νίκη	Α. Βογιατζήδη	17	958	άργει Πειραιά από 22 Ίαν.
Νικοκλής	Ν. Γ. Μωρατζη	21	3576	εφθ. Μπέλφαστ 11 Μαρτ. και άνεχ. 26 διά Barrow
Νίκος	Α. Γρυπαίου	14	3892	εφθ. Ρίον Ίανέτρον 21 Μαρτ.
Νίκος Μάρκου	Π. Ι. Πατέρα και Σία	12	4235	άνεχ. Τάιν 17 Μαρτ. διά Μπουένος Άβρας
Νικόλαος	Ν. Δ. Βούλγαρη	01	3634	άργει Σύρον από 18 Μαρτ. 1932
Νικόλαος Άθανασούλης	κληρ. Άθανασούλη	01	3572	άργει Άμπελάκι από έτών
Νικ. Γ. Κουλουκουνητής	έτ. Άτλαντικός	17	3201	εφθ. Μπουένος Άβρας 7 Μαρτ. και Σάντα Φέ 20
Νικόλαος Νομικός	Α. Νομικού	99	625	άνεχ. Πειραιά 18 Μαρτ. διά Μάλταν εφθ. 27.
Νικόλαος Φιλίνης	Μικέ Φιλίνη	04	3111	άργει Πειραιά από 9 Φεβρ.
Νικόλας	Β. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	διήλθε Τενερίφκην 17 Μαρτ. διά Μάντσεστερ, εφθ. 25
Νικόλας Άγγελος	Ίω. Άγγέλου	12	4351	διήλθε Γιβραλτάρ 1 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Νικόλας Πατέρας	Ν. Πατέρα	06	3435	άνεχ. Στάτιν 20 Μαρτ. διά Δάντσιγκ, εφθ. 22
Νύμφη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	21	4501	άνεχ. Χούλλ 9 Μαρτ. διά Πλέιτ
Οινόουσιος	Ν. Πατέρα και υιών	04	5804	εφθ. Μπάχαν Μπλάγκαν 11 Μαρτ.
Π. Μαργαρόνης	Δημ. Μαργαρόνη	13	4979	διήλθε Λάς Πάλλμας 16 Μαρτ. δι' Άμδοθρον, εφθ. 27
Παναγής	Ν. Λυκιαρδοπούλου	20	5187	εφθ. Ρότερνταμ 14 Μαρτ.
Παναγής Βαλλιάνος	Α. Σ. Βαλλιάνου	04	2980	άργει Σύρον από 20 Νοεμ. 1931
Παναγής Μ. Χαδούλης	Ρ. Όλιδιά	07	3821	εφθ. Πειραιά 21 Μαρτ. Μετωνομάσθη «Mireille» σμη. Παναμά
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρου	12	5839	άνεχ. Μπάχαν Μπλάγκαν 18 Μαρτ. διά Πειραιά
Πάνις	Α. Άναστασάτου	06	1781	άργει Πειραιά από 28 Δεκ. 1932
Πανομήτης	Ι. Αυγίζου κλπ.	05	4327	διαλύεται εις τὸ Μπλάυθ
Πάνος	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4305	εφθ. Θεοφίικην 14 Μαρτ. και άνεχ. 21, Κ/λιν 23 διά Ρωσσίαν
Παντελής	άδ. Παντελή	91	2411	άργει Πειραιά από 29 Δεκ. 1931
Παντελής	Κ. Λεμού	11	3845	εφθ. Λισαβόνα 8 Μαρτ. και Χουέδαν 18
Παντιάς	άδελ. Μαργαρόνη	12	5149	άνεχ. Άμδοθρον 13 Μαρτ. και Γάιν 17 διά Μπουένος Άβρας
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλῆ	10	3748	άνεχ. Μπάρρυ 16 Μαρτ. διά Ροζάριο
Παρθενών	άδ. Πετρή	08	3189	άνεχ. Θεοδόσιαν 15 Μαρτ. δι' Άλεξάνδρειαν, εφθ. 28
Πάτρα	Τσακμικράνη—Κων/νίδη	96	3256	εφθ. Χερσόνα 4 Μαρτ. και διήλθε Κων/λιν 21 διά Γένοβαν
Παύλος	Στ. Γαλανουδάκη και Σία	90	2223	εφθ. Pasages 13 Μαρτ. και Κάρδιφ 25
Πελαγία	Στυλ. Καστάνου	05	3157	εφθ. Γκαλλίπολι 16 Μαρτ. και άνεχ. 27 διά Δούναδιν
Περράκης Α. Καμπάνης	κληρ. Α. Καμπάνη	10	3584	διήλθε Μοντεβίδεο 9 Μαρτ. δι' Άγ. Βικέντιον
Περσούς	Α. Άνδρεάτου	18	5172	εφθ. Άμδέρσαν 18 Μαρτ.
Πεταλιόι	Μαρή Έμπειρικού	17	5126	άνεχ. Bougie 8 Μαρτ. διά Βραβίαν, εφθ. 28
Πετρολίνα (τάνκερ)	Τ. Κυρίλλου	10	579	εις πλώς Κ/ντζης—Κ)λεως (πετραίλεια)
Πετρούλι (τάνκερ)	έτ. «Γραντοστρόλ»	03	4634	εφθ. Ρότερνταμ 16 Μαρ. και άνεχ. 18 και Άμδέρσαν 20 διά Βατούμ
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικού	06	4618	εφθ. Χριστιανσάνδην 22 και Όσλο 24.
Πέτρος Ι. Γουλανδρής	άδ. Γουλανδρή	23	4693	εφθ. Ρίον Ίανέτρον 14 Μαρτ. και Μπ. Άβρας 22
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικού	93	2522	εφθ. Κατάκωλον 9 Μαρτ. και Κατάνην 17
Πήγασος	Γ. Ν. Λουλούδη	15	1795	άνεχ. Πειραιά 17 Μαρτ. διά Ρουμανίαν, εφθ. 21
Πηλεΐς	Ε. Χατζηλίτα	28	4695	άνεχ. Σαουθάμπτον 17 Μαρτ. διά Μπάρρυ, εφθ. 20
Πολέμης	Ι. Δ. Παλαιοκρασσά	97	1457	εφθ. Μασσόδαν 20 Μαρτ. (είτα Κοσμάζο)
Πόλι	Α. Άλεξάτου-Μ. Ρεδιάδη	09	2861	άνεχ. Νεάπολιν 15 Μαρτ. διά Ζουγκουλάκι, εφθ. 22
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	άνεχ. Όσλο 11 Μαρτ. διά Δάντσιγκ, εφθ. 14
Πολύνια	Ε. Μιχαλιτσιάνου	07	4937	διήλθε Γιβραλτάρ 16 Μαρτ. διά Βενετίαν
Πόντος	υιοί Γ. Γράτσου	12	4013	εφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
Πόπη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	άνεχ. Πειραιά 30 Μαρτ. διά Νοβορωσίσκην
Ποσειδών	Κυρ. Βενιζέλου	09	3895	άνεχ. Νοβορωσίσκην 19 Μαρτ., Κ)λιν 21 διά Φάλλμουθ
Πρώτος	Γ. Ν. Λουλούδη	03	1171	άργει Πειραιά από 6 Φεβρ.
Ρίτα	Γ. Πανᾶ	01	2495	άνεχ. Πειραιά 14 Μαρτ. δι' Ίσματλ, εφθ. 18 (διά Βορδῶ)

ΟΝΟΜΑ ΠΑΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννο: γκρόσ	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΣΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΩΝ ΤΩΝ
Ρίτα Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	90	1217	εφθ. Νικολάεφ 17 Μαρτ. και άνεχ. 30 διά Μασσαλίαν
Ρόκος	Γ. Βεργωτή	18	4781	άνεχ. Ρότερνταμ 25 Μαρτ. διά Μπουένος Άύρες
Ρόκος Βεργωτής	«Βεργωτής» Α.Ε.	19	5637	άνεχ. Λά Πλάταν 14 Μαρτ. διά Λάς Πάλλμας
Σαρωνικός	Μαρή Έμπειρικού	12	3548	άνεχ. Άμβέρσον 11 Μαρτ., διά Πειραιά, εφθ. 27 και Θυρίκην 31
Σίφνος	Θεμ. Σταυλοπάτη	17	2004	εφθ. Νάυφαν 9 Μαρτ. και Πειραιά 25
Σοφία Θεοδοροπούλου	Π. Θεοδοροπούλου	99	1518	εφθ. Κυπαρισίαν 15 Μαρτ.
Σούνιον	Μαρή Έμπειρικού	19	3054	άνεχ. Άμβέρσον 10 Μαρτ., Γιβραλτάρ 16 διά Βραζιλίαν
Στάμος Φαφαλιός	Σ. και Δ. Φαφαλιός	06	3990	διήλθε Γιβραλτάρ 13 Μαρτ. διά Ναύπολι, εφθ. 18
Στάθης Α.	άδ. Άποστολοπούλου	81	987	άργει Πειραιά από 11 Δεκ. 1932
Στέφανος Κωστομένης	Ε. Κουλουκουνητή	11	5409	φθάνει Λά Πλάταν 28—31 Μαρτ.
Στεφανίδης	Άνδρ. Λεμού	06	4081	εφθ. Νοβορωσίσκιην 10 Μαρτ.
Στυλιανή	άδ. Παίθη	93	1828	εφθ. Άλεξάνδρειαν 10 Μαρτ.
Στυλιανός	Π. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	άνεχ. Πειραιά 14 Μαρτ. διά Πότι, εφθ. 19
Στυλιανός Κουτσοδόντης	Α. Κ. Κουτσοδόντης	05	3076	άργει Θυρίκην από 29 Ίουλ. 1932
Τάκης	Π. Άντύπη—Μαρκεσίνη	04	1698	εφθ. Λιτόρνο 17 Μαρτ.
Ταξιάρχης	άδελφ. Λεμού	13	4221	άνεχ. Μπάρο 16 Μαρτ. διά Μοντεβίδεο
Τερέζα Κοντογιάννη	Στυλ. Κοντογιάννη	89	764	άργει Πειραιά από 2 Ίουν. 1932
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	εφθ. Νοβορωσίσκιην 9 Μαρτ.
Τό Κύμα	Α. Κωνσταντινίδη	05	3721	εφθ. Κοσμάτ 6 Μαρτ. (φορτώνει διά Ρουέν)
Τρίαινα	Γ. Λεμού και Μ. Γεωργιλή	00	4358	άνεχ. Μπουένος Άύρες 22 Μαρτ. διά Λάς Πάλλμας
Τρίτων	υίοι Γ. Γράτσου	14	4211	διήλθε Γιβραλτάρ 18 Μαρτ. δι' Άμβέρσον, εφθ. 26
Τροισπινάς	Κ. Α. Τροισπινάκης και Υιοί	14	3895	εφθ. Μπάρο 11 Μαρτ. και άνεχ. 18 διά Μπ. Άύρες
Τώνης Χανδρής	Ι. Δ. Χανδρή	04	2689	εφθ. Πειραιά 14 Μαρτ.
Υδρα	Γκ. Κουλούρα	00	3513	άργει Χαλκίδα από 17 Φεβρ.
Υδραϊός	Α. Κουλούρα και Κ. Ξένου	02	4476	διήλθε Κ)λιν 24 Μαρτ. διά Φάλλμουθ
Φαέθων	άδ. Λιθανού	13	4168	εφθ. Μπουένος Άύρες 17 Μαρτ. και άνεχ. 21 διά Μαδέρας
Φαίδων	Π. Άλεξάτου και Σία	89	1882	άνεχ. Βαρκελώνην 18 Μαρτ. διά Μασσαλίαν. Έναυάγησε
Φανερωμένη	Α. Βλαχάκη	08	3404	διήλθε Περναμπύκου 16 Μαρτ. διά Κατάνην
Φλωρεντία Σ.	Φλωρεντ. Σιδερίδου	97	2024	άργει Ναύπολι από 15 Αύγ. 1932
Φραγκούλα Β. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5304	άνεχ. Ρότερνταμ 14 Μαρτ., Μαδέρας 24 διά Ρίον Ίανέρον
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	διήλθε Άλγέριον 16 Μαρτ. διά Βενετίαν
Φωτεινή Καρρά	άδ. Καρρά	08	4396	εφθ. Βοστώνην 17 Μαρτ.
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	εις Πειραιά από 27 Φεβρ. υπό επισκευήν
Φωφώ Μακρή	Ι. Σ. Στρυμπούλακη	03	1013	εις Γαλάτοι: 22 Μαρτ. υπό φόρτωσιν διά Πειραιά
Χαδιώτης	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	29	4386	άνεχ. Νακόσσα 10 Μαρτ. δι' Άμβέρσον
Χαράλαμπος	υίοι Άντ. Γιαννουλάτου	01	4389	εφθ. Πειραιά 4 Μαρτ. και άνεχ. 15 διά Θεοδοσίαν, εφθ. 19
Χέλατρος	έτ. «Κάσος» Α.Ε.	14	3489	άνεχ. Μπουένος Άύρες 5 Μαρτ. δι' Ελλάδα
Χίος	Σ. Περρή κ.λ.π.	88	1356	εις πλόας Έλλάδος — Γαλλίας (οίνους)
Χρήστος Ζ.	Ν. Ζωτοπούλου	00	1106	διήλθε Πειραιά 20 Μαρτ. διά Βαρκελώνην
Χριστίνα	Α. Βογιατζιδη και Σία	98	3438	διήλθε Γιβραλτάρ 12 Μαρτ. διά Βενετίαν εφθ. 23
Χρυσάνθη	άδ. Πατέρα	00	3217	άνεχ. Χίον 19 Μαρτ., Κ)λιν 21 Νικολάεφ, εφθ. 24
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρή	13	5367	διήλθε Φρον. Νορόνχα 27 Μαρτ. διά Ρίον Ίανέρον
Ψαρά	Κ. Δ. Καλαφάτη	03	2907	εφθ. Χάρτλεπουλ 12 Μαρτ. και άνεχ. 21 διά Σπαλάτο
Ωκεανία	Μ. Καρίθαλη	07	4843	άνεχ. Μπάχιαν Μπάγκαν 11 Μαρτ. διά Λάς Πάλλμας
Ωρωπός	Μαρή Έμπειρικού	13	3475	άνεχ. Βενετίαν 11 Μαρτ. διά Ρένι, εφθ. 18 (διά Λονδίνο)

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Άγάθη Τουρκικών	Π. Σταυροπούλου και Υιοί	79	1432	εις πλόας εν Τουρκία.
Αίγαϊον Άγγλικόν	άδ. Κουρούκλη-Άθηνι & Σία	10	1673	εφθ. Σουλινά 23 Μαρτ. εξ Ίταλίας
Αίκατ. Νικολάου Παναμαϊκόν	Ν. Νικολάου	17	5177	εις Μπουένος Άύρες από 24 Φεβρ.
Άρέθουσα Παναμαϊκόν	Νικ. Καμπούρη	11	3693	εφθ. Σάντα Φέ 10 Μαρτ.
Άνταλέρ Τουρκικόν	Σ. Έλευθεριάδη και Σία	03	1206	σταθμεύει εις Τσανάκ. Έπικλήθη εις Τούρκους.
Βιργινία Νικολάου, Παναμαϊκόν	Νικολάου	20	6869	άργει εις Ρότερνταμ από 15 Φεβρ.
Ευαγόρας Κυπριακόν	«Τρόδος» Ltd	28	5127	εις Χούλλ από 5 Φεβρ. υπό επισκευήν
Ευγενία Χανδρή Παναμαϊκόν	Ίω. Χανδρή	20	5317	εις Ρότερνταμ έκτελει επισκευάς
Ζίλδα Άμπατιέλλου Άγγλικόν	έλληνων ιδιοκτητών	20	1138	άργει Μασσαλίαν από 24 Αύγ. 1932
Θέμις Άγγλικόν	Φραγκοπούλου και Σία	88	2173	άργει Πειραιά από 21 Όκτ. 1932. Μετωνομάθη «ΚΟΛΛΙΣ»
Ί. Ν. Βλασσόπουλ Ρουμανικόν	Τ. Ν. Βλασσόπουλου	11	3160	διήλθε Γιβραλτάρ 12 Μαρτ. διά Τεργέστην, εφθ. 20
Καλλιόπη Δύτς Άγγλικόν	Δύτς	87	1032	εις όρμον Άγ. Γεωργίου με ζημίας
Κωστή Κυπριακόν	Κ. Ξυδιά και Υιόν	05	3876	εφθ. Άλεξάνδρειαν 8 Μαρτ.
Μορτής Άγγλικόν	Γ. Μ. Κουλουκουνητή	94	2483	άνεχ. Γαλάτοι 10 Μαρτ. διά Λικάτα—Παλέρνο
Μιρουπάνου Άγγλικόν	Μινακούλη και Σία	05	2539	εφθ. Ζουγκουλάκ 12 Μαρτ. (διά Δούναβιν)
Μοριάκ Άγγλικόν	«Πατριωτικής»	04	1128	εφθ. Πειραιά 13 Μαρτ.
Νέλλυ Παναμαϊκόν	Δ. Μαργαρώνης	13	4826	άνεχ. Μπάρο 8 Μαρτ., Μαδέρας 15 διά Ρίον Ίανέρον
Νικόλαος Άγγλικόν	άδ. Πήττα	80	1302	άργει Χίον από 20 Ίαν.
Νοέμη—Τζούλια Άγγλικόν	Α. Μινακούλη—Ρουάνου	95	2499	εις Κ)ντζαν 22 Μαρτ. (φορτ. διά Σ. Λουί—Φιλίππίν)

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόννοι γκρός	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
*Όρος "Άθως Παναμαϊκόν	Ρεθόμνη—Κουλουκουνητή	12	3876	ἀνεχ. Σάντα Φέ 8 Μαρτ. δι' "Αγ. Βικέντιον
*Όρος "Ελικών >	Ρεθόμνη—Κουλουκουνητή	18	5525	ἐφθ. Μεσοήνκν 11 Μαρτ. καί Τσιεταδέκιαν 20
*Όρος "Ίδη >	Κοσμέτου—Κουλουκουνητή	20	5210	ἐφθ. Μπάχιαν Μπλάγκαν 10 Μαρτ.
*Όρος Κιθαιρών >	Ρεθόμνη—Κουλουκουνητή	13	3578	ἐφθ. Λονβίνον 25 Μαρτ.
*Όρος "Όσσα >	Κοσμέτου—Κουλουκουνητή	18	5201	ἀνεχ. Μπουένος "Άθρας 19 Μαρτ. δι' "Αρδεόργον
*Όρος "Όλυμπος >	Ρεθόμνη—Κουλουκουνητή	20	5166	ἐφθ. Τάιν 13 Μαρτ. καί ἀνεχ. 22 δι' "Αργεντινῆν
*Όρος "Όρθους >	Ρεθόμνη—Κουλουκουνητή	19	6509	ἀργεὶ εἰς Holy Loch ἀπὸ 20 Φεβρ.
*Όρος Παρνασσός >	Μαργαρώνη-έτ. "Ατλ(κός)	15	3654	ἐφθ. Σάιταν 10 Μαρτ. καί ἀνεχ. 21 διὰ Δουναδιν
*Όρος Πεντελικόν >	Ρεθόμνη—Κουλουκουνητή	19	5600	Μετωνομάσθη « Kinshu Maru » Ἰαπωνικόν
*Όρος Πέρα >	Ρεθόμνη—Κουλουκουνητή	18	5208	εἰς Ρόττερταμ ἀπὸ 22 Φεβρ. ἐπισκευή
*Όρος Πήλιον >	έτ. «Θησεύς», Α.Ε.	17	5704	ἀνεχ. Τάιν 13 Μαρτ., Φινιστέρον 19 διὰ Μπ. "Άθρας
*Όρος Πίνδος >	Ρεθόμνη—Κουλουκουνητή	14	4810	ἀνεχ. Σύρον 19 Μαρτ. διὰ Μπουργκάς, ἐφθ. 22
*Όρος Ταύγετος >	Ρεθόμνη—Κουλουκουνητή	20	6698	διήλθε Μαζέρας 2 Μαρτ. διὰ Μπάχιαν Μπλάγκαν
*Όρος Ταύρος >	"Ατλαντικός» Α.Ε.	20	6696	διήλθε Ντακάρ 9 Μαρτ. διὰ Λίεβερπουλ, ἐφθ. 23
*Όρος "Υμηττός >	"Γμηττός» Α.Ε.	18	5249	ἐφθ. Μπάρι 17 Μαρτ.
Πάντζο Σ. Τουρκικόν	Π. Σταυροπούλου καί Γιού	90	2302	ἐφθ. Κων(λιν) 5 Μαρτ.
Παυλίνα Παναμαϊκόν	Ρ. "Όλιβιέ	13	4920	ἐφθ. Χούλλ 23 Μαρτ. καί ἀνεχ. 25 διὰ Γθόνα
Τουσσάικα "Αγγλικόν	Κ. Ασκαρίδη—Α. Δάλλα	03	1828	ἐφθ. "Αλεξάνδρειαν 17 Μαρτ. καί Πόρτ Σαϊθ 26
Τρεγκόδναν Αίγυπτιακόν	Κ. Σουβιά καί Γιόν	03	3075	διήλθε Γιδραλτάρ 13 Μαρτ. διὰ Βραζιλαν, ἐφθ. 27
Φρακόνια Γαλλικόν	"Εύξεινος» Α.Ε.	82	1173	ἐφθ. εἰς Γαλάτοι 14 Μαρτ. "Επὸλήθη εἰς Ρουμάνους
Φιλομήλα "Αγγλικόν	Καταπόλης καί Σια	98	3175	ἀργεὶ "Αρδεόργον. Μετωνομ. «ΣΤΑΘΗΣ Κ.» σημ. "Ελληνική
Φρυγία Παναμαϊκόν	Ραθμ. "Όλιβιέ	00	3395	ἐφθ. "Αλεξάνδρειαν 20 Μαρτ.
Bernini "Αγγλ.	έτ. "Ατλαντικός Α.Ε.	18	5242	εἰς River Blackwater ὑπὸ παραλαβὴν
Charterhythe, "Αγγλ.	Ε. Μάρκου καί Ρεθ.-Κουλ.	11	3726	Μετωνομάσθη «ΟΡΟΣ ΠΑΡΝΗΣ», σημεία Παναμά
Fante, "Αγγλ.	έτ. «Κάστος» Α.Ε.	20	5663	εἰς Ντάρμουθ. Μετωνομάσθη «ΑΚΤΗ», σημ. "Ελληνική
Jekri, "Αγγλ.	Ρεθόμνη—Κουλουκουνητή	17	5875	εἰς Ντάρμουθ ὑπὸ παραλαβὴν
Jebba, "Αγγλ.	Ρεθόμνη—Κουλουκουνητή	17	5875	εἰς Ντάρμουθ ὑπὸ παραλαβὴν
Rocio, "Αγγλ.	Ρεθόμνη—Κουλουκουνητή	15	3726	ἐν πλῆθ ἑκ Μπ. "Άθρας δι' Εύρωπην, 30 Μαρτ.
Teheran, Περσ.	Ν. Σταματίου	79	677	εἰς Ρόδον ὑπὸ παραλαβὴν

WALKER MENSING

Ἀνθρακεύσεις Γερμανικοῦ
καὶ Ξένου γαιάνθρακος.

ΗΜΕΡΑΣ & ΝΥΚΤΟΣ

HAMBURG 11 RODANGSMARKT 62.

FERNSPRECHER 362404.

TELEGRAMS BUNKERMENS NG

HAMBURG STEVEDORING Co. Ltd.

HAMBURG, STEINHÖFT 11.

LARGEST STEVEDORING FIRM IN HAMBURG.
ALL MODERN EQUIPMENT.
OWN LARGE FLOATING GRABS.

Discharging of Pneumatic Grain

Tel. Add.:—"Stevedoring,"

GUERET, LLEWELLYN & MERRETT LIMITED.

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE & CHARTERING OF ALL TYPES OF SHIPS.
71, ST. MARY AXE, LONDON E.C. 3

TELEGRAMS: "TEREUG LONDON."

CODES USED: BOE, WATKINS, BENTLEY'S, SCOTTS 10TH

Διαρκῆς Παρακαλαθήκη
Τουρκικῶν γαιανδράκων αζηυμένων

ΚΟΖΛΟΥ καὶ

Tout venant **ΚΑΝΔΙΛΛΥ**

Τῶν γαιανδρακωρυχείων τῆς

TÜRK KOMÜR

MADENLER A.S.

ΓΕΝΙΚΟΣ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ

ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΔΟΛΑΣΙΚ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

ΜΕΓ. ΗΛΕΚΤΡ. ΣΤΑΘΜΟΥ ΤΗΛΕΦ. 40.307