

NAYTIKA XRONIKA



15η Αυγούστου 1935

Αρ. Φύλλου 112

ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ



ΔΕΚΑΤΕΠΟΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ

ΕΤΟΣ Ε'. ΑΡΙΘ. 112

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ Δ. Ν. ΚΟΤΤΑΚΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ, 15 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ 1935

Tο δεκαενδήμερον

'Επιβεβλημένη ή άνανεωσις του μισθολογίου

Αι μετά την καταγγελίαν ύπό των ναυτεργατικών δργανώσεων της συμβάσεως του ένιασιου μισθολογίου άρχαμενοι διαπραγματεύσεις δέν προοινίζονται και τόσον σύντομον τό έπιτυχές αύτων τέρμα, όπό το δύοιον και κυρίως έξαρτωνται ή δμαλότης και ή τάξις έπι των φορτηγών σκαφών.

Η «Ένωσις των 'Εφοπλιστών» μετά την καταγγελίαν της συμβάσεως ύπεβαλεν ύπόνυμης πρός την Κυβέρνησην, διά τού δηλούται, ότι αι ναυτιλιακαί συνθήκαι κατ' ούδεν μετεβλήθησαν άπό τού παρελθόντος Αύγουστου, ώστε νά δικαιολογήται οιαδήποτε αύξησις των διά της καταγγελίαν συλλογικής συμβάσεως καθορισθέντων όριων μισθών εις τά κατώτερα πληρώματα. Διά νά άποδειχθή δέ το θάσιμων τῶν ἀπόψεων της, ή «Ένωσις» άναφέρεται διά τού ύπομνήματος αύτης εις τὸν ναυτιλοπαριθμόν και τὸν τιμάριθμον τῆς ζωῆς ἐν 'Ελλάδι, οἵτινες ἔλαχίστην, ἀν μη ούδεμίαν, ξεμπανίζουν διαφοράν ἔναντι τοῦ 1934. Η «Ναυτική 'Ομοσπονδία», ἔξ ἄλλου διετύπωσε δι' ἔγγραφου της πρός τὴν 'Ένωσιν τῶν 'Εφοπλιστών' τάξις κάτωθι προϋπόθεσεις, ύπό τάς δύοιας και θά δέδεχτο τὴν άνανεωσιν τῆς συμβάσεως. «Οον ἀφορᾶ, πρῶτον, τὸ ποσοστὸν τῆς αύξησεως, ή 'Ομοσπονδία ἀποφεύγει νά καθορίσῃ τοῦτο, ἀποδεχομένη δύως διά τῶν συζητήσεων μετά τῶν ἐκπροσώπων τῶν ἐφοπλιστῶν ἔξευρεθή δικαία θάσις τῆς μισθοδοσίας τῶν πληρωμάτων. Τὸ δέδετον αἴτημα άναφέρεται εἰς τὴν ἀποκριθή τήρησιν τῶν διατάξεων περὶ συνθήσεως, τὸ δέ τρίτον εἰς τὴν μεταβολὴν τῶν κατηγοριῶν ταξιδίων τῶν πλοίων, αι δύοια, ὡς ισχύουν οήμερον, δημιουργοῦν μισθοδοτικάς άνιστητας και διά τα πλοῖα τῆς αύτης χωρητικότητος. Τέλος, ή 'Ομοσπονδία προβάλλει τὴν άξιωσιν, δύως άναληθῆ ἀπό μέρους τῶν ἐφοπλιστῶν ή ύποχρέωσις διά τὴν ἐπί τῶν πλοίων τῶν ναυτολόγησιν ναυτεργατῶν άνηκόντων εἰς τὴν δύναμιν αύτῆς.

Η «Ένωσις τῶν 'Εφοπλιστών», καθ' αι πληροφορούμεθα, απορρίψασα τό αἴτημα περὶ αύξησεως τῆς μισθοδοσίας, εἰνε διατεθειμένη νά ἀποδεχθῇ τὴν μεταβολὴν τῶν κατηγοριῶν τῶν ταξιδίων. «Οον ἀφορᾶ δέ τὴν σύνθεσιν τού πληρώματος ἐκφράζεται ή πεποίθησι, δέτι, μετά τὰ κύρωσιν ύπό τῆς Κοινοθουλευτικῆς 'Επιτροπῆς τοῦ καταρτισθέντος Νομ. Διατάγματος, διά τού δύοιου ωρειάι ἐπιβάλλονται κυρώσεις εἰς τάς καταστρατηγήσεις τῆς συνθήσεως, δέν θά καθίσταται δυνατή οιαδήποτε σχετική ύπερθασία. Διά το τελευταῖον αἴτημα τῆς 'Ομοσπονδίας ή «Ένωσις τῶν 'Εφοπλιστῶν» ἐπιφύλασσεται νά ζητήσῃ τὴν γνώμην τῆς συγκληθήσημένης γενικῆς συνελεύσεως τῶν μελῶν τῆς. Εἰς τὸ σημεῖον αύτὸν εύρισκονται αι διαπραγματεύσεις διά τὴν άνανεωσιν τῆς συλλογικῆς συμβάσεως. Η θασική διαφορά ἔγκειται, εἰς τὸ ζητημα τῆς αύξησεως τῶν μισθῶν. Οι ἐφοπλισταί δικαιολογοῦνται, οτι η δυναμικότης τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας δέν ἐπιτρέπει τὴν περαιτέρω ἐπιθάρυσιν τῶν ἔξδων κινήσεως τῶν πλοίων, οι ναυτεργάται, ἔξ ἄλλου, θεωροῦν τούς παρεχομένους μισθούς μετά τὴν περικοπὴν τῶν διά τού πρώτου μισθολογίου, ὡς μη προσαρμοζούμενους εἰς τὴν σημειωτὴν τῆς ναυτιλίας μας θέσιν, αἰσθητῶς θελτιθεῖσιν από τού 1932 και εἰς τάς, λόγω τῆς φύσεως τοῦ ἐπαγγέλματος των, διωτικάς αύτῶν άναγκας.

Μετά πάροδον, δηλαδή, δύο και πλέον ἑταν, αφ' ούτου καθιερώθη ή συλλογική σύμβασις διά τό μισθολόγιον τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, είτε διότι ή πρώτη κατά τό 1932 συμφωνία ἀφίστατο αἰσθητῶς τοῦ κρατοῦντος πρό τῆς συμβάσεως μισθοδοτικοῦ ἐπιπέδου και ἔγενετο αὕτη ἀποδεκτή ύπό τῶν ναυτεργατῶν πιεζομέ-

νων ύπό τῆς δέξιτος τῆς άνεργίας, είτε διότι δέν κατεβλήθη ή δέουσα προσπάθεια τῆς θασικαίας ἀναπροσαρμογῆς τῶν μισθῶν πρός τάς μετέπειτα δημιουργηθείσας εύνοικωτέρας πως συνθήκας ἔργασίας εἰς τὸ φορτηγὸν πλοίον, εύρισκομεθα σήμερον εἰς τὴν αὐτὴν κατάστασιν τῶν δισταμένων ἀντιλήφεων μεταξύ έφοπλιστῶν και πληρωμάτων, αἵτινες δέν ἐπιτρέπουν τὴν άνευ ἐπιζημιών καταστάσιν τῶν μισθολογίου ἐπί λογικῶν και δικαιών θάσεων.

Μετά μίαν δόλκηρον διετίαν, αφ' ούτου ἐφοπλισταί και ναυτεργάται μαστιζόμενοι ύπό τῆς κρίσεως και τῆς άνεργίας, διεδήλωσαν διά τῆς πρώτης συμβάσεως τοῦ ένιασιου μισθολογίου τὴν ταύτητα τῶν συμφερόντων των και τὴν άναγκην τῆς στενωτράς συνεργασίας των, ούδεμία πρόδος ἐπετελέσθη εἰς τὴν διευθέτησιν τῶν προϋποταμένων διαφορῶν και εἰς τὴν ρύθμισιν, μέρους ἔστω, τῶν ναυτεργατικῶν ζητημάτων, ἀμεωτάτα συνδεομένων μὲ αὐτὴν ταύτην τὴν δμαλότητα και τὴν καλήν διοίκησιν τοῦ Έλληνικοῦ πλοίου.

Οφείλομεν νά δύολογήσωμεν, διότι δέν είνε ἀμοιροι εύθυνων και οι ἐφοπλισταί, διότι, αφ' ης στιγμῆς ύπεργραψαν μετά τῶν ἔκπροσώπων τῶν ναυτεργάτων τὸ πρώτον μισθολόγιον, ού μόνον δέν ἐπεζήτησαν, ἀλλά και δέν ἐπωφελήθησαν τῆς προσφερθείσης εύκαιριας, ὅπως, πρωθωμέντες τὴν μετά τῶν ναυτεργατικῶν δργανώσεων συνεργασίας των, ἐπιλύσουν ίκανοποιητικῶς χάριν τοῦ γενικωτέρου τῆς ναυτιλίας μας συμφέροντος δι' ἀμοιβαίων ύποχρήσεων και τὰ ζητημάτα τῆς τραφοδοσίας, τοῦ κανονισμοῦ τῆς υπηρεσίας εἰπί τῶν πλοίων, τῆς ναυτολογήσεως και τῆς πειθαρχίκης διώξεως τῶν παρεκτρεπομένων.

Δέν είνε ἀμοιροι ἀκόμη εύθυνῶν οἱ ἐφοπλισταί διά τὴν τόσην διαφοράν τῶν ἀντιλήφεων των μὲ τοὺς ναυτεργάτας, διότι, ἐκτείνοντες, πολλοί ἔξ αύτῶν, τὴν πατροπαράδοτον συντηρητικότητα τῆς τάξεων των, ἐπιτούσαν, κακῶς και ἐσφαλμένως, διό εύρισκομεθα είσετι εἰς τὴν μακαρίαν ἔκεινην πρό τοῦ πολέμου ἐποχήν, κατά τὴν δύοιαν ή μικρά ἔναντι τοῦ σημερινοῦ τῆς ὄγκου ναυτιλίας μας ἐκνείτο τὸ πλειότον ἐντὸς τῆς Μεσογείου και τῶν λοιπῶν Εύρωπαϊκῶν θαλασσῶν, εἰς τὴν ἐποχήν καθ' ήν οι ναυτεργάται, ἀνοργάνων τούς συνδικαλιστικῶν, θέμεώρουν τὸ πατριωτικὸν πλοίον, πού είργαζοντο, ώς προέκτασιν τῆς ιδιαιτέρας αύτῶν πατρίδος, και τὸν πλοίαρχον ἐφοπλιστὴν οὐχὶ ἀπλοῦν ἐργοδότην, ἀλλά προστάην, κηδεμόνα και ἀντιλήφτορα. Ο σημερινὸς ναυτεργάτης, μὲ τὴν ἐπελθοῦσαν ἐν τῷ μεταξύ διόγκωσιν τῆς χωρητικότητος τῆς τάξεων των, μεταξύ την ναυτιλίας μας, μὲ τὴν διέυρυνσιν τῆς δράσεως αὐτῆς, μὲ τὴν εισοδον εἰς τὴν ναυτικήν μας οἰκογένειαν νέων στοχείων και ὑπὸ τὴν ἐπήρειαν τῶν ἐνταθέντων μεταπολεμικῶν κηρυγμάτων τῆς πατέλης τῶν τάξεων και τῶν δικαιωμάτων τῆς ἐργασίας, ἐπαυσοε και αύτὸς πλέον νά ἐμφορήται ἀπό τὰς ἀντιλήφεων εἰς τὰς παραδόσεις τῶν παλαιῶν 'Ελλήνων ναυτικῶν, ἐπαυσοε νά ἔχῃ αὐτὰς ὡς γνώμονα τῶν ἐπιδιώκεων διά τὴν θελτιθωντικής της θέσεως του. Τὴν τοιάντην ρύζικὴν μεταβολὴν τοῦ ἐργατικοῦ παράγοντος ἐν τῇ ναυτιλίᾳ ὥφελον πρῶτοι οἱ ἐφοπλισταί ν' ἀντιληφθοῦν και πρῶτοι αὐτοὶ νά φροντίσουν διά τὴν θασικαίαν προσαρμογήν τῶν συνθηκῶν ἔργασίας εἰς τὸ Έλληνικὸν πλοίον, ώστε μὲ τὰς ἐλαχίστας άνωματας και τὰς διλογιτέρας ζημιάς τῆς καλῆς τῆς ναυτιλίας μας ἐσωτερικῆς διοίκησες νά ἐπιτευχθῇ μία ισόρροπος κατάστασις δικαιωμάτων και ύποχρεώσεων.

Καμία αἄλλη ναυτιλία, ἀπό τὰς εύρυτερον δρώσας εἰς τὰς διεθνεῖς μεταφοράς, δέν ἔχει ν' ἀντιμετωπίσῃ σήμερον, δυσχερῆ τῆς παγκοσμίου ναυτιλίας περίοδον, τόσα ἐκκρεμῆ ζητημάτα, ἀναγόμενα εἰς τὰς σχέσεις Κεφαλαίου και 'Ἐργασίας. 'Υπάρχουν, θέσσαια, και ἀλλαχοῦ ἐργατικαὶ διεκδικήσεις και ή ἀπεργία εἰνε τὸ σύνθετο μέσον τῆς ἐπιδιώκεων των. Δέν είνε, δημος, ούτε τόσον συχναί, ὡς παρ' ήμιν, ούτε προσλαμβάνουν τὴν μορφήν πραγματικῶν στάσεων, διά τῆς ἐγκαταλειψεως τῶν πλοίων εἰς τοὺς λιμένας φορτώσεως, ούδ' ἀναφύονται ἐκάστοτε, εἰς τὰς ζένας ναυτιλίας, τόσα ἀνεπίλυτα ζητημάτα και προστριθαί μεταξύ πλοιάρ.

χων καὶ πληρωμάτων, ὁφειλόμεναι εἰς τὴν Ἑλλειψιν σαφοῦς καὶ ἐφαρμοσίμου ναυτικῆς Νομοθεσίας.

“Ολα τα ξένα Κράτη έχουν, ήδη παγίως από πολλού, ρυθμίσει τάς σχέσεις έφοπλιστού και ναυτεργάτου. Αύτη άκομη η νεαρή Γιουγκοσλαβική ναυτιλία δέν παρέλειψε νά πράξῃ τούτο πρότινος.

Αλλά διά νά είμεθα εἰλικρινεῖς, οἱ ἑφοπλισταὶ δὲν φαίνονται ἀντιλαμβανόμενοι ή μᾶλλον ἀδιαφοροῦν διά τὴν θαυμέτεραν ἀνγκήν ἐκκαθαρίσεως τῆς ἐκρύθμου ταύτης καταστάσεως καὶ τῆς ἐξαιμαλύνσεως τῶν διαφορῶν, διά τῆς ἀποδοχῆς ώρισμένων δικαίων τῶν ναυτεργατῶν αἰτημάτων καὶ διά τῆς παγίας ρυθμίσεως τῶν σχέσεών των πρὸς αὐτούς, ἵνα τὰ πληρώματα ἐργάζωνται εὐχαριστημένα ἐπὶ τῶν πλοίων. Οὔτε δώμας καὶ οἱ ἀρμόδιοι ἐκπρόσωποι τῶν ναυτεργατῶν, ἔγκαταλείποντες τὴν κατ' ἐπάγγελμα δημοκοπίαν, ήθελονταν ποτὲ νά ἀναγνωρίσουν, ὅτι η πειθαρία καὶ ή τάξις εἰνε τασικοὶ παράγοντες διά τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ναυτιλίας μας, ὅτι τὸ Ἑλληνικὸν πλοίον εἶνε πτωχόν, δὲν ἀπολαμβάνει ἐπιχορηγήσεων καὶ προστατευτικῶν μέτρων, ὅτι παλαιεὶ ἀνίσιον ἀγῶνα πρὸς τάξις ἔνος ναυτιλίας διά νά κρατήσῃ τὴν θέσιν του, ὅτι κανεὶς παραλληλισμός δὲν χωρεῖ πρὸς τὰ πλοῖα τῶν πλουσίων καὶ μεγάλων ναυτικῶν χωρῶν, ὅτι κινούμενον δὲν ἀποδίδει μόνον εἰς τὸν πλοιοκτήτην, ἀλλά συντρεῖ τάξις ἀπειροπληθεῖς τῶν ναυτιλομένων μας οἰκογενείας καὶ ὅτι, τέλος, ή ὑπαρξίας αὐτοῦ εἶνε συνυφασμένη μὲ τὴν καλὴν συνεινόσην καὶ συνεργασίαν τῶν ἀπόζωντων ἀπό τὴν κίνησιν του. Ἐν τῷ μεταξὺ δὲ τὸ Κράτος, οὐδεμίαν καὶ αὐτὸν ἐδηλούν ἀνησυχίαν διά τὸ μέλλον τῆς ναυτιλίας μας, καθεύδει τὸν νῆδυσμον.

"Ηθελήσαμεν νά έκταθώμεν περισσότερον διά νά καταμερίσωμεν τάς ευθύνας της θιλιερᾶς καταστάσεως, ήτις μετά τὴν καταγγελίαν τοῦ μισθολογίου νέους κινδύνους έγκυμονεῖ διά τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν μας.

“Η σύμβασις τού μισθολογίου πρέπει όπωσδήποτε ν’ ἀνανεωθῇ. Τὴν χειρίστην ὑπῆρξιν προσφέρουν εἰς τὴν γενικὴν τῆς ναυτιλίας ὑπόθεσιν ἐκεῖνοι, ποὺ πιστεύουν, ὅτι τὸ ἔνιαίν μισθολόγιον

ούδεμίαν προσεπόρισεν ὡφέλειαν καὶ εἰογυοῦνται τὴν ἀδιάλλακτον ἐμμονήν, ητὶς ἀφεύκτως θά ἐπιφέρῃ τὸ ναυάγιον τῶν διεξαγομένων διαπραγματεύσεων. Τούναντίον, ἡ συλλογικὴ σύμβασις ὁφείλει νὰ περιλäßῃ καὶ τὰ ἀνώτερα πληρώματα, ὅποτε ἡ ὑπογραφὴ τῆς ν' ἀποτελέσῃ σταθμὸν καὶ ἀφετηρίαν διὰ τὴν ταχεῖαν καὶ ἄνευ ἀντιδράσεων καὶ τῶν λοιπῶν προσθημάτων τῆς ναυτιλίας ἐπίλυσιν. Ἀπείρως μεγαλυτέρᾳ θά εἰνε ἡ ὡφέλεια τοῦ Ἑλληνικοῦ πλοίου καὶ κυρίως τῶν ἐφοπλιστῶν, ὅπαν παγιωθῇ μία ταξίδιον πραγμάτων εἰς τὰ ἔσωτερικά τῆς ναυτιλίας μας, ὅπαν ἀρθοῦν αἱ προκαταλήψεις, αἱ χωρίζουσαι σήμερον τὸ ἀνώτερα καὶ κατώτερα πληρώματα ἀπὸ τοὺς ἐφοπλιστάς. Περισσότερα χρήματα θὰ ἀναλωθοῦν καὶ θαρυτέρᾳ θὰ εἰνε ἡ ζημία διὰ τὴν ναυτιλίαν μας ἀπὸ μίαν νέαν ἀπεργιακὴν ἐκδήλωσιν, παρὰ ἀπὸ τοῦ νόδοθη εἰς τὸν ναυτεργάτην μικρὰ τις αὔξησις τῆς μισθοδοσίας του, δυναμένη ν' ἀντικρυσθῇ πλήρως ἀπὸ τὴν καλυτέραν ἀπόδοσιν τῆς ἐπὶ τοῦ πλοίου ἔργασίας του. "Ἄς ἀνανεωθῇ ἡ σύμβασις, οὐχὶ δί" ἔνα πλέον ἔτος, ἀλλὰ διὰ διετές ἡ καὶ τριετές ἀκόμη διάστημα, προκαθορίζομένων, ὅμως, δῶλων τῶν θασικῶν ἐκείνων στολχείων — δρία ναυλοτιμαρίθμου, κατὰ τομεῖς, τιμάριθμος τῆς ζωῆς ἐν Ἑλλάδι, συναλλαγματικὴ κατάστασις — ποὺ θὰ ἥδυναντο νόμηματαν τὴν ἔργασίαν τῆς ναυτιλίας μας καὶ τὰς μισθοδοτικὰς ἀπολαυάς τῶν πληρωμάτων, ὅποτε καὶ ἡ ἀνανέωσις κατὰ τὴν λῆξιν τῆς νέας συμβάσεως νά εἰνε εύχερής, ἐφόδον ἐκ τῶν προτέρων θά εἴνε γνωστοί οἱ παράγοντες καὶ οἱ συντελεσταὶ τοῦ μισθολογικοῦ ἐπιπλέοντος, γύρω ἀπὸ τὸ ὄποιον θὰ δύνανται δικαιολογεῖν νά περιστραφοῦν αἱ ἀξιώσεις τῶν ναυτεργατῶν.

Πάσα παρέκκλισις άπό τὴν κατεύθυνσιν αὐτῆς εἶναι θέσαι-
οι καὶ οἱ ἐφοπλισταί, ἀλλὰ καὶ οἱ ναυτεργάται, διότι κοινὰ εἰνε τὰ
συμφέροντα αὐτῶν, διὸ θά ἔχῃ διεθρίας διὰ τὴν ναυτιλίαν μας
συνεπέσεις, καὶ θαρύτατον θά ἐπιφέρῃ τὸν κλονισμὸν τῆς πίστεως
πρὸς τὸ Ἑλληνικὸν πλοῖον, ὡς παράγοντα εἰς τάς διεθνεῖς με-
ταφοράς.

Τὰ μέτρα διὰ τὴν πρόληψιν τῶν ἀπεργιῶν

Ἡ Διεύθυνσις τοῦ Ε. Ν., ἐπὶ τῇ προόψει μὴ ἐπιτυχοῦς ἐκθάσεως τῶν διεξαγομένων διαπραγματεύσεων διὰ τὴν ἀνανέωσιν τῆς συμβάσεως τοῦ μισθολογίου καὶ ἐκ τοῦ φόβου μὴ ἐπαναληφθοῦν εἰς τοὺς ἔχουντα λιμένας αἱ ἔκτροποι σκηναὶ τοῦ παρελθόντος ἔτους, λόγῳ τυχὸν ἀπεργιῶν τῶν πληρωμάτων, κατήρτιος τὸ κάτωθι σχέδιον Νομ. Διαπραγματος, ὅπερ ἐγκριθὲν ὑπὸ τοῦ Συμβουλίου τοῦ Ε. Ν., ὑπεθλήθη πρὸς κύρωσιν εἰς τὴν ἐπὶ τῆς ἔξουσιοδοτήσεως ἐπιτροπήν.

Τό σχέδιον άναφέρεται εἰς τὴν συμπλήρωσιν τοῦ νόμου 6.209 περὶ τοῦ μισθολόγου τῶν ἔργατῶν θαλάσσης καὶ εἰς τὰς κυρώσεις διὰ τὴν ἐλλειπῆ σύνθεσιν τοῦ πληρώματος τῶν φορτηγῶν πλοίων, ἔχει δὲ ὡς ἔξῆς:

"Αρθρον 1.

Εις τὸ τέλος τοῦ ἀρθρου 8 τοῦ Νόμου 6209 προστίθενται παράγραφοι τοῖχων καὶ τετράποδών ἐστιν εἰσόδου:

φαι τριτη και τεταρτη ως κάπωθι:

3. «Ανεξαρτήτως της ίνπάξεως ή ού εν ισχυί συλλογικής συμβάσεως άφορων τό ποσον παρασχετέον είς έργάτας θαλάσσης μασθοῦ, έαν πρόσωπα τοῦ πληρώματος, πρό της λήξεως της διαρκείας της μισθώσεως των, ηθελον προβάλλη δειπνίσεις περὶ πληρωμῆς, μεγαλυτέρου

τοῦ συμφωνηθέντος μισθοῦ συνοδεύοντες αὐτὰς διὰ πράξεων ἡ παραλείψεων παρεμβαλλούσων οἰονδήποτε πρόδοσίου εἰς τὴν διεκτεράνων τῆς ἀποστολῆς τὸν πλοιόν, δύνανται γ' ἀπολυθθῶν ἀντικαθίσταμενα δι' ἀλλοιαντὸν ἡ ἡμεδπόνων κατόπιν ζένον διπλώματος, ἀδειάς ἡ πενχίον ὑπανότητος ἡ εἰδικότητος εἴτε στεφουμένων τοιούτων ἐφ' ὅσον:

α') Έν τῷ λιμένι ναυλογίας τοῦ πλοίου ὑπάρχει Ἑλλειψις προσφερομένων πρὸς ναυτολογίαν κατόχων τοῦ οἰκείου διπλώματος, ἀδείας ἢ πτερύγιον ἀπογεγραμμένων ἐργατῶν θαλάσσης.

6') Δέν καθίσταται δυνατή η ἔγκωρος ἀνατίτιρφος των δι' ἄλλουν κατόχουν του ὀικείου διπλώματος, ἀδείας η πτυχίου ἀπογεγραμμένων ἐργατῶν θαλάσσης διαθεσίμων εἰς πλησίον λιμένας.

γ') Οι ἐν τῷ λιμένι ναυλογίας τοῦ πλοίου ἢ τοὺς πλησίουν λιμένας ὑπάρχοντες κάτοιχοι τοῦ οἰκείου διπλόματος, ἀδειάς ἢ πτυξιὸν ἀπογραμμένου ἐργάτας θαλάσσης ἀρνοῦνται δῆτας ναυτολογηθῶσιν ἵνα τοὺς ἀπόντας δρους μισθωθῶν ἕνερφος οὖς ἡσαν ναυτολογημένοι οἱ κατὰ τὰ ἀνωτέρω ἀπολυνθέντες ἢ ἰσχυρότερος σύνθλογοις συμβάσεως ὑπὲρ τοὺς δρους ταῦτης εἴτε κέκτηνται ἀποδεδειγμένοις, κατὰ τὴν κοίτην τῆς Προθεσμικῆς ἢ λαμπεικῆς ἀρχῆς τοῦ τόπου τῆς ναυλογίας τοῦ πλοίου ἢ ἐν Ἐλλείψῃ τῆς πλησιεστέρας τοιωτής, κακὸν ἐπηρεοιακὸν παρελθόν ὥστε ἡ πρόσληψις τοῦ νάυαλνεον δῆτας καταστῆ ἐπιζημία διὰ τὰ συμφέροντα τοῦ πλοίου.

4. Οι κατά τάς διατάξεις τῆς προηγουμένης παραγράφου ναυτολογούμενοι ἀλλοδαποί ή ἡμερδαποί δύνανται νὰ ἴντησηθωσιν ἐπὶ τοῦ πλοίου μέχρις ἔξι μηνῶν καὶ ἂν ἔτι τοῦτο ηὔθειε προσεγγίσει ἐν τῷ μεταξὺ εἰς λιμένα τῆς ἡμεραπῆς ή ἀλλοδαπῆς ἢ σὺν εἰνεῖ δυνατή ή ἀντικατάστασις τον δι' ἀπογεγαμένην ἔργωντὸν θαλάσσης κατόχων τοῦ οίκειον διπλώματος, ἀδειάς ή πτυχίου.

"Αρθρον 2.

1. Οι κατ' ἑρμηνείαν τοῦ προπορευόμενου ἀρθροῦ ἀπολύθυμοι ἀποτέλλονται, μετά τὴν κατὰ τὰς κειμένας διατάξεις διαπίστωσιν τοῦ λειτουργοῦτος ὃν ἀντὸν ἀδικήματος, τὸ ταχύτερον καὶ κατὰ προτίμησιν δι' Ἑλληνικοῦ πλοίου, ἐὰν τοῦτο εἶνε δυνατόν, εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα τῆς δαπάνης μεταφορᾶς καὶ τῆς διατροφῆς των, εἴρ' οὖσσον ἡ τοιώτερη μεταφορᾶ δὲν ἔνεργειται διὰ τοῦ πλοίου εἰς ὃ ἐπιχρέτον ἡ ἐτέρον πλοίον τοῦ ἀντονοῦ ἐφοίτιστον, καταβαλλομένης ἐπὸ τοῦ Οἴκου Ναΐτον εἰς βάρος τοῦ Κεφαλαίου Ἀνεργίας, ἐλλείψιν οὐκείας ἐν τῷ προϊππολογισμῷ τῆς Δ. Ε. Χ. πιστώσωνται, καὶ καταγγενεσκομένης διὰ τῆς διγαστικῆς ἀποφάσεως εἰς βάρος τῶν καταδικασθέντων.

2. Αἱ διατάξεις τῆς προηγουμένης παραγράφου ἐφαρμόζονται καὶ αὐτῷ ἀπάσις τὰς λοιπὰς ἴνδο τῆς παραγράφου 4 τοῦ ἄρθρου 68 τοῦ Ποικιλοῦ καὶ Πειθαρχικοῦ Κώδικος τοῦ Ἑρμοποιοῦ Ναυτικοῦ προβλεπομένας τερπτώσεις μεταγωγῆς τοῦ κατηγορούμενού, ἔλλειψει οὐκείας ἐν τῷ τροποποιογνήματι τῆς Δ. Ε. N. πειτώσεως.

Τέλος καθορίζεται, διτι αἱ Λιμενικαὶ καὶ Προξενικαὶ Ἀρχαὶ, ἅμα τῷ κατάπλῳ ἐνὸς πλοίον, προσβαίνοντι εἰς τὸν ἔλεγχον τῆς συνθέσεως τοῦ πληρώματος, διὰ τάδε δὲ ἀδικιωλόγητον ἐλλειψιν ἀνδρῶν τινας τοῦ πληρώματος ἐπιβάλλοντι πρόστιμον ἵουν πρὸς τὴν μισθοτροφοδοσίαν τοῦ ἐλεύσοντος ἀφιμοῦ ἀνδρῶν καὶ δι' ὃσους χρόνον τεκμαίρεται ἐκ τοῦ ναυτολογίου, ὅτι ἑπτήσεν ἐλλειπτὶς ἡ σύνθεσις, ὑπὲρ τοῦ Ναυτικοῦ Ἀπομαγνικοῦ Ταμείου.

* * *

'Επίσης δι' έτερου νομοθετικοῦ Διατάγματος τελούντος ύπό τὴν κύρωσιν τῆς Ἐπιτροπῆς Ἐξουσιοδοτήσεως τροποποιεῖται ἡ δευτέρα παράγραφος τοῦ ἀρθρου 342 τοῦ Ἐμπ. Νόμου ὡς ἀκολούθως:

"Εχοντες ύπ' οφει το δρόμον 3 του άπο 5 'Ιουλίου 1935 ψηφίσιματος της Ε' ένν 'Αθήνας 'Εθνικής των 'Ελλήνων Συνέλευσεως «περὶ τού νομοθετικού ἔργου τῆς Συνέλευσεως», προτάσει τοῦ 'Υπουργοῦ τῶν Ναυτιλίων μετά σύμφωνων γνώμων τῆς κατά τὸ ὡς ἄνω ψήφισμα 'Επιτροπῆς ιτεμασιδίων καὶ διατάσσουσεν.

"Λεύκων Μόνον"

‘Η δευτέρα παραγγελματος του ἄρχοντος 342 του περὶ θαλασσίας ἐμπο-
ρίας Νόμου ΓΨΙΖ τοποτοποιεῖται ὡς ἀρχοντός·

1. Πάσα σίωνδηποτε τύπου σύμβασις περι μισθώσεως ἐφγάτον θαλάσσης ἐπὶ Ἑλληνικοῦ φροτηγοῦ πλαισίου ἐπεινόντος τούς πλόας αὐτοῦ ἵ την ἀλλοδαπήν, ἢ καὶ ἐπὶ ἐπιβατηγοῦ πλοίου, ἐπειλούντος ὑπεροχεαῖς πλόας, δύναται ὀπουδηποτε καὶ ἄν συνωμολογήθη, νὰ λυθῇ καὶ πρὸ ἡς ληξεως αὐτῆς ἐπὶ τῷ δι' οινοδηποτε λόγον κατάπλῳ ἢ ἐπὶ τῷ ἐπανάλῳ του πλοίου εἰς Ἑλληνικὸν λιμένα καὶ μετὰ προειδοποίησιν τοῦ ἑτέρου τῶν συμβαλλομένων μερῶν ἡς ἡ προθεσμία δὲν δύναται νὰ είνει θραγύεσσον τῶν 24 ώρῶν ἢ πά της ἐλευθερωτανονίας τοῦ πλοίου.

2. Έαντα τὴν περίπτωσιν τῆς προηγουμένης παραγράφου ἡ ὑμβασία λνθῇ μετὰ προειδοποίησιν τοῦ πλαιώχου, ἀπόλυτῇ δὲ ὁ ἐργάζεται θαλάσσης εἰς λιμένες τῆς ἡμεδαπῆς διάφορον τοῦ τῆς ναυτολογίας, πικαντῶς οὗτος μόνον εἰς τὸ ἔξοδα ἐπιστροφῆς μέχρι τοῦ ἐν τῇ ἡμεδαπῇ λιμένος τῆς ναυτολογίας τοῦ.

Κατά τὴν ἴδιαν ὡς ἀνω περίπτωσιν ἀπολύτων ἐν τῇ ἡμεδαπῇ ἑράτου θαλάσσης ναυτολόγηθέντος ἐπὶ τοῦ πλοίου ἐν τῇ ἄλλοδατῇ δικαιοσύνῃ ὁ ἀπολύτωνος μόνον εἰς τὴν ἔξοδο μεταβάσεως κατ' ἐλευθέραν αὐτοῦ ἐξῆργήν, εἴτε μέχρι τοῦ κατὰ κρίσιν τῆς οἰκείας Αιμενινῆς Ἀρχῆς μεδαποῦ λιμένους ὃποι είναι εὐζερής ἡ ἔξενότερις ἔργασίας, εἴτε μέχρι τοῦ ὅπου τῆς ἴδιατερας αὐτοῦ κατοικίας.

Τῆς κατεβολῆς τῶν κατὰ τὸ παρὸν ἄρθρον ἔξοδων ἐπιστροφῆς ἢ επαβάσεως ἀπάλλασσεται τὸ πλοίον, ἐὰν μερίμνη τοῦ ἐφοπλιστοῦ ἢ λοιάρχου ἔξασφαλισθῇ ἢ εἰς τὸν κατὰ τὰ ἀντέτερον ὄριζμενον τόπον ἐπιστροφῇ ἢ μετάβασις διὰ τοῦ κατὰ τὴν κρίσιν τῆς οἰκείας Αιμενινῆς Αρχῆς πορσεφορτέουν συγχρονιναῖσαν μέσον.

Ἡ τροφοδοσία καὶ ἡ ἐνδιαιτησίς τῶν πληρωμάτων

Από μέρους Α' μηχανικού Έλληνικού φορτηγού, ταξιδεύσαντος επί μακρόν εἰς ύπερπόντια ταξίδια, ἐλάχθομεν τὴν κάτωθι ἔξαιρετικά ἐνδιαφέρουσαν ἐπιστολὴν, ἐν σχέσει μὲ τὸ ζῆτημα τῆς τροφοδοσίας καὶ τῆς καθόλου ἐνδιαιτήσεως τῶν πληρωμάτων ἐπὶ τῶν Ἑλληνικῶν πλοίων. Τὴν δημοσιεύμενεν εὐχαρίστως, διότι τὰ ἐν αὐτῇ διατυπώμενα ἀξίζουν, πράγματι, νὰ προκαλέσουν τὴν προσοχὴν τῶν ἐνδιαιφερομένων ἐφοπλιστῶν καὶ τῆς Διευθύνσεως τοῦ Ἐμπορικοῦ Ναυτικοῦ. Μὲ δλίγην καλὴν θέλησιν, εἴμεθα τῆς γνώμης, διτὶ πολλὰ ἐκ τῶν ἐκάστοτε ἀκουομένων παραπόνων τῶν πληρωμάτων μας θὰ ἡδύναντο νὰ ἐκλείψουν. Θ' ἀπεφύγοντο οὕτων αἱ τόσον ἐπιζημιοὶ διὰ τὴν καλὴν διοίκησιν τοῦ φορτηγού πλοίου προστρίθαι καὶ διενέξεις:

Φίλε κ. Διευθυντά,

Κατόπιν πολυετοῦς άπουσίας μου, έπεστρεψα, μόλις πρό διλγών ήμερών, δι' δλιγόμηνον ανάπτασιν εἰς τὴν Ἑλλάδα. Αἱ ἐπαγγελματικαὶ μου κατὰ τὰ ταξίδια ἀσχολίαι δὲν μοῦ ἐπέτρεψαν νὰ σᾶς ἀπευθύνω ἐνωρίτερον τὴν παροῦσαν, μὲ τὴν ἀγαθήν πρόθεσιν. ὅπως ἐπικοινωνήσω διά τὸν «Ναυτικῶν Χρονικῶν» μὲ ἔκεινους, ποὺ πραγματικά ἐνδιαφέρονται διά τὴν καλὴν καὶ χωρὶς περιστασμούς κίνησιν τῶν φορτηγῶν μας εἰς τὰς μακρυνάς θολάσσας.

Καὶ πρῶτον ὁφείλω νὰ τονίσω, ὅτι δὲν ἔχουν πάντοτε ἄδικον τὰ πληρώματα, χωρὶς θεθάίως καὶ νὰ δικαιολογήται τὰς στάσεις καὶ τὰς ἀνταρσίας, διαμαρτυρόμενα διὰ τὴν τροφοδοσίαν. «Υπάρχουν, ἀτυχῶς, ἐφοπλισταὶ τινες—μερικά ὄνόματα τούτων σάμας, μεταδίδω ἐν ἰδιαιτέρᾳ ἐπιστολῇ — πιστεύοντες ὅτι ἡ οἰκονομία, ἡ ἐπιθαλλούμενή ἐκ τῶν κακῶν περιστάσεων τῆν ναυτιλίας μας, πρέπει νὰ φθάσῃ καὶ μέχρι τῆς τροφῆς τοῦ σκληρῶς ἀγωνιζομένου εἰς τὴν θάλασσαν ναυτεργάτου. Εἶναι δόλιγοι αὐτοὶ οἱ ἐφοπλισταὶ, ἀλλὰ τὰς δυσαρεσκείας τῶν πληρωμάτων τῶν πλοίων τῶν ἑκάπετταλλεύονται ὠρισμένοι κακοὶ σύμβουλοι, κακοὶ ναυτεργάται, ἀπό χαρακτήρος ταραχοποιοί. «Ενος ἔξ αὐτῶν ἀνεύρισκεται μεταξὺ τοῦ δυσηρεστημένου πληρώματος κατορθώνει νὰ τὸ διεγείρῃ εἰς πράξεις ἀντιτεθαρκιάς. Δὲν εἶνε δὲ ὑπεύθυνοι πάντοτε καὶ οἱ πλοίαρχοι, ὅταν τούχῃ νὰ διοικοῦν πλοίοιν τῶν ἐφοπλιστῶν αὐτῶν. Κάθε τόσο λαμβάνουν καὶ ἔνα χρύσαμα ἐπιτιμητικόν, ὅτι «ἡ τροφοδοσία πήγε πολλά» καὶ ὅτι «ὅ ταδε πλοιοκτῆτης πληρώνει δλιγώτερα». Ἐξαρτᾶται, τώρα, ἀπὸ τὸν πλοίαρχον, καὶ ἀναλόγως τῆς θέσεως καὶ τῆς ἀξιοπρεπείας του, διὰ νὰ δώσῃ τὴν κατάλληλον ἀπάντησιν. Είδα ἐπιστολήν, ἦγώ ὁ ἰδιος, ἐφοπλιστοῦ, γράφοντος πρός τὸν πλοίαρχον του, ὅτι ἡ τροφοδοσία τοῦ πλοίου ἐστοιχεῖ πολὺ—σελίνια 1/3 κατ' ἄτομον—καὶ ὅτι ἄλλος συμπατριώτης του πλοιοκτῆτης, ἐφθασε τὴν τροφοδοσίαν 11 πέννας!

Βέβαια, είς αύτά τά σκάφη τό πλήρωμα δὲν ήμπορεῖ νά περάσῃ καλά. Πώς είνει δυνατόν νά τροφοδοτήσῃ καλώς και ἐπαρκῶς τό πλήρωμα του ἔνας πλοιάρχος μέ ένα σελλίνι κατ' ἄτομον και εἰς τήν εὐθυγράμμην ἀκόμη ὁραγόν, δύπτως είνει τό Πλέϊτ; Διαμαρτυρίαι, ἀπεργίαι και τά ἐπακόλουθα είνει η φυσική συνέπεια.

Είς τό πλοιον που ὑπέρτευον ἐπὶ τρία ἔτη εἰς συνεχή ταξίδια τῆς Ἀργεντινῆς, ὁ πλοιάρχος μας, ἔνας ἀγαθώτατος νησιώτης, κατώρθων πάντοτε νὰ μᾶς ἔχῃ δόλους εὐχαριστημένους καὶ νὰ τροφοδοτούμεθα τόσον καλά, με αὐγά, γλυκούσμα, φρέσκο ψωμί, κρέας καὶ λαχανικά, ψάρι εἰς τοὺς λιμένας, νερό δχι ἀπὸ τὸ Μπάνκο Τσικο τοῦ Μπουένος "Ἄύρες καὶ ἡ τροφοδοσία σπανίως ὑπερέθη, μόνον δταν προσηγγίζαμεν εἰς ἄκριθους λιμένας, τὰ σελ. 1)4 "Όταν, ἐπομένως, οἱ ἐφοπλισταί, καὶ ὑπάρχουν πολλοί, πληρώνουν τὴν τροφοδοσίαν εἰς τὸ πλοιαρχὸν πρὸς σελ. 1)6, τότε, δχι μόνον τὸ πλήρωμα τρέφεται καλά, ἀλλὰ καὶ ὁ πλοιάρχος, ὅταν εἴνει εὐσυνείδητος, κερδίζει καὶ 7-8 λίρας μηνιαίως. "Ἄς μη λάθω μεν ὅπ' ὅψι μας ὠρισμένους πλουσίους Ἑλληνας ἐφοπλιστάς, οἱ δποιοι φθάνουν τὴν τροφοδοσίαν καὶ μέχρις 1)9 σελ. Λέγω, δμως, ὅταν ὑπάρχουν εὐσυνείδητοι πλοιαρχοι, διότι δυστυχῶς, ὑπάρχουν καὶ ασυνείδητοι. Προσπαθοῦν, στεροῦντες τὸ πλήρωμα ἥ νὰ ἐμφανισθοῦν εἰς τὸν ἐφοπλιστήν των, ὅτι κάνουν οίκονομίαν ἥ νὰ ἀποθησαυρίσουν ἀπὸ τὴν ἀθλιότητα τοῦ παρεχομένου εἰς τὰ πληρώματα συσσιτίου.

"Ορθότατα ἐπομένως, γράφετε εἰς τὸ τελευταῖον σας, τεῦχος, ὅτι δύον ἀφορᾶ τὴν τροφοδοσίαν ἔξαρτώμεθα ἀπὸ τάς ἀγαθὰς διαθέσεις καὶ τὴν εὐσυνειδήσιαν τῶν πλοιάρχων. 'Η μόνη λύσις— καὶ τὴν ἐγκρίνουν δόλοι οἱ ναυτιλλόμενοι, μὲ τοὺς ὅποιους, κατὰ τὰ ταξιδιά μου, συνεζήτησα— εἶνεν' ἀναλάβουν τὴν τροφοδοσίαν τροφοδόται ἐπὶ τῶν πλοίων. Καὶ ὁ πλοιάρχος θά σταθῇ ἐτοι εἰς τὸ ὑψος τῆς ἀποστολῆς του, ἀπαλλασσόμενος ἀπὸ τὰ καθήκοντα τοῦ τροφοδότου, καὶ τὸ πλήρωμα θά ἔχῃ κάποιον ὑπέρθυνον, ἀπὸ τῶν ὅποιον θά δύναται χωρίς φόβον καὶ παρεξηγήσεις νά ζητῇ ἔκεινο, ποὺ τοῦ ἀνήκει.

“Όταν, μάλιστα, καταρτισθῇ ἔνας σαφῶς καθωρισμένος πίναξ, τροφοδοσίας, μὲ τάς ποσότητας ἔξ, ἐκάστου εἰδούς τροφίμων, θὰ γνωρίζωμεν καὶ τί πρέπει να ζητήσωμεν. Ὁ θεσμός τοῦ τροφοδότου καὶ ἡ εἰλικρινῆς διάθεσις τῶν ἐφοπλιστῶν, δύνανται ν' ἀποσοβήσουν πολλά ἀπό τὰ σήμερον κακῶς κείμενα ἐπὶ τῶν φορτηγῶν μας.

Τώρα θά σᾶς ἀπασχολήσω καὶ μ' ἔνα ἄλλο ζήτημα, πού,
ὅσον καὶ ἂν δὲν φαίνεται σιθαρόν, δημιουργεῖ πολλάκις ἀντεγ-

κλήσεις και δυσαρεσεκίας εἰς τὰ πλοιά μας. Είνε τὸ ζήτημα τοῦ καπνού τῶν πληρωμάτων. "Όταν εύρισκωμεθα εἰς λιμένας τοῦ Κόντινεντ και τῆς Ἀγγλίας, ὁ πλοίαρχος παραγγέλλει, ἀφοῦ ἐρωτήσῃ ἔναν ἔκαστον ἐκ τῶν ἀνδρῶν τοῦ πληρώματος, τὴν ποσότητα τῶν ἀναγκαῖων των σιγαρέττων, ἀναλόγως τοῦ ταξιδίου. Είνε λογικόν και δίκαιον νά μή θελήσῃ νά κερδίσῃ ἐπὶ τῆς τιμῆς και νά πιστώσῃ ἀπλῶς τὸ πλήρωμα μέχρις ἔξοφλήσεως τῆς μισθοδοσίας του. "Υπάρχουν, ἐν τούτοις, πλοιάρχοι, θά τὸ ἐπαναλάθω και πάλιν, δύλιγοι, που ἔφθασαν εἰς τὸ σημεῖον νά ἐπιδιώκουν κέρδος ἀπό τὸν καπνὸν τοῦ πληρώματος. Ὁπεριτιμῶντες κατὰ κυτίον τὰ σιγαρέττα. Τοὺς πλοιάρχους αὐτοὺς ἔπειτε νά στιγματίζῃ ἡ ναυτική μας οἰκογένεια και ἔπειτε τὸ Κράτος, τὸ όπιον, χάριν τῶν ναυτικῶν, ἀπῆλλαξε τὰ καπνὰ πάσης φορολογίας διά τὰ πλοιά, νά λάθῃ μέτρα, ὥστε τὴν ὠφέλειαν τῆς ἀτέλειας νά μή την καρπούνται τρίτοι, ἀλλ' αὐτοὶς ὁ ναυτεργάτης. Πληρωματικοῦ φορτηγοῦ ἐπλήρωσε τὸ κυτίον τῶν σιγαρέττων Παπαστράτου εἰς τὸ Μπουένος "Αὔρες τὸ Νο 10 δραχμᾶς 11 εἰς τὸ πλοίαρχόν του.

Σᾶς ἀπηχόδησα πολύ, ἀλλὰ νομίζω, ότι τὰ «Ναυτικά Χρονικά», που ἀνέκαθεν ἀγωνίζονται διὰ τὴν συνεργασίαν ἐφοπλιστῶν καὶ ναυτεργατῶν καὶ τὴν ἄσριν τῶν μεταξύ των παρεξήγησεων, ἔπρεπε νά γνωρίζουν τάς ἀνωτέρω λεπτομερείας τῆς ζωῆς τῶν Ἑλλήνων ναυτικῶν. Πρίν, ὅμως, κλείσω τὴν ἐπιστολήν μου, θά σᾶς ἀναφέρω καὶ ἔνα ἄλλο ζήτημα, διὰ τὸ ὃποιον πρέπει νά ἐνδιαφερθοῦν αἱ ἀρμόδιαι κρατικαὶ ὑπηρεσίαι. Εἰνε τὸ ζήτημα τῶν προχείρων φαρμακείων ἐπὶ τῶν πλοίων, ὅταν, μάλιστα, περινοῦν ὡκεανούς εἰς πολύμητρα ταξίδια. Ὅπαρχουν Ἑλληνικά φορτηγά, ποὺ δὲν ἔχουν οὔτε τὰ στοιχειώδη φάρμακα περιθάλψεως ἐνός ἀσθενοῦς ή τραυματίου. Πλὴν τοῦ κινίνου καὶ τοῦ ἰώδιου, πρέπει νά ἔχουν μίαν σεράν απὸ τὰ πρῶτα ἐκεῖνα φάρμακα, ποὺ ἡμιπορεῖ νά χρειασθοῦν εἰς τὸ ταξίδιον —δλίγους ἐπιδέσμους, δευτερούνοχον ὑδωρ, σύριγγας δι' ἔνεσις καὶ μερικά παυσίπονα φάρμακα, ἀκόμη καὶ ὑπεριμαγγανικόν κάλιον. «Ενας Ιατρός τοῦ Π. Ν. θά ήδυνατο νά καταρτίσῃ ἔνα τοιούτον κατάλογον φαρμάκων, τὰ ὅποια καὶ θά ὑπερχρεούτο, ἐντὸς ἐνός ιδιαιτέρου κιβωτίου, νά ἔχῃ κάθε πλοίου. Θά σᾶς ὀμιλούγησω ὅτι εἰς ἔνα ταξίδιον μας εἰς Πλέιτ δὲν είχομεν θερμόμετρον. Μᾶς είληξε σπάσει εἰς τὸ Μπουένος, «Αὔρες καὶ δὲν ἐφόρτισαμεν νά τὸ ἀντικαταστήσωμεν. Τράντα ἀνθρώπων ταξιδεύοντες μακράν Ιατρικής περιθάλψεως, χωρὶς θερμόμετρον!

Δὲν ἔπιθυμῶ νὰ ἑκταώθω περισσότερον εἰς ἄλλας λεπτομέ-
ρείας τῆς ἐνδιαιτήσεως τοῦ πληρώματος ἐπὶ τῶν πλοίων. Ἀφίνω
κατὰ μέρος τὰ ψυγεῖα καὶ τὴν καλὴν διατήρησιν τῶν διαμερι-
σμάτων τῶν ἀνδρῶν, διότι ἡ ἐπιστολὴ μου θά μεταβληθῇ εἰς με-
λέτην, διὰ τὴν ὅποιαν δὲν είμαι καὶ ὁ ἀρμόδιος. "Ενα, ὅμως, ἔχω
νὰ θροντοφωνήσω: "Οτι οι "Ελληνες ναυτικοι ἐν τῷ συνόλῳ των,
πλήν απειρελασχίστων ἔξαιρέσεων, είνε φιλότιμοι, ἔργατικοι καὶ
ἀγαθοῦ χαρακτῆρος, ἀρκεῖ νὰ γνωρίζῃ κανεὶς πῶς νὰ τοὺς χει-
ραγωγήσῃ καὶ νά, μη τοὺς ἀφήσῃ τὴν ἐντύπωσιν, διτι ἀδικοῦνται."
"Αν καταβληθῇ μια προσπάθεια νὰ ἐπιλυθοῦν ὀρισμένα μικρο-
ζήτηματα ίκανοποιητικῶς διὰ τὰ πληρώματα καὶ ἀνανεωθῆ ἡ
οὐμέσασις τοῦ ἔνιαίου μισθολογίουν, είμαι θέλαιος, διτι τὸ 'Ελλη-
νικὸν φορτηγὸν δὲν θὰ ἀντικρύσῃ εἰς τὸ μέλλον στάσεις καὶ ἀν-
ταρσίας, αἱ ὅποιαι τόσον μᾶς ἔκβετουν εἰς τοὺς ξένους λιμένας.

Μετά πάσης τιμῆς
Α.

Αἱ Μεσογειακαὶ γραμμαὶ

Τὴν ζωτικὴν οημασίαν, έθνικήν τε καὶ οἰκονομικήν, πού ἐνέχουν αἱ Μεσογειακαὶ γραμμαὶ διὰ τὴν εὐημερίαν καὶ τὴν ἐμπορωνιατικὴν ἀνάπτυξιν τῆς χώρας μας, ἔτονταισαν ἐπανειλημμένων. Αἱ στῆλαι αὗται δὲν παρέλειψαν εὔκαιριαν διὰ νά καταδεῖξουν τὰ ἄπειρα καὶ πολυποίκιλα ὡφελήματα, πού ἔχει νά ἀποκομίσῃ ἡ καθόλου οἰκονομικὴ τῆς Ἑλλάδος δραστηριότης ἀπὸ τὴν καθηρώσαν τακτικῶν γραμμῶν πρός δόλα τὰ μεγάλα Μεσογείου κέντρα, πρός δόλας τάς γειτονιάκας χώρας, μὲ τάς δόποιας μακραινοῦ ἔθνικας παραδόσεις, αἱ ἀναλλοίωτοι τῆς φυλῆς μας ἔξορμησις, στενά οἰκονομικά συμφέροντα, μᾶς συνέδεσαν καὶ μᾶς συνέδουν. Τὸ Ἑλληνικὸν πποῖον θά ἦτο δ ἅμεσος φορεὺς τῶν οἰκονομικῶν μας ἐπιδίζεων, θ' ἀπέτελει τὸν συνδετικὸν κρίκον μὲ τοὺς ἀποδήμους καὶ ὑποδύλους ἀδελφούς μας, ἀφθόνων θά εἰσεκόμιζε τοὺς καρπούς ὑπέρ τῆς καθόλου Οἰκονομίας μας, ἀπὸ τὴν τακτικὴν αὐτὴν ἐπαφήν μὲ τοὺς Μεσογειακούς λιμένας.

'Η Κυθέρηνσις, παρ' ὅλην τὴν ἔλλειψιν σαφῶν κατευθύνσεων καὶ προδιαγεγραμμένης ἐμποροναυτικῆς πολιτικῆς, ἥρχισε καὶ αὐτῇ πλέον, διαισθανομένη τὴν ἐπιτακτικήν ἀνάγκην, ὅπως το Κράτος προσέσθη ἀρώγον καὶ ἐπιτευχθῆ ἡ ὄπωσδήποτε διατήρησις τακτικῶν τινῶν γραμμῶν ἐν τῇ Μεσογείῳ, ἔθνικῆς τῷ ὃν σημασίας. Ἐκεῖνο, ποὺ ἐπρεπε πρὸ πολλοῦ νὰ είχεν ἐπιτελεσθεῖ καὶ εἰς εύρυτάτην, μάλιστα, κλίμακα δι' ὀλας τὰς Μεσογειακάς γραμμάς, συντελεῖται, ἥδη, μὲ τὴν γνωστήν, ὅμως, νωχέλειαν, ποὺ χαρακτηρίζει ὀλας τὰς ἐνεργείας τῶν Κρατικῶν ὑπηρεσιῶν, ὅτε ὁ ἀφανισμός τῆς οημαίας μας ἀπὸ τὰς τακτικὰς ταχυδρομικὰς τῆς Μεσογείου γραμμάς εἴνε πλέον γεγονός, ἀλλὰ καὶ πάλιν οὐχὶ κατά τρόπον συστηματικόν, δοτὶς θά ἀπέταινε καὶ ἀποδοτικότερος διὰ τοὺς ἐπιδιωκομένους σκοπούς. Διότι ἡ ἐν προκειμένω πολιτική τοῦ Κράτους θὰ ἐπρεπε νὰ καθορισθῇ μετὰ μελέτην ἔξουγι-

στικήν τῶν συνθηκῶν ἑκάστης γραμμῆς, τῆς δυνατότητος, προϊόντος τοῦ χρόνου, ἐπιτυχοῦς ἐκμεταλλεύσεως αὐτῆς, τῶν ὀφελημάτων καὶ τῶν ἀναγκῶν τῆς Οἰκονομίας μας, ποὺ κάθε γραμμὴ προώρισται νὰ ἔξυπρετήσῃ. Τὸ Κράτος δὲν θὰ ἔπρεπε νὰ περιορισθῇ εἰς τὴν προσωρινὴν ἐπιχορήγησιν τῆς μᾶς ή τῆς ἄλλης γραμμῆς, ἀλλ' ἔχον ὅπ' ὅψιν του, τὴν θασικὴν ἀνάγκην, ὅπως η χώρα μας συνδεθῇ διὰ τακτικῆς μὲν ἐλληνικά πλοιά ἐπικοινωνίας μὲν δόλα τὰ κέντρα τῆς Μεσογείου, ὀφειλεῖ νὰ περιλάβῃ εἰς τὴν μελέτην τὸ σύνυλον τῶν γραμμῶν καὶ ἔξι, αὐτῶν ὅσαι ήθελον κριθῆ ἐπιθετικήν καὶ ὁφέλιμοι νὰ ἔξεχωροῦντο εἰς τὰς ναυτιλιακάς ἐπιχειρήσεις, θάσιες πολυετῶν συμβάσεων, διὰ τῶν ὅπιων θὰ διησφαλίζετο οὐ μόνον η τακτική ἑκάστης γραμμῆς ἐκτέλεσις, ἀλλὰ καὶ δὲνδελεχῆς ἐπὶ τῆς ἀποδόσεως τῆς ἔλεγχος καὶ η σὺν τῷ χρόνῳ θελτίωσις τοῦ διὰ αὐτὴν προοριζούμενου πλωτοῦ ὄλικου. Δὲν εἶναι η γραμμὴ τῶν Δωδεκανήσων, οὐδὲ η γραμμὴ τῆς Κύπρου αἱ μόναι ἔξια τῆς Κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως. Πέραν τῆς Κύπρου ὑπάρχουν οἱ λιμένες τῆς Συρίας καὶ τῆς Παλαιστίνης, οὗτοι η καταπληκτική δραστηριότης τοῦ Ἐβραϊκοῦ στοιχείου τείνει ν' ἀναγάγῃ αὐτούς εἰς μεγάλα καὶ εὐημεροῦντα κέντρα μᾶς πλουσίας ἐνδοχώρων. Αἱ δυνατότητες τῆς πρὸς τὰ ἕκει ἐμποροθιμηχανικῆς μας διεισδύσεως εἶναι ἀρκετά ἐνθαρρυντικά, ὅπως ἄλλως τε, ἀπόδειξε τὸ πρόσφατον παρελθόν, ὅτε η Ἀκτοπλοΐα τῆς Ἑλλάδος διετήρει τὸ δρομολόγιον Γιάφας-Βηρυττοῦ. Η γραμμὴ τῆς Ἀλβανίας - Ἀδριατικῆς, μὴ περιοριζούμενή, θεσσαλίας μέχρι τῶν Ἀλβανικῶν λιμένων, ἀλλ' ἐκτεινομένη καὶ μέχρι τοῦ μυχοῦ τῆς Ἀδριατικῆς, δύναται ίκανονοποιητικῶς σὺν τῷ χρόνῳ νὰ ἔξειλιχθῇ εἰς ἀποδοτικὸν τῆς ἐμποροναυτικῆς μας ἀναπτύξεως παράγοντα καὶ τὸ πρός τὴν χώραν μας τουριστικοῦ τῆς Βορείου καὶ τῆς Κεντρικῆς Εὐρώπης ρεύματος, ἀλλ' ήθελοι, μάλιστα, ἔξυπηρτηθῆ δι' εὐδροσώπων καὶ ὀπωδήποτε συγχρονισμένων σκαφῶν. Ἀπόδειξις τῆς ἀποδοτικῆς ταύτης ἔξειλιξεως εἶναι αἱ ἀπὸ ἑταῖρούντων διατρούμεναι γραμμαὶ τῶν Γιουγκοσλαβίκων Ἐταιριῶν, αἵτινες τελευταῖς ἔτοντας διὰ μεγαλυτέρων καὶ πολυτελεστέρων πλοίων. Άλλα ἀσφαλέρα ὑπῆρξε καὶ η δήλωσις τῆς Κυθερίσεως πρὸς τοὺς ἑκπροσώπους τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας, ἐκ προφανοῦς ἀγνοίας τῆς σημασίας καὶ τῆς ὀφελιμότητος τῆς γραμμῆς Αιγύπτου - Πειραιῶς - Μασσαλίας, ὅτι τὸ Κράτος δὲν ἐνδιαφέρεται διὰ τὴν γραμμὴν ταύτην καὶ ὅτι αἱ προτάσεις τῆς Ἐθνικῆς Ἀτμοπλοΐας δεοντο νὰ περιορισθοῦν μόνον εἰς τὸ δρομολόγιον τῆς Β. Ἀμερικῆς. Καμμία ἀλλαγὴ γραμμῆς ἐν τῇ Μεσογείῳ δὲν ἔχει τὴν ύψιστην οἰκονομικὴν σημασίαν καὶ δὲν εἶναι τόσον παραγωγική διὰ τὴν Ἐθνικήν Οἰκονομίαν, δσον η γραμμή, ητὶς ἔξυπρετεῖτο διὰ τοῦ ἀπ' «Πατρίς II» καὶ ήτις σήμερον ἔχει σχεδὸν ἐγκαταλειφθῆ εἰς τὰς ἔνεας σημαίας. Αἱ γραμμαὶ τῆς Αιγύπτου καὶ τῆς Μασσαλίας ἀποτελοῦν τὰς κυρίας θάσεις τῆς τουριστικῆς κινήσεως διὰ τὴν Ἑλλάδα, η δὲ ἔξυπρετησίς των δι' ἐλληνικῶν πλοίων, ἔστω καὶ ἐν συναγωνισμῷ πρὸς τὰ ἔνεα, δύναται νὰ ἀποφέρῃ εἰς τὴν χώραν μας σύχι ἐύκαταφρόνητα ποσά συναλλάγματος. Τὴν διατήρησιν τῆς πρὸς τὴν Αιγύπτον καὶ τὴν Δυτικήν Μεσογείου ἐπικοινωνίας μας ὀφείλει τὸ Κράτος νὰ ἐπιδιώξῃ, ἐν συνδυασμῷ πρὸς τὴν τυχόν συναφθησομένην σύμβασιν μὲ τὴν Ἐθνικήν Ἀτμοπλοΐαν.

Αἱ ἀνωτέρω γραμμαί, τὰς διοίας λεπτομερέστερον πως ἀνεφέραμεν, δύνανται ν' ἀποτελέσουν τὸ πρῶτον μέρος τῆς Κρατικῆς προσπαθείας διὰ τὴν ἔρδρων αἰγαίων τῆς θέσεως ἡμῶν ὡς Μεσογειακοῦ Κράτους, διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἐπὶ τῇ Μεσογείῳ ναυτιλιακῆς μας δραστηριότητος. Ἀπομένουν εἰσέτι αἱ πρὸς τὴν Τουρκίαν καὶ τὴν Μ. Θάλασσαν τοιαῦται διὰ νὰ ὀλοκληρωθῆ διά-

κλος ἐνός πλήρους δικτύου, μὲ δάσιν τὸν Πειραιᾶ καὶ τὴν Θεσσαλονίκην, θαλασσίων συγκοινωνῶν πρὸς δόλοκληρον τὴν Μεσόγειον. Θά εὑρεθοῦν, θεσσαλίας, πολλοὶ καὶ πρῶτος ἔξι δόλων ὁ κ. ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, ποὺ διατηρεῖται τὸν Δημοσίων οἰκονομικῶν, ὅπως θαστάσουν μίαν διατάνην 20-25 ἐκατομμυρίων δραχμῶν ἑτησίως, δοσι περίπου θά διατηθοῦν διὰ τὴν ἐφαρμογὴν τοῦ πρώτου μέρους τοῦ προγράμματος τῶν Μεσογειακῶν γραμμῶν. "Αν, δύμας, ἔστω καὶ ἐν γενικαῖς γραμμαῖς ἡδύναντο οἱ ἀντιφρονοῦντες νὰ ὑπολογίσουν τὰ ἀπειροπληθῆ ὀφελήματα τῆς Οἰκονομίας καὶ τὰ σοσαρά ἀντισταθμίσαται τῆς διατεθησομένης διαπάνης, θά ἐπείθοντο καὶ αὐτοὶ διὰ ἐλάχιστα τοῦ Προϋπολογισμοῦ κονδύλια δύνανται νὰ ἔχουν τόσην θάσιμον τὴν δικαιολογίαν διὰ τὴν διάθεσιν τῶν καὶ διὰ ἐλάχιστα μέτρα τῆς Κυθερίσεως ὑπέρ τῆς ἀναπτύξεως τῶν παραγωγικῶν τῆς χώρας πηγῶν ἡμποροῦντα νὰ ἀποθεοῦν τόσον θετικῶς ἀποδοτικά.

Αἱ οὕτω παρεχόμεναι ἐπιχορηγήσεις δὲν πρέπει νὰ χρησιμεύσουν ἀπλῶς, ὡς ἀρωγὴ τοῦ Κράτους διὰ τὴν ἐκτέλεσιν τῶν γραμμῶν. Οφείλουν νὰ ἀποτελέσουν τὴν δάσιν — καὶ πρὸς τοῦτο ἀδιατέρα δόλως μέριμνα δέοντα νὰ καταθληθῇ — τῆς ἀνανεώσεως τοῦ πλωτοῦ ὄλικου τῆς ἐπιθατηγοῦ ναυτιλίας μας, διὰ τῆς θασιμαίας προσκτήσεως σκαφῶν συγχρονισμένων, ἀπὸ ἀπόφεως ὅγκου, παρεχομένων ἀνέσεων καὶ ταχύτητος. Μόνον οὕτω θὰ ἐπιτύχωμεν τὸν χρόνῳ, ἐν συνδυασμῷ καὶ πρὸς τὴν ἐπιχειρηματικοτήτα τοῦ Ἑλλήνος ἐφοπλιστοῦ καὶ τὸ οἰκονομικόν τῆς διαχειρίσεως τοῦ, τὴν παγίωσιν τῆς ἐπὶ τῇ Μεσογείῳ ναυτιλιακῆς μας ὑποστάσεως. Διὰ τῆς ἐπιχορηγήσεως τῶν γραμμῶν Δωδεκανήσου καὶ Κύπρου τὸ πρῶτον θῆμα πρὸς τὰς κατευθύνσεις αὐτάς συντελεῖται ηδη. "Ολιγή καλή θέλοις καὶ σαφεῖς πρὸς τὴν Κυθερίσεων εἰσήγησίς ἀπαιτοῦνται, διὰ νὰ ἐπαναποκτήσῃ ἡ Ἑλληνική ναυτιλία πᾶν διὰ προπολεμικῶν κατεῖχε καὶ μεταπολεμικῶς, ὡς μὴ ὀφειλεν, ἀπώλεσε, χάρις εἰς τὴν Κρατικήν ἀκηδίαν διὰ τὰ πράγματα αὐτῆς.

Συναφῶς πρὸς τ' ἀνωτέρω, ἀξιαὶ ιδιαιτέρας δόλως προσοχῆς εἴνε τὰ δοσα γράφει δ. κ. Εὐλάμπιος, τέως ὑπουργὸς τῶν Οἰκονομικῶν, εἰς τὸ Δελτίον τοῦ Ἑλληνο-Ἀμερικανικοῦ Ἐπιμελητηρίου, ἐν σχέσει μὲ τὴν πολιτική τοῦ Κράτους διὰ τὴν δργάνωσιν καὶ τὴν ἐκμετάλλευσιν τῶν πρὸς τὸ δέξιον οἰκονομικῶν παναλλαγῶν.

Τονίζει ἐν ἀρχῇ δ. κ. Εὐλάμπιος, ὅτι η θαυμαστὴ ζωτικότης τῆς ήμετέρας χώρας διφεύλεται, κυρίως, εἰς τοὺς ἀδήλους πόρους, μεταξὺ τῶν δοπίων καταλέγονται καὶ αἱ ἐκ τῆς ναυτιλίας πρόσοδοι. Αὐτοὶ οἱ ἀδήλοι πόροι, κατὰ τὸν κ. Εὐλάμπιον, ἐάν δὲν εἴνε ἀνώτεροι, πάντως δὲν εἴνε κατώτεροι ἀπὸ τὸ σύνολον τοῦ ἐξαγωγικοῦ μας ἐμπορίου, ἀντικρύζουν δὲ ὅχι μόνον τὸ ἐλλειπμα τῶν εἰσαγωγῶν, ἀλλὰ καὶ πάσας τὰς ἀλλας πρὸς τὸ ἀνέωτερικόν ἀνάγκας μας (ὕπρεσσαν δανείων καὶ λοιπάς ὑποχρεώσεις). Μεταξὺ τῶν μέτρων, ποὺ προτείνει δ. ἐπιφανῆς ἀρθρογράφος διὰ τὴν δργάνωσιν τῶν μετά τοῦ δέξιον οἰκονομικῶν σχέσεων μας, εἴναι καὶ η καθιέρωσις τακτικῶν γραμμῶν, τονίζων τὰ ἔξης:

«Ἐίνε καιρός πλέον νὰ χαράξωμεν μίαν συγκεκριμένη πολιτικήν, οὐχὶ πολιτικήν οὐτοπίας, ἀλλὰ πολιτικήν ἐκμεταλλεύσεως τῆς γεωγραφικῆς μας θέσεως καὶ δοσοὶ ἀφορᾶ τὸ τράνιτο ἐμπόριον (ἔξι ἀνατολῶν καὶ δυσμῶν) καὶ διὰ τὸν Τουρισμόν: Τουρισμὸν ἐκμεταλλεύσιμον ἀπὸ κοινοῦ μετά τῶν γειτόνων. Είνε καιρός η σημαία μας νὰ ἀρχίσῃ καὶ πάλιν νὰ κυματίζῃ εἰς τὴν Μεσογείον,

A.E. ΑΤΜΟΠΛΟΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ "Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ"

[HELENIC LINES LIMITED]

Τακτικὴ δεκαπενθήμερος Γραμμὴ φορτηγῶν ἀτμοπλοίων ἐξ Ἑλλάδος
δι' AMBOURGON - POTTERDAM - AMBERSON καὶ τάναταλιν
·Εμπορεύματα ἐπίσης δεκτά, δι' Ἀγγλίαν, Σκανδινανίαν, λιμένας Βαλτικῆς καὶ Βορείου Θαλάσσης, ως καὶ τὸ ἐσωτερικὸν Γερμανίας καὶ Βελγίου,
·Αμερικήν, Καναδᾶν κλπ. διὰ μεταφορτώσεως εἰς τοὺς ως ἄνω λιμένας
καὶ ἐκδόσεως κατ' εύθεταν φορτωτικῶν.

·Απευθυντέον: Π. Γ. ΚΑΛΛΙΜΑΝΟΠΟΥΛΟΝ

ΜΕΓΑΡΟΝ ΒΑΘΗ

ΠΕΙΡΑΙΑ

Τηλέφ. 40-418

καὶ τοὺς εἰς ἀπαντας τοὺς Ἑλληνικοὺς λιμένας Πράκτορας τῆς Εταιρείας.

παραλλήλως πρός τάς οημαίας τῶν γειτόνων μας. Ὁφείλομεν νὰ δώσωμεν καὶ ἡμεῖς ἐπιχορηγήσεις. Η πρώτη Ἑλλάς, η Ἑλλάς τοῦ ὘θωνος ἀντίκρυψε τοιαύτας δαπάνας. Ἡμεῖς διὰ τῆς ἀντιθέτου πολιτικῆς κατελήξαμεν νὰ μὴ ἔχωμεν συγκοινωνίαν οὔτε με τὴν Κύπρον».

Σχειτικώς μὲ τὴν ἀνάγκην τῆς ὄργανώσεως τακτικῶν ταχυδρομικῶν γραφμῶν ὑπὸ Ἑλληνικῶν πλοίων, ἐλάθομεν καὶ τὴν κατωθι ἐπιστολήν:

Κύριε Αγενθύντα,

Μάς παρηγορεῖ ή ἀπόφασις τῆς Κρεβενήσεως περὶ ἐπιχορηγήσεως μετά τὴν Δωδεκάνησον καὶ τῆς γραμμῆς Πειραιῶς—Κέποντο καὶ αἱ ἐκδηλούμενα παρ' αὐτῆς διαθέσεις, ὅποις μὴ ἀνασταλῇ η ἐκτέλεσις τοῦ δρομολογίου Ν. Υόρος. Ἐλλάζομεν, ὅτι ἡργίσει πλέον νὰ πρωτανεῦῃ καὶ παρὰ τοῖς ἀμοιδίοις η ἀντίληψη τῆς ὄντας, ὅπως συμπληρωθῇ τὸ δίκτυον τῶν σημαντικότερων γραμμῶν δι' Ἐλληνικῶν πλώιών, ζάρων τῆς ἔξιντητήσεως τοῦ Ἐμπορίου, τῆς διοικητικής καὶ τοῦ τουρισμοῦ, ἀλλὰ καὶ ζάρων τῆς ἔξινθωσεως τοῦ φυλετικοῦ γοήτρου τῶν εἰς τὴν ξένην διογενῶν μας.

Ο προστατευτικός είς τὴν προσειμένην περίπτωσιν ἔχει ἀπολύτως τὴν θέσιν του, ἀφοῦ δὲ τὰ γειτονικά Κράτη ἐνσχύουν σοβαρώς δι' ἐπιχορηγήσεων τὰς ναυτιλιακάς των ἐπιχειρήσεις δημιουργοῦντα σύντονα ἀνταγωνισμὸν κατὰ τῆς περιχώσης Ἑλληνικῆς ναυτιλίας. Όντας αὐτοὶ σύντονοι τοῖς οἰκονομικοῖς τοῖς πόλεων της Ἑλληνικῆς ναυτιλίας, οἱ πόλεις της Ἑλληνικῆς ναυτιλίας εἰς δῆλας τὰς γραμμὰς διὰ τῶν ξένων ἐπιχορηγουμένων πλοιῶν, ἐπὶ μεγιστῇ ἡμιμῆτρᾳ τῆς καθόλου ἐθνικῆς μαζὶ Οἰκονομίας. Εἶνε δ' ἀλλιδῆς ἀπαντόντων πέδη τὸ Ἑλληνικὸν Κράτος ἐγκατέλειψεν ἀνει σύδενος προστατευτικὸν μέτρου τὸν συμφένστερον πρὸς τὴν γεωγραφικὴν τῆς Ἑλλάδος θέσιν καὶ τὸν χαρακτήρα τοῦ Ἑλληνος παραγωγικὸν πλάδων, τὴν ναυτιλίαν, ἐνῷ δὲν παρέλειψεν ἀφειδῶς νὰ προσέφερῃ τὴν ἀφογήν του πρὸς τὴν διοικητικὰν καὶ τὴν γεωργικὰν.

Ἐπιτακτική είνε ἡ ἀνάγκη, ὅπως η Ἐλλὰς ἀποκτήσῃ δι' ἐθνικῶν πλιόνων ταχτικήν συγκοινωνίαν μὲ τὰ Δωδεκάνησα, τὴν Κύπρον, τὴν Ἀντατολικήν καὶ τὴν Δυτικήν Μεσογείου, καθὼς καὶ μὲ τὴν Ἀδριατικήν· Ή γραμμὴ μάλιστα τῆς Βενετίας θὰ μᾶς διευκολύνῃ νὰ προσελκύσουμε κίνησην καὶ ἔργασίαν καὶ ἐξ αὐτῆς τῆς Β. Εὐθύποτες, χάριν τονο-
στικῶν σοπτῶν, διότι τὸ μέσῳ Βενετίας δομομολόγιον είνε ταχύτερον και
εὐθύνητερον, παφὲ τὸ μέσῳ Βοιωνησίον, ὅταν εἰσιτηρεῖται διὰ συγχρ-
νομένου πλοίου.

Αργοί, ἐπίσης, ἑθνικῆς καὶ οἰκονομικῆς συντηρήσεως ἐπιβάλλουν τὴν επικονινούντας μας μὲ τοὺς λιμένας Κονσταντινούπολεως, Βουλγαρίας καὶ Ρουμανίας. Τὰ ἀγάθα ἀποτελέσματα ἔξ οὐλῶν αὐτῶν τῶν γραμμῶν θὰ καταστοῦν αἱσθητά λίαν συντόμως διὰ τὴν χώραν μας, ἀφεῖ οἱ ουδερώντες νὰ ἀποφασίσουν τὰς σχετικὰς οἰκονομικὰς θυσίας καὶ νὰ ἀντιληφθοῦν καλῶς, ὅτι δὲν πρόκειται περὶ σπατάλης, ἀλλὰ περὶ σοφαρτάτης καὶ ἀξιολόγου ἐξιπηρετήσεως τῆς Οἰκονομίας μας. "Ας μηνθῶμεν τούλαξιστον τὸ παράδειγμα τῶν γειτόνων μας, οἱ δοποὶ ἀναπτυσσόμενοι ναυτιλιακῶν θὰ κατοδύθουν νὰ ἴντοκατασθήσουν τὴν ναυτιλίαν μας εἰς τὴν Μεσόγειον.

“Η προνομούσχος γεωγραφική μας θέσις, η βιομηχανική του τόπου μας έξελτις, η τοπιστική πρόσδοση και η έπαρξη τόσον ομογενών εις τὴν ζήτην μας ἐπιβάλλουν νὰ περιοδιψομεν πᾶσαν ἄλλην δαπάνην, προεκμένων νὰ διατηρήσουμεν ἀνέλλειπτῶς τακτικά δρομολόγια ποδὸς οὐλας τὰς γύρω πας ζώσιας.

Αθήναι Αύγουστος 1935

HAJAN E. ADYMOVAN

Θ' ἀποκτήσωμεν γεοναυπόντια σκάφη.

Έξ ασφαλούς πηγής πληροφορούμεθα, ότι μεταξύ των κ.κ. άδελφῶν Παπαδάτου, είσαγωγέων Ἑλληνικῶν καπνῶν εἰς τὴν Γερμανίαν καὶ τοῦ κ. Μαρῆ Ἐμπειρίου, διέχαγονται διαπραγματεύσεις, αἵτινες καὶ καταλήγουν εἰς θετικά ἀποτέλεσματα, διὰ τὴν κατασκευήν εἰς τὰ Γερμανικά ναυπηγεῖα *«Νερίτην*, τοῦ Ροστόκ, δύο ἐπιβατηγῶν μότορπιτες, χωρητικότητος 5000 τόνων γκρός ἔκαστον, προοριζομένων διὰ τὰς γραμμάς τῆς Μεσογείου καὶ ἐνὸς φορτηγού 7500 τόνων, καταλλήλων διὰ τὴν μεταφοράν γενικῶν φορτίων. Η ὑπογραφή τῶν σχετικῶν συμβολαίων ἐπεκείται κατ’ αὐτάς, ἔξαρτωμένη ὅσον ἀφορᾷ τὴν ἔναρξιν τῆς ναυπηγήσεως ἀπό τὴν τελικήν ρύθμισιν ὡρισμένων μετά τῆς Γερμανίας διατυπώσεων.

Η άξια τῶν τριῶν τούτων σκαφῶν, υπολογιζομένη εἰς 400.000 λίρας περίπου, θά ξέσφιληθῇ ἐντὸς μιᾶς πενταετίας, καλυπτομένη ἀφ' ἑνὸς μὲν διὰ τῆς κρατήσεως ποσοστοῦ 20 % ἐκ τῆς άξιας τῶν εἰσαγομένων εἰς τὴν Γερμανίαν παρά τῶν κ.κ. ἀδελφῶν Παπαδάτου Ἐλληνικῶν καπνῶν, ἀφ' ἔτέρου δὲ τοῖς μετρητοῖς, προκαταβαλλομένου εἰς τὰ ναυπηγεῖα ἑνὸς ποσοῦ, γύρω τῶν 75.000 λιρῶν.

Τά νέα σκάφη, έφοδους ή ναυπήγησίς των ήθελε τελικώς δια-
κανονισθῆ. Θά είνε τοιμα πρός παράδοσιν και ἐναρξιν τῆς ὑπηρε-
σίας των ἐντὸς τοῦ 1936, τιθέμενα δὲ ὑπὸ τὴν Ἑλληνικὴν σημαῖαν
θά ἔξασφαλίσουν τὴν τακτικὴν ἐπικοινωνίαν τοῦ Πειραιῶς μὲ τὰ
μεγαλὰ λιμενικά κέντρα τῆς Μεσογείου. Πρόκειται περὶ ἔνος ἐπι-
τυχοῦς, πράγματι, ουνδυασμοῦ, χάρις εἰς τὸν ὅποιον ἡ Ἑλληνικὴ
σημαία θά κυματίσῃ ἐπὶ τῶν πλέον νεωτέρων καὶ ουγχρονισμέ-
νων ἐπιβατηγῶν σκαφῶν, δεδομένου ὅτι τὰ ὑπὸ παραγγελίαν μό-
τορσίπς θά ἀποτελοῦν τὴν τελευταῖαν ἁλεῖν τῶν προόδων τῆς ναυ-
πηγικῆς θιομηχανίας καὶ θά είνε ἀνώτερα κάθε ὅλου πλοίου,
ἀπασχολουμένου εἰς Μεσογειακάς ουγκοινωνίας. Αἱ Ἑλληνικαὶ

έξωτερικαί γραμμαί θά διατηρηθοῦν διά τῶν δύο τούτων σκαφῶν εἰς τὸ ὑψηλότερον δυνατὸν ἐπίπεδον προόδου καὶ πολιτισμοῦ ἐπὶ ἀνυπολογίστω ὥφελείᾳ καὶ τῆς πρὸς τὴν χώραν μας τουριστικῆς κινήσεως.

Παρόμοιοι συνδυασμοί ναυτικών κατασκευών έπι πιστώσει, με τηματικήν τήν έξόφλησιν, έπ' ανταλλαγή θένικών προϊόντων ίσης άξιας, δὲν είνει καινοφανεῖς. Η Πολωνία έναυπηγήσεν, ώς γνωστόν, εἰς τὰ Ιταλικά ναυπηγεία τῆς Αδριατικής, δύο δηζελοκίνητα υπερωκεάνια, ή άξια τῶν ὀπίουν θάλασσαφή διλοκληρωτικῶς διὰ Πολωνικῶν γαιανθράκων, πολλοὶ δὲ Νορβηγοὶ πλοιοκτήται ἐτοποθέτησαν εἰς Γερμανικά ναυπηγεία σοθαράς παραγγελίας δεξαμενοπλίων, έξοφλήτεας έναντι ποσοστήτων ἔλαιου φλαίνης ίσης άξιας. Τόσαι μάλιστας ήσαν αἱ ἀπὸ μέρους τῶν Γερμανικών ναυπηγείων παρασχεθεῖσα εύκολαι, ὥστε εἰς μερικάς περιπτώσεις τὸ ποσοστὸν τῆς παρασχεθείσης πιστώσεως ἐκάλυπτε τὰ 75 % τοῦ διλικοῦ κόστους τῆς ναυπηγήσεως.

Μανθάνομεν ἀκόμη, ὅτι Ἀγγελικός Οἰκος, διαθέτων εἰς τὴν Γερμανίαν μέγα ποσὸν μάρκων «μπλοκέ», ὑπέβαλε προτάσεις εἰς γνωστὸν Ἑλληνικὸν ἐφοπλιστικὸν Οἴκον τοῦ Λονδίνου, διὰ τὴν παρ^α αὐτοῦ κατασκευήν εἰς Γερμανικά ναυπηγεῖα φορτηγῶν σκαφῶν, ἢ δέξια τῶν ὅποιών της κατελάθη ἔντος μακροχρονίου προθεσμίας. Διὰ τοῦ συνδυασμοῦ τούτου ὁ Ἀγγελικός Οἰκος ἐπιδίει καὶ ἐλευθερώσῃ σύν τῷ χρόνῳ τὰ ἐν Γερμανίᾳ ἀκιντοῦντα κεφάλαια του, τῶν ὅποιών ἡ ἔξαγωγὴ ἀλλως ἀπαγορεύεται.

Αἱ προγραφαὶ εἰς τὸ Λιμενικὸν Σῶμα

"Οταν ἐπανειλημμένως ἀπό τῶν στηλῶν αὐτῶν ἔξεφράζοντο οἱ φόβοι, δῆτι αἱ ἀποφάσεις τοῦ Ἐκκαθαριστικοῦ Συμβουλίου διά τὸ Λιμενικὸν Σῶμα δὲν θὰ ἐνεπνέοντο ἀπό τὴν ἐπιθεβλημένην ἀνωτέρητα καὶ δῆτι ἡ διά τὸν κινήματος παρασχεψήσα εὐκαριώτιν δὲν θὰ συνέτεινεν εἰς τὴν ἔξυγιαν τοῦ Σώματος ἀπό τὰ ὑπηρεσιακῶς ἀνεπαρκῆ στοιχεῖα καὶ ἀπό ἑκεῖνα, ποὺ ἡ σταδιοδρομία των δὲν ὑπῆρξεν ἀμοιρος κάθε μομφῆς, ἀποδεικνύεται ἐκ τῶν πραγμάτων, ἦδη, δῆτι οἱ φόβοι μας αὐτοὶ δὲν ἥσαν ἀδικαιολόγητοι.

Μετά τούτων κατεστάθη τοῦ

ΜΕΤΑ ΠΟΛΥΜΗΝΩΝ ΚΥΦΟΦΡΙΑΝ ΚΑΙ ΠΑΡΑΣΚΗΝΙΑΚΑΣ ΈΝΕΡΓΕΙΑΣ, ΠΟΥ ΔΕΝ ΑΠΈΘΛΕΠΟΝ, ΕΙΝΑΙ ΕΙΣ ΤΗΝ ΑΠΈΛΠΙΔΑ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΑΝ ΑΝΕΥΡΕΣ-ΩΣ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΙΚΑΝΩΝ ΝΑ ΔΙΚΑΙΟΛΟγήσΟΥΝ ΑΔΙΚΑΙΟΛΟγήΤΟΥΣ ΠΡΟ-ΓΡΑΦΆΣ, ΜΕΤΆ ΜΑΚΡάΣ ΟΥΖΗΤΗΣΕΙΣ, ΚΑΤΑ Τάξ ΌΠΟΙΑΣ ΔΕΝ ΕΠΡΥΤΑ- ΝΕΥΕΝ, ΑΤΥΧΩΣ ΤΟ ΠΝΕῦΜΑ ΤΗΣ ΑΩΣΤΗΡᾶΣ, ΆΛΛΑ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΑΣ ΑΝΤΙ- ΚΕΙΜΕΝΙΚΟΤΗΤΟΣ, ΕΓΝΩΣΘΗΣΑΝ Τέλος οι ύποθέλησισαι εἰς τὸν κ. "ΥΠΟΥΡΓΟΝ τῶν Ναυτικῶν προτάσεις τῶν κρινομένων ὡς ἔκκαθα- ριστέων λιμενικῶν.

Απλῆ τοῦ ἀνακοινωθέντος καταλόγου ἀνάγνωσις δύναται νὰ πείσῃ τοὺς ὄπωδήποτε, λόγῳ τῶν ἐπαγγελματικῶν των ἀσχολιῶν — καθὼς ὁ ναυτικὸς μᾶς κόσμος — συχνά ἔρχομένους εἰς ἐπαφὴν μὲ τὰς Λιμενικάς Ἀρχάς καὶ τὴν Διεύθυνσιν τοῦ Ε. Ν., ποιών αξιωματικῶν τὰ δύνατα τεθὲν θά ἐπερπετεῖ, δι' αὐτῆν ταύτην τὴν Κρατικὴν ἀξιοπρέπειαν νὰ περιληφθοῦν εἰς τὸν πίνακα τῶν ἀπομακρυνομένων ὡς «ἀνεπιθυμήτων». Ἀξιωματικοὶ ἀνώτεροι ήθουσ. καὶ μορφώσεως, θαθεῖς τῶν ναυτιλιακῶν μας πραγμάτων μελετηταὶ, κοσμήματα τῆς δημοσίας ὑπηρεσίας, ἀνώτεροι τῶν χαμητῶν κομματικῶν διενέξεων, ἀξιωματικοὶ, τῶν δποίων ἢ δράσις εἰς τὴν ἔξυπηρέτησιν τῶν γενικοτέρων τῆς ναυτιλίας συμφερόντων ἀπετέλει φωτεινὸν ὑπόδειγμα καὶ μοναδικὴν παρηγορίαν διὰ τὴν συνήθως προπτηλακτικομένην ὑπόθεσιν τῆς ναυτιλίας μας, ἐκριθήσαν ἀνάξιοι νὰ ἀποτελοῦν μέλη τοῦ Κρατικοῦ «Οργανισμοῦ», διὰ νὰ διευκολύνουν πιθανῶς, τὴν ἀναρρίχησιν ἀλλών εἰς τοὺς θασιμοὺς τοῦ κατεύθυν-

Ἡ ναυτούλια θαρράτων αἰσθάνεται τὸ πλῆγμα ἐκ τῆς, κατὰ τὸν ἀξιοθήνητον αὐτὸν τρόπον συντελεσθείσης ἐκκαθαρίσεως. Διότι ἐν τῷ προσώπῳ τῶν ἀδίκως ἐκκαθαρισθέντων λιμενικῶν εὑρίσκεις πάντοτε τοὺς ἀντιληπτορας τῶν δικαίων ἀξιώσεων τῆς και τολλά ἥλπιζεν ἀπό αὐτούς διά τὴν ἐπίλυσιν τῶν ζητημάτων τῆς. Η μόνη ἀπομένουσα ἐλπὶς διά τὴν ἀποτροπὴν τῆς καταφώρου αὐτῆς ἡ κατακίας εἶνε ἡ παρέμβασις τοῦ κ. Προέδρου τῆς Κυθερνί-σεως, διστις γνωρίζουμενον καλῶς, ρητάς, πρὸ τῆς ἀναχωρήσεώς του, είχε δώσει ἐντολάς, ὅπως μῇ θιγοῦν ὧρισμένοι ἐκ τῶν πρός καθαρίσιον προτεινούμενων.

Όφείλουν νὰ παγιώσουν τὴν ὄμαλότητα

'Η διαιτητική ἀπόφασις τοῦ Διευθυντοῦ τῆς Ἀστυνομίας Πειραιῶς ἐπὶ τῆς διαφορᾶς μεταξύ σιδηροδιοικητῶν καὶ λεβητοποιῶν θέτει, ὡς ἐλπίζουμεν, τέρμα εἰς μίαν ἔκρυθμον κατάστασιν, ἀπὸ τόσων, ἡδη, μηνῶν συνεχίζομενην καὶ γενικώτερα τοῦ Πειραικοῦ Λιμένος καὶ τῆς Οἰκονομίας, μας συμφέροντα πλήρουσαν. Εργοδόται καὶ ἐργάται δοφείλουν ν' ἀντιληφθοῦν, διτὶ διὰ τῶν ἀνεπιλύτων διαφορῶν των καὶ τῆς ἀδιαλάκτου στάσεων των, δὲν ἀπεργάζονται μόνον τὴν ίδιαν αὐτῶν καταστροφήν. 'Ο Λιμὴν Πειραιῶς, τὸ πρῶτον ἐμποροναυτικὸν κέντρον τῆς χώρας, διὰ τὴν προσαγωγὴν αὐτοῦ καὶ τῶν γύρω του ἐπιχειρήσεων ἔχει πρὸ παντὸς ἀνάγκην ἀπεριστάσουτον καὶ εὑρύθμου λειτουργίας τοῦ συνόλου τῶν ἐν αὐτῷ ἐργασιῶν. Αἱ ἀπεργιακαὶ ἐκδηλώσεις καὶ αἱ ἐργατικαὶ διαφοραὶ κλονίζουν τὴν ἐμπιστούσῃν εἰς τὴν ἀποδοτικότητα τοῦ Λιμένος καὶ ἀν μή τι ἄλλο, φυγαδεύουσιν τὴν ἐργασίαν.

άπ' αύτόν καὶ ἐπ' ὥφελεις τῶν γειτονικῶν ξένων λιμένων.

"Ολοί θέβασια θὰ ἐνθυμοῦνται τὴν ἔρήμωσιν καὶ τὴν ἔλλειψιν ἐργασίων εἰς τὴν Πειραιϊκὴν σιδηροδιομηχανίαν κατά τὰ πρὸ τῆς ἔκπτώσεως τῆς δραχμῆς ἔτη. Ἡ τότε κρατοῦσα συναλλαγματικὴ κατάστασις καθίστα τὸν Λιμένα Πειραιῶς ἀκριβώτερον, σοβαρά δὲ ἐλληνικὴ ἐργασία διέρρεεν εἰς τὸ ἔξωτερικόν. Οἱ μετά τὸ 1933 εὐνότοι δροὶ ἐργασίας συνεκέντρωσαν μίαν ἀξιόλογον κίνησιν, πολλὰ τὰ ἀγαθά προιωνιζομένην διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τῆς σιδηροδιομηχανίας μας. Αὐτή, ὅμως, ἡ ζωρότης ἐδημιούργησε καὶ τὰς ἐργατικὰς διενέξεις, τὰς ἀπατήσεις αὐξήσεων ἡμερομισθίων, τὰς κατὰ καιροὺς διακοπὰς τῆς ἐργασίας τῶν ἐπισκευῶν τῶν πλοίων. 'Υπὸ τοιαύτην κατάστασιν δὲν εἶναι, θεβαίως, δυνάτων νὰ προσδεύσῃ ἔνας κλάδος τόσον παραγωγικός καὶ δοτίς θὰ ἤξιζε περισσοτέρες μερίμνης καὶ ἀράγης ἀπὸ μέρους τοῦ Κράτους. Οἱ σιδηροδιομήχανοι καὶ οἱ ἐργάται αὐτῶν πρέπει νὰ καταβάλουν κάθε προστάθειαν, ἔγκαταλείποντες τὴν ἐπίζημιον ἀδιαλλαξίαν, ἵνα ἐπιλύσουν δριστικῶς τὰς διαφοράς των καὶ παγιώσουν τὴν ὁμαλότητα εἰς τὸν λιμένα. 'Ανευ αὐτῆς θὰ ἀντικρύσουν καὶ πάλι μιαν ἡμέραν τὴν ἔρήμωσιν τῶν προηγουμένων ἔτῶν, θὰ ἀναγκάσουν τούς πλοιοκτήτας ν' ἀναζητήσουν εἰς ἄλλους λιμένας τὴν θεραπείαν τῶν ἀναγκῶν τῶν πλοιών των.

Σχέδια καὶ συζητήσεις διὰ τὸν περιορισμὸν τῆς χωρητικότητος

Μετὰ τὴν γνωστὴν ἀνάδρασιν, τὴν ὁποίαν συνήντησε τόσον μεταξὺ τῶν "Αγγλῶν ἐφοπλιστῶν, ὅσον καὶ ἀλλαχοῦ, τὸ καταρτισθὲν ὑπὸ τῆς Ναυτικῆς Προδιασκέψεως τοῦ Λονδίνου σχεδίουν διεθνοῦς συνεργασίας διὰ τὴν ὀρθολογιστικὴν κατανομὴν τῆς Παγκοσμίου χωρητικοτήτους, μία σοβαρὴ ἡρξη νὰ ἐκδηλωτεῖται κίνησις, ὀφειλομένη εἰς τὴν πρωτοβουλίαν τῶν Βρετανῶν πλοιοπτηῶν λάνερες καὶ ἀποκοποῦσα εἰς τὴν κατάστρωσιν νέου σχεδίου κατανομῆς τῆς χωρητικότητος. Διὰ τοῦ σχεδίου αὐτοῦ, τοῦ ὁποίου ἡ ἀπόδοση θὰ είναι προαιρετική, προβλέπεται, διπος ἡ "φασιοναλιζασιόν" τοῦ παγκοσμίου τοννᾶς ἐπιδιωχθῆ διὰ μονομερῶν κατὰ χώρας καὶ τομεῖς δημοικόφων συμφωνιῶν, αἱ βασικαὶ ἀρχαὶ τῶν ὁποίων θὰ προάγουν τὴν ἡδη ἐφαρμοζομένην συμφωνίαν ἀπειλούστηκαν τούς πλοιών τῶν τιμῶν τῶν ναύλων.

Διὰ τὴν ἔκπλον τοῦ οὗτοῦ ἐν γενικαῖς γραμμαῖς διαγραφομένου σχεδίου πρόκειται νὰ καταρτισθῇ ἐντὸς τῶν ἡμερῶν ἐν Λονδίνῳ μικτὴ ἐπιτροπὴ ἐξ ἀντιπροσώπων τῶν "εἰλίνερς" καὶ τῶν "τράμπες", τὸ δὲ πόρισμα τῶν ἐργασίων της, θὰ τεθῇ ὑπὸ τὴν κίσιν τῆς συνεργομένης τοῦ προσεχῆ Ὀκτώβριον δευτέρας προπαταρχικῆς ναυτικῆς διασκέψεως. Οἱ ὑπέρ τοῦ νέου αὐτοῦ σχεδίου ἐξηγιάνοες τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας συνηγοροῦντες, ὑποστηρίζουν, ὅτι ἡ προτεινομένη διὰ τοῦ προσεχίου τῆς πρώτης διασκέψεως ἀνάγκαστη εἰσφορὰ τῶν πλοιοπτηῶν διὰ τὴν δημιουργίαν κεφαλαίου "διαλύσεως καὶ παροπλισμοῦ", οδεύεται ἐπόρδον τὰ γίνη ἀποδεκτῆ, διότι προσκέρουν εἰς τὰ συμφέροντα τῶν ἰδιοκτητῶν τῶν λάνερες. "Ἀλλως τε—λέγουν—τοιαύτη εἰσφορά, ἐπρεπε προηγουμένως νὰ τύχῃ τῆς ἐπιδοκιμασίας τῶν κυβερνήσεων καὶ συγχρόνως δὲν θὰ ἡτο δυνατῶν νὰ προληφθῇ, διπος ἡ παταληθοῦν ἀπόζημιώσεις δὲν εἴπλαι τῶν σηματῶν ἔκεινων, τυγχάνοντα καὶ τὰς κρατήσεις δὲν ἐπιχορηγήσουν ἀρόγης. Θὰ πρόκειται, δηλαδὴ, τὸ ἀποτοπὸν τῆς δημιουργίας μίας ἔτι μεγαλυτέρας ἀπὸ τὴν ὑφισταμένην ἡδη διὰ τῶν ἐπιχορηγησών ἀνιστήτητα μεταξὺ τῶν διαφόρων κατὰ χώρας ναυτιλιῶν.

Τὸ ὑπὸ μελέτην σχεδίου διὰ νὰ ἐφαρμοσθῇ, θὰ χρειασθῇ πρῶτον νὰ τύχῃ τῆς ἐγκρίσεως ἀπὸ τὰς ἑθνικὰς ἐφοπλιστικὰς δραγώνωσις καὶ κατόπιν ν' ἀποτελέσῃ ἀντικείμενον συζητήσεων τῆς διεθνοῦς ἐφοπλιστικῆς πλειοψηφίας. 'Απαιτεῖται ὅσσεν μία σοβαρὴ καὶ κοπιώδης ἐργασία, διὰ νὰ ὑπερβληθοῦν τὰ ὑφιστάμενα ποικίλα ἐμπόδια, μολονότι ἀναγνωρίζεται, ὅτι ἡ καὶ λίπιστις δὲν θὰ λείψῃ, ἐφ' ὅσον είναι γνωσταὶ αἱ διαβέσεις τῶν ἐφοπλιστῶν, δηπος ἀπαλλάξουν τὴν διεθνῆ ἀγορὰν ἀπὸ τὴν πίεσιν τῆς πληθωρικῆς χωρητικότητος.

"Ἐν τῷ μεταξὺ τοῦ σχεδίου "φασιοναλιζασιόν", τοῦ ἐγκριθέντος ὑπὸ τῆς προδιασκέψεως τοῦ Λονδίνου, λόρδος Ἐσσεντον, ὅμιλον πρὸ ἡμερῶν ἐπὶ τῆς θέσεως καὶ τῶν προβλημάτων τῆς ναυτικῆς διοικητικῆς ἀνόντων τῆς γενικῆς συνελεύσεως τῶν μετόχων τῆς ἑταίρειας "Furness, Withy & Co., Ltd.", ενδε τὴν εὐκαιρίαν ν' ἀναπτύξῃ διὰ μιαν ἀκόμη φοράν τὰς γνώμας του ἐπὶ τῶν προσφορωτέρων λόνεων.

"....Ἐν ἀναμονῇ—εἰπε— μίας αἰσθητῆς φυσικῆς αὐξήσεως τοῦ ὅγκου τοῦ Παγκοσμίου ἐμπορίου, τρεῖς διαγράφονται πρὸ ἡμῶν αἱ κατευθύνσεις, τὰς ὁποὶας δύναται ν' ἀκόλουθη ἡ Ναυτιλία. Αἱ κατευθύνσεις αἵτινες καθίστανται περιοριστέρων ἀντιληπταῖ, ἐὰν ὀφειλογίαν καίνει, ὅτι τὸ πλεονάκον τοννᾶς είναι σήμερον 50% ἀνάτερον ἡ κατὰ τὸ 1913, ὅτι ἡ ἀφορμῆς τούτου αἱ τιμαὶ τῶν ναύλων ἔχουν σημαντικῶς καταπέσει, ἐνῷ τὰ ἔξοδα ἐκμεταλλεύσεως καὶ διαχειρίσεως τῶν πλοίων είναι ὑψηλότερα καὶ ὅτι τέλος ὁ ὅγκος τοῦ ὑπερθετικού μεταφορικοῦ ἐμπορίου ἔχει σοβαρός μειωθῆ. 'Υπάρχουν σήμερον ἐν παροπλισμῷ, πέντεντα τὴν ἀγοράν, 3.000.000 τ. τραμπές σκαφών, καθ' ἣν στηγμῇ καὶ αὐτά τὰ ἐν κινήσει λάινερες ταξιδεύουν μὲ μέγα μέρος τοῦ χώρου των κενῶν...."

Κατὰ τὸν λόρδον Ἐσσεντον, ἡ πρώτη καὶ θετικωτέρα κατεύθυνσις πρὸ τὴν ὁποίαν δέον νὰ στραφῇ ἡ Ναυτιλία πρὸς ἐξηγίανσιν τῆς θέσεως της ἐγκειται εἰς τὴν ὀρθολογιστικὴν κατανομὴν τῆς Παγκοσμίου χωρητικότητος, εἴτε διὰ τοῦ παροπλισμοῦ, εἴτε διὰ τῆς διαλύσεως τοῦ πλεονάκον τοννᾶς. Καὶ διὰ τὰς δύο αὐξήσεις της ἀξιόλογα καὶ σχέδια, ἡ ἐφαρμογὴ τῶν ὁποίων ὅμως, μὲ

βάσιν τὴν "φασιοναλιζασιόν", ἀντιμετώπισε πολλὰς δυσχερείας, προερχομένας, κυρίως, ἀπὸ τὸν πολύμορφον χαρακτῆρα τῆς ιδιοτύπου ναυτιλιακῆς ἐργασίας.

"Ἡ δευτέρᾳ κατεύθυνσις, ἀφορῶσα εἰδικώτερον τὴν Βρεταννικὴν ναυτιλίαν, είναι ἡ διαφύλαξις τοῦ ἐνδοαυτοκρατορικοῦ ἐμπορίου ὑπὲρ τῆς Ἐθνικῆς της χωρητικότητος. Ἡ ὑπόλοιπος ἀγγλικὴ ναυτιλία ἡ ἀπαρχόλουσμένη εἰς τὸ ξένον μεταφορικὸν ἐμπόριον, θὰ προσπαθήσῃ καθ' ὅσον τρόπον ἥθελεν αὐτὴ ἡ ἡδη ἐξεύρει, διὰ νὰ κρατήσῃ καὶ νὰ διαφυλάξῃ τὰ ἐν τῷ ξένῳ συμφέροντά της. Πάντως, δέον νὰ ὑπολογισθοῦν οἱ ἐτούτου μέτρου τούτου ἀπορρέοντες κίνδυνοι, δεδομένου ὅτι ἡ πλειονότης τῶν 'Αγγλικῶν σκαφῶν δὲν ἀπασχολεῖται εἰς ἔθνικάς μόνον μεταφοράς, ἀλλ' ἐργάζεται εἰς τὸ πλαίσιον τοῦ μεταφορικού μεταφορικού ἐμπορίου.

"Ἡ τρίτη τέλος κατεύθυνσις—κατὰ τὸν λόρδον Ἐσσεντον—είναι νὰ μὴ ληφθῇ κανένα γενικωτέρας χροιάς μέτρον, ἀλλὰ νὰ ἀφεθοῦν οἱ πλοιούστης καὶ οἱ ἀταρίαι εἰς τὴν ιδιαίτερην πρωτοβουλίαν καὶ ν' ἀπομετωπίσουν τὴν κρισιμότητα τῶν περιστάσεων χωριστὰ καὶ καθ' ὅσον τρόπον θὰ προχρίνῃ ἕκαστος, ως πρακτικώτερον. Θὰ δύνανται, δηλαδὴ, νὰ προβάνουν εἰς ὄρθολογιστικὴν κατανομὴν περιωρισμένου χωρακτήρος, ἐντὸς τοῦ πάκλου τῶν ἐργασιῶν των καὶ νὰ παλαίσουν διαφορῶς, διὰ ὅσον δυνάμενον θὰ συντηρήσουν τὸν παραπλέοντα πλοίους τοῦ παραλθόντος τοῦ ισχυροτέρου. Ποιοὶ οἱ ὅμως ἐφοπλισταὶ θὰ ἐπιξέσουν καὶ ποια ναυτικὴ σημαία θὰ ἐπικρατήσῃ, δὲν υπάρχει κανόνι διὰ τὸ προδιάσκασθαι κανεῖς, ἐφ' ὅσον τὸ ὅπλα διὰ τὴν νίκην είνει οἱ ἐμπορικοὶ φραγμοί καὶ τὰ ἀντιοικονομικὰ συστήματα τῶν ἐπιχορηγήσεων.

"Ἐκθέτων ὑ λόρδος Ἐσσεντον τὰς γνώμας του, ἐντελῶς ἀμεροῦν πιστῶς, ὅτι ὑφίστανται μεγάλαι δισκολίαι εἰς τὴν διεύθυνσην τῶν ναυτιλιακῶν προβλημάτων καὶ διὰ τὰ ἀποτελέσματα οἰουδήποτε περιωρισμένου σχεδίου ὄρθολογιστικῆς κατανομῆς μόνον ἐπὶ τῆς ἐφαρμογῆς δύνανται νὰ κριθοῦν. Παραλλήλως ὅμως δὲν ἀπέκρινε καὶ πόσην σημασίαν ἔνεχει τὸ γεγονός, διὰ 17 ναυτικαὶ χώραι συνεφόνησαν εἰς τὴν Ναυτιλιακὴν Προδιάσκεψιν τοῦ παρελθόντος 'Ιανουαρίου, ὅτι είναι γενικῶς ἐπιθυμητὸν ἔνα σχέδιον διεθνοῦς συνεργασίας, στηριζόμενον ἐπὶ διάσεων πρωταρχικῶν καὶ ἐφαρμοσίμων. Καταλήγων, ἐπέκρινε προσατοπολικούς καθὲ τυχούσαν αἵτησην τὸν "Αγγλον ἐφοπλιστῶν πρὸ τὴν κυβέρνησην διὰ γενικὴν ἐπέκτασιν τῶν ἐπιχειρήσεων, τονίσας ὅτι παρομοία αἵτησης θὰ ἐνείχε τὴν σημασίαν ἀδυναμίας τοῦ Βρετανικοῦ ἐφοπλισμοῦ νὰ στριξῇ τὸ μέλλον του ἐπὶ ὑγιεστέρων βάσεων καὶ ἐλλειψιν ἐμπιστούσυνης ἐπὶ τὰς ιδιαῖς αὐτοῦ δυνάμεις, διὰ τὴν ἀγιετώπισιν τῶν ὑφισταμένων ἐναντιότητῶν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας.

"Ἐπ' εὐκαιρίᾳ τῆς γένεας τροπῆς τῶν συζητήσεων διὰ τὴν ἀναβίωσιν τῆς ναυτιλιακῆς ἐργασίας καὶ τῆς ἐναρμόνισην τοῦ ισοδύνησην προσφοράς καὶ ζητήσεως χωρητικότητος, διὰ τὴν διαλύσεως ἡ παροπλισμὸν τῶν μεγάλης ἡλικίας πλοίων, ἐνέχουν ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον, αἱ διατάξεις τοῦ παρελθόντος πρὸ τὴν διεύθυνσην τοῦ διεθνοῦς τοννᾶς ἀπό την πρωταρχικήν της πλοιούστης πλοίους, διάποσθετος εἰς τὴν διεύθυνσην της ηλικίας 5% τῆς αἱτίας του, εἰναι διὰ τὰς ὑγιῶς λειτουργούσας ναυτιλιακὰς ἐπιχειρήσεις, εἰκοσιν ἐτη. 'Επι της Παγκοσμίου χωρητικότητος 64 ἔκατ. τ. γκρός εἰς τὰς σηματάσας αἵτησης της αἱτίας της διεύθυνσης της ηλικίας 18 ἔκατ. τόννων, ήτοι τὰ 28% περίπου της ηλικίας 20 ἔκατ. τ. γκρός, ήτοι 17.600.000 τ. περίπου, εἴχουν πλοία ἡλικίας ἄνω τῶν 20 ἔκατ. τ. γκρός, ήτοι 3.473.000 τ. γκρός, ήτοι 20%.

"Τὰ ἄνω τῶν 25 ἔκατων σκάφη τῆς Παγκοσμίου ναυτιλίας ὑπερβαίνουν κατὰ τὰ 11 ἔκατ. τόννων, ήτοι τὰ 17%, ἐνῷ τὰ ιδιαῖς ἡλικίας πλοία τῆς Μεγ. Βρετανίας (ἐξαιρουμένων τῶν ἀποικιῶν τῆς) ἀνέρχονται εἰς 1.276.000 τ., ήτοι ἀντιπροσωπεύοντα τὰ 7% τοῦ συνόλου. Οι στόλοι τῶν μεγάλων Αμερικανικῶν λιμνῶν, μολονότι δὲν ἀποτελοῦν συναγωνιστικὸν παράγοντα τῆς θαλασσίας ναυτιλίας, εἰναι ἐνδιαφέρον νὰ γνωσθῇ, ὅτι περιλαμβάνουν πλοία 2½ ἔκατ. τ. γκρός, ἐν τῶν ὁποῖων τὰ 60%, ήτοι 1½ ἔκατ. τ. γκρός, ἀναφέρονται εἰς πλοία παλαιάς αἱτίας 25 ἔκατ. καὶ ἄνω. 'Εκ της θαλασσίας Αμερικανικῆς ναυτιλίας, ἀνερχομένης εἰς 9.795.000 τ. γκρός, τὰ 8½% μόνον, ήτοι σκάφη 830.400 τ. εἰναι ἡλικίας 25 ἔκατ. καὶ ἄνω.

"Ἡ ἔχουσα τὰ παλαιότερα πλοία Ναυτιλία είναι ἡ τῆς Βραζιλίας, ητοις ἐπὶ ὀλικῆς χωρητικότητος 500.000 τόννων, ἔχει σκάφη 268.700 τ.. ήτοι τὰ 54%, ἡλικίας μείζουσαν τῶν 25 ἔκατ. Μετὰ τὴν Βραζιλίαν ἀκολουθεῖ ἡ Ἑλλάς μὲ ποσοστὸν 42% (628.000 τ. ἐπὶ ὀλικῆς δυνάμεως ἀνωτέρας τοῦ 1½ ἔκατ. τ. γκρός). Οἱ 'Αγγλοι ἀναφερόμενοι εἰς τὴν Ἑλληνικὴν ναυτιλίαν, τονίζουν ὅτι ἡ συμμετοχὴ τῶν φορτηγῶν σκαφῶν μας εἰς τὰς ὑπερθετικασίας μεταφοράς ἔξισης ἀσθέτησθ μὲ παλαιὰ πλία ἀγοράσθενται εἰς τιμὰς εὐκαιρίας, πράγμα ποὺ ἐμβάλλει εἰς σκέψεις τοὺς ἐπιδιωκοντας νὰ ἐναρμονίσουν τὴν προσφοράν καὶ ζητήσουν χωρητικότητος, διὰ τὴν δυνατότητα τῆς ἀποδοχῆς ὑπὸ τῆς Ἑλλάδος καὶ τινῶν ἄλλων χωρῶν, ἐνὸς σχεδίου τείνοντος εἰς τὸν περιορισμὸν τῆς ναυτιλιακῆς των δυνάμεων κατὰ σοβαρὸν ποσοστόν. Κατὰ σειρὰν παλαιότη-

τοις τῶν πλοίων των ἔρχονται μετὰ τὴν Ἑλληνικήν, αἱ ἀκόλουθοι ναυ-
τιλίαι:

Ναυτιλία	Όλική δύναμη.	Ανω 25 έτών	Ποσ. %
Σουηδική	τ. 1.600.000	536.000 τ.	33%
Ισπανική	» 1.164.000	367.000 »	31%
Ιταλική	» 2.875.000	607.000 »	21%
Βελγική	» 413.000	83.500 »	20%
Ιαπωνική	» 4.073.000	722.000 »	18%
Δανική	» 1.100.800	171.260 »	15%
Νορβηγική	» 3.980.000	474.000 »	11%
Γαλλική	» 3.260.000	372.000 »	11%
Γερμανική	» 3.680.000	401.000 »	10%
Ολλανδική	» 2.612.000	171.174 »	6½%

Αι έκ Μαύρης Θαλάσσης φορτώσεις

Μετὰ μακράν περίοδον στασιμότητος, μία ἀπροσδόκητος, ὅσον καὶ ἐνδιαφέρουσα ζωηρότερης χαρακτηρίζει από τυνος τὴν ἡ Μαύρης Θαλάσσης ζήτησαν τοννάς, πολλαὶ δὲ ναυλώσεις σκαφῶν ἔπραγματοποιήθησαν διὰ τὴν μεταφορὰν κοινῆς καὶ σίτου εἰς Ἐνδρώπιν, με χρόνον φροτώσαν ἔξινονύμενον μέχρι τέλους τὸν ἑτούς. Ἡ ζήτησης πλοίων ἔξεινε τὴν ἄγοράν, διότι δὲν ὑπήρχον πληροφορίαι, ἐάν ή Ρωσία είχε πλεονάσματα γεννημάτων καὶ ίδιᾳ σίτου πρὸς ἔξαγωγήν, εἶνε δὲ καὶ σήμερον ἀκόμη σύγνωστον, ποίαν ἕκταυν θὰ προσδέψῃ ἡ ἐπιδεικνυομένη ζωηρότης φορτώσεων. Διὰ τὸν λόγον αὐτὸν ἀκριβῶς αἱ ναυλώσεις παρακολουθοῦνται ἥδη μετὰ περισσοτέρου ἐνδιαφέροντος.

Ως γνωστόν, αἱ περὶ τῆς ἐκάστης Ρωσικῆς ἑσοδείας εἰδήσεις παρέχονται μετὰ φειδοῦς, κατόπιν δὲ τοῦ ἔλλειμματος, ποὺ ἐσπιειώθη πέρυσι καὶ εἰς αὐτὴν τὴν ἔγχωριον κατανάλωσιν, δὲν ἀνεμένοντο δι' ἐφέτος εὑρεῖαι ἔξαγωγαὶ γεννημάτων καὶ μάλιστα σίτουν. Διατυποῦται ἡ ὑπόνοια ὅτι τὰ Σοβιέτ ἔχοντα ἀμεσον ἀνάγκην κατηγοριῶν τινῶν ἀκατεργάτων καὶ ἡμιβιομχανοποιημένων ὑλῶν καὶ μη διαθέτοντα ἐπαρκές συνάλλαγμα, προθανόντων εἰς τὰς ἔξαγωγὰς γεννημάτων ὅπως ἐπιτύχουν τὴν ἐπ' ἄνταλλαγῇ προμήθειαν πρώτων ὑλῶν καὶ μηχανημάτων. Πάντως, ἡ σιταγορὰ κατελήφθη ἀπροετούμαστος καὶ φόβοι ἐκδηλοῦνται νεωτέρων ὑποτιμήσεων, εἴαν αἱ Σοβιετικαὶ ἔξαγωγαι σίτουν συνεχισθοῦν.

Ἐπικρατεῖ ἐν τούτοις καὶ ἡ ἑντύπωσις, ὅτι δὲν πρόκειται περὶ πα-
ροδικῆς ἀναβίωσεως τῶν ἐκ Μαύρης Θαλάσσης φορτώσεων καὶ ὅτι ἡ ομ-
μειονένη κίνησις φάνεται μᾶλλον, ὅτι θὰ παραταθῇ, χωρὶς ὅμως καὶ
να είνει δυνατός ὁ καθιερώσις τῆς μελλούσης ἡ πλαστοληθῆ χωριτικό-
τητος, πρὶν ἡ ληφθοῦν ασφέστεραι καὶ πλέον συγχεκριμέναι πληρωφο-
ρίαι. Οἱ πλοιοκτήται βλέπουν μὲ προφανή ἀνακούφισις τὴν ἀνάπτυξιν
τοῦ τομέως τῆς Μαύρης Θαλάσσης, ἕστοι καὶ ἂν δὲν πρόκειται ἡ ἔξι οὐ-
τοῦ κίνησις να ἔκταθῇ καὶ παραταθῇ, διότι ἀνέκαθεν ἡ ἀγορά αὕτη ἦτο
πρόσδροφος, οἵσεσπαλίζουνα εἰς τὰ «τράμπτες» φορτηγά, τὰ εἰσερχόμε-
να εἰς τὴν Μεσόγειον μὲ γαύμανθρακας, μίαν ἐργασίαν ἐπιτυσφῆς εἰς τὰς
πέραν τοῦ Γεβραΐταρά δάσεις τον. Ιδιαίτερος ἐπιθυμητὴ είνει ἀπό τὴν
Ἐλληνικὴν ναυτιλίαν ἡ ἀναβίωσις τῶν ἐκ Νοτίου Ρωσίας φορτώσεων,
διότι οἱ Σοβιετικοὶ λιμένες, γειτνιάζοντες μὲ τὰ ἔθνικά μας ναυτιλιακά
κέντρα, παρέχουν προνομούχον θέσιν εἰς τὸ Ἐλληνικὸν φορτηγὸν καὶ
ἔξασφαλίζουν εἰς αὐτὸν ἐργασίαν λίτιν εὐπρόσδεκτον, Ιδίᾳ μᾶλιστα ὅταν
ἡ ἀγορά του Πλέιτ παρουσιάζῃ, διότις συμβαίνει σήμερον, αἰσθητὴν ἔλλει-
ψη ζητήσεως.

τον σπουδαίεσσιν οὐλιγώθερον ἀπό τὸν χρωματισμὸν τοῦ μέσου ὅφου τῶν Ἑλληνικῶν ἀττικολοίον. Καὶ ὅμως τὸ γεγονός τοῦτο εἶνε ἀπολύτως ἔξικαιωμένον καὶ ἔξηγετα διὰ τῆς ἐκ μέρους τῶν πιθετήσεων τοῦ συστήματος χρωμάτων HEMPEL.

Οι ίδρυται τού ἐν λόγῳ συστήματος διατελέσαντες σύμβουλοι τῶν ἀνωτάτων ἀπὸ ἀπόφεως ποιότητος, βιομηχανικῶν ἐπιχειρήσεων χρονιάτων, ἔχατε τόπους ιδίαν των ἐργοτάσια πατών πρότον μὲν ἐν Κοπεγχάγῃ, βραδύτερον δὲ εἰς τὴν αὔλα τῶν ζώων. Τὸ ἐν Ἀγγλίᾳ ἐργοστάσιον λειτουργοῦν ἡπο τὴν ἐπωνύμιαν WOOD — HEMPEL, τὸ δὲ ἐν Βελγίῳ τιτλοφορεῖται «USINES GEORGES LEVIS S. A.». Ἡ πρωτοφανῆς εὐθηνία τῶν τιμῶν ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ποιότητα τῶν προϊόντων οφείλεται καριοῖς εἰς τὴν ἀποφανγῆν τῶν τελονειακῶν ἐπιβαθύνσεων καὶ τῶν μεταφορικῶν δαπανῶν δι’ ἀποστολὴν τῶν χρονιά-

Η ποιότης τῶν χρωμάτων HEMPEL, καταλέγεται μεταξὺ τῶν ἀριστότον τὰς ὁποίας ἐγγύωσε ποτε ἡ ἀγορά, ἀφενδῶς δὲ μαρτυροῦσι περὶ τούτου τὰ ἀποτελέσματα τῆς χρήσεως αὐτῶν. Πάντες ὅσοι ἀπὸ τὰ ἑδονίσμασαν, τὰ νοισθέτησαν φιλοστόργονος. Ἀπὸ τῆς Ἐταιρίας Διελεκτινήτων πετρελαιοποιῶν EAST ASIATIC Co. LTD., τῆς Κοπεγχάγης, ἡ πελατεία πειρατήθη εἰς τὰς κυριωτέας Σκανδινανίκas ἀποιπολίκas ἐταιρίας, γατόπου εἰς τὰς Βελγικάς RED STAR LINE καὶ COMPAGNIE MARITIME BELGE, τέλος δὲ ἐξηπλώθη εἰς Μεγάλην Βρεταννίαν μέχρι τῶν ἀποιπολίων τῆς P. & O. STEAM NAVIGATION Co. LTD., AUSTRALIA STEAM SHIPPING Co., UNITED MOLASSES Co. LTD., ὃς καὶ εἰς πλεῖστα νωπηγεῖα. Περιττὸν νὰ ἔξαρθῃ ἡ σημασία τῆς χρηματοϊσησεως τῶν χρωμάτων HEMPEL ἐπὸ Βρεταννῶν, κατὰ προτίμησαν χρωμάτων Βρετανικῆς πορειεύσεως.

ΥΦΑΛΟΧΩΡΙΜΑΤΑ.— Αὐτά χρωματισμόν τῶν ισάλων (Boatiping) ὡς καὶ διὰ πρώτην ἐπάλεψιν τῶν ὑφάλων μὲ ἀντιοξειδωτού-
λην (Anticorrosive) σύνθεσιν, τὰ Ἐργοστάσια Hempel δὲν πα-
ρασκευάζουν εἰμὶ μίαν καὶ μόνην ποιότητα, τὴν ἀριστην. Ἀλλὰ ποὺς
τευτέραν ἐπάλεψιν τῶν ὑφάλων παρασκευάζουν τρεῖς διαφόρους ποιό-
τητας μήγαρτος προφύλακτου ἀπὸ τῶν μολυντικῶν παραστίων. Ἡ ποιό-
τητας ANTIFOULING No2 προσφίζεται διὰ τὴ πλοΐα τὰ ταξιδεύοντα εἰς ψη-
φάρας θαλάσσας, ὅπως ἡ Βόρειη, ἡ Βαλτική, ὁ Ἀτλαντικός. Ἡ ποιότητας
TROPICAL ANTIFOULING No 2 χρησιμοποιεῖται ἐπὶ πλοίων ταξιδεύον-
των εἰς μερόφερα πλάτη, ὡς π.χ. εἰς τὴν Μεσόγειον. Ἡ ποιότητας ANTIFOU-
LING N 04 (EXTRA TROPICAL) περιέχει τὴν μεγίστην δυνατιήν ἀνάλογα
μηδηγητηριώδων οὐσίων παρασκευάζεται δὲ εἰδίκως διὰ πλοΐα ταξιδεύ-
οντα εἰς τὰς τροπικάς, ἡ αὖτα δύτα δύον ἡ παρασιτικὴ μολυντική είνει ἔξαι-
ρετικῆς ἐντάσεως. Οὐδὲν ἄλλο μήγα ύπάρχει ἐν τῇ ἀγορᾷ προφύλακτον
ἄνφαλα τόσον ἀποτελεσματικῶς δύον ἡ ποιότητας αὕτη. Ἐννοεῖται διὰ
τὸ τελευταῖον τοῦτο μήγα είνει ἀριστότερον ὅλων τῶν ἄλλων, ἀλλὰ διὰ
αὐτῆς Πλέκτη καὶ Μεσόγειον ταξιδεύοντα πλοία δὲν είνει ἀναγκαῖον. Ἡ
ποιότητας ANTIFOULING No 3 (TROPICAL) είνει ἀπολύτως ικανοποιη-
τική καὶ ἐφάμαλλος τῶν καλλιτέρων τῆς ἀγορᾶς.

Αἱ οἰκονομικαὶ συνέπειαι τῆς ἀκαθαρσίας τῶν ἑψάλων εἶναι ἀφετά
νωσταὶ εἰς τοὺς ἐφοπλιστὰς, ὡστε νὰ παρέληξῃ ἡ ἐποχόγάμψις τῆς
ροτομήσεως χωριάτων ἀντοτέρως ποιότητος, οἷα τῶν Ήμερες, ἐστι
ἄν ταῦτα στοιχεῖον λίγας τινας ἀκριβώτερον ἀπὸ ἄλλα κατότερα
ίγματα. Ἐν πάσῃ δὲ περιπτώσει εἰνὲ ἀπαραίτητος η προσοχὴ τοῦ προ-
πολούδι κατὰ τὴν ἐπάλευψιν τῶν ἑψάλων, τὰ ὅποια ἀπλατεῖται νὰ καθα-
ίζονται ἐπιμελῶς ἀπὸ τῶν ἥδη προσεκολλημένων ἐπ’ αὐτῶν μολυν-
τικῶν οὐσιῶν, νὰ εἰνε δὲ τελείως στεγνά διατὰς ἀλείφονται διὰ τοῦ πρώ-
του ἀντιοξειδωτικοῦ (Anticorrosive) μίγματος. Καὶ δὲν βλάπτει
ἐν ἀντιοξειδωτικῇ πρώτῃ αὕτη ἐπάλευψις μεινὴ ἔκτενεμένη,
τινας ἡμέρας εἰς τὴν ἀτμοσφαραν, ἀλλ’ η δευτέρη ἐπάλευψις (An-
tisouling) δὲν πρέπει νὰ λαμβάνῃ χώραν εἰμὶ δὲν γίνεται ὥρας προ-
σθιαστεῖν πληρωθῆ ἡ δεξαμενὴ ὕδατος διότι ἀνέτεμη εἰς τὴν ἀτμοσφαραν
εριστάτερον χρόνον ἔχεται καὶ μειοῦνται τὰ συστατικά του. Ἡ ἐ-
πάλευψις πρέπει νὰ γίνεται διὰ φύκτων (πινέλου) νὰ ἔχῃ δὲ στεγνώσῃ
ἀντιοξειδωτικὸν χῷμα προτοῦ ἀρχίσῃ η ἐπάλευψις διὰ τοῦ δευτέρου
Antisouling) μίγματος.

ΜΙΓΜΑΤΑ ΕΙΔΑΛΕΙΨΕΩΣ ΤΩΝ ΕΞΑΛΩΝ (TOP PAINT COMPOSITIONS).—'Αναλόγως τοῦ μέρους τοῦ πλοίου καὶ τοῦ ἐπιδιωκομένου σποτοῦ, ἔχονταν ἐπινοηθῆ διάφορα μίγματα συντηρήσεως, πινακίς τῶν ὅποιών ἐμφαίνεται κατοπτέον:

CROWNGREY GRAPHITE PAINT ('Ανοικτόφασ) ἀντί μυίον, διὰ πρώτη ἐπάλεψις ἐπὶ καθαροῦ ἐλάσματος, τὸ ὅποιον πρόκειται νῦν ἐπιχρυσατισθῆ δι' ἀνοικτοῦ χρώματος.

CROWNGREY GRAPHITE PAINT (Βαθύφατον) ἀντί μινίου, ὡς πρότι ἐπάλλεψις ἐπὶ καθαρῷ ἐλάσματος, τὸ ὅποιον πρόσειται νὰ ἐπιχρηματισθῇ διὰ σκόνηον γρώματος.

TITALIN WHITE OR COLOURED PAINT : Ἀπαράμιλλος ποιότης, ἵνα τῆς όποιας δὲν ὑπάρχει ἐν τῇ ἀγορᾷ. Χρησιμεύει πρὸς δια-
κόσμησιν σαλονίων καὶ ἐπιβατηγών.

ANOLIN WHITE OR BLACK OR COLOURED PAINT, οποιασδήποτε χρώματος και σε ελαστικόν.

ANOLIN WHITE, OR BLACK, OR COLOURED PAINT: Ο-
μοίως, ἀλλά κατά τι ζωτικέρας ποιότητος

DANBEX RED OR GREY HOLD PAINT: Περίεργη δέσμευση στην επιφάνεια.

ROSTICO, WHITE, BLACK OR COLOURED PAINT: Από τετοελαστόσια πλαϊνά είς πάσαν γραμμήν. Περιέχει αγάπεις παραγόμενες

τειχελαιοφόρα πλοιά εις λασαν χρησίν. Ήρειχει ουσιας προφυλακτι-

Περὶ τοῦ οἰκονομικοῦ
χρωματισμοῦ τῶν πλοίων

Δὲν θὰ ἑτόλιμον νὰ ζητήσω τὴν φιλοξενίαν τῶν «ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΧΡΟΝΙΚΩΝ» ἐπὶ θεμάτων συνδεομένων πρὸς τὰ ίδιατερα συμφέροντά μου (*) ἐάν δὲν ἤμην πεπεισμένος ὅτι η ἀνάπτυξις τῶν θεμάτων αὐτῶν ἔχειτερει καὶ γενικότερα συμφέροντα τῆς ναυτιλίας, μεταδίδοντα εἰς τοὺς ἐνδιαφερομένους τὰ συμπεριφέραμα τῆς ἐργάνης καὶ τῆς πείρας τῶν εἰδικευθέντων. Τόσῳ δὲ καλαντέρᾳ ἔσεται η ἔξιπτρέτησις, ὅσῳ εὐρετέρᾳ συζήτησις ἥθελε προσληφθῆ.

Ο άνερδασμός τῶν πλοίων, ἄλλως τε, ἀποτελεῖ ἔνα τῶν κυρίων πλάδων τῆς διαχειρίσεως ἀτόν, ἀπορροφῶν σημαντικά ποσὰ ἑταῖρος. Καὶ ἄν, γάρις εἰς τὰς μεράμνας τῶν ἐλληνικῶν ἐφοπλιστικῶν γραφείων καὶ εἰς τὴν ἐνημέροτέ των ἐλληνικῶν προϊμθευτικῶν καταστημάτουν, οὐ σχετική δαπάνη ἐπὶ τῶν πλοίων μιας τείνη ὀλόνεν γὰρ περιορισθῆ, τὴν τοιαύτην τάσιν ἀναμφιβόλως θέλουσιν ἐνισχύσην αἱ ἀναπτυγμέναι γνῶμαι.

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΛΛΟΔΑΠΩΝ.— Είνε γενικώς παραδεδεγμένον δι τά Σκανδιναντζά καὶ τά Βελγικά πλοιά συντηροῦνται μὲν ἔξιωε-

^{«*)} Υπὸ τὴν ἐπωνυμίαν Captain N. B. Metaxas, 61 St. Mary Axe, London, E. C. 3., ὁ γράφων ἀντιπροσωπεύει διάφορα ἐργοστάσια ἐπιχεινῆς ἀτμοπλοίων καὶ βιομηχανίας ὡρισμένων ἐφοδίων, οἷον ἐκλεκτῶν χωμάτων, συμπατοσχοίνων, ἑσχατίων, οἰζουμικῶν ἔλιξιν, φυκτικῶν καὶ ἄλλων βοηθητικῶν Μηχανῶν. Τοιτέον δὲ τὴν διάκρισιν τῆς ιδιότητος τοῦ ὡς ἀντιπροσώπου ἡ πράκτορος τῶν ηρθέντων ἐργοστασίων ἀπὸ τὴν ἐμπόρου ναυτιλιακῶν εἰδῶν, τὸ ἔργον τῶν ὅποιων ζητεῖ νὰ ἐνισχύῃ καὶ οὐδὲλως ν' ἀνταγωνισθῇ.

καὶ ἀπὸ τῶν ἀερίων.

FUNNEL PAINT: Διὰ κατνοδόχους οίασδήποτε ἀποχρώσεως, καὶ ἀρέσκειαν.

DECKPRIMER OR BITUMITE: Ἀντὶ ἰχθυελαῖον ἡ CRUDE OIL, δὲ ἐπάλεψιν καταστρομάτων. Δι᾽ ἐμματοδεξαιενάς, πυθμενίδας κλπ.

BUNKERNIT (BITUMINOUS SOLUTION) BITUMASTIC SOLUTION: Δι᾽ ἀνθρακαποθήκας.

BITUMINOUS ENAMEL (APPLIED HOT) BITUMASTIC ENAMEL: Όυοις (καλλιέργα δύμας καὶ παχυτέρα ποιότης).

ALUMINIUM PAINT: Διὰ κάγκελλα, ἐπωτίδας, ἀνεμοδόχους

BOOTTOPING COMPOSITION

BOOTTOPING RED OIL PAINT

ANTICORROSIVE No 1 PAINT

ANTIFULING No 2 (ATLANTIC)

ANTIFOULING No 2 (ATLANTIC)

ANTIFOULING No 4 (EXTRA TROPICAL)

ΠΛΑΙΑΙΟΝ ΣΥΣΤΗΜΑ ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ.— Ἐπερφάτει μέχρι τοῦδε ἡ γνόμη ὅτι ὁ καλλιέργος καὶ εὐθηνότερος τρόπος προστασίας τοῦ σιδήρου ἀπὸ τὴν σκοριάσιν ὃτο ἡ ἐπάλεψις αὐτοῦ μὲν ἔν ἡ δύν χέρια μηνίου (Red Lead) καὶ ἡ ἐπίχρισις ἀνοθεν τούτου μὲ τὴν συνήμη διάλυσιν πηκτῶν χρωμάτων, (Faste Paint) καὶ λινέλαιον. Σπανιότατα δύμας είναι τὰ πηκτὰ χρωμάτα γήνησια. Περιέχουν συνήμης μεγάλας ποσότητας βαρίου, ἀσβετίου καὶ γύρων, ἐνῷ ἔξ ἄλλον τὸ εὔπιορικῆς ποιότητος λινέλαιον περιέχει οὐδίας ἐπιβλαβεστάτας εἰς τὸν σιδήρον καὶ τὸν κάλυβα. "Οταν τὸ σκάφος ἐπιχρισθῇ ἐπανεύημένως μὲ τοιαῦτα κακῆς ποιότητος χρωμάτα, ταῦτα ἐνεργοῦν ἐν εἰδεὶ σπόγγων, διότι τὸ λινέλαιον παπονοποιεῖται, τὸ στόμων τὸν κρόμμωτος καθιστάται πορώδες, ἡ ἴγρασία διατερῇ κάτωθεν αὐτοῦ, καὶ τέλος ἐπέρχεται σκοριάσις τοῦ μετάλλου, καὶ σὺν τῷ κρόμῳ ισχυρὰ διάδρομος αὐτοῦ ἐπτὸς ἐὰν γίνηται συγχριτικής ματσακονίσματος, ξυδίματος καὶ χρωματίσματος, ὅποτε ἡ δαπάνη τῆς συντηρούσεως ἀνέρχεται εἰς ικανὴν ἥρην, ἀνεξαρτήτως τῆς ἀναποφέύκτων ἐνοχλήσεως καὶ λινοντορθίου.

NEON ΣΥΣΤΗΜΑ ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΥ.— Τὸ Σύστημα «HEMPPEL» συνιστάται ἀφ' ἑνὸς μὲν εἰς τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ μηνίου (Red Lead) διὰ γραφίτου (CROWNGREY), ἀφ' ἑτέρου δὲ εἰς τὴν ἐπίχρισιν ἀνοθεν τούτου ὥσφ τὸ δυνατὸν ὀλγυοτέρον στροφώματος χρωμάτος εἶδικοῦ, ἔτοιμου πρὸς χρήσιν, ἀναλόγως τοῦ μέρους τοῦ πλοίου, κατεστρατεύμένου δὲ ἐκ μὴ σωτανοποιημένων ἐλαίων καὶ ἐκ τῶν πλέον φιλοτιμένων χωροτακτῶν ὑλῶν, ὑλῶν κατὰ προτίμην περιεχουσῶν λιπόδηματα, οἷα π.χ. είναι ὁ γραφίτης.

ΣΥΓΚΡΙΣΙΣ ΓΡΑΦΙΤΟΥ CROWNGREY ΠΡΟΣ ΤΟ MINION.— Τὸ μέχρι τοῦδε χρησιμοποιούμενον ὡς «πρότινον χέρι» Μίνιον, περιέχει μόνον 20 οὐρανίους, τὸ CROWNGREY Μάρος τοῦ HEMPEL περιέχει 70 οὐρανίους, φτηνήν καὶ λιπωδῶν χρωμάτων σχηματίζει λεπτὸν μὲν ἄλλα λιπώδες μῆγμα, τὸ ὅποιον πληροῖ τὸν πόρον τοῦ σιδήρου ἀποτελεσματικότερον ἡ τὸ Μίνιον.

Ἐνῷ ἡ ἐπιχριστική ἴκανότητα τοῦ Μίνιον καμάνεται μεταξὺ 2200 καὶ 2750 τετραγωνικῶν ποδῶν κατὰ στατῆρα, τὸ CROWNGREY φθάνει τοὺς 4.400 μέχρι 5500 τεφρας, πόδας κατὰ στατῆρα, είναι δηλαδὴ ἀσφαλῶς διπλασία.

Ἡ τιμὴ τοῦ CROWNGREY φθάνει μέχρις 60)—, ἐνῷ ἡ τοῦ γηνήσιον ἐτοίμου ἀναμειγμένου Μίνιον είναι 38)—. Είναι ἄρα εὐχαρολόγισθι πόσον εὐθηνότερα καλύπτεται ὁρισμένη τις ἐπιφάνεια μὲ CROWNGREY παρὰ μὲ Μίνιον.

Ἐπὶ σημαντικότερά οἰκονομίᾳ ἔχεται εἰς τὸ γεγονός ὅτι ἀνοθεν τοῦ CROWNGREY ἀρχεῖ ἐν μόνον χέρι ἐπιχρίσεως διὰ τελειωτικοῦ χρωμάτου, ἐνῷ ἀνοθεν τοῦ μηνίου, ὡς γνωστόν, είναι ἀπαραίτητα δύο χέρια, ἵδιος προκειμένου περὶ λευκῶν χρωμάτων. Διὰ τὸν λόγον τούτου παρασκευάζονται δύο ἀποχρώσεων CROWNGREY. Τὸ μὲν ἀνοικτότε-

ρον χρησιμοποιεῖται κάτω ἀπὸ λευκᾶ ἡ ἀνοικτά χρώματα, τὸ δὲ σκονρότερον χρησιμοποιεῖται κάτω ἀπὸ μαύρα ἡ σκοτεινά χρώματα.

Τὸ CROWNGREY είναι ἀκαταγόνιστον διὰ συντήρησιν τῶν ἀμπαρίων τῶν πλοίων. Ἐξαιρετικῶς εἰς τὰ μέρη ταῦτα συνιστῶνται δύο χέρια CROWNGREY, χωρὶς ἄλλο finishing coat ἐπ' αὐτῶν, δημοίως δὲ καὶ τῶν deep tanks ἡ καλύτερα συντήρησις ἐπιτυγχάνεται διὰ διπλῆς ἐπαλεύσεως αὐτῶν μὲ CROWNGREY.

ΕΙΔΙΚΑΙ ΣΥΝΘΕΣΕΙΣ ΕΠΑΛΕΙΨΕΩΝ.— "Οπος ἄνωθεν τοῦ μηνίου είναι ἀπαραίτητον νά ἐπαλεύθῃ στρόμα ἄλλου χρώματος, οὗτον καὶ ἀνωθεν τοῦ CROWNGREY ἐπαλεύεται ἐτερον χρόμα SPECIALE Συνθέσεως HEMPEL. Τοιαῦτα δὲ συνθέσεις είναι αἱ ἔξεις:

1) **'Η ΤΙΤΑΛΙΝΗ ἡ GEOLAC:** Είναι ἀναμισιοθητίτος τὸ ἀνότερον σμαλάρχωμα (ENAMEL) ὅπερ ἔχει παρασκευασθῆ. Λόγῳ δύμας τῆς ἴνηλῆς τον τημῆς, δὲν συμφέρει νά χρησιμοποιηθῇ, εἰμι δὲ ἐστερεότακτός διακομήσεις αἰδοντών, κτλ., ἡ ἐπιβατηγόν πλοίον, ἡ διονδήποτε είναι ἀπαραίτητος ἔξαιρετικῶς πολυτελῆς ἐμφάνισις. Παρασκευάζεται οὗτος καὶ τὰ ἄλλα χρώματα HEMPEL, εἰς ὅλας τὰς ἀποχρώσεις ἀπὸ λευκούς μαύρους. 'Η Τιταλίνη ἀποχρωματική ἀρχήνει ἐπιφάνειαν σμαλάρη, οὗτος δὲ ἐλαρχόμων οὐτε σκάζει οὐτε ἀπολεῖται, καὶ τουτοπότερον συνδυάζει ἀπόλετον στιλπνότηταν ἐπιφανείας καὶ μαροτάτην ἀγοράζει.

2) **Tὸ ORIENT ἡ GREOLINE:** Είναι ἀλαρχώματα ἀντιστοιχῶν πρὸς τὴν Λαγολίνην. Κατασκευάζεται εἰδικῶς διὰ τὸν ἐξωτερικόν χρωμάτων καταστρόματος, τὸν γεφρόν, τὸν ἴστον, τὸν λέμβον κτλ., ὡς δὲ 'Η Τιταλίνη οὗτον καὶ τὸ Orient οὐτε ζεψιλούδεται οὐτε ζεβάρει, ἀντὶ καὶ είναι μικρότερας στιλπνότητος. Τὸ Orient κατασκευάζεται ἐπίσης εἰς ὅλας τὰς ἀποχρώσεις, εἰδικῶς δὲ ἀντέχει εἰς τὰ θαλάσσια ἀλατά, ἐνεγκαί τοῦδε συνεισιμένα χρώματα.

3) **'Η ΑΝΟΛΙΝΗ:** Είναι ἐπίσης ἔτοιμον πρὸς χρήσιν ἐλαρχώματα, παρασκευάζομενον εἰς οίανδήποτε ἀπόχρωσιν ἦδετε ζητηθῆ. Βράζεται κατά τὴν διομηχανίαν του μὲ τρόπον εἰδικόν, ἀποδίδοντα εἰς τὸ μῆγμα τοῦ χρώματος ὡρισμένην ἐλαστικότητα, ἡτος προλαμβάνει τὸ σκάσιμον ἡ τὸ ἀπολεπτόμα. Χρησιμοποιεῖται διὰ τὰς ἔξωτερικὰς πλευρὰς τοῦ πλοίου, ὡς μαύρη ἡ φασόν, ἐπίσης δὲ καὶ εἰς τὰς γεφύρας, ὑπεροπατεύσιματα, λέμβους, κονθόνια, ιστούς, παρόπτα καὶ ἐν γένει τὰ μέρη ἐνδένται 'Η Τιταλίνη καὶ τὸ Orient White δύνανται νά θεωρηθοῦν πολυδάπανα.

4) **Tὸ DANREX:** Είναι καστανόφυδρον καὶ χρησιμοποιεῖται διὰ τὰ ἀμπάρια, ὡς δεύτερον χέρι ἀνωθεν τοῦ Crowngrey, ἐὰν ἡ δαπάνη διὰ δύο χέρια τοῦ τελευταίου τούτου θεωρηταί δαπανηρά. 'Ο σινδυασμός Crowngrey καὶ Danrex είναι εὐθηνότερος μὲν, ἀλλ' ὅτι ἀποτελεσματικότερος ἀπὸ τὰ δύο χέρια Crowngrey. Τὸ Danrex είναι χρόμα δεξερίου τοῦ σιδήρου, μὲ μεγάλην ἀντιειδιστικήν δύναμιν καὶ παρασκευάζεται ἀπὸ γηνήσια ἔλαια καὶ χρωστικά οὖσιας.

5) **DECKPRIMER:** Τὸ ἄριστον μέσον πρὸς ἀπαλλαγὴν τῶν σιδηρῶν καταστρομάτων ἀπὸ τῆς σκοριάς καὶ πρὸς φύλαξην ἀπόχρωσιν ἔχειται διὰ τὰ ἀμπάρια, ὡς δεύτερον χέρι ἀνωθεν τοῦ Crowngrey, ἐὰν ἡ δαπάνη διὰ δύο χέρια τοῦ τελευταίου τούτου θεωρηταί δαπανηρά. 'Ο σινδυασμός Crowngrey καὶ Danrex είναι εὐθηνότερος μὲν, ἀλλ' ὅτι ἀποτελεσματικότερος ἀπὸ τὰ δύο χέρια Crowngrey. Τὸ Danrex είναι χρόμα δεξερίου τοῦ σιδήρου, μὲ μεγάλην ἀντιειδιστικήν δύναμιν καὶ παρασκευάζεται ἀπὸ γηνήσια ἔλαια καὶ χρωστικά οὖσιας.

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΙΣ THN 17ην ΣΕΛΙΔΑ)

YANNOULATOS BROS (CHINA)

STEAMSHIP AGENTS, BROKERS FOR CHARTERING & INSURANCE
EXPORTERS OF CHINA PRODUCE.—ESTABLISHED 1910

HEAD OFFICE—120 Jinkee Road, SHANGHAI (P. O. Box 293)

BRANCH OFFICE—77 Beach Street, GHEFOO.

AGENCIES at—DAIREN, TSINGTAO, HONGKONG, and KOBE.

Agents for :

The BATAVIA SEA & FIRE INSURANCE C^o Ltd

The INSURANCE COMPANY "VERITAS," Ltd

Cables & Radiograms:—,,Onneybros“ Shanghai



Αίγυπτος

Τὸ προνόμιον τῆς ἀκτοπλοίας

Ἡ διεύθυνσις τῶν Αἰγυπτιακῶν λιμένων καὶ φάρων διὰ προσφάτου ἀνακοινώσεως τῆς κατέστησε γνωστόν, ὅτι ἀπὸ τῆς 15ης Ιουλίου ἐτέθη εἰς ἔφαρμογήν παλαιοτέρᾳ ἀπόφασις τῆς Αἰγυπτιακῆς κυβερνήσεως, καθ' ἣν τὸ δριμὸν μεγέθους τῶν πλοίων, εἰς τὰ ὄποια ἀπαγορεύεται ἡ διενέργεια τῆς ἀκτοπλοΐας εἰς τὰ Αἰγυπτιακὰ παφάλια ἀνεβιβάσθη ἀπὸ 400 εἰς 1000 τ. χρόδων. Κατόπιν τούτου ἀπὸ τῆς ἀνοτέρῳ ἡμερομηνίας αἱ λιμενικαὶ ἀρχαὶ δὲν κορηγοῦνται ναυτιλιακά ἔγγραφα εἰς ἀπόδημοι 1000 τ. χρόδων καὶ κάτω, προτιθέμενα νὰ ἐνεργήσουν μεταφορᾶς ἀκτοπλοΐης μορφῆς ἐν Αἰγυπτίῳ, καθόσον τὸ δικαίωμα αὐτὸν ἐπεφτάσθη διὰ τὸ Ἐθνικὰ σάφη.

Ἀργεντινή

Ἡ ζωηρότης τῶν ἔξαγωγῶν

Στανίος αἱ φορτώσεις ἀπὸ ἕνα ἔνα ἔξαγωγικὸν κέντρον παρουσιάσαν τῷ σήμεριν ἔκτασιν καὶ διάφοραιν, δῆμην κατὰ τὰ δέρι τελευταῖα ἔτη ἐπέδειξεν ἡ ἀγορὰ τοῦ Πλέιτ ἡτοι, ὡς γνωστόν, ἀποτελεῖ βασικὴν πηγὴν ἔργων διὰ τὴν φορτηγὸν ναυτιλίαν. Ἡ Ἀργεντινή, μὲ τὸν ἔντονον φιλόμον τὸν ἔξ αετῆς ἔξαγωγῶν κυριαρχούντων κατέλαβε θέσιν, ὡς ἔξαγωγική χώρα γεννημάτων, ὑπερβαίνα τὸ ὑπὸ τῆς Παγκοσμίου Διακένεσης τοῦ σίτου ὁρισθὲν ποσοστὸν ἔξαγωγῆς παρέσχε δ' ἀπασχόλησαν εἰς μιαν δύγκωδη κορηγούτητα σκαφῶν.

Αἱ ἔξαγωγαί μόνον γεννημάτων ἐκ τῶν λιμένων τοῦ Πλέιτ ὑπῆρχαν τὸ 1934 ἀνότερα τὸν τοῦ 1933 κατὰ 1.32 ἔκατ., τόννους, ἡ δ' ἔξαγωγικὴ κίνησις ἐξ ὅλων τῶν Ἀργεντινῶν λιμένων ἀνήλθεν εἰς 15.25 ἔκατ. τόννους, ἔναντι 13.78 ἔκ. τ. τοῦ 1933. Σὺν τῇ αὔξῃ τοῦ ἔξαγωγῶν, ἐπιμειώθη καὶ αὔξησις τῶν εἰσαγωγῶν, κατανεμομένη εἰς τὴν Ἀγγλίαν καὶ τὰς Ἕνοις. Πολιτείας, εἰς τὰς δύο δηλαδή κυριωτέρας χώρας, εἰς τὴν ἔργων τῶν ὅποιων εὑρίσκουν εὑρεῖαν τοποθετήσαν τὰ προϊόντα τῆς Ἀργεντινῆς. Ἀπὸ μίαν ἐπίσημον ἔκθετον, προκύπτει ὅτι τὰ ἔκ. Νέας Υόρκης, Λονδίνου καὶ Λίβερπολοῦ, καταπλένονται κατὰ τοὺς τελευταῖους μῆνας τοῦ παρελθόντος ἔτους, πλοῖα μετέφερον εἰς Ἀργεντινήν βιομηχανικά καὶ ἡμιβιομηχανοποιημένα προϊόντα, βάρους 30 ο.ο ἐπὶ πλέον τῶν πεταφερθέντων κατὰ τὴν ἀντίστοιχην περίοδον τοῦ 1933. Ἀπὸ τοῦ ἴδιαν ἀπῆντας ἔκθετον διαποτοῦτο, ὅτι κατὰ τὸ ἀπὸτον χρονικὸν διάστημα τὰ 50 ο.ο τῶν ἔξαγωγῶν, ἐκ τῶν Ἀργεντινῶν λιμένων, μετεφερθησαν δι' Ἑλληνικῶν φορτηγῶν, ἐπειδὴ δ' ἐλάχιστον τμῆμα τῶν ἐν λόγῳ φορτίων πρωτοφέρετο δι' Ἑλλάδα, καθίσταται προφανῆς ἡ ἐπιδροῦσις, τὴν ὅποιαν ἀπει ἐπὶ τὸν ἔκ. Πλέιτ ναύλον ή Ἑλληνικὴ σημαία, προκειμένον διὰ τὰς μεταφορῶν γεννημάτων εἰς τοὺς διαφόρους λιμένας τοῦ Κόσμου.

Ἐξηγεῖται ἐκ τούτου καὶ τὸ ἐπιδειχθὲν ἐκ μέρους τῶν Ἑλλήνων πλοιοκτητῶν ἐνδιαφέρον διὰ τὴν σταθεροποίησην τῶν ναύλων τοῦ Πλέιτ καὶ ἡ ἐπιδειχθείσα πρωτοβούλια των, κατὰ τὸν παρελθόντα Φεβρουάριον πρὸς σύναψιν τῆς γνωστῆς συμφωνίας ἔφαρμογῆς κατοτάτου ὅριου ναύλων διὰ τὰς ἔξ Ἀργεντινῆς φορτώσεως.

Ἡ θέσις τῆς Ἀργεντινῆς, δές Παγκοσμίου κέντρον ἔξαγωγῆς δημητριακῶν, ἐνεφανισθήσιν πολύτερα κατὰ τὸ α' διηρήσιν τοῦ ἔτ., εὐνοῦνται ἀπὸ τὰς ἵψηλὰς τιμὰς τῶν Καναδικῶν γεννημάτων καὶ ἀπὸ τὰς δευτερείας, εἰς τὰς ὄποιας προσέρχουσαν αἱ ἔξαγωγαί Ρουμανικῶν ἀραβοσιτοῦ καὶ Αἰντραίλαντον σιτηρῶν. Παραλλήλως, ἡ εὐνοϊκὴ εὐθεία τοῦ ἀραβοσιτοῦ Ἀργεντινῆς ἐπηρέσεως τὰς πρὸς ἔξαγωγὴν ποσότητας, εἰς τρόπον ὅπετε ἡ κατὰ τὸ α' διηρήσιν κίνησις τῶν ἐκ Πλέιτ φορτώσεων ἥτο ἀνοτέρᾳ τῆς ἀντιστοίχου τῶν δύο προηγουμένων ἔτῶν, διότι ἀναλυτικώτερον ἐμφαίνεται ἀπὸ τὸν κατωτέρῳ πίνακα:

ΕΞΑΓΩΓΑΙ ΠΛΕΙΤ

	1933	1934	1935
Ιανουάριος	εἰς χιλιάδ. τ.	789	1366
Φεβρουάριος	»	1015	429
Μάρτιος	»	702	798
Απρίλιος	»	755	606
Μάιος	»	943	793
Ιούνιος	»	915	990
Σύνολον	»	5.119	4.982
			5.895

Ἐσημειώθη, δηλαδή, αὔξησις τῶν ἔξαγωγῶν κατὰ 18 ο.ο ἔναντι τοῦ α' διηρήσιν π. ἔτ. Εἰς ποσοστὸν συμμετοχῆς τῶν σημαίων διὰ τὰς μεταφορῶν ταύτας, πρώτη ἡλθεν ἡ Βρεταννικὴ σημαία, δευτέρᾳ ἡ Ἑλληνικὴ καὶ τρίτη ἡ Γερμανικὴ ἀντὶ τῆς Ἱταλικῆς, λόγῳ τοῦ ὅτι πολλὰ Ἱταλικά φορτηγά τελοῦν ἀπὸ τίνος ἐπίταξιν, ἀπασχολούμενα εἰς μεταφορὰς πολεμικοῦ ἔλικον καὶ ἔφοδοις ἐξ Ἱταλίας εἰς Ἔργοναριαν καὶ Σομαλίαν. Οἱ ἀκόλουθοι πίναξ δεικνύει τὴν ἔξαγωγὴν κατ' εἶδος γεννημάτων καὶ

εἰς χιλιάδας τόννους (τῶν 1016 κατῶν) ἐκ Πλέιτ, κατὰ τὸ α' διηρήσιν τοῦ τρ. ἔτους, ἔναντι τοῦ ἀντιστοίχου πεντατεύμενον δύο προηγουμένων ἔτῶν καὶ ἔναντι τῆς ἔτης ἔξαγωγῆς τῆς περιόδου 1930—1934 κατὰ χιλιάδας τόννους:

	Σύτος	Ἄραβ.	Αιγαίν.	Βρόμη	Σύνολον
1930	2220	4676	1249	458	8603
1931	3576	9744	1982	638	15940
1932	3418	7121	2125	695	13359
1933	3864	5022	1435	424	10745
1934	4677	5477	1411	493	12058
'Ιαν. — 23 Μαΐου 1935	2142	2058	895	270	5365
» » » 1934	1803	1959	722	125	4609
» » » 1933	2059	1573	737	259	4628

Κατὰ ταῦτα, αἱ ἔξαγωγαὶ Ἀργεντινῶν γεννημάτων παρουσίασαν τὸ 1934 αὔξησιν 12.3 ο.ο ἔναντι τοῦ 1933 καὶ κατὰ τὸ α' διηρήσιν τοῦ 1935 αὔξησιν 16.4 ο.ο, ἔναντι τοῦ α' διηρήσιν τοῦ 1934. "Οσον ἀφορᾷ τὸν ἀφαβοσιτον, δέον νὰ ληφθῇ ἐν δημητρίῳ, διότι ἡ διαδικασία τοῦ περιόδου ἀρχετοῦ ἀπὸ τὸν πρώτον ἰμερόν τοῦ Μαΐου. Εἰναι ὅτεν ἀφαβοντικὸν τὸ γεγονός, διότι ἀπὸ 1ης Μαΐου μέχρι 19ης Ιουνίου ἔξηχθησαν ἐκ τοῦ Πλέιτ 5.57 ἔκατ. κονδύλεος ἀφαβοσιτον, ἔναντι 6.80 ἐκ κ. ἔξαγωγῶν ἀπό τοῦ 1ης Ιανουαρίου μέχρι 30ης Απριλίου.

"Ἐτ τοῦ σοφαροῦ ἀφιμού τῶν μέχρι τοῦδε πραγματοποιηθείσον πολλοῖσιν, διὰ τὴν μεταφορῶν τῶν ὅποιων συνήρθησαν νανλόσεις ἔξινον μεχρις φορτώσεων Ὁκτωβρίου, δύναται τις νὰ συμπεράσῃ, διότι ἡ διαθέσιμος παγκόσμιος φορητικότης εὐφύτατα ἀπησχολήθη εἰς τὸ Πλέιτ καὶ διότι —ἀσχέτως τοῦ ἀν ἡ κίνησις αὕτη διατηρηθῇ ἡ αὔξηση — είναι ἐν πάσῃ περιπτώσει βέβαιον, διότι ἡ συμφωνία περὶ κατοτάτου ὅριου ναύλων ἐπέτυχε, κυρίως, χάρις εἰς τὴν μεγάλην ζήτησιν τοννάς.

Ἡ ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ διηρήσιν

Οἱ κατάπλοιοι εἰς ἄλλον ἀποτοποίων καὶ μότοροποιεσ εἰς τοὺς λιμένας τῆς Ἀργεντινῆς, διαφορούντος τοῦ α' διηρήσιν τοῦ τρ. ἔτ., περιέλαβον 1481 πλοῖα ὀλίκης, χωρητικότητος 2.076.967 τ. νέτ., μὲ αὔξησιν ἔναντι τοῦ α' διηρήσιν π. ἔτ. κατὰ 126 πλοῖα καὶ 347.931 τ. νέτ. Ἡ Βρεταννικὴ σημαία, κατέζουντα πάντοτε τὴν πρότην θέσιν, κατὰ 77 πλοῖα καὶ 225.236 τ. νέτ., ἡ δ' Ἑλληνικὴ, κατέζουντα τὴν δευτέραν θέσιν, μὲ σύνολον 227 πλοῖον 654.242 τ., παρουσίασεν αὔξησιν κατὰ 43 σκάφη καὶ 140.351 τ. νέτ. Ἡ Γερμανικὴ σημαία, μὲ 114 πλοῖα καὶ 459.648 τ. καὶ αὔξησιν 37 πλοῖον 68.034 τ. νέτ., κατέλαβε τὴν τρίτην θέσιν, ἐνῷ ἡ κατέζουντα ταῦτην Παλαιζή σημαία μετέστη εἰς τὴν τετάρτην θέσιν μὲ 65 πλοῖα 370.298 τ. καὶ μὲ διαφορὰν ἐπὶ ἔλαττον ἔναντι τοῦ α' διηρήσιν 1934 κατὰ 23 πλοῖα καὶ 103.724 τόννους. Ἡ Νορβηγικὴ σημαία, ἡλθεν εὐθὺς μετὰ τὴν Ἱταλίκην, μὲ 68 πλοῖα 203.125 τ. καὶ μὲ αὔξησιν 11 σκαφῶν 40.338 τ. νέτ., ἡ δὲ Παναμαϊκή σημαία, σημειώθηε εἰς τὰς τελευταῖς βαθμίδας μὲ δέον μόνον πλοῖα, ἐνῷ πέρσαν ἀνεγάφετο εἰς τὴν στατιστικήν μὲ 29 σκάφη καὶ 88.149 τ. νέτ. Ἡ ἔπατωσις αὕτη διφεύλεται εἰς τὴν ὑποστολὴν τῆς Παναμαϊκῆς σημαίας ἀπὸ πετρείσοις μεγάλα σκάφη Ἑλλήνων ἴδιατητῶν, ἀτινα ἡσούλοντο, κυρίως, εἰς μεταφορὰς γεννημάτων ἐξ Ἀργεντινῆς.

ARDESHIR B. CURSETJEE & SONS STEVEDORES, DUBASHES & CONTRACTORS 6, Rampart Row, FORT, BOMBAY

Appointed Stevedores for the entire fleet of the B.I.S.N. Co. Ltd., Messrs. Drahams Trading Co. Ltd. Ellerman & Bucknall Line, Union Castle Line. Dollar S. S. Co. Ltd Andrew Weir & Co. Holland British India Line, Transatlantic Line, British Tanker Line, etc.

Reference kindly permitted to: Messrs. Mackinnon MacKenzie & Co. Agents. British India S.N.C. Ltd. Bombay. Grahams Trading Co. Ltd. Bombay and London. Ralli Brothers Bombay and London. Turner Morrison & Co. Ltd. Bombay. Volkart Brothers Bombay, Lionel Edwards Ltd. Bombay. Bombay Co. Ltd. Bombay. Forbes Campbell & Co. Ltd. Bombay. Lykiardopulo & Co. Ltd. London. S. G. Embiricos Ltd. London. Rethymnis & Kuklundis Ltd. London. Ellerman & Bucknall S. S. Co. London. Gray Daves & Co. Ltd. London. Harwin Shipping Agency Ltd. London. T. L. Duff & Co. Glasgow. Sir W. R. Smith & Sons Ltd. Cardiff. Sir R. Ropner & Co. Ltd. West Hartlepool.

and also any of the leading Banks in Bombay

Βουλγαρία

'Ιδρούνται νέαι Μεσογειακαὶ γραμμαὶ

Πληροφορίας ἐξ Σόφιας ἀναφέρουν, ὅτι τὸ Βουλγαρικὸν «Υπουργὸν Συμβούλιον παρέσχε τὴν ἔξορσιοδότησίν τον πρὸς τὴν διοίκησιν τῆς «Βουλγαρικῆς Ἐμπορικῆς Ἀποστολοῖς», διότι προδῆ μάτῃ εἰς τὴν ἄγορὰν τοῦ σκαφῶν πρὸς ἔνισχους τῆς Ἐθνικῆς ναυτιλίας καὶ πύκνωσιν τῶν πρὸς τὴν Μεσόγειον βουλγαρικῶν ταχτικῶν γραμμῶν. Ἡ ἐγχριθεῖσα σχετικὴ δατάνη ἀνέρχεται εἰς 23 ἑκατ. λέβα.

Πρόσερπεται ν' ἄγομασθοιν, ὡς ἐγγνώσθη, δύο σκάφη 2500—3000 τόνων νέτ καὶ ἕνα 6000 τ., νέτ, ἐκ τῶν ὥποιν τὰ δύο πρώτα προορίζονται νὰ βελτιώσουν τὰς ὑφισταμένες ἴντερειάς, τὸ δὲ τρίτον νὰ ἐξαποθήσῃ τὴν ἰδρυθρούσσειν νέαν γραμμὴν, ἵντις ὅταν ἐνώνῃ τοὺς βουλγαρικὸν λιμένας μὲ τὴν Δυτικὴν Μεσόγειον. Μέχρι σήμερον ματαίοις είλην ἐπιδιοχῆν ὑπὸ τῆς «Βουλγαρικῆς Ἀποστολοῖς» ἡ παροχὴ τῆς Κρατικῆς ἀρωγῆς διὰ τὴν ὄλολήρωσιν τοῦ προγράμματος τῆς καὶ τὴν ἐρδήλωσιν παρ' αὐτῆς μᾶς εὐρυτέρας ναυτιλιακῆς δραστηριότητος.

Ηδη, ἀ τραπούσαν εὐνοϊκῶν προϋποθέσεις διὰ τὴν ἀνάπτυξιν τοῦ βουλγαρικοῦ ἐμποριοῦ στόλον, ἔκαψαν τὴν κυβερνητικὴν ἀρνησίν, οὕτω δὲ πολὺ συντόπιος ἡ Βουλγαρία δ' ἀποκτήσῃ καὶ νέα σκάψη ταχτικῶν γραμμῶν. Ἀναφέρεται συναφῶς, ὅτι τὰ πλοῖα τῶν ὥποιν προερχόμενη ἡ ἄγορά, ἔχουν ὥδη ἐξενοφεῦν, διὰ δὲ τὴν πραγματοποίησιν τῆς ἄγορᾶς τῶν δὲν ὑπελείπετο ἄλλο τι εἰμὶ μόνον ἡ παροχὴ τῆς ἀπατομένης κρατικῆς πιστώσεως.

Γαλλία

Αἱ μετατροπαὶ διὰ τὴν ἐπαύξησιν τῆς ταχύτητος

Μεταξὺ τῶν νεωτέρων προόδων τῆς ναυπηγικῆς καταλέγοντα, ὡς γνωτόν, αἱ μετατροπαὶ καὶ βελτιώσεις τοῦ τύπου τοῦ σκαφῶν καὶ τῶν μηχανῶν προορίσεως τῶν νεωτέρων ἡλικίας πλοίων, ἀπέναντι οὕτω καθιστάμενα ταχύτερα καὶ οἰκονομικότερα, δίνανταν νὰ ἐργασθοῦν ἐπερχόμενος ἐντὸς τοῦ πλαισίου τοῦ διεθνοῦς συναγωνιστικοῦ στίβου εἰς τὰς ὑπερθαλασσίας μεταφοράς. «Ἐνας μεγάλος σχετικῶς, ἀριθμὸς ἐπιβατηγῶν καὶ φορτηγῶν πλοίων ἔχει μέχρι σήμερον ὑποστῆ παρομοίας, εὑρυτέρας φύσεις, ἀνακανίσσεις, εἰσῆλθε δὲ τελευταῖς εἰς τὰ Γαλλικὰ ναυπηγεῖα τῆς «Société des Constructions Navales», διὰ τὸν ἀντὸν σκοπὸν καὶ τὸ μότοριτο τῆς «Μεσσαζέρη», «Φέλιξ Ρουσέλ». Τὸ σκάφος τοῦτο πρόσερπεται νὰ ἐπιμηκνῦῃ κατὰ 27 πόδας, οἱ δὲ κινητήρες του, συστήματος «Σοῦντζερ», θὰ ἐφοδιασθοῦν διὰ μηχανικῶν ἐγχυτήρων, καθιστάμενα ἵσανα πρὸς ὑπερφόρτωσιν. Διὰ τῶν βελτιώσεων ἀπὸν ὃντας διά την ἀξηνῆ, διὰ δὲ τῶν μηχανῶν τοῦ σκαφῶν ἀπὸ 10.900 εἰς 14.700 ἵππους ἔχοντος (b.h.p.).

Τὰ τρία ἔπιστης ὑπεροχεάνια τοῦ Γερμανικοῦ ὅμιλου «Hapag», τόπου «Albert Ballin», ἐπεμπρύνθησαν πρὸ καροῦ εἰς τὰ Γερμανικὰ ναυπηγεῖα, ἐφοδιασθέντα μὲ νέας πρώρας, ἐφευρέσεως τῶν ναυπηγῶν «Blohm & Voss», εἰς τὰ ἀντὶ δὲ ναυπηγικὰ καταστήματα ἀνεκανισθησαν καὶ τὰ Γερμανικὰ λάνερος «Watissi» καὶ «Ubenia».

Τὴν ταχικότην τῶν μετατροπῶν καὶ βελτιώσεων ἡκολούθησαν καὶ πλεῖστοι ὅσοι Ἀγγλοὶ πλοιοκτῆται, δόσαντες τὴν ἐμπρέπονταν προσοχὴν εἰς τὴν πρακτικὴν ἀξίαν τοῦ νέου τύπου πρώρας, ἀπὸ δὲ ἡ «Blue Star Lines» ἐπεμπήσαν μερισμὸν ἐκ τῶν μεγαλύτερων σκαφῶν της, ἐφοδιάσσουσα ταῦτα μὲ πρόφρατον «Maijer-forms». Κατὰ τὰς ἀντιλήψεις τοῦ «Ἀγγλῶν τεχνικῶν, χωρὶς νὰ δίδεται εἰσέτη προτίμησις εἰς τὸν ἕνα η τὸν ἄλλον τύπον πρώρας ἀναγνοῦσσεται πάντως, ὅτι πολλὰ ἐπιβατηγὰ σκάφη, συγκριτικῶς μεγάλου τοννά, ἔχοντα δὲ μικρὰ ταχύτητα, μολονότι ἐναυπηγήθωσαν πρὸ 10 ἔως 12 ἑτῶν, εἶνε δυνατόν νὰ βελτιωθοῦν διὰ τῆς ἐφαρμογῆς νέας πρώρας.

«Υποστηθεῖσα, σχετικῶς, ὅτι αἱ γενόμεναι μελέται καὶ παρατηρήσεις εἰς τὰς δεξαμενὰς δοκιμῶν, κατὰ τὴν τελευταῖαν δεκαετίαν, ἐπέτρεψαν νὰ καθορισθῇ πολὺ ἀριθμός τεφρῶν ἡ ἀντοχὴ τῶν σκαφῶν, τὰ δ' ἀποτελέσματα τῶν τροποποιήσεων εἰς τὰς γραμμὰς των, τόσον σαφῶς ἀνεψηθεῖσαν, ὅστε νὰ θεωρήσαται πιθανός ὁ ἐν τῷ ἐγγύς μέλλοντι προσαρθρισμὸς τοῦ βαθμοῦ αὖξησεως τῆς καταλλήλοτοτος ἑνὸς πλοίου, διστις ὃντας ἐπιτυγχάνεται ἀναλόγως τῆς ἔκτασεως τῆς ἐπιμηκύνσεως καὶ τῶν τροποποιήσεων κατὰ τὴν ἴσαλον γραμμῆν.

Αἱ γενόμεναι παρατηρήσεις ἐπὶ τῶν προαναφερθέντων σκαφῶν, διττὰ ταῦτα ἔπειταν μὲ μεγάλην ταχύτητα, ἀπεκάλυψαν τὸν μὲ οἰκονομικὸν χαρακτήρα τῶν γραμμῶν τῆς πρώρας των. Πρὸς ἐπίτευξιν μᾶς καταλλήλων τομῆς πρώρας, πρέπει νὰ κατορθωθῇ ὅστε τὸ ἔκπτωμένον ἐκ τῆς πρωσίσεως ὑδωρ νὰ ἐξαφανίζεται κάτωθεν τοῦ σκαφῶν καὶ οὐλὶ νὰ προσλαμβάνῃ τὴν μορφὴν μεγάλου κύματος πρὸ τῆς πρώρας καὶ εἰς τὰς πλευρὰς αὐτῆς. Κατὰ πόσον ἡ ἐπιτυγχανομένη οἰκονομία εἰς τὰ τοι-αῦτα πλοία, ἐκδηλοῦσται μὲ ἀπάτωσιν τῆς καταναλώσεως κανόμου ὑῆς ἢ μὲ αὔξησην τῆς ταχύτητος, ἀποτελεῖ τοῦτο ἡσητήμα καρχηδόνας ἀλόγη τῆς προσοχῆς τῶν πλοιοκτητῶν καὶ τῶν ναυπηγῶν. 'Ἄλλ' ἔχει καὶ ἔνα πλοῖον ἐπετύγχανε παρόμοια προτερόματα, ἡ ἐμφάνισίς του θὰ παρουσιάσῃ τόσην βελτιωμένην τὴν ἀπόδοσιν ἐν συγκρίσει πρὸς ἄλλα τοῦ ἴδιου τύπου σκάφων, ὅστε αἱ δατάναι ἀναλόγου μετατροπῆς θὰ ἐδικαιολογοῦντο πλήρως.

Ἡ περικοπὴ τῶν ἐπιχορηγήσεων

Σοβαραὶ ἀνησυχίαι ἐπικρατοῦν μεταξὺ τῶν Γαλλικῶν ἐποικιστῶν κακύλων ἐξ ἀφορμῆς τῶν κυβερνητικῶν μέτρων περικοπῆς τῶν κρατικῶν δατανῶν γενικῶς κατὰ ποσοστὸν 10 ο), χάρον τῆς πραγματοποίησεως οἰκονομιῶν. Οἱ ἐδηλούμενοι φόβοι ἀφοροῦν τὴν ἐργασίαν τῶν πλο-

ων καὶ τὸν ἐπὶ αὐτῆς ἀντίτυπον, ἐκ τῆς περιπτώσεως, καθ' ὃν τὸ μέτρον τῶν οἰκονομιῶν, ἐκτενόμενον καὶ εἰς τὴν ναυτιλίαν, ἦθελε σημάνει τὴν κατ' ισον ποσοστὸν περικοπήν τῶν ἡδη παρεχομένων εἰς τὰς ναυτιλίας ἐπιφοργήσεων.

Οὐαὶ Γαλλικῶι ἐταφία διατηροῦν ταχικάς ὑπηρεσίας, ἡ ἐκ τῆς ἐπεταλλεύσεως τῶν ὥποιν προερχομένη ζημία καλύπτεται διὰ κρατικῆς ἐπιχορηγήσεως, λέγεται ὅτι δὲν ὅταν περιπλέονται εἰς τὸ μέτρον τῶν γενικῶν περικοπῶν, ἀλλ' ὅτι θὰ ὑποχρεωθοῦν νὰ μειώσουν κατὰ 10 ο τὸ δατάνας των πρὸς τὴν περικοπήν τῆς διαφορᾶς, ητος θὰ προέκυψεν ἐκ τῆς ἀντιστοίχου πεισμού τῆς περικοπῆς. Η προμοία δημοσία περιοδοῦ τῶν πλοίων θεωρεῖται δυνατερής, ἀν μη κατελάπων ἀνέψιτος, ιδίᾳ μάλιστα δι' ὃσα σκάψη ἐπόκειται εἰς πληγμάς ἔχοντας ἐπόδιον ἐπιχορηγίσεων.

Κρίνεται ἐπίσης ἀδύνατος ἡ καθιέρωσις ἐκπτώσεων εἰς τὰ μισθολόγια τῶν πληροφόρων τῶν ταχινόμορκῶν πλοίων καὶ τῶν σκαφῶν τῆς ἀνεξαρτήτου ναυτιλίας, ἀπότελεν δὲ τούτου ἀπετέλεσαν αἱ τελευταῖα πεγάδια ἀπεργοῦσαν τὸν λημενεργατῶν τῆς Βορρᾶ. Γαλλίας καὶ τῶν ναυτιγατῶν τῶν ἀπαρτίζοντων τὰ πληρωμάτα πολλῶν ὑπεροχεάνιων. Τοιτέταιται ἐν προκειμένῳ, δι' ὃς τούτοις καθεδρητικὴ ἐπιμονή διὰ τὸν ἐφαρμογὴν τῶν μέτρων τοιτούν καὶ ἐν τῇ ναυτιλίᾳ, θὰ ομάδην περιορισμὸν τῆς ἐργασίας τοῦ Γαλλικοῦ πλοίου, ἐνίσχυσην τῆς ἀργούστητης καὶ τῆς ἀνεργίας καὶ κατὰ φυσικὴν συνέπειαν θὰ δώσῃ λαβὴν εἰς εὐρυτέρας κοινωνικὰς διαταραχάς.

Γερμανία

Αἱ γραμμαὶ πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολὴν

Ἐν συνεχείᾳ τῆς ἐπανδρύσεως τῆς «Levant Lines», τοῦ 'Αμβοργοῦ, ἀνηγγέλθη καὶ ἡ σύντασις εἰς τὴν Βρέμην τῆς ἑταφίας «Atlas Lines», ἐν στενῇ συνεργασίᾳ τελοῦσα μὲ τὴν πρώτην προώδια στὴν ἐξαποθετήσῃ τὰς ταχικάς πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολὴν γραμμάς. Λίνος διάτητος διατέθησαν στόλον 27 πλοίων, ὀλιγῆς χωρητικότητος 123.000 τόνων προφτίου, ἐκ τῶν ὥποιν τὰ 13 πλοῖα 57.663 τ. ἀνήκουν εἰς τὴν «Δέβαντ Λίνες» καὶ 11 τόνων 39.525 εἰς τὴν «Ἄτλας Λίνες». Τὰ πλοῦτοια τοιαύτα τοῖς εἰναὶ ναυλωμένα παρ' ἑταφίδην, αἴτινες ἐξηργασίας.

Προστίθεται εἰς τὸ ἀνωτέρῳ, ὅτι μελετάται ὥδη ὑπὸ τῆς «Δέβαντ Λίνες» ἡ ναυτιγάης ἐνὸς ἡ δύο συγχρονισμένων φορτηγῶν λάνερος, εἰς ἐφαρμογὴν προγράμματος ἀνακανίσσεως τοῦ στόλου της, ἀπαρτίζομένου ἐν μέρει ἀπὸ σκάψη προπολεμικῆς κατασκευῆς καὶ ὅτι αἱ αὐτὰ διαθέσεις ἐπικρατοῦν καὶ παρὰ τὴν ἐνοιδότηφτη ἑταφία τῆς Βρέμης. Η ἐμπορικὴ κίνησης πρὸς τὴν Ἑγγὺς Ἀνατολὴν τοῦ 'Αμβοργοῦ καὶ τῆς Βρέμης ἔχει τόσον τελευταῖος ἀναπτυχθῆ, ὅστε νὰ δικαιολογῇ τὰς δατάνας μερικῶν νέων ναυτιγατῶν ναυτιλίας.

Ἡ νίοιθετεῖσα ναυτεργατικὴ Νομοθεσία, ἀν καὶ προσαρμόζεται κυριώτερος εἰς τὰς ἔπιτη διεθνεῖς συμβάσεις ἐργασίας, τὰς καταρτισθεῖσας ἀπὸ τὸ Διεθνές γραφεῖον τῆς Γενεύης, ἐν τούτοις ἀποτελεῖ, λόγῳ τῶν ληφθείσων ὑπὸ ἕτοιμον τοπικῶν περιπτώσεων, ἔνα νέον ὅλως κώδικα ναυτικῆς ἐργασίας. Τὰ σπουδαίωτερα τοῦ κώδικος τούτου σημεῖα ἀναφέρονται εἰς τὴν οἰκυβασινήν ναυτολογίας, τὴν διάρκειαν τῆς ἐπὶ τὸν πλοῖον ἐργασίας, τὴν ἐνδιδοματίαν ἀνάπτυξην, τὴν μισθοδοσίαν τῶν πληρωμάτων, τὴν ειδύνην τῶν πλοιοκτητῶν ἐν περιπτώσει ἀσθενείας ἡ τραματισμοῦ, τὴν καταγγελίαν τῆς συμβάσεως ναυτιλίας καὶ τὴν προειδοποίησην ἀπολέσεως, τὴν παλιννόσησην, τὰς πειθαρχικὰς καὶ ποινικὰς κυρφεῖς κλπ.

Διὰ τὴν σύνταξιν τοῦ ὅλου κώδικος συνειργάσθησαν ἐπὶ παραγόντες ἐπόδιοι πολιτεύστων καὶ ναυτεργατῶν μετὰ τὸν ἀριθμόδιον κρατικῶν ὑπερεσιῶν, δὲ δὲ καταρτισθεῖσις κώδικης ἀπετέλεσε τὸ εὐτυχές τέρμα μιᾶς κοινῆς προσπαθείας ὅλων τῶν παραγόντων τῆς Γιουγκοσλαβίκης ναυτιλίας.

Ἡ Ήνωμ. Πολιτεῖαι

Ἡ προστασία τῆς Ναυτιλίας

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Νέας Υόροςης, δὲ ἐπινογόδες τοῦ 'Εμπορίου ἀνέθηκεν εἰς τὰς ἀριθμοδιαὶς ὑπερεσιῶν τῶν Ναυτιλιακῶν τιμήματος τὴν ἐπιπόνησιν νέου σχεδίου προστασίας τῆς Ἀμερικανικῆς ναυτιλίας, διακανονίζοντος πρακτικώτερον σύστημα ἐπιχορηγήσεων, εἰς ἀντικατάστασιν τοῦ ἀποφιεύστων τοῦ προέδρου κ. Ρούζεβελτ γνωστοῦ Νομοσχεδίου τῶν κ. Κόπλελαντ—Μπλάντ.

Αἱ κρατικέραι κατευθύνσεις τοῦ νέου σχεδίου ἀποβλέπουν εἰς τὴν ἀναγένωσιν τοῦ ἐμπορικοῦ στόλου τῆς Συμπολιτείας διὰ τῆς παραγγελίας καὶ εὐθείας ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως εἰς τὰ ναυτηργεῖα τῶν πλοίων.

Η Κενέργησις θὰ καταβάῃ ἐξ ὀλοκλήρου τὴν ἀξίαν των καὶ θὰ τὸ ἐκ-
παιδεύῃ κατόπιν εἰς τοὺς ἑφοπλιστάς, μὲ δάσιν ἀξίας, ἵση πρὸς τὸ κόστος
παρομίου πλοίου, κατασκευαζόμενου εἰς τὸ ἔχοτερον.

Τοιοποτέποτες οὐ ἐπὶ πλέον διαφορὰ τὸν κόστος ναυπηγήσεως εἰς
τὰς Ἡν. Πολιτείας θὰ διαφένη τὴν κενέργησην, οἱ δὲ Ἀμερικανοὶ ἑφο-
πλισταὶ θὰ εὑθίσουνται, ώς πρὸς τὴν ἀξίαν τῶν πλοίων των, εἰς ἴσην μοι-
ραὶ μὲ τοὺς ἔνοντας ἀνταγωνιστάς των. Προβλέποντας ἀπόσης μεγάλων
εἰσιδίων εἰς τὴν ἔξαρσην τῶν οὗτοι ἀγοραζομένων κανονιγών σαφῶν.
Τοῖς μετρητοῖς θὰ καταβάλλονται μόνον 20 α.), τὸ δὲ ὑπόλιτον εἰς ἑ-
τησίας δόσεις, μὲ ἐλάχιστον τόκον καὶ μὲ ἀποτέλεσμήν ἐντὸς μᾶς εἰκο-
σμετίας.

Ἡ ναυπηγῆσις καὶ τρίτου λάτινερ

Κατόπιν πολυμήνων συζητήσεων, ἀναγέλλεται ἥδη, ὅτι ἀπερασίσθη
ἴσως τῆς «United States Lines» ἡ ναυπηγῆσις καὶ ἔνος τρίτου ὑπεροχε-
ανίου ποροφρομένου νῦν τεθῆ εἰς τὴν ἐπηρεσίαν τοῦ Βορ. Ἀτλαντικοῦ. Τὸ
νέον λάτινο, τύπου «cablin class», θὰ ἔχῃ χωρητικότητα 30.000 τ. γκρός,
ἔναντι 24.300 τ. τοῦ «Μανχάτταν» καὶ «Οὐάσιγκτον», καὶ ἐπηρεασίᾳ
ταχύτητα ἀνοτέραν κατὰ 2 μῆλα, ἢτοι 22 μῆλα, θὰ είνε δὲ τὸ μεγαλύ-
τερον σκάρος ἐκ τῶν μέχρι σήμερον ναυπηγήθεντων εἰς τὰς Ἡνωμένας
Πολιτείας.

Σημειωτέον, ὅτι ἡ ἐπιβατικὴ κίνησις τῆς γραμμῆς τοῦ Βορ. Ἀτλαν-
τικοῦ ὑπῆρχε κατὰ τὸ τρέχον ἔτος αἰσθητὸς μεγαλύτερα ἔναντι τῆς ίδιας
περιόδου τῶν τελεταίων ἐτῶν τῆς κρίσεως, χορὶς δῆμος καὶ νὰ φάσῃ
τοὺς σχετικοὺς ἀριθμοὺς τοῦ 1920. Κατὰ σχετικάς ἀνακοινώσεις τοῦ δ) ντοῦ
τοῦ ἐνδρώπη τμήματος ἐπιβατῶν τῆς «U.S.L.», ἡ ἐφετεινὴ κίνησις είνε
μὲν ἡμένην, ἀλλὰ ὡρὶ καὶ εἰς τὸν ἔκτασιν, ὥστε νὰ δικαιολογῇ τὴν
ναυπηγῆσην σούπερ-λάτινος, ὃμοιον πρὸς τὴν «Νορμανδίαν» καὶ τὴν
«Βασιλισσαν Μαρίην».

— «Τὸ πλείστον τῶν ἐπιβατῶν, ἐτόνισεν οὗτος, προτιμᾶς εἰσέτι νὰ
πληρωνῷ εὐθήντερον ναῦλον καὶ νὰ ταξιδεύῃ μὲ μικρότερῳ ὑπεροχεάνῳ
καὶ ὀλιγότερον ταχέα.

Ίαπωνία

Αἱ ναυλώσεις ξένων φορτηγῶν

Η «Ἐνωσίς τῶν Ἐφοπλιστῶν τοῦ Κόμπε» ἡρξισεν ἀπό τίνος χοό-
νον μίαν διαινετούσῃ ἐναντίον τῆς ναυλώσεως ξένων φορτηγῶν παρ'
Ίαπωνίαν. Εἰς ἀνάκοινων τῆς «Ἐνόσεως», δημοσιεύσισαν εἰς τὰ «Ἐ-
βδομαδιαὶ Ίαπωνικά Χρονικά» διατυποῦντα παράπονα, κατὰ τὰ ὅποια,
ἐνῷ τὸ σχέδιον «διαλύσεως» — ναυπηγήσεως πλοεδίων τῆς
Ἐθνικής ναυτιλίας καὶ ἀνεμένετο ἔτι πλέον νὰ τονίσῃ καὶ προαγγέλῃ τὰ
συμφέροντα τοῦ Ίαπωνικοῦ ἐφοπλισμοῦ, ἐπῆλθον αἱ ἀθρόων ναυλώσεις
ξένης χωρητικότητος, αἵτινες, μετὰ τῶν πραγματοποιηθεῖσῶν ἀγορῶν
ξένων πλοίων καὶ τῆς διατελεσθεῖσῶν τοῦ ἦτο ξένας σημιάς, ἐπεδείνουσαν
τὴν θέσην τῆς Ίαπωνικῆς ναυτιλίας. Καταρκόντων τὰ ἐσυνεχεῖαὶ αἱ ναυ-
λώσεις ξένων σημαῖνων, ὡς ἐνέχουσαν εἰς τίνας περιπότοπες καὶ χαρακτη-
ριαὶ συναγωνιστικῶν πρὸς τὰ Ίαπωνικὰ σκάρη, ζητεῖται δέ, ὅπως τοῦ λο-
ποῦ τῶν αἱ ναυλώσεις, δύον καὶ ἡ διαχειρίσις Ίαπωνικῆς ἰδιοτητοῖς
πλοίων ὑπὸ ξένας σημιάς, περιορισθεῖν, ὅχι μόνον χάριν τοῦ Ἐθνικοῦ
γοήτεον, ἀλλὰ καὶ χάριν τῆς θετικότερας προσαπίσεως τῶν θιγομένων
Ίαπωνικῶν ναυτιλιακῶν συμφερόντων.

Τὸ νέον σχέδιον «διαλύσεως—ναυπηγήσεων»

Εἰς τὸν Ίαπωνικὸν τύπον ἀναγράφονται νεώτερα πληροφορία, ἐν σχί-
σει μὲ τὸ ὑπὸ τῆς «Ἐνόσεως» τῶν Ίαπωνῶν «Ἐφοπλιστῶν» καταρτισθὲν
σχέδιον «διαλύσεων—νέον ναυπηγήσεων», ὅπερ ὑπεβλήθη πρὸ τίνος εἰς
τὸ ὑποργεῖον τοῦ Ἐμπορίου. Η ἑφαρμογὴ τοῦ σχέδιον τούτου ἀναφέρε-

ται εἰς τὴν χρονικὴν περιόδον Ἀπριλίου 1936 μέχρις Ἀπριλίου 1939,
προβλέπει δὲ τὴν διάλυσην πλατών σαφῶν 300.000 τ. γκρός καὶ τὸν
ναυπηγῆσιν ισαριθμόν, ἢτοι 100.000 τ. γκρός ἐπησίως. Αἱ τὸν Ια-
πωνικὴν κενέργησην ζητεῖται νὰ παραχωρήσῃ ἀμοιβὴν 50 γένεν κατὰ τὸν
γκρό.

Ἡ χωρητικότης τῶν νέων πλοίων δὲν θὰ είνει κατωτέρα τῶν 4000
τ. γκρός καὶ ἡ ταχύτης τῶν οὐρὶ μικροτέρα τῶν 13 μῆλων. Πάντως, ἡ
κενέργηση τοῦ Τόκοι δύναται νὰ ἐπιτρέψῃ καὶ τὴν κατασκευὴν σαφῶν
πλοίων 4000 τ. γκρός ὑπὸ τὴν ορτὴν ὅμως προϋπόθεσον, διτὶ τὸ σύνολον
τῆς ναυπηγηθησμένης τοιάτις χωρητικότητος δὲν θὰ ἐπερθεῖ τὰς
20.000 τ. γκρός ἐπησίως, μὲ ἐπιτρεπομένην κατωτάτην ταχύτητα διά τὸ
ογκό τῆς κατηγορίας ταύτης, τὴν τῶν 11 ½ μῆλων.

Τὰ πόδια διάλυσην ἀπειλούσια δέοντα νὰ είνει τοῦλάζιστον 1000 τ. γκρός
ἔχουσαν καὶ μῆλα 25 ἐπῶν, νηολογημένα δὲ εἰς Ίαπωνίαν πρὸ τοῦ Ἀ-
πριλίου 1936. Μία συμπληρωματικὴ ἐπιχορήγησης ἐξ 5 γένεν κατὰ τὸν
προβλέπεται διὰ τὰ σάπια τὰ ἔχοντα εἰδίκες ἐγγαταστάσεις, χωρὶς ὅμως
καὶ νὰ καθορίζεται τὸ εἶδος τῶν ἔχοντας ταχαστασίεων. Προβλέπεται τέλος,
ὅτι αἱ ἐν ισχύι διατάξεις, αἱ ἀναφερόμενα εἰς τὴν εἰσαγωγὴν καὶ νηο-
λογησην ἐν Ίαπωνίᾳ μεταχειρισμένων πλοίων, ἀγοραζομένων ἐκ τῆς ἀ-
λοδαπῆς, θὰ διατηρηθοῦν.

Ίαπωνία

Ο γαιάνδραξ, κρατικὸν μονοπώλιον

Λίαν εἰσαγωγὴν Ἀγγλικῶν γαιανθράκων εἰς τὴν Ίαπωνίαν, παρὰ τὴν
πρό τίνος ἐποχαρισθεῖσαν Ἀγγλο-Ίαπωνικὴν ἐμπορικὴν συμφωνίαν δὲν ἡδι-
νήθησαν ἀρόμη νὰ προσέλθουν τὴν ἔκτασιν ποὺ παρονοίαζαν πρὸ τῆς ἐ-
φαρμογῆς τῶν γνωστῶν συναλλαγματικῶν περιορισμῶν. Υπολογίζεται
οὐτοὶ Ἄγγλοι ἐξαγωγεῖς ἔχοντα λαμβάνειν εἰσέτι ἐκ καθυτερομένων
ἐπιλογῶν προηγουμένων πλαφαγγείλων ποσὸν 1.250.000 λιθῶν, ὁ δὲ λο-
γαριασμὸς αἵτοις δὲν δύναται νὰ ἐξοφληθῇ, εἰμὶ τηματικὸς ἀπὸ τὰ τι-
κῶν διαβέσματα ποὺ περισσεύματα τοῦ λειτουργοῦντος «εἰλικριγχ». Συνεπεί-
τούσιον οἱ Ἄγγλοι ἡρημήσαν νὰ δεχθοῦν νέας Ίαπωνικῆς παραγγελίας,
οἱ δὲ Ίαπλοι εἰσαγωγεῖς πεζόμενοι ἀπὸ τὰς ἐπιτακτικὰς ἀνάγκας τῶν
ἐστραφῆσιν πόδις τὴν Πόλωνικήν καὶ τὴν Ερμανικήν γαιανθραγούν.

Λόγῳ ὅμως τῶν ἔκτατων ἐν Ίαπωνίᾳ γεγονότων καὶ τῆς ἐντατικῆς
κυήσεως τῶν Ίαπωνικῶν σαφῶν εἰς μεταφορὰς στρατιωτικῶν,
καίσαρων καὶ ἐφοδίων εἰς τὴν Σομαλίαν, ἡρημήσαν σπουδαῖος αἱ
Ίαπωνικαὶ ἀνάγκαις διὰ μεγάλας ποσότητας γαιανθράκων καὶ μᾶλ-
αστα δι' ἀρίστην ποιότητα Ονάλλικων τοιούτων. Η Ίαπωνικὴ κενέργηση,
ἐνόπιον τῶν διυσχερῶν, ποὺ προσέκυψαν, ἐπεχερθεῖται ν' ἀναλάβῃ δι' ἴδιον
αἵτης λογαριασμῶν τὴν προμήθειαν τῶν ἀναγκαιούσων ποσοτήτων, καθι-
ροσασα, οὗτος εἰπεῖν, ἡνα Κρατικὸν μονοπώλιον γαιανθραγούς καὶ κώδ. Τοῦ λοιποῦ,
οἱ Ίαπλοι εἰσαγωγεῖς θὰ προσάνωνται εἰς ἀγορὰς μέσῳ τοῦ Κράτους,
τὸ οποῖον πάλι θὰ πάρει κάθε εὐθύνην διὰ τὴν πληρωμήν. Ε-
ξάστοιν ἀπὸ τὰ ἀνοτέρω μέτρα θ' ἀποτελέσσονται μόνον τὰ ἐν πλήρωσι
καὶ δια παραγγελίαι, ἀπὸ τὰ βιοτάμενα εἴγγυτέρας ἡμερομηνίας σημε-
βολῶν, ἐπεκτείσονται ἐντὸς ταχθείσης ωρισμένης προθεσμίας.

Τὰ μέτρα ταῦτα θεωροῦνται ἐπὸ τῶν Βρεταννικῶν ἐξαγωγέων, ὡς
διευκολύνοντα, ἀφ' ἐνὸς μὲ τὴν πρεσβάτερον διάθεσιν μεγάλων ποσοτή-
των γαιανθράκων, ἀφ' ἐτέρου δὲ τὴν ἐξαδαμάσιν μᾶς τόσον ἐπιζητοῦν
δι' αἵτοις καταστάσεις, ἀν καὶ προβλέπεται μεταγενεστέρως διτὶ ἡ κα-
θερώσις τοῦ μονοπώλιον θὰ χρονιμεύσῃ εἰς τὴν Ίαπωνικὴν κενέργησην,
ὅς μέσον τοποθετησεως τῶν ἴδιων τῆς διοικητικῶν προσόντων, ἐπ' ἀ-
ταλαγῆ γαιανθραγούς.

Τὰ οὔτοις μέσον καθειρούμενον μονοπώλιον δημιουργεῖ καὶ μίαν νέαν
ἀρόμη κατατάσσων ἀναφορικῶν μὲ τὰς ἀγορὰς καὶ τὰς μεταφορὰς τῶν

γαιανθράκων. Η τοποθέτηση τῶν παραγγελίων καὶ ἡ ἐξουσιοδοτηση
διὰ τὰς ναυλώσεις τῶν ἐκάστοτε ἀπατωμένων φορτηγῶν σαφῶν ἀν-

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



τέθησαν ἀποκλειστικῶς εἰς τὸ ἐν Κάρδιφ γραφεῖον τῶν «Κρατικῶν Ἰταλικῶν σιδηροδρόμων». Εἶναι φυσικόν, ὅτι τὸ γραφεῖον τοῦτο, μετά τὴν ναιώσιν τῶν διαθεσίμων Ἰταλικῶν πλοίων, θὰ προτιμᾶ τὰ Ἀγγλικὰ φορτηγά, ἐπὶ ζημιά τῶν Ιταλών ξένων σημαντικά, μεταξὺ τῶν όποιων καὶ ήτοι Ἐλληνική, αἵτινες μετέχουν μέχρι τοῦδε κατὰ ἀξιόλογον ποσοστὸν εἰς τὰ μεταφρόδια γιανθράκων εἰς τὴν Ἰταλίαν. Δέοντος ἔνταῦθα νὰ σημειωθῇ, ὅτι κατὰ τὸ παρελθόν ἦτος μετεφέρθησαν εἰς τὴν Ἰταλίαν 4.698.000 τ. Ἀγγλικῶν γιανθράκων, ἔναντι 9.640.000 τ. μεταφερόντων τὸ 1912. Ή μείωσις αὕτη διφεύλετα βεβαίως εἰς τὴν εὐρυτέραν ἐν Ἰταλίᾳ διάδοσιν τῶν Πολωνικῶν, Γερμανικῶν καὶ Ρωσικῶν γιανθράκων, ἀποδίδεται ὅμως κατὰ κύριον λόγον εἰς τὴν μεταπολεμικὴν ἀνάπτυξιν τῆς ἑδρο-ηλεκτρικῆς δυνάμεως ἐν Ἰταλίᾳ ταῦτα εἰς τὴν παρ' αὐτῆς εὐρυτέραν χορη-πολούσιν τῶν μηχανῶν Ντῆζελ.

Αί ύπηρεσίαι τῆς "Απω Ανατολῆς

Αι πρός την "Απο Ανατολήν" Ιταλικά γραμματά ἀνακανθίζονται ριζώσ και πυκνούνται. Λαβήγ εἰς τὴν ἀπόφασιν ταῦτην ἔδωκεν ὁ συγχρονισμός τῶν λοιπῶν ζένων πρὸς τὴν "Απο Ανατολήν" ὑπηρεσιῶν καὶ πρὸ παντὸς ἡ Γερμανικὴ προσπάθεια ἐπιφατίσεως διὰ τῶν τριῶν νεοτεκνῶν ἵερωρουσκεν τῆς, καθὼς καὶ ἡ προφατῶν ὅξεν μεταξὺ τῶν διαφόρων οπημάν ἀνταγωνισμός πρὸς ἔξισαφάλιστον μεῖζονος ποσοστὸν τῆς πρὸς τὰ ἑκεῖ κινήσεος. Αἱ Ιταλικά ἀποφάσεις συνοψίζονται εἰς τὴν ἴδρυσιν νέας γραμμῆς ἐκ Γένοβας πρὸς τὴν Κίναν καὶ τὴν Ιαπωνίαν, εἰς τὴν μεταρρυθμήν καὶ βελτίωσιν τοῦ λάνες «Κόντε Ρόσσο» πρὸς ἐπαύξησιν τῆς ταχύτητός του καὶ εἰς τὴν ἀντιμετόπιστον τῶν ἐξπτώσεων εἰς τὰς τιμὰς τῶν ναῦλων ἐπιβατῶν, λόγῳ τῆς μεταξὺ τῆς λιρέττας καὶ τῆς "Αγ-γιάνδης λίσας σηναλλαγματικῆς διασορᾶς.

Αναγγέλλεται ούτω, ή περί τη τέλη τον τρ. έτους ξαναζις μάς νέας ταχείας γραμμής έπιβατών και φροτίων έκ Γένοβας διά Κόμπε, μὲ διαιρέσους προσεγγίσεις εἰς Βοϊδάνην, Χόγκ Κόγκ καὶ Σαγκάνην. Αἱ ὑπάρχουσαι σήμερον Ἰταλικὰ πρός τὴν "Ανω" Ἀνατολήν γραμμαὶ, διατηροῦνται ἵπο τοῦ «Λόιδ Τριεστίνος καὶ ἔζον ώς ἀφετηρίαν τῆν Τεργέστην» περιλαμβάνονται μίαν «έξπρες» ὑπεροδία διά Βοϊδάνην καὶ Σαγκάνην μὲ τῇ λάνερος «Κόντε Ρόσσος καὶ «Κόντε Βέρντες καὶ μίαν ὑπεροδίαν φρεγγών διά Σαγκάνην καὶ Κόμπε. 'Η μεταξὺ ὅμως τῆς Δυτικῆς Ἰταλίας καὶ "Απω" Ἀνατολῆς κίνησις ενίσισκεται εἰς χείρας τῶν ξένων σημαῶν. 'Η κίνησις αὕτη είνε ἀρκετὸς σημαντική, ὅπως δὲ σημειώνεται εἰς τὰς στιτικώς πληροφορίας τοῦ 'Εμπορικοῦ 'Ἐπιμελητηρίου τῆς Γένοβας, περιέλαβε τὸ 1913 ἀναχωρήσεις έκ Γένοβας 17.840 ἐπιβότων, ἐκ τῶν ὅποιων 4926 μόνον μετεφέρθησαν δι' Ἰταλικῶν πλοίων καὶ 12.914 διά ξένων. Τὸ παρελθόν ἔτος ἡ κίνησις αὕτη, ἔτι πλέον τονοθείσα, περιέλαβε 19.099 ἀναχωρήσεις ἐπιβατών, ἐκ τῶν ὅποιων 13.851 μετεφέρθησαν διά ξένων πλοίων καὶ μόνον 5248 δι' Ἰταλικῶν. Κατὰ τοὺς πέντε πρώτους μῆνας τοῦ τρ. ἔτους, μία πρόσθετος ἀκόμη δραστηριότης ὑπέρ τῶν ξένων σημαῶν ἐστιεύθη.

Τά Ιταλικά ὑπερωφεάνια βασύτατον ἀντιμετωπίζουν τὸν ἔξινον ἀνταγωνισμὸν καὶ ίδιος τὸν προερχόμενον ἀπὸ τὰ νεοαντηγηθέντα λᾶς νερὸς τοῦ «Βορειοερυμαντικοῦ Λόνδ», «Σάργονδοστ», «Πότσδαμ» καὶ «Κναΐζεναύος». Αἱ διὰ τὰ ὑπερωφεάνια ταῦτα τιμᾶ τὸν ναύλον δὲ ἐπέβαται καὶ φορτία ώρισθησαν ἐπὶ τοῦ ίδιον ἐπιπλέουν μὲν τὰ ναύλολγά της Βρεταννικῆς «P. & O.», ἐπειδὴ ὅμως εἰσπράττοντα εἰς ἔξαγωγικά μάρκα, παρουσιάζουν ἐν τῇ πραγματικότητι μίαν ἔκπτωσιν 30 ο)ο περίπου. Παρομοίᾳ ἀπότελε αὐθείτου συναγωνισμοῦ είχε σημειωθῆ καὶ κατά τὸ 1933 ἐπὶ τῶν Γερμανικῶν ἐταριῶν εἰς τὰ ταξίδια τοῦ Βορείου Ατλαντικοῦ. Τότε, αἱ μετέσχουσα τῆς Συνδιαστέψεως τοῦ Βορ. Ατλαντικοῦ Εταιρία διεμαρτυρήθησαν καὶ ἐπέτυχον τὴν ἐπιβολὴν προστίμου εἰς τὰς Γερμανικὰς ἐπὶ 200.000 δολλαρίων.

Η ένεργεια εξ ἄλλου συγχρονίσεως τῶν Ἰταλικῶν πρὸς τὴν "Απο Ανατολήν γοιαμῶν, ἀναφέοται πρὸς τὸ παιὸν εἰς τὴν ἀνάλεβή των

τοῦ ὑπερωκεανίου «Κόντε Ρόσσο», Τὸ σκάφος τοῦτο, ναυπηγήθεν τὸ 1922 καὶ ἔχον χωρητικότητα 17.850 τόννων γκρός, εἶναι διπλοειλικονήντον, ἐφωδιαμένον μὲν ἀτμωτροβόλιον διπλῆς ὀδοντίσεως, ἀνατίνασσε δὲ ὑπερσιακὴν ταχύτητα 18 ½ μίλων, ἔσασπαλαιζόμενην ἀπό 8 λέβητας, ἐκ τῶν διποίων οἱ 6 ἔχοντα διπλοὺς κλιβάνους. "Ηδη πρόκειται ν' ἀντικα-
τασταθοῦν οἱ παλαιοὶ λέβητες τοῦ σκάφους διὰ νέων, συστήματος Loef-
fler, οἵτινες θὰ καταλαμβάνουν μικρότερον χώρον καὶ συγχώνονται ἡ α-
ένησον τὴν ταχύτητα τοῦ πλοίου εἰς 20 μίλια. Ή μετατράπη αὕτη ἡ π-
πάτηση ἀφορετοὺς μῆνας, ἐλπίζεται δὲ ὅτι τὸ «Κόντε Ρόσσος» θὰ ἐπα-
νέψῃ εἰς τὴν ὑπέροξείαν κατά τὰς ἀρχὰς τοῦ προσεχοῦς ἔτους.

Κέρδη καὶ ζημίαι τῶν ναυτικῶν ἐταιριῶν

Έδημοσιεύθησαν πρό τυνος οι λογαριασμοί μερικῶν Ιταλικῶν ναυπικῶν έταφων ἀφορῶντες τὰ περαγμένα τῆς ληξάσης χρήσεως. Οὗτοι, ή «Ναυγκαλίονες Λίμπερα Τριεστίνα» είχε ζημίαν 7.893.582 λιρετῶν, κατόπιν δικούς της ἀποσθέσεως 9.000.000 λιρετῶν ἐν της αξίᾳ τοῦ στόλου της. Μὲ τὴν νέαν αὐτὴν ζημίαν, τὸ πλαντικὸν τῆς ἑταῖρας, μεταφερθὲν εἰς νέον, ἔκθασεν εἰς τὸ 12.515.525 λιρετάς. Τὸ «Λόνδον Μετρόπον», τῆς Ρώμης, ὑπέστη ζημίαν 2.284.641 λιρετῶν, ἐνῷ καὶ κατὰ τὴν προηγουμένην χρονίσην είχε ζημίας 5.996.472 λιρετῶν.

'Αντιθέτως πρός τὰς ἀνωτέρους ἑταῖρας ἐπραγματούσης κέρδη 5,453.735 λιρεστῶν καὶ παρέσχεν εἰς τοὺς μετόχους της μέρισμα 5 ο), ή ἔταιρις «Τυρφένια», ἥτις—ός γνωστὸν—προσέρχεται ἀπὸ τὴν συγχώνευσιν τῶν ἔταιρων «Φλόριο» καὶ «Κομπάνια Ἰταλίανα Τρανσαλβάντικας (Citra). Τὰ κέρδη τῆς «Τυρφένια», ἡ όποια, σημειωτέον, λαμβάνει Κρατικὰς ἐπιχορηγήσεις, διέσειλνται κυρίως εἰς τὰς ἐκτελουμένας παν- αὐτῆς γραμμὰς μεταξὺ Ἰταλίας καὶ τῶν ἐν τῇ Ἀνατολικῇ Ἀφρικῇ Ἰ- ταλικῶν Κτήσεων. Αἱ γραμμαὶ αὗται διετήσθαισαν ζωγράφησιν, προ- βλέπεται δὲ ί κατὰ τὸ τρέχον ἔτος πραγματούσης μεγαλύτερων κερδῶν. Λόγῳ τῆς ἐπικρατούσης Ἑλληστικῆς δραστηριότητος εἰς τὰς πρὸς τὴν Ἐφιμορίαν καὶ τὴν Ἰταλικὴν Σομαΐτιαν γραμμάς.

Μεγάλη Βρεταννία

Αἱ ἐπικρίσεις τοῦ σχεδίου «διαλύσεων—ναυπηγήσεων»

Από τάς διατυπωμένας τελευταίως συγκίνης διαιροτροφίας τῶν "Αγγέλων ναυτηρῶν καὶ ἐφοπλιστῶν καὶ τὰς σχετικὰς εἰς τὴν Βούλην τῶν Κοινοτήτων ἐπερωτήσεις προκύπτει, διό οἱ ἐνδιαφερόμενοι κύκλοι δὲν εἶναι καθόλου ίκανοι ναυτηρών εἰς τὴν μέχρι σήμερον ἐφαρμογῆς τοῦ γνωστοῦ προγράμματος «διάλύσεως—ναυπηγησεων». Αἱ δάσοι τοῦ Κρατικοῦ στεδίου νέα κατασκευαν σκαφῶν εἰναι ἀλάχισται, ἀπόδιδεται δὲ τοῦτο ακριώς, εἰς τοὺς περιφορισμούς, ὅποιοις πλαρέζεται ή κυβερνητικῇ ἀριστῃ καὶ οἵτινες τείνουν νῦν ἐξοντετρούσον τας καθυτερηθείσας διὰ τοῦ Νόμου χορηματικὰς διευκολύνσει. Ἡδη, αἱ προτάσεις διὰ τὴν φιλικωτέραν καὶ πλέον ἐπωφελὴν διὰ τοὺς ἐφοπλιστας καὶ τοὺς ναυτηρούς τροποποιήσην τῶν σχετικῶν τοῦ Νόμου διατάξεων καθίστανται ὅσημέρα πολυναΐμοτερα, εἰς τοόπον ὥστε τὸ ἓπον φεγγεῖον τοῦ Ἐπιφορίου πάντες πλέον διατεθεμένον νῦν δεχθῆ, διποτε τὸ ἐπ 10 ἔταπομψιον πρόσφων προβλέπουμένον ποσὸν διατεθῆ ἐντὸς συντομωτέρου χρονικοῦ διαστήματος, ἵντοι πρὸ τοῦ τέλους τοῦ 1936.

Συγχρονείς ζητείται από την κυβέρνησιν, όπως ή ανάλογα δύο διαλυμένων τόνων παλαιών σκαφών πρός ένα γεοναυπηγόμενον, τοποτοιηθή εἰς ένα πρός ένα τόνον, όπως ἀπλειψθή ή διάταξις, καθ' ἣν τα ναυτηγούμενα πλούτο δέον να είνει τοις ἀντού τόποι μὲ τὰ διαλύμενα καὶ τοὺς τέλος ἐπεκταῦμα τῆς παροχῆς δανείων καὶ εἰς τοὺς ἴδιοτήτας «τάνκες». Δικαιολογητικὸν τῆς τελευταῖς ταύτης ὑποδείξεως ἀναφέοταί δι τὰ Ἀγγλικά δεξιεύοντά ουα δὲν είνει ἀπολύτως

POLISH PALESTINE LINE

POLISH TRANSATLANTIC SHIPPING COMPANY LTD

ΤΑΧΕΙΑ ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΔΙΑ ΤΟΥ

ΠΟΛΥΤΕΛΟΥΣ ΥΠΕΡΟΧΕΑΝΕΙΟΥ

"POLONIA,"

TONNON 14,000

ΚΩΝΣΤΑΝΤΖΑΣ · ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΕΩΣ

ΠΕΙΡΑΙΩΣ-ΧΑΪΦΦΔΣ ΚΑΙ Τ'ΑΝΑΠΑΔΙΝ

ΓΕΝΙΚΟΝ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΝΑΥΛΩΣΕΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

συγχρονισμένα, δι' ὃ καὶ καθίσταται ἀναγκαῖα ἡ ἀνάνεωσίς των. Ἐν ἐναντίᾳ περιπτώσει, βάσει τοῦ καταστατικοῦ τοῦ γνωστοῦ «πολὺ» τῶν δεξιμενοπλοίου τὰ πλανά Βρετανικὰ τοιαῦτα συντόμως δὲ παρατίθουν, καταλείποντα τὴν ἐργασίαν των εἰς τὰ συγχρονισμένα ζένα δεξι-
μενόπλοια.

Η ἀπάτησις ἀνάλογίας «ειδιάλυσεως»—ναυπηγήσεως ἐνὸς τόνυν πρὸς ἕνα, εὑρίσκει ἀντίθετον τὸν κ. Ράνονιαν, ἐπιδώκοντα, ὃς γνωστῶν, διὰ παντὸς μέσου τὸν περιφοιμῶν τῆς Παγγούσιουν χωριτικότητος. Μὲ τὴν καθιέρωσιν τῆς προτεινομένης ἀναλογίας, ἡ μεταφορικὴ δυναμικότης τοῦ διεισθοῦς ἐμπορικοῦ στόλου πρόστειται μᾶλλον νὰ αἰξηθῇ, λόγῳ τῶν πλεονεκτήμάτων τῶν καινούργων σκαφῶν, τῆς μεγαλύτερας ταχύτητος καὶ τῆς συντομοτέρας φορτοεκφορτώσεως, στοιχείων δηλαδὴ ενίσυνθων τὴν ἔκτελεσιν περισσοτέρων ταξιδίων. Τοιάντη ὅμως αἴξησης θὰ είχε, προφανῶς, δισμενεῖς συνεπείας ἐπὶ τῷ πληθωρισμῷ τῆς ἑπαρχούσης χωριτικότητος.

Αλλά και ή ἐπέκτασις τῆς χρημάτων δανείων εἰς τὰ «τάνκερς» φαίνεται ότι δὲν ενήρθη σύμφωνον τὴν Ἀγγλικὴν κυβέρνησιν. Ή κατασκευὴ περισσοτέρων δεξαμενοπλίων — καθ' ἥν μάλιστα στιγμὴν είνε γνωστὸν τὰ ἐν προκειμένῳ ληφθέντα περισσοτερικά μέτρα ἐν Νοθρηγίᾳ — θὰ ἔτεινε τὴν θέσην ἐν κυνόνῳ αὐτῆς ταῦτην τὴν παραξήν τῆς τόσον ἐπιτυχώς λειτουργούσης καινοποιεῖσας τῶν δεξαμενοπλίων.

Αἱ ὑπερεκτιμήσεις τῶν ἀσφαλιζομένων πλοίων

Τά πορίσματα τῆς διεξαχθείσης τελευταίως ἐν Ἀγγλίᾳ δικαστικῆς ἔρευνης περὶ τῶν αἰτίων, ποὺ προεξάλεσαν τὰς ἀλληλοδιαδόχους κατά τὸ τέλος του 1934 ἀπολείας Ἀγγλικῶν φορτηγῶν πλοίων εἰς τὸν Ἀτλαντικὸν ὄzeanον καὶ περὶ τῶν μετρῶν, τῶν ὅποιων ἡ ἐφαρμογὴ ἐξρίνετο ἀπομίητος πόδες διασφάλισαν τῆς ναυαπολίας καὶ τῆς ζώης ἐν τῇ θαλάσσῃ, ἐξαπολύτων ν' ἀποτελοῦν τὸ ἀντικείμενον ἐνδραγάν σχολίου ἀπὸ μέρους τοῦ ναυτικοῦ τόπου καὶ τῶν ἐνδιαιφερούμενον Βρετανικῶν ἀσφαλιστικῶν κύρων. Εἰς τ' ἀφορῶντα τὴν ἀπόλειαν τοῦ φορτηγοῦ «Μύτην», πορίσματα τοῦ λόρδου δικαστοῦ Merrivale, θίγεται δὲ λαρῷ την φοράν ἐπισήμως, ὃς ἀνέψαγκαν καὶ εἰς τὸ προηγούμενον τεῦχός του τὰ «Ναυτικὰ Χρονικά καὶ τὸ ζῆτημα τῆς ἵτερημήσεως τῶν πλοίων κατά τὴν ἐπὸ τῶν ἀσφαλιστικῶν ἑταῖρων κάτιψιν τῶν δι' αὐτὰ κινδύνων θαλάσσης». Επὶ τὸν ἀντικείμενον τούτων ὁ λόρδος δικαστής διετύπωσε τὴν ἀπορίαν, ἐάν θὰ ἔπειτα μελλοντικά νά ἐπιτρέπεται ἡ ἀσφάλιση τῶν πλοίων τῆς πολυαστικῆς μετάνηας.

«Πρόσεται — Έγραφεν εἰς τὴν ἔκθεσιν τοῦ — περὶ Σητημάτος πο-
καλοῦντος λεπτῆς κοινωνίας συνεπείας καὶ χρήσοντος μετέχοντος πο-
σοχῆς, οὐχί μόνον ἐπὶ τοῦ καθοδισμοῦ τῶν ὁρῶν ἐκτίμησεως καὶ αἰσθά-
σεως τῶν πλοίων καὶ τῶν φρεσίων τούν, ἀλλὰ καὶ τοῦ παράγοντος τῆς
ζωῆς τοῦ πλοϊσμάτος».

Κατά τούς ἐνδιαιφερομένους ἀσφαλιστικοὺς κύπλους, ὡς ὑπὲρ τὴν ἄξιαν τῶν ἐκτίμησις τῶν ἀσφαλιζομένων πλοίων ἀπετέλεσε ἵνα ἀκανθώδες θέμα διὰ τοὺς ἀσφαλιστάς. Σημερον, δλίγα, σχετικῶς, σχετική εἶνε ἡσφαλισμένων μόνον διὰ γενικήν ἀπόλειαν, τὸ δὲ ἔντημα τῆς ἡσαλισμένης ἄξιας εἶνε ὀνùδωδες διὰ τὴν ἔπεισιν τῆς πληρωμῆς κάθε ἀπατησίεως διὰ ἡμίας μερικῆς ἀβαίας ἐξ διαφόρων κινδύνων. Ἡ δλιγή ἀπόλεια καλύπτεται ἥδη ἕπο τῶν ἀσφαλιστῶν μὲ ποσοστὸν κατά 20 οὐ πειρατῶν ἀσφαλιστρού, δεδομένον, ὅτι αἱ περιπτώσεις ἀπατήσεως διὰ ἡμίας περιωρισμένης φάνεσιν εἰνε πολὺ συχνότεραι, ἔναντι τῆς ἀπατησίεως δι' ὀλικὴν ἀπόλειαν. Πρός ἀντικείμενον τῆς τοιωτῆς θέσεως τοῦ ἔντηματος καθιερώθη ἕπο τῶν ἀσφαλιστῶν ἡ διαδική ἐκτίμησις, ἢ τις προβλέπει κατώτερον ποσὸν διὰ τὴν ὀλικὴν ἀπόλειαν καὶ μεγαλύτερον δι' ὀλοὺς τοὺς κινδύνους. Ἡ δυσκολία παρουσιάζεται ἐν προσειμένῳ, ὅταν τὰ ἡσαλισμένα πλοῖα ἔχουν χαρηῆν τὴν πραγματικὴν αὐτῶν ἄξιαν. Ὡς γνωστόν, ἡ παράγωγος ὀλικὴ ἀπόλεια βασίζεται κατὰ κανόνα ἐπὶ τῆς χαρηῆς ἄξιας, ἡ δὲ ἀπατησις ἐπὶ χαρηῆς ἄξιας διὰ παράγογον ὀλικὴν ἀπόλειαν δὲν εἶναι δύσκολον να ἐπιτευχθῇ. Τὸ φορτηγὸν «Μίλιπούλ», ἴσογον χάριν, ἡσφαλισμένων μὲ τὴν ἀγοραίαν αὐτοῦ ἄξιαν, θὰ ἡδύνατο νὰ καταστῇ παράγωγον ὀλικῆς ἀπόλειας, ἔναν ὑψηστατο μετρίατον ἡμίαν, διὰ τὴν ἀποίαν τὸ κόστος τῶν ἐποικενῶν εἰκόνων ἥδυνατο νὰ φθάσῃ τὰς 6500 λιόνας.

"Εξει έπι πείρας ματιστωθῆ, διτοι οι πλοιοκτήται θά ἐπεθύμουν ν' ἀσφαλίζουν τά σκάφη των ἐπὶ πολὺν χαυπιλοτέρων ἄξιων, ἐάν οι ἀσφαλισταί εδέχοντο καὶ διὰ τάς χαυπιλάς ἐπιτυμήσεις νά ἐφαρμόσουν τὸ ἴδιον

W. KUNSTMANN,
STETTIN AND SWINEMÜNDE

ΕΦΟΠΛΙΣΤΑΙ — ΑΠΟΣΤΟΛΑΙ
ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ — ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ
ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ ΒΥΜΟΥΧΑΚΟΝ

ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΛΟΥΔ—Swinemunde
Τηλεγραφήματα: Kunstmania, Stettin.

KOAIKES

*Scott's 1906, 1896, 1885, Watkin & Appendix, Seedient.
Boe. Telephone. Stettin 25601 (5 line) Swinemunde 2036.*

ποσοστὸν ἀσφαλίστρου. Οὐδεῖς, δέντε, δύναται νὰ μεμψῇ τὸν πλοιοκτῆτην καὶ ν' ἀποδῷσῃ εἰς αὐτὸν κακήν τινα πρόθεσιν, ὅταν ἀσφαλίζῃ τὸ πλόιον του δι' ὄλικήν ἀπόλειναν εἰς αὔξενα διπλασίαν τῆς πρωγματικῆς, ἐφ' ὃν σον οὕτος καλεῖται νὰ ἔχει τελεῖν μεταξὺ μειονῶν ἀσφαλιστῶν δι' ὑψηλῆν ἐπικίμησιν ἀξίας καὶ ἡγεμόνων ἀσφαλιστῶν διὰ καμπάλην αὔξενα, διατάσσεται οἱ ἀσφαλισταὶ, κάριν τὸν συμφερόντον τον, δέχονται προθύμως τὴν ἴτερετίμησιν. Ή κατάστασις αὕτη— κατὰ τὸν λόφον Μερρι-
ναλ— προσαλεῖ ἡπειρός συνεπείας, δι' ὃ καὶ ἴτοδεικνεῖ οὗτος, ὅπως κατὰ τὴν σύνανταν μιᾶς ἀσφαλείας λαμβάνεται κάθε πρόθεψις ἐπὶ τοῦ βαθμοῦ τῶν καλποτέμνων κανδίνων, οὐχὶ μόνον διὰ τὸ πλοῖον καὶ τὸ φροτίον, ἀλλὰ καὶ διὰ τὴν ζωὴν τοῦ πληρωματος. Προτείνει, δηλονότι, ἐμμέσως νὰ ὁρισθῇ Νομοθετικὸς ἔνας «θεμιτὸς βαθμὸς ἀσφαλείας».

Είς ένισχυσιν τοῦ ἐπιχειρήματός των ἀντοῦ οἱ ἀσφάλισται φέρουν ὡς παράδειγμα καὶ τὴν ἑπόθεσιν μᾶς βιβλούροφ τῶν Πατρῶν, ἣντις ἀπολέθη καθ' ὃν χρόνον εἰργάζετο, βάσι τῷ διοικέμενῳ συμβολάων. Ἡ βιβλούρος αὕτη ἡτοῦ ἡ προφάσιμενή εἰς ἔτεφούλινον ποσόν, μολονότι ἡ πραγματική ἀξία της ἀνήρχετο εἰς δῆλας γηλάδες λιθόν. Τὸ συμβόλαιον ὅμως τῆς ἐργασίας της ἦτο λιαν ἐπιφερές καὶ μακροχρόνιον, ἐπειδὴ δὲ ἡ βιβλούρος ἦτο κατάληλος καὶ ἐν ταύτῃ ἀναγκατάστατος, ἡ ὑπηρῆ ἀσφάλισις της ἦτο ἀπλέτως δισαύλογημένη.

"Οσον αφορα τὸν συνεπολογισμὸν καὶ τῆς ζωῆς τοῦ πληρόματος εἰς τὰς προβλέψεις τῶν κινδύνων, διὰ τὴν σύναψιν τῆς ἀσφαλίσεως τοῦ πλοίου, ἀποτελεῖ τοῦτο — κατὰ τοὺς "Ἄγγελος ἐπικυρίας τῶν ποιησά-
των τοῦ λόφου Merrivale— ζήτημα ἀφορδόντος τῶν πλοιοκτήτας,
ταρά τοὺς ἀσφαλιστάς, εἰνε δὲ τῆς ἀφορδότητος τῶν ὑφισταμένων ἀλ-
ληλασφαλιστικῶν ὄργανισμῶν. Συμφώνως πορς τὴν Ναυτικὴν καὶ τὴν
Ἐργατικὴν Νομοθεσίαν οἱ ἐφοπλισταὶ ὑπέζουν ὕφισμένην εὐθύνην διὰ
τὴν προστασίαν τῆς ζωῆς τοῦ προσωπικοῦ τῶν πλοίων τον, ἡ ποχεροῦ-
ντα δὲ εἰς ἀποζημίωσις διὰ τὴν περίπτωσιν θανάτου ἡ τραπεζισμοῦ ἐν
διατηρήσιας. Κατὰ τὴν ναυτολόγην ἔνος πληρόματος, τελεῖ τοῦτο ἐν
πλήρει ἐπιγνώσει τῶν κινδύνων, ποὺ ἐνδεχομένος θὰ ἀντιμετωπίσῃ
καὶ τὸν ἀναδέχεται, ως ἀποτελοῦντας δροῦς τῆς ἀναλαμβανομένης ἴγ-
γασίας. Συνεπῶς, πῶς εἰνε δινατόν νὰ ἡ ποχεροῦθή ὁ πλοιοκτήτης εἰς εὐ-
θύνην καὶ πέρα τῆς ἵπτο τῶν Νόμων διαγραφομένης, ἀφοῦ η τοιωτῇ
πρόσθετος εὐθύνη εἰλεῖ συνυφασμένη, ως φυσικῇ καὶ ἀναπόφευ-
κτος συνέπεια τῆς ὅλης θαλασσίας περιπτετίας τοῦ ταξιδίου; Οἱ ἐπι-
κυριάται τῶν ἀπόγεων τοῦ "Ἄγγελος δικαιοτέρως ἐποπτηρίζουν ἐν προκειμένῳ,
ὅτι τόσον οὐ ὑπερεκτίμησις τῆς ἀξίας τῶν πλοίων διὰ τὴν ἀσφάλισιν τοῦ
εἰνε ἀδίνατον νὰ καταργηθῇ καὶ μάλιστα διὰ τῆς Νομοθετικῆς ὁδοῦ, ὅ-
ταν καὶ ὅτι η καθιέρωσις ηὔξενέν τον εὐθύνων τοῦ πλοιοκτήτου διὰ τὴν
ὑστεραίεν ζωῆς τοῦ πληρόματος, πέραν τῶν διὰ τῶν ἐν ισχύ Νόμων
ὑφισταμένουν. Εἶναι ἐντελῶς ἀδικιαζόντος.

Νορβηγία

‘Ο συναγωνισμὸς εἰς τὰς ἀσφαλίσεις σκαφῶν

Οι Νοσθηγοί ἀσφαλίσται κατὰ πυνθάνων θαλάσσης, ὅπως καὶ εἰς προγόνους τενέζους των ἀνέγραψαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά, εὐδιστρούνται ἀπό τίνος εἰς δινοσεροῦ θέσιν, λόγῳ ἀφ' ἐνὸς τῶν περιοιστικῶν μέτρων, ἄτινα τὰς Τήρης Νομοθετικῆς ὁδὸν ἔλαβεν οὐ σοσιαλιστική Νοσθηγική υπερβοντος, δύον ἀφορᾶ τὴν τοποθέτησιν ἀσφαλίστικῆς ἔγους αἱσάνες ἐν τῷ ἔξωτερον, μὲν καὶ διάτοι ἀφ' ἑτέρων, παρὰ τὰ κέρδη που ἐπραγματοποίησαν κατα-

ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΙΣ

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑ

Α. ΛΟΥΖΗΣ

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

ΔΑΝΕΙΑ TELEGR. ANGELLUSI TEL. AVENUE 3466 & 3467 ΝΑΥΔΟΣΕΙΣ

A. LUSI

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ ΕΝ ΕΛΛΑΣΙ

В. ВЕРНИКОВ

27, ΜΕΓΑΡΟΝ ΚΑΡΑΤΤΑΝΟΥ
ΑΘΗΝΑΙ

ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ

ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΙΣ

την περίοδον 1930—34 έκ της έργασίας των έπι Έθνικών σχαρών, αντιμετωπίζουν ήδη μίαν βαρύειαν ζητήσιμον τόν τιμών, εἰς τὴν ὥσπερν ἐπεχρεόμησαν νὰ προσθένται ἐκ συναγωνισμοῦ πρὸς τὰς χαμηλὰς προσφοράς τῶν "Ἄγγλων μεσιτῶν τοῦ Λονδίνου". Πόσον ὁ Ἀγγλικὸς συναγωνισμὸς βαρὺν ἔχει ἀντίτυπον ἐπὶ τῆς έργασίας τῶν Νοσθηγῶν ἀσφαλιστῶν, ἀρκεῖ νὰ ἀπολογηθῇ, ὅτι οἱ τελευταῖοι οὐτοὶ ἐνδιαφέρονται μόνον διὰ τὰς ἀσφαλίσεις τῶν Νοσθηγῶν πλοίων, ἐνῷ οἱ "Ἄγγλοι ἔχειν τὴν δωστηριότητά των ἐπὶ τοῦ διεθνοῦς ἐπιπλέον.

Ἡ κατάστασις αὕτη ἐπέσυρε τελευταῖος τὴν προσοχὴν τῆς Κυβερνήσεως τοῦ "Οσλο, χωρὶς ἐν τούτοις καὶ νὰ βελτιωθῇ ἡ ἐπὶ τοῦ συναγωνισμοῦ κατάστασις, διότι ὁ κρατικὸς παρεμβατισμὸς ἐνεψάντως δύο νέοντας κυδνούντων. 'Ο εἰς ἀναφέρεται εἰς τὸ δὲ δραματισμὸς σημαντικῆς οἰκονομικῆς ἐπιφορῆς ἐν Νοσθηγίᾳ τὸ «Γραφεῖον "Ελέγχου Πίστεως», δύναται ν' ἀναλαμβάνῃ τὴν κάλυψην κανδήνον θαλάσσης. Αἱ συνέπειαι ἐπὶ τοῦ μέτρου τούτου, μολονότι δὲν ἐπάρχουν εἰσέτι σαφῆ δεδομένα, προβλέπονται δισάρετοι διὰ τοὺς ἀσφαλιστῶν. 'Ο δεύτερος κανδήνος ἔγειται εἰς τὸ διτι, ἐνῷ η Νοσθηγίη ἀγορὰ ἀσφαλείῶν θαλάσσης παραμείνη εἰς τὴν σημερινὴν χαρᾶν δέσιν της, δεν πάτερεται νὰ ἐφαρμοσθῇ σχέδιον ἰδίωσεως Κρατικῆς ἀσφαλείας, κατὰ τὸ ὑπόδειγμα τοῦ ἐν τῇ Σοβιετικῇ Ρωσσίᾳ ισχέντος.

Ἡ σημερινὴ Νοσθηγίη Κυβέρνησις, ἀπορρέοντα ἐπὶ τοῦ έργατοι κόμιμασι, ἐπαρστοπεῖ τὰ 50 οῦ τῆς δινάμεως τοῦ Κοινοβούλου, μὲ τὰς ἐξλογές δύος τοῦ 1936 ἐλπίζει νὰ ἐπιτύχῃ ἀπόλυτον πλειονεματικόν, ὅποτε καὶ θὰ ἐπιδώξῃ τὴν διλογίων τοῦ έργατοι προγράμματος τῆς. 'Εάν τότε ἡ Ἀσφαλιστικὴ ἀγορὰ ἐνθίσκεται ἐπὶ καλῆς βάσεως, ἡ κυβέρνησις, προσηλωμένη εἰς ἄλλας ἐποθέσεις, δὲν θ' ἀπησχολεῖτο, κατὰ τοὺς Νοσθηγίους ἀσφαλιστικοὺς κύριλλους, μὲ τὴν έργασίαν ἀσφαλίσεως σχαφανί. 'Εάν διως ἡ ἀγορὰ ἐτέλει ἐπὸ δισερχοῦ θέσιν, τότε ἡ Κρατικὴ παρέμβασις θ' ἀνελάμβανε ἀκεφάλιαν τὴν έργασίαν ταῦτην ἐπὶ ζημιῶν τῶν ἰδιωτῶν ἀσφαλιστῶν καὶ μεσιτῶν, Νοσθηγῶν καὶ Ἀγγλῶν.

Τὸν κανδήνον ἀπὸ τὸν ἐπισείστες οἱ Νοσθηγοὶ ἀσφαλισταί, ὑποδεινόν την ἀνάγκην, ὅπως τὸ Λονδίνον ἀναζόψῃ τὸν ἐν προσεμένῳ συναγωνισμῷ καὶ ὥσπερ οἱ ἐνδιαφερόμενοι προέλθουν εἰς συμφωνίαν συνεργασίας, μὲ βάσιν τὴν διατήσην τῶν ἀρχικῶν ἀσφαλίσεων ἐν Λονδίνῳ, ἐπὸ τούτον ἀντασφαλίσεισον, ὥστε ἀμφότερα τὰ μέρη νὰ ὑφελῶνται. Μὲ τὴν συνεργασίαν, ταῦτη καὶ ἡ Ἀσφαλιστικὴ Ἐταιρία θὰ ἐξυπηρέτει τὰ συμφέροντά των, ἀλλὰ καὶ οἱ μεσιταὶ θ' ἀνενοιχτοί, διότι ἐπὶ τῶν βελτιωμένων ἀσφαλίστρων θὰ ἐχαροῦντο ἦρηλότερα μεσιτικὰ δικαιώματα.

Ἐν τῷ μεταξὺ οἱ ἐποπλισταὶ εἴναι οἱ μόνοι, οἵτινες ἐποφεύλανται ἐπὶ τοιούτου συναγωνισμοῦ, κατορθώσαντες ν' ἀσφαλίσουν τὰ σκάφη των καὶ διὰ τὸ 1936 βάσιτες εὐθηνοτάτων ἀσφαλιστῶν.

Πολωνία

Διεθνής συνεργασία εἰς δύο ναυπηγήσεις

Δόδεκα χρόνια συνειργάσθησαν διὰ τὴν κατασκευὴν τῶν δύο νεοτέρων Πολωνικῶν λάινες «Πιλσόνδσκο» καὶ «Μπατόρ», ἀτινα προορίζονται διὰ τὴν τακτικὴν ἐπηρεσίαν Γδύνας—Χάλκαζ—Νέας Τόργης καὶ ζησούν χωρητικότητα 14.500 τ. γρόδος περίπου ἕκαστον, μὲ δια-

στάσεις μήκους 514 ποδῶν, πλάτους 70 καὶ πλευρικοῦ ὕψους 25 ποδῶν καὶ μὲ προβλεπομένην ὑπηρεσιαδήν ταχέτητα 20 μιλίων τὴν ὥραν. Εἰς τὴν ἐποχὴν αὐτὴν — γράφει ὁ ζένος ναυτικὸς τύπος — κατὰ τὴν ὥσπερν ἐξαστάτωσις τῆς αὐτοκρατείας συγχεντόωντες τὴν προσπάθειαν κάθε γραμμῆς, χωρεύεται ὡς ἓνα πολὺ εὐόδιον σημείον ἡ διεθνής συνεργασία διὰ τὴν ἐν Ιταλίᾳ ναυπηγήσιν τῶν δύο τούτων Πολωνικῶν ἐπεφοριανίων.

Εἰσέφεραν διὰ τὴν κατασκευὴν τοὺς, αἱ Ήνομέναι Πολιτεῖαι τὰς γραφοσοπικὰς πεζίδας, τὰ μηχανήματα κατασέβεστος πυραϊάς καὶ ἀπαγα τὰ τὸ εἶδος καὶ σχένη μαγειεύσιον. Ἡ Δανία ἐπρομήνευσε τὰς ἐγκαταστάσεις φυγείων, τὰ μηχανήματα πλωτήριον, τὸ σύστημα αντομάτων αεροσιοῦ, τὰς ἀγνώστας καὶ τὰ ἡλεκτροκίνητα βαροῦντα, ἡ Τορχοσόλοβακία τὸν κατειργασμένον οἰδήρον, τεμάχια μηχανῶν καὶ ἐξαστάτωμα καὶ τοὺς τελικοὺς ἀξόνας διὰ τοὺς τέσσαρας κυνηγῆρας, ἡ Μεγάλη Βρετανία τὰς θύλακας, τὰ μηχανήματα πηδαλίου καὶ μετρήσεως τῶν στραφῶν, τὰ μηχανήματα ἐξαπισώσεως τῶν λεβήτων καὶ τὰς ισχυρὰς ἀντιμετωπίσεως διαφορῆς τῶν ινάλων, ἡ δὲ Σκωτία τὰς ἐγκαταστάσεις διῆπει στηρίξιν.

Ἡ Ογγαρία ἐπφορήμενες διάφορα ἐπι χάλυβος τμήματα τῶν δύο σκαφῶν καὶ τὰ ποδοστήματα τῆς πόμηνς καὶ τὰς ποδῶν τοὺς, ἡ Ιταλία κατεσφεύσασε τοὺς κυνηγῆρας, ἡ Γαλλία τὰ χαλάρωντα ἐξαστήματα, ἡ Ανδριτία διάφορα ἐλάσματα, ἡ Γερμανία τοὺς ἀνελκυστήρας τῶν λέμβων καὶ τοὺς πίνακας τῶν ἡλεκτρικῶν ἐγκαταστάσεων, ἡ Ἐλβετία ἐπφορήμενες τὰς μηχανὰς προώσεως, τύπου Σούλτζεφ, τὰς ἀντίλιας κανοίμων ὑλῆς πλ. ἡ δὲ Πολωνία ἐχρησιμοποίησε τὸν γιανάνθρακα της διὰ τὴν πληρωμήν τῶν Ιταλικῶν ναυπηγείων καὶ τοὺς κορυφαίους καλλιτέχνας της διὰ τὴν ἐσωτερικὴν τῶν δύο πλοίων διασώματαν. 'Αναφέρεται ἡ ἐπισκοπή, ὅτι τὰ δύο νεοτέρωντα λάινες πρόσεξται ν' ἀντικαταστήσουν τὰ πλατώτερα σκάφη «Κοτσιούζο» καὶ «Πουλάσκι». Ἡ Πολωνικὴ ναυτιλία, ἀριθμοῦσα τοις 15 μόλις ἐτῶν παρατάσσει σημερινὸν δύναμιν 55 σκαφῶν, ὄλικῆς χωρητικότητος 64.358 τόννων γρούζ.

Σοβιετική Ρωσσία

Ἐμπόριον, λιμένες καὶ ναυτιλία

Κατὰ τὰς ἐν Μόσχας ἀνακοινωμένας στατιστικάς, ποσοστὸν 25 οῦ περίπου τῆς δόλης ἐμπορικῆς κινήσεως τῶν Σοβιέτων πετεφέρθη μέση τὸν ἴδιατινον ὁδὸν τῆς Ἐνόσεως τῶν Σοβιετικῶν δημοκρατιῶν καὶ 9 οῦ περίπου διὰ τὸν διαλάσσοντα. 'Αρ' ἐτέρου τὰ 9 οῦ τὸν δόλον κεντλον τοῦ ἐξοτερικοῦ ἐμπορίου τῶν Σοβιέτων διωχτεύθη θαλασσίοις, αἱ μεταφοραὶ δ' αὗτα ἀξιόλογον ἐμπανίζουν ἀπὸ ἔτους τοῦ ἔτος αἴσχοιν. Οἱ ἀνωτέρωι ἀριθμοὶ εἰναι ἀρκετά χαρακτηριστικοὶ τῆς σπουδαστήτος, πολὺ ἀποδίδεται ἐπὸ τῶν Σοβιέτων εἰς τὰς διὰ τοῦ διδαστοῦ μεταφοράς καὶ τῆς καταβαλλομένης προσπάθειας διὰ τὴν ἀνάπτυξην τῶν Ρωσικῶν λιμένων καὶ τῆς ἐπεργοντικής Σοβιετικῆς Ναυτιλίας.

Μολονότι καὶ πολοπεικῆς τὸ ὑπερβαλλόσσιον ἐμπόριον τῆς Ρωσσίας ἀνέκαθεν ἡτο ἐπέρχεται τοῦ διὰ ζημᾶς, ἡ Τσαρικὴ κυβέρνησης μιρράν ἀπέδιδε προσοχὴν εἰς τὴν ἀνάπτυξην τῶν λιμένων τῆς χώρας καὶ εἰς τὴν ἀπόκτησιν ισχυροῦ ἐμπορικοῦ στόλου. Μεταξὺ τῶν ἐτῶν 1900 ἕως 1914 είχον διατεθῆ ἐπὶ λιμενικής κατασκευαστικῆς τοῦ παραδοστήτος, πολὺ ἀποδίδεται ἐπὸ τῶν Σοβιέτων εἰς τὰς διὰ τοῦ διδαστοῦ μεταφοράς καὶ τῆς καταβαλλομένης προσπάθειας διὰ τὴν ἀνάπτυξην τῶν Ρωσικῶν λιμένων καὶ τῆς

**ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΙ
ΠΟΛΗΤΑΙ ΓΕΡΜΑΝΙΚΩΝ ΓΑΙΑΝΟΡΑΚΩΝ
ΑΝΩ ΣΙΛΕΣΙΑΣ**

ΑΝΘΡΑΚΕΥΟΝΤΕΣ

ΕΙΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ ΜΑΣ

**ΛΑΥΡΙΟΥ
ΘΟΡΙΚΟΥ
ΣΥΡΟΥ**

ΠΕΙΡΑΙΩΣ

**ΕΠΙΤΥΓΧΑΝΕΤΕ ΤΑΧΙΣΤΗΝ ΚΑΙ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΝ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΙΝ**

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ
ΔΙ' ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΣΤΑΘΜΟΥΣ

"ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΚ,,

ΤΗΛΕΦΟΝΟΝ 40-491 = ΝΟΤΑΡΑ 95 ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ

**Ε Τ Α Ι Ρ ΙΑ
Ι. Δ. ΚΟΡΚΟΔΕΙΛΟΣ & ΥΙΟΙ**

τών τῶν Σοβιέτ ἄνω τῶν 40 ἔκατ. φονδίων. Ἡ Τσαρική Κυβέρνησις ἐξ ἀλλού δὲν κατένεμε τὰς σχετικὰς δαπάνας, βάσει σαφοῦς καὶ πραγματικοῦ προγράμματος, τὰ δὲ δαπανηθέντα ποσά μεταξὺ τῶν ἑταῖρων 1884 ἔτος καὶ τὸ 1914, ἦτοι περὶ τὰ 100 ἔκατ. φονδίων, διετέθησαν κατὰ ποσοστὸν 95 οὐρανούς, ἀποκλειστικῶς καὶ μόνον εἰς τὰς λεπάνας Ἀζοφικῆς, Μαύρης Θαλάσσης καὶ Βαλτικῆς, πρὸς ἐνίσχυσιν ἐκείνων τῶν λιμένων, οἵτινες συνεδρᾶσαν τῷν καλλυνθέντον πολεμικῶν ἀναγκῶν τῆς χώρας καὶ οἵτινες, ἐν καιρῷ εἰρήνης, ἥσαν κατάλληλοι διὰ τὰς ἔξαγωγάς γεννημάτων. Οἱ ὑπόλοιποι λιμένες οὐδεμίας πρατικῆς προνοίας ἔτυχον. Δέοντας νὰ προστεθῇ ἀκόμη, ὅτι κατὰ τὴν διάφοραν τοῦ ἑμετέλιουν σπαραγμοῦ τῆς Ρωσίας, ἔνα μέγα τιμῆμα τῶν λιμενικῶν, ἔφοιν καὶ μηχανημάτων ἡχριστεύθη ἡ καὶ ἐντελῶς κατεστράψθεν τὰ ὑπάρχοντα σκάφη ἔμπορος αὐτῶν εἰς τὸν διαφόρον λιμένας τοῦ ἔξωτερον.

Τὰ Σοβιέτ ἔγαγράσθησαν, ώς ἐν τούτῳ, νὰ δημιουργήσουν μίαν νέαν ναυτιλίαν καὶ νὰ κατασκευάσουν ἐν νέον τὸν Ρωσικὸν λιμέναν, διὰ νὰ τὸν καταστήσουν ισχυρὸν πρὸς ἀντιμετώπισιν τῶν ἀναγκῶν τοῦ ἔξωτερον ἐμπορίου. Ἀπὸ τοῦ 1921 μέχρι τῆς ἐνάρξεως τῆς ἐμπορίου τοῦ πρώτου πενταετοῦ σχεδίου ἐλήφθη πρόνοια διὰ τὴν βελτίωσιν τῶν λιμένων καὶ τῶν τεχνικῶν μέσων των, βάσει δεσμοτοῦς προθεσμίας ἑτελεστῶν τῶν ἔργων, κατὰ δὲ τὸ 1930 ἡ ἐμπορικὴ σύνησις τῶν λιμένων ἐφθασε τὸ 45.7 ἔκατ. τόννων, κατὰ τὸ 1934 ὁ κύκλος τῶν φορτίων, ποὺ διοχετεύθησαν μέσω τῶν θαλασσῶν Σοβιετικῶν λιμένων, ὑπερέβη τὸν τοῦ 1923 κατὰ ποσοστὸν 31 οὐρανούς, ἔφθασε δηλαδὴ τὰ 58.2 ἔκατ. τόννων, καθ' ἣν σπιγμήν, λόγῳ τῆς Παγκοσμίου οἰκονομικῆς κρίσεως, ασθύται ἐσπημειούτο ἐκπτώσεις εἰς τὴν ἀντίστοιχον κίνησιν τῶν ξένων λιμένων. Εἰς 42 ἀστικές χώρας, ἀντιποστοπεύσασα τὰ 88 οὐρανούς τῆς παγκοσμίου μεταφορῆς ἀπὸ θαλάσσης κατέστησε, αἱ μεταφοραὶ ἐμπορευμάτων ἀνήλθον κατὰ τὸ 1933 εἰς τὰ 97 οὐρανούς εἶναι τῆς πενταετίας 1925—29.

Κατὰ τὰς αὐτὰς πάντοτε πληροφορίας ἐν Μόσχαις, ἡ προϊόντα ἔγινον πολυτελεῖς τῶν Σοβιέτ καὶ ἡ ἐπίτευξης τῆς οἰκονομικῆς αὐτῶν ἀνεξαρτησίας, μετέβαλον φυσικῶν τῶν χαρακτήρων τοῦ κύκλου τῶν φορτίων καὶ τῆς ναυτιλιακῆς καταστάσεως. Τὸ ἀπότολοίκον ἐμπόριον ἀπὸ 11.9 ἔκατ. τόννων τοῦ 1913, ἥξενθη τὸ 1934 εἰς 20.3 ἔκατ. τ., αἱ δὲ ἔξαγωγα, κατὰ τὰ αὐτὰ ἐπὸ τὸ σύγκρισιν ἔτη, ἥξενθησαν ἀπὸ 15.7 εἰς 17.8 ἔκατ. τόννων, ἐνῷ παραλλήλως αἱ εἰσαγωγαὶ ἐμειδόθησαν ἀπὸ 5.5 εἰς 0.8 ἔκατ. τόννων. Λίγην ποὺ ἔγαγρα τροφίμων ἡλασθήσαν, αἱ δὲ τῶν διοικητικῶν προϊόντων ἔνιανθησαν. Ποσοστὸν 22 οὐρανούς ἐπὶ τοῦ συνόλου τῶν Ρωσικῶν ἔξαγωγῶν κατὰ τὸ 1913 ἀφέωρα ξύλειαν, ἐνῷ τὸ 1934 τὸ ποσοστὸν αὐτὸν ἥξενθη εἰς 38 οὐρανούς. Ἐπίσης αἱ ἔξαγωγαὶ πετρελαῖαν, κατὰ τὰς ίδιας περιόδους, ἥξενθησαν ἀπὸ 5.5 ἔκατ. τόννων εἰς 23.5 καὶ αἱ τῶν γιανθράσκων ἀπὸ 0.1 εἰς 13 οὐρανούς. Ηρωτολεικῶς ἡ Ρωσία, όχι μόνον δὲν ἥξενθη γιανθράσκως, ἀλλ' αἱ εἰσαγωγαὶ τοῦ εἰδούς τούτου ἐκάλυπτον τὰ 67 οὐρανούς τοῦν ἐν τῆς ἀλλοδατῆς Ρωσικῶν προμηθειῶν, ἐνῷ σύμμερον τὰ Σοβιέτ ἔξαγωγας γιανθράσκως εἰς εὐρεῖαν κλίμακα καὶ ἔχουν περισσεῖ τὰς εἰσαγωγάς των εἰς ποσθητά τινα μηχανημάτων καὶ εἰς μερικὰς ἀπατεργάστους πρότιτας ἄνθες, ἀπαρατήτους διὰ τὴν συμπλήρωσιν τῶν ίδιων αὐτῶν πηγῶν.

Τὰ μεταφερόμενα ἐπίσης διὰ Ρωσικῶν σκαφῶν φορτία παρουσιάζουν αἰσθητήν κατὰ τὰ τελευταῖα ταῦτα ἔτη αὐξησιν. Οὕτω, τὸ 1920 μετεφέρθησαν διὰ Σοβιετικῶν πλοίων 12.3 ἔκατ. τόννων ἐμπορευμάτων, ἐνῷ τὸ 1934 μετεφέρθησαν 22.1 ἔκατ. τ. Λίγην ποὺ ἔγαγρα καὶ ἡ Ἀζτοπλοΐα καλύπτουν σχεδὸν τὰς ἀνάγκας των ἀπὸ τὰ Σοβιετικά σκάφη καὶ μόνον

εἰς τὰς ἔξαγωγάς ἀπασχολοῦνται σκάφη διαφόρων ξένων σημαδίων. "Οσον ἀφορᾷ τοὺς λιμένας ἀναφέρεται, ὅτι ἀφοτοὶ νέοι νέρισσονται σημερινοὶ ἐπὸ κατασκευήν. Εἰς τὴν Ἀλιού Ανατολήν συνεπληρώθη ὁ νέος λιμήν Μοσκάλιο, προσωρισμένος διὰ τὴν μεταφορὰν τῶν πετρελαίων τῆς Σαχαλίης. Εἰς τὴν Ἀζοφικήν ἐπίσης νέοι λιμένες ἐδημιουργήθησαν, εἰς δὲ τὴν Μαύρην Θάλασσαν κατασκευάζεται ἡδη ὁ νέος λιμήν Οτσεμίζι, δόστις προορίζεται νὰ διευρύνῃ τὰς ἔξαγωγάς γιανθράσκων. Παραληπτικῶς πρὸς τὴν κατασκευὴν νέων λιμένων, λαμβάνεται πόροντα βελτιώσεως καὶ τῶν παλαιῶν, διὰ τῆς ἀνθησίσεως τῶν τεχνικῶν μέσων των διὰ τὰς φορτοεξυποτάσσεις καὶ τῆς ἀνεγέρσεως νέων λιμεναποθηκῶν κλπ.

Περιορισμὸς τῶν ξένων ναυλώσεων

Πόσον σοβαρὰ τίνει ἡ καταβαλλομένη ἐπὸ τῆς Σοβιετικῆς Ρωσίας προσπάθεια διὰ τὴν ἀπότητην ἐπωφοροῦ ἐμπορικοῦ στόλου καὶ ἔξασφάλλουσιν ἐπὲρ τῆς σημαδίας τῆς σημαντικοῦ ποσοστοῦ τῶν ἀπερθαλασσίων μεταφορῶν της, ἀλλὰ καὶ πόσην ἐπίδρασιν πλάκεται ν' ἀσκήσῃ τὸ γεγονός τοῦτο εἰς τὴν ἐργασίαν τῶν ξένων πλοίων, τῶν ἀπασχολούμενών εἰς τὰς Ρωσικὰς μεταφοράς, καταφαίνεται ἀπὸ τοὺς κατωτέρους στατιστικὸς ἀποθημάτων, ὑφειλομένων εἰς τὸν Σοβιετικὸν τύπον τῆς Μόσχας. Ἀπὸ τῆς Ἐλληνικῆς πλευρᾶς ἐνέχει ιδιαίτερον ἐνδιαφέρον ἡ διαφορή καὶ ἐντατική ἐνίσχυσης τοῦ «Σόβοτραγκόν», δεδομένου δὲ τὸ Ελληνικὸν φορτίον ἀνείκασθεν ἡττεῖται μέγα τιμῆμα τῆς ἐργασίας του ἀπὸ τὰς ἔξαγωγάς τῆς τόσου γνωστού ποσοστῆς ἀγορᾶς.

Ἄλλην προσειμένῳ πληροφορίᾳ τοῦ Σοβιετικοῦ τύπου ἀναφέρονται, ὅτι κατὰ τὴν πρότην μεταπολεμικὴν περιόδον τὰ Σοβιέτ κατέβαλον 100 ἔκατ. 120 ἐκπτώσεων τριῶν γονδύλων εἰς ξένα σκάφη διὰ τὰς ἀπερθαλασσίας μεταφοράς των καὶ μόλις 5.4 οὐρανούς ἐπὶ τῶν ἀναγκῶν των ἐκάλυψαν διὰ τῶν πλοίων. Ἀντιθέτως, κατὰ τὰς ἀρχὰς τοῦ 1935, ἡ ἐν σινήοις Σοβιετική χωρητικότης ἐπερέβαινε τὴν ἐποίησιν τοῦ Τσαρικοῦ καθεστώτων Ρωσοπολιτικήν κατατάσσειν κατὰ ποσοστὸν 53 οὐρανούς. Διαφοροῦνται δὲ ἀλλού τοῦ τρέχοντος ἔτους, τὰ 16 ½ οὐρανούς τοῦ Ρωσικῶν ἔξαγωγῶν καὶ τὰ 82.8 οὐρανούς τῶν εἰσαγωγῶν, ἥτοι τὸ 1/5 τῆς ὅλης διὰ θαλάσσης ἐμπορικῆς κατήσεως τῶν Σοβιέτ, ἐκάλυψαν διὰ τὰ Σοβιετικής χωρητικότητος. Περιεσθόμενα, τούτεστον, — δύος καὶ φαραγγιστικῶν ἀναγράφει ὁ Ρωσικὸς τύπος — εἰσαπομάρτυρα ὡς γονδύλων, ἀπίνα τὰ ποσθητά τῶν σημαδίων καὶ περιφέρονται εἰς τὰς ναυτίλιας διαφορῶν ξένων χωρῶν.

Αἱ ἐπὸ τῶν Σοβιέτ ναυπηγήσεις κανονοργῶν πλοίων καὶ αἱ ἀγοραὶ μεταχειρισμένων τοιούτων ἐπὶ τῆς ἀλλοδατῆς, βαίνουν σταθερῶς αὔξεσσαν, ἀν καὶ ἡ προσπάθεια αὕτη τῶν Σοβιέτ ὅπος ἀπαλλαγὴ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιφορῆς τῶν ξένων σημαδίων, ποτενέσται δὲ δὲν πρόσεται νὰ πραγματοποιηθῇ οὔτε συντόμως, ἀλλ' οὔτε καὶ ὀλοκληρωτικῶς. Κατὰ τὸ α' ειπον τὸ, ἐναντιοῦνται ἐπὸ τῶν Σοβιέτ ξένα πλοία χωρητικότητος 4.400.000 τόννων δ. w., διὰ τὴν μεταφορὰν ξύλειας, ἐλαίων, γεννημάτων, μεταλλευμάτων καὶ γιανθράσκων. Ἀποδεικνύει τοῦτο, ὅτι αἱ Σοβιετικά ἀνάγκαια διὰ τὴν ναύλωσιν σημαδίων δὲν εἰναι δεδομένη τόσον εὐφύτευσι, δύον κατὰ τὸ παρελθόν, ἀλλὰ δὲ τὶς πάντως θέλουν συνεχισθῆ ἐπὶ σειρὰν ἐπὸν ἀκόμη. «Τὸ γεγονός αὐτὸν — γράφει μία Ρωσικὴ ἐφημερίδης ἐνδιαφέρει ζωηρῶς τὰς χώρας ἐκείνας, τῶν δύοισιν τὰ σωμάτια παντόνωνται ἀπὸ τὴν Σοβιέτ ὅπος ἀπαλλαγὴ τῆς ναυτιλιακῆς ἐπιφορῆς τῶν ξένων σημαδίων, ποτενέσται δὲ δὲν πρόσεται νὰ πραγματοποιηθῇ οὔτε συντόμως, ἀλλ' οὔτε καὶ ὀλοκληρωτικῶς. Κατὰ τὸ α' ειπον τὸ, ἐναντιοῦνται ἐπὸ τῶν Σοβιέτ ξένα πλοία χωρητικότητος 4.400.000 τόννων δ. w., διὰ τὴν μεταφορὰν ξύλειας, ἐλαίων, γεννημάτων, μεταλλευμάτων καὶ γιανθράσκων. Ἀποδεικνύει τοῦτο, ὅτι αἱ Σοβιετικά ἀνάγκαια διὰ τὴν ναύλωσιν σημαδίων δὲν εἰναι δεδομένη τόσον εὐφύτευσι, δύον κατὰ τὸ παρελθόν, ἀλλὰ δὲ τὶς πάντως θέλουν συνεχισθῆ ἐπὶ σειρὰν ἐπὸν ἀκόμη. «Τὸ γεγονός αὐτὸν — γράφει μία Ρωσικὴ ἐφημερίδης ἐνδιαφέρει ζωηρῶς τὰς χώρας ἐκείνας, τῶν δύοισιν τὰ σωμάτια παντόνωνται ἀπὸ τὴν Σοβιετική Κυβέρνησιν. Ἀλλὰ καὶ η διομήσιν της Ρωσίας, συντελέσσουσα εἰς τὴν περιστολήν τῶν εἰσαγωγῶν της, ἐνδιαφέρει ἐξ ἵσου τὰς διοικητικαὶς χώρας, τῶν δύοισιν αἱ εἰς Ρωσίαν ἔξαγωγαὶ περιφερίσθησαν τελευταῖς εἰς τὸ ἐλάχιστον».

LAMBERT BROTHERS LONDON E.C. 3 COAL SALE & PURCHASE OIL Bunkering Contractors for Foreign Depots and United Kingdom Coal Shipping Ports; Coal Exporters, Steamship Agents, Brokers for Chartering & Insurance

Also at

CARDIFF: The Exchange.

NEWPORT, MON: 69, Dock Street.

PORT TALBOT: Exchange Building.

NEWCASTLE-ON-TYNE: Exchange Buildings.

TYNE DOCK: 67, Hudson Street.

BLYTH: 19, Ridley Street.

WEST HARTLEPOOL: Victoria Terrace,

Correspondents:

BILBAO (SPAIN): LAMBERT BROTHERS. Sociedad Limitada,
Apartado 154

GLASGOW: 78 St. Vincent Street.

METHIL: 82, East High Street.

BURNTISLAND: 20, High Street.

HULL: Prudential Buildings.

GRIMSBY: 9, Cleethope Road.

IMMINGHAM: Dock Office.

COALING STATIONS AT

GIBRALTAR

PORT-SAID

CEUTA

SUEZ

ORAN

PERIM

ALGIER

BOMBAY

MALTA

COLOMBO

ISTANBUL

SINGAPORE

ZONGULDAK

BATAVIA

FAYAL-AZORES

ST. LUCIA

LAS PALMAS

ST. THOMAS

ST. VINCENT CV.

BERMUDA

CANADIAN UNITED STATES

SOUTH AMERICAN, JAPANESE

SOUTH AFRICAN PORTS & C. & C

ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ ΤΟΥ ΔΟΝΕΤΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΚΕΝΤΡΙΚΟΝ ΓΡΑΦΕΙΟΝ : ΣΟΓΙΟΥΖΟΥΓΚΛΕΕΞΠΟΡΤ-ΜΟΣΧΑ

ΟΔΟΣ ΓΟΡΚΥ 26

ΒΑΣΕΙΣ ΑΝΘΡΑΚΕΥΣΕΩΝ

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΚΑΙ ΑΖΟΦΙΚΗ

Μαριούπολις - Όδησσός - Νικολάϊεφφ - Χερσών - Θεοδόσια -
Νοβορωσσίσκη - Πότι - Μπερδιάνσκ

ΒΑΛΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

ΛΕΝΙΝΓΚΡΑΔ

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: UGLEEXPORT - LENINGRAD

ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ

FUAD BABAN

Τηλεγραφική Διεύθυνσις: "DONETZCOAL,, - ISTANBUL

ΠΕΙΡΑΙΕΥΣ και λοιπούς Έλληνικούς λιμένας

ΠΩΛΗΣΙΣ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΩΝ

ΠΟΙΟΤΗΤΕΣ

"F,, δι' άνθρακεύσεις άτμοπλοίων

GRICHINSKY GROS

FLOTSKY GROS

BRIQUETTES

SPÉCIAL GROS ΔΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥΣ

ΑΝΘΡΑΚΙΤΗΣ : ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ εις μιλίμετρα : | 0)3, 0)6, 0)12, 6)15, 12)25, 0)25, 15)30, 20)40, 22)62,
| 25)50, 62)87, 50)90, 87)125 ΚΑΙ ΧΟΝΔΡΟΣ

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΚ ΤΗΣ 8ΗΣ ΣΕΛΙΔΟΣ)

σας και τὰ δομάτια καὶ λεγόνονταν αὐτά.

Τὰ μειονεκτήματα ταῦτα παρεκίνησαν τοὺς Μηχανοχημικοὺς τῶν Ἐργαστηρίων HEMPEL νὰ κατανίνουν πόδες ἔξεντρον συνθέσεων, ήτις δῆ μόνον θὰ ἀστέγνενεν, ἀλλὰ καὶ θὰ εἰχε τὰ πλεονεκτήματα τοῦ ἀκαθάρτου ἐλαῖου ἐν συνδυασμῷ πόδες τὸ ιχύνελλαν. Αποτέλεσμα τῶν προσπαθειῶν τοῦ ὑπῆρχεν ὡς σύνθεσις τοῦ λεγομένου Hempel's Deckprimer, ὅπερ κινδύνοφορεί εἰς τὴν ἀγοράν ἀπό τινων μόλις ἑταῖν. Τί εἶνε τοῦτο; Εἶνε μέλαν, φεντόν, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἡττον στιλπνὸν χρώματος, ἀποξηραντόν εντὸς 4 ἥ 6 ὥραν. Λόγῳ τῆς μεγάλης ἀλογοτυῆς ἐπιφανείας (ἐπαλείφει περίπου 16 τετραγωνικά μέτρα κατὰ χιλιόγραμμον, ἦτοι 78 τετραγωνικούς πόδας κατά λίτραν, ἡ 8750 τετρ. πόδας κατά στατῆρα) δύναται νὰ θεωρηθῇ οἰκονομικότερον καὶ αὐτοῦ τοῦ ἀκαθάρτου ἐλαῖου καὶ εἶναι τῆς ίδιας ἀποτελεσματικότητος, δηλαδὴ διαλένει τὴν σκοινίαν τῶν ἐλασμάτων καὶ προλαμβάνει τὴν περιπτέρων διάβρωσιν τούτων.

Ἡ χρήσις τοῦ HEMPEL'S DECKPRIMER ἀποφέρει οἰκονομίαν χρόνου καὶ χρήματος. "Οοοι ἀλλὰς τὸ ἑδοκίμασαν δὲν μετενόησαν.

Τὸ DECKPRIMER ἐπαλείφεται ἀφοῦ πρῶτον σφρωθῇ καλῶς τὸ κατάστρωμα. Θὰ διεισδύῃ ἐντὸς τῆς σκοινίας καὶ ἡ ἀπλάνη ἀυτῆς, οὕτο δ' εὔκολόννεται ἡ ἀπόξεσις τῆς μετὰ πάρθον ὀλίγων ἡμερῶν. Μετὸ τὴν ἀπόξεσιν τῆς σκοινίας γίνεται δευτέρᾳ ἐπάλεψις τοῦ καταστρώματος μὲν Deckprimer. Εἳσαν εἴχον μείνη σημειῶν τινα ἀτελῶς ἀποξεθέντα, τὸ Deckprimer θὰ εἰσιχωρήσῃ ἐν νέον εἰς τὴν ἐπ' αὐτῶν σκοινίαν καὶ ἡ νέα ἀπόξεσις μετὰ τινας ἡμέρας θὰ τὰ καθαρίσῃ. Κατόπιν 3 ἥ 4 τοιώντων ἐπαλείψεων καὶ ἀπόξεσεων, η σκοινία θὰ ἔχῃ ἐξ ὀλοκλήρου καὶ τελείως καθαρισθῇ, δὲν χρειάζεται δὲ πλέον διὰ τὴν περιποίησιν τῶν καταστρώματος εἰμὶ ἐπάλεψις αὐτῶν μὲν Deckprimer ἀνὰ κανονικά χρονικά διαστήματα. Συγχρόνως μὲ τὸ κατάστρωμα πρέπει νὰ ἐπαλείψονται καὶ τὰ συγκατόσχοντα, ἔξαρτα, κτλ., προστιθέμενης διὰ τοῦ τελευταῖα ἐντὸς τοῦ Deckprimer καὶ μικρᾶς ἀναλογίας ἀλεύματος (στατός).

6) Τὸ BUNKERNIT: Εἶναι σύνθεσις παρασκευασμένη διὰ βραστοῦ εἰδικῆς Πίσσης (bitumen) καὶ Λινελαίου, προσφέρεται δ' εἰδικῶς δι' ἀνθρακαποθήτας. Χάρις εἰς τὴν μεγάλην αὐτοῦ ἐλαστικότητα δὲν ραγίζει, οὐτε ξεφλούδιζεται. Τὸ Bunkernit δύναται ἔξαρτεταις νὰ χρησιμοποιήθῃ διὰ τὰς ἔμματοδεξαμενὰς κάτωθεν τοῦ Μηχανοστασίου καὶ τοῦ Λεβητοστασίου, ἐντὸς ἀποθηκένεται ἐν αὐταῖς γλυκὺν ὄντων.

7) PRIMREX: Τοῦτο εἶναι σύνθεσις συντασμένη κατὰ 85 ο) ἐν λιποδόνοις οὐσίαιν, καὶ οὐδέποτε στεγνώνει δύολοιηρωτικός. Χρησιμοποιεῖται δι' ἔσωτεροις ἐπιχρύσεις ἔμματοδεξαμενῶν, πυθμενίδων (κοῦτσες) φρεαττύων (Peaks) κτλ., ἐπειδὴ δὲν διαπερτάται ἀπό τὸ ὄντων καὶ τὴν ἥγρασιαν. "Οταν μέρη ἐπηλεύθερων διὰ Primrex ἐποβάλλονται κανονικῶς τὶς survey, οὐδὲν ἔγνως δξειδώσεως ἐνίστεται ἐπ' αὐτῶν.

Τὸ Primrex εἶναι τὸ μόνον ἐπ τὸν προϊόντον μας ὅπερ ἀπαιτεῖ νὰ θερμανθῇ εἰς Bain Marie προτοῦ ἐπαλειφθῇ, μέχρι θερμοκρασίας περίπου 35—35 βαθμῶν C. (85—95 F.). Τότε γίνεται λεπτότερον καὶ ἀλείφεται εὐχολότερον.

ΔΙΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ (TANKERS).— Ή καταστρεπτικὴ ἐπίδρασις τῶν διαφόρων ἀερίων τῶν ἀναδιδομένων ἐπ τοῦ φορτίου εἶναι γνωστόν πόσον ἐπιλαβεῖς ἐπιδρᾷ ἐπ τῶν συνηθίζομένων εἰς τὰ φορτηγὰ ἐλλαγρισμάτων, καὶ πόσον ἀπελῶ ταῦτα προστατεύονται τὰ σιδηρᾶ ἐλάσματα τῶν πετρελαιοφόρων πλοίων. Πρός ἀποτελεσματικὴν τούτων προφύλαξιν οἱ HEMPEL παρεγενέσαν τὴν ειδίκην συνθέσιν ROSTICO ή UNICO.

Τὸ ROSTICO: Εἶνε χρώμα ἀδιαπέραστον ἐπὸν ἀερίων, δοξιμασθὲν ἐπὶ διαφόρων Tankers μὲ κατατίκτικὰ ἀποτελέσματα. Στεγνώνει μὲ στιλπνήν ἐπιφάνειαν καὶ ἀνθίσταται εἰς πλέοντας μὲ σόδαν. Τὸ πρότοιο χέρι δέον νὰ ἐπιχρισθῇ ὅπαν ὡς καρδὶς εἶναι ζηρός.

"Η ἔξης μέθοδος προφύλαξις τῶν Πετρελαιοφόρων ἐνδείκνυται ἐπὸν τῆς περίσσας: Μετὰ τὸ ζεσκούνιασμα καὶ τὸ καθάρισμα τοῦ ἐλάσματος κατὰ πρῶτον ἐπιχρίσται τὸ ἐλάσμα μὲ ἓνα πρῶτον χέρι Hempel's Crowley, εἶτε σκούπουν εἶτε ἀνοικτοῦ, ἔξ ὃν τὸ μὲν πρῶτον χρησιμοποιεῖται κάτωθεν συνόρου Rostico, τὸ δὲ δευτέρον κάτωθεν συνόρου Rostico. Τόσο τὸ Rostico, διστὰ τὸ Crowley εἶναι χρώματα ἔτοιμα πρός χρήσιν, τὸ δὲ Rostico παρασκευάζεται εἰς ὅλας τὰς ἀποχρώσεις ἀπὸ λειχούν ἔως μάρρον.

Διό τὸ Πετρελαιοφόρο, ναυπηγεῖται σχεδὸν ταῦτοχρόνος, ἐξετέλεσαν ώμοιος πλόως ἐπὶ 14 περίπου μῆνας. Τὰ esferdams τοῦ ἐνὸς πλοίου ἐργωματίσθησαν μὲ Μίνιον, τοῦ δὲ ἄλλου μὲ ἓνα χέρι Crowley καὶ ἓνα χέρι Rostico (μάρρον). Εἰς ἐπιθεώρησην (survey) ἦτις ἔλαβε χώραν ἔσχάτως, τὸ πρῶτον πλοίον είχε περίπου 7 τόννους σκοινίας, ἐνῷ ἀπὸ τὸ δευτέρον δὲν ἔγιναν εὐτέ μίαν χειρίαν σκοινίας ὅπως ἐξεργάσθη ὡς Επιθεώρης ἀμφοτέρων τῶν πλοίων.

ΓΕΝΙΚΑΙ ΟΔΗΓΙΑΙ: Οὐδέποτε ἐλαυνοχρώματα πρέπει ν' ἀλείφωνται ἀπ' εὐθείας ἐπὶ γηνιού ἐλλασμάτος. Εἶναι ἀπαραίτητον τὰ ἐλάσματα ν' ἀλείφωνται πρῶτον μὲ μήγα προφύλακτικὸν ἀπὸ τὴν ὀξείδωσιν, τὸ δὲ γνωστότερον καὶ ἀποτελεσματικότερον τῶν ἀντιοξειδωτικῶν μηγμάτων εἶναι τὸ Hempel's Crowley Graphite. Οὐδέποτε πρέπει νὰ ἐπαλείψεται δεύτερον δέρι χρώματος, προτοῦ τὸ πρῶτον χέρι τελείωσης στεγνώσεων. Πάντοτε τὸ χρώμα πρέπει ν' ἀνακατένεται καλῶς, προτοῦ ἀρχίσῃ τὸ χρωμάτισμα καὶ διαφοροῦντος τοῦ χρωματίσματος. Τὰ πολλὰ χέρια χρώματος, τὸ ἐν ἀνωθεν τοῦ ἄλλου, δὲν εἶναι ἀπαραίτητα διὰ τὴν καλὴν συντήρησην τοῦ μετάλλου. Εἰς πλοία ταξιδεύοντα εἰς Plate ή Μεσόγειον, μία ἐπάλεψις χρωμάτων Hempel κατ' ἔτος εἶναι ἀρχετή, ἀρχεῖ νὰ ἔχῃ γίνει καλῶς καὶ νὰ πλένεται δι' ἐλαφρᾶς διαλύσεως σάπινονς ἢ ποτάσσοντος δσάντος λειχώνεται.

Διὰ τῆς νοιθετήσεως τοῦ συντήματος Hempel ἡ ἔξοικονόμοις χρήματος καὶ ἡ ἀποτελεσματικότητας συντηρησίσεως εἶναι ἀποδειγμένη καὶ ἀναιμιστήτητα. Κατὰ πρῶτον μὲ λόγῳ μειώσεως τῆς καταναλώσεως χρώματος, δεύτερον λόγῳ μειώσεως ἐργατικῶν καὶ τρίτον λόγῳ ἐλαττώσεως ἀναγκών ἐπονεύης. Πεπειραμένος τις καὶ λεπτολόγους ἐφοπλίστηκες ὅπλες τοῦ πλοίου τοῦ ἔξοικονόμοις 37 ο) ἀφ' ὃν νοιθετήσει τὸ Σύστημα Hempel. "Αλλὰ δὲν ἀρχεῖ ἡ καθ' οἰνδήτητο τρόπον χρησιμοποιοῦσι τὸν χρωμάτων τούτων. Εἶναι ἀπαραίτητος ἡ πλήρης συμμόρφωσις τοῦ προσωπικοῦ τοῦ πλοίου πρὸς τὸ σύστημα χρήσεως, τὸ ἀποδεικνύμενον ἀντότερο, καὶ οὗτος εἶναι ὁ λόγος διὰ τὸν ὅποιον ἔκρινε σύμπομον νὰ ἐπεξειδεῖ ἐν τῷ παρόντι πρὸς ἀνάπτυξιν τοῦ Συστήματος τούτου.

ΝΙΚΟΛΑΟΣ Β. ΜΕΤΑΞΑΣ
(Πλοίαρχος Ε. Ν.)

NIKOLAIDIS & Σ^{ΙΑ}

EN ΑΜΒΕΡΣΗ:

·Ο αρχαιότερος Έλληνικός Οίκος ἐν Βελγίῳ

NICOLAIDIS & C[°]
ANVERS (BELGIQUE)
SHIPBROKERS AND AGENTS

Telegr. NICOLAIDIS-Anvers

Teleph: 21039 & 28834

VORREAS COMPANY
STEAMSHIP AGENTS & BROKERSGENOVA
P.O.BOX N° 66.VENEZIA
CALLE 22 MARZO 2414ΕΔΡΑ ΓΕΝΟΥΗ (ΙΤΑΛΙΑΣ)
VIA S.PIEIRO DELLA PORTA 21/3

Υπολογιστορεῖα Savona, Oneglia, Spezia, Livorno,
Napoli, Civitavecchia, Ancona, Bari.
καὶ ἀντιπροσωπεῖα εἰς ὅλους τοὺς Ἰταλικοὺς λιμένας
Τηλεγρ. διεύθυνσις VORREAS-Genova Τηλέφ. 25379

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΚ ΤΗΣ 8ΗΣ ΣΕΛΙΔΟΣ)

σας καὶ τὰ δομάτια καὶ λεγόνονταν αὐτά.

Τὰ μειονεκτήματα ταῦτα παρεκίνησαν τοὺς Μηχανοχημικοὺς τῶν Ἐργαστηρίων HEMPEL νὰ κατανίνουν πόδες ἔξεντρον συνθέσεων, ήτις δῆ μόνον θὰ ἀστέγνενεν, ἀλλὰ καὶ θὰ εἰχε τὰ πλεονεκτήματα τοῦ ἀκαθάρτου ἐλαῖου ἐν συνδυασμῷ πόδες τὸ ιχύνελλαν. Αποτέλεσμα τῶν προσπαθειῶν τοῦ ὑπῆρχεν ὡς σύνθεσις τοῦ λεγομένου Hempel's Deckprimer, ὅπερ κινδύνοφορεί εἰς τὴν ἀγοράν μόλις ἑταῖν. Εἶνε μέλαν, φεντόν, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἡ ἡττον στιλπνὸν χρώματος, ἀποξηραντόν εντὸς 4 ἥ 6 ὥραν. Λόγῳ τῆς μεγάλης ἀλογοτυῆς ἐπαλείφει περίπου 16 τετραγωνικά μέτρα κατὰ λίτραν, ἡ 8750 τετρ. πόδας κατά στατῆρα) δύναται νὰ θεωρηθῇ οἰκονομικότερον καὶ αὐτοῦ τοῦ Deckprimer, δηλαδὴ διαλένει τὴν σκοινίαν τῶν ἐλασμάτων καὶ προλαμβάνει τὴν περιπτέρων διάβρωσιν τούτων.

Ἡ χρήσις τοῦ HEMPEL'S DECKPRIMER ἀποφέρει οἰκονομίαν χρόνου καὶ χρήματος. "Οοοι ἀλλὰς τὸ ἑδοκίμασαν δὲν μετενόησαν.

Τὸ DECKPRIMER ἐπαλείφεται ἀφοῦ πρῶτον σφρωθῇ καλῶς τὸ κατάστρωμα. Θὰ διεισδύῃ ἐντὸς τῆς σκοινίας καὶ ἡ ἀπλάνη ἀυτῆς, οὕτο δ' εὔκολόννεται ἡ ἀπόξεσις τῆς μετὰ πάρθον ὀλίγων ἡμερῶν. Μετὸ τὴν ἀπόξεσιν τῆς σκοινίας γίνεται δευτέρᾳ ἐπάλεψις τοῦ καταστρώματος μὲν Deckprimer. Εἳσαν εἴχον μείνη σημειῶν τινα ἀτελῶς ἀποξεθέντα, τὸ Deckprimer θὰ εἰσιχωρήσῃ ἐν νέον εἰς τὴν ἐπ' αὐτῶν σκοινίαν καὶ ἡ νέα ἀπόξεσις μετὰ τινας ἡμέρας θὰ τὰ καθαρίσῃ. Κατόπιν 3 ἥ 4 τοιώντων ἐπαλείψεων καὶ ἀπόξεσεων, η σκοινία θὰ θέτῃ ἔχῃ ἐξ ὀλοκλήρου καὶ τελείως καθαρισθῇ, δὲν χρειάζεται δὲ πλέον διὰ τὴν περιποίησιν τῶν καταστρώματος εἰμὶ ἐπάλεψις αὐτῶν μὲν Deckprimer ἀνὰ κανονικά χρονικά διαστήματα. Συγχρόνως μὲ τὸ κατάστρωμα πρέπει νὰ ἐπαλείψονται καὶ τὰ συγκατόσχοντα, ἔξαρτα, κτλ., προστιθέμενης διὰ τοῦ τελευταῖα τοῦ Deckprimer καὶ μικρᾶς ἀναλογίας ἀλεύματος (στατός).

6) Τὸ BUNKERNIT: Εἶναι σύνθεσις παρασκευασμένη διὰ βραστοῦ εἰδικῆς Πίσσης (bitumen) καὶ Λινελαίου, προσφέρεται δ' εἰδικῶς δι' ἀνθρακαποθήτας. Χάρις εἰς τὴν μεγάλην αὐτοῦ ἐλαστικότητα δὲν ραγίζει, οὐτε ξεφλούδιζεται. Τὸ Bunkernit δύναται ἔξαρτεταις νὰ χρησιμοποιήθῃ διὰ τὰς ἔμματοδεξαμενὰς κάτωθεν τοῦ Μηχανοστασίου καὶ τοῦ Λεβητοστασίου, ἐντὸς ἀποθηκένεται ἐν αὐταῖς γλυκὺν ὄντων.

7) PRIMREX: Τοῦτο εἶναι σύνθεσις συντασμένη κατὰ 85 ο) ἐν λιποδόνοις οὐσίαιν, καὶ οὐδέποτε στεγνώνει δύολοιηρωτικός. Χρησιμοποιεῖται δι' ἔσωτεροις ἐπιχρύσεις ἔμματοδεξαμενῶν, πυθμενίδων (κοῦτσες) φρεαττύων (Peaks) κτλ., ἐπειδὴ δὲν διαπερτάται ἀπό τὸ ὄντων καὶ τὴν ἥγρασιαν. "Οταν μέρη ἐπηλεύθερων διὰ Primrex ἐποβάλλονται πανονικῶς τὶς survey, οὐδὲν ἔγνως δξειδώσεως ἐνίστεται ἐπ' αὐτῶν.

Τὸ Primrex εἶναι τὸ μόνον ἐπ τὸν προϊόντον μας ὅπερ ἀπαιτεῖ νὰ θερμανθῇ εἰς Bain Marie προτοῦ ἐπαλειφθῇ, μέχρι θερμοκρασίας περίπου 35—35 βαθμῶν C. (85—95 F.). Τότε γίνεται λεπτότερον καὶ ἀλείφεται εὐχολότερον.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ"

(ΣΥΝΕΧΕΙΑ ΕΚ ΤΗΣ 8ΗΣ ΣΕΛΙΔΟΣ)

σας καὶ τὰ δομάτια καὶ λεγόνονταν αὐτά.

Τὰ μειονεκτήματα ταῦτα παρεκίνησαν τοὺς Μηχανοχημικούς τῶν Ἐργαστηρίων HEMPEL νὰ κατανίνουν πόδες ἔξεντρον συνθέσεων, ήτις δῆ μόνον θὰ ἀστέγνενεν, ἀλλὰ καὶ θὰ εἰχε τὰ πλεονεκτήματα τοῦ ἀκαθάρτου ἐλαῖου ἐν συνδυασμῷ πόδες τὸ ιχύνελλαν. Αποτέλεσμα τῶν προσπαθειῶν τοῦ ὑπῆρχεν ὡς σύνθεσις τοῦ λεγομένου Hempel's Deckprimer, ὅπερ κινδύνοφορεί εἰς τὴν ἀγοράν μόλις ἑταῖν. Εἶνε μέλαν, φεντόν, κατὰ τὸ μᾶλλον ἢ ἡ ἡττον στιλπνὸν χρώματος, ἀποξηραντόν εντὸς 4 ἥ 6 ὥραν. Λόγῳ τῆς μεγάλης ἀλογοτυῆς ἐπαλειφθῇ περίπου 16 τετραγωνικά μέτρα κατὰ λίτραν, ἡ 8750 τετρ. πόδας κατά στατῆρα) δύναται νὰ θεωρηθῇ οἰκονομικότερον καὶ αὐτοῦ τοῦ Deckprimer, δηλαδὴ διαλένει τὴν σκοινίαν τῶν ἐλασμάτων καὶ προλαμβάνει τὴν περιπτέρων διάβρωσιν τούτων.

Ἡ χρήσις τοῦ HEMPEL'S DECKPRIMER ἀποφέρει οἰκονομίαν χρόνου καὶ χρήματος. "Οοοι ἀλλὰς τὸ ἑδοκίμασαν δὲν μετενόησαν.

Τὸ DECKPRIMER ἐπαλείφεται ἀφοῦ πρῶτον σφρωθῇ καλῶς τὸ κατάστρωμα. Θὰ διεισδύῃ ἐντὸς τῆς σκοινίας καὶ ἡ ἀπλάνη ἀυτῆς, οὕτο δ' εὔκολόννεται ἡ ἀπόξεσις τῆς μετὰ πάρθον ὀλίγων ἡμερῶν. Μετὸ τὴν ἀπόξεσιν τῆς σκοινίας γίνεται δευτέρᾳ ἐπάλεψις τοῦ καταστρώματος μὲν Deckprimer. Εἳσαν εἴχον μείνη σημειῶν τινα ἀτελῶς ἀποξεθέντα, τὸ Deckprimer θὰ εἰσιχωρήσῃ ἐν νέον εἰς τὴν ἐπ' αὐτῶν σκοινίαν καὶ ἡ νέα ἀπόξεσις μετὰ τινας ἡμέρας θὰ τὰ καθαρίσῃ. Κατόπιν 3 ἥ 4 τοιώντων ἐπαλείψεων καὶ ἀπόξεσεων, η σκοινία θὰ θέτῃ ἔχῃ ἐξ ὀλοκλήρου καὶ τελείως καθαρισθῇ, δὲν χρειάζεται δὲ πλέον διὰ τὴν περιποίησιν τῶν καταστρώματος εἰμὶ ἐπάλεψις αὐτῶν μὲν Deckprimer ἀνὰ κανονικά χρονικά διαστήματα. Συγχρόνως μὲ τὸ κατάστρωμα πρέπει νὰ ἐπαλείψονται καὶ τὰ συγκατόσχοντα, ἔξαρτα, κτλ., προστιθέμενης διὰ τοῦ τελευταῖα τοῦ Deckprimer καὶ μικρᾶς ἀναλογίας ἀλεύματος (στατός).

6) Τὸ BUNKERNIT: Εἶναι σύνθεσις παρασκευασμένη διὰ βραστοῦ εἰδικῆς Πίσσης (bitumen) καὶ Λινελαίου, προσφέρεται δ' εἰδικῶς δι' ἀνθρακαποθήτας.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ,,

ΔΕΚΑΠΕΝΘΗΜΕΡΟΣ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΙΣ
ΕΝ ΤΕΙΡΑΙΕΙ

ΓΡΑΦΕΙΑ: ΛΕΟΦΟΡΟΣ ΣΩΚΡΑΤΟΥΣ 32 ΗΛΕΦ. 40.658
ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΑ: Ι

ΤΥΠΟΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: "ΧΡΟΝΙΚΑ"

ΟΡΟΙ ΕΤΗΣΙΑΣ ΣΥΝΔΡΟΜΗΣ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΡΧ. 200 ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΛΙΡΑ ΑΓΓΛΙΑΣ 1

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

"NAFTIKA CHRONIKA,,

A REVIEW OF SHIPPING & COMMERCE
PIRAEUS - GREECE

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

A. E. SHEPPARD 6, LLOYD'S AVENUE
LONDON E.C.3 TELEPHONE: ROYAL 8287

'Από τὴν κίνησιν τῆς ναυτιλίας μας

"Ενας «βετεράνος» Ελληνης πλοιάρχος

Έπι έξηροντα συνεχή χρόνια είργασθη τὴν θάλασσαν. Έπι 31 χρόνια άπνητησεν ώς πρότος πλοιάρχος και κατά τὸ διάστημα αὐτὸ διήνυσε μὲ τὰ σκάφη, ποὺ έκυρενα, 1.500.000 μύλια, ένέργησε 15.000 προσεγγίσεις εἰς λιμένας, μετέφερεν 600.000 έπιβατών και χιλιάδας τὸν νους έμπορευμάτων, κατά δὲ τὸν πολέμον μας διεπόρθιενσεν 60.000 στρατού! Ήδον μία πράγματι λαμπρά, μία ἀξιοζήλευτος σταδιοδορίας ἐνὸς βετεράνου Ελληνος θαλασσινοῦ, τοι ἔξ "Άνδρον πλοιάρχου κ. Γεωργίου Κουτσούνου. Ό παλαιμάχος αὐτὸς τὴν θαλάσσης ἀγωνιστής, ποὺ ἔκλεισε τὴν πλοιαρχικὴν τὸν ζωὴν, ἀποσυνθεὶς τῆς ἐνεργοῦ ὑπηρεσίας, μὲ τὴν παράδοσιν εἰς Σουηδίας ἀγόραστάς τοῦ θαλαμηγοῦν «Πατρὶς II», τῆς Ἐθνικῆς Ἀττικού, ἀποτελεῖ τιμὴν διὰ τὴν ναυτιλούμενην Ελλάδα ἄλλα και τὴν ξώσαν ιστορίαν τῆς ἀκαταπαύστου ἔξελλεως και τῆς ἀλληλοδιαδόχου ἀναπτύξεως τοῦ ἐμποριοῦ μας στόλου.

Νεαρός ἀκόμη, εἰς ἥλικιαν 14 μόλις ἔτῶν, ὁ κ. Γεώργιος Κουτσούνος, ἔγνωσε τὸ πρώτον τὴν θάλασσαν, ναυτολογεῖται τὸ 1875, ώς ναυτόπατς ἐπὶ ιστιοφόρου. Ήκμαξε τότε ἡ ιστιοφόρος ναυτιλία μας και ἡ Ἐλληνικὴ σημαία ἐνεργανίζετο και εἰς τὸν Ἀττακτικὸν, τὸν διοικούντον 14άκις διῆλθεν διημερίνος ἀπόμαχος, ώς ναύτης, ώς ναυληρός και ώς ἀνθυποπλοίαρχος ἀποικόφορον!... Τὸ 1896 ἐλαβε διπλώμα πλοιάρχου και ἀπὸ τοῦ 1904 και ἐντεῦθεν ὑπηρέτησεν, ώς πρότος πλοιάρχος, ἐπὶ διαφόρουν ἀπομόλοιον, μεταξὺ τῶν δόποιον και εἰς τὸ περιφέρμον διὰ τὴν ἐποχὴν τοῦ ἀττικού «Ἀργαδία». Τὸ σκάφος τοῦ διὸ κ. Γεώργ. Κουτσούνος ἔκυρεντος ἐπὶ εἰκοσι και ἔνα συναπτά ἔτη. Αναφέρουμεν τὴν λεπτομέρειαν αὐτῆν, διότι ἀποτελεῖ χαρακτηριστικὸν γεγονός, δεικνύον μὲ πόσην ἐκτίμησον και ἀγάπην τὸν περιεβάλον αἱ ναυτικαὶ ἑταῖραι.

Ἡτο περιήτητος ἀπὸ ὅλους τοὺς πλοιοπτήτας, διότι συνεδύαξε πλειάδα ἀρετῶν. Εἶχεν ἀρτίαν ἐπαγγελματικὴν κατάρτισιν, ἔξαιρετην μόρφωσιν και πειραν, χροντότηταν χαρακτῆρος και εὐγένειαν αἰσθημάτων, ἐν μιᾷ λέξει ἦτο ὃ ἀντιφροσευτικῷ τύπῳ τοῦ ἰδεῶδους Ελληνος θαλασσινοῦ και πλοιάρχου. Η ναυτικὴ μας οἰκογένεια τὸν περιεβάλλει μὲ ὅλον τὸν ἀπατούμενον σεβασμὸν και ἡ ἀναγγελία τῆς ἀποχωρήσεως του ἀπὸ τὰ θαλάσσαια ἔργα, προεκάλεσε θύλψιν, ἀλλ' ἐν ταύτῃ και χαράν. Θύλψιν, διότι ἡ ναυτιλία μας στερεῖται τῶν πολυτίμων ὑπηρεσιῶν του και χαράν. Θύλψιν, διότι ὁ γηραιὸς θαλασσινὸς ητούχησε νὰ καταλέγεται μεταξὺ τῶν ὀλίγων ἐν ζωῇ ὑποδειγματικῶν «ἀπομάχων καπετάνιον μας.

Ἐφνυγεν ἀπὸ τὸ ἐπάγγελμα, ποὺ ἡγάπησε, και εἰς τὸ δόποιον ὀλοκληρωτικῶς ἀφωιώθη, μὲ τὴν σπανίαν ἡμικρίαν ικανοποίησιν μιᾶς ἀμέριτου σταδιοδομίας, μὲ τὸ καίνημα ὃτι ούδεποτε ἐγένετο πρόξενος ζημίας εἰς τὰ σκάφη, ποὺ διεκυρένθησε. Ο 'Ελληνικὸς, ἄλλα και ὁ ξένος ταξιδιωτικὸς κόσμος, τὸν ἐκτιμᾷ ἀπόλυτος και διατηρεῖ δι' αὐτὸν τὰς καλυτέρας ἀναμνήσεις. Εὐθὺς, ὑποχρεωτικός, ἐθνουσιαδῆς, ὁ κ. Γεώργ. Κουτσούνος, ἄλλα και Ἡλλην πατριώτης, ἐτίμησε τὸ πλοιαρχικὸν ἀξίωμα, τὸ ἐκράτησεν εἰς περισσότερον, τὸ περιεβάλλει μὲ τὸ ημίκον κήρος ἔξιας του και τῆς ἀκεραιότητός του. Η φιλεργία ποὺ ἡτο παροιμιόδης. Τὰ πάντα ἐν τῷ πλοιῷ περιεπίπτον εἰς τὴν ἀντιληφθῆν τον και ὅλη τὰ ἐργάθιμες μὲ πρακτικὴν ἐτοιμότητα πνεύματος, μὲ διαύγειαν σκέψεως, μὲ ἀπόλυτον γνῶσιν τοῦ καθ' ἐνός, μὲ ἀπλότητα και ψυχραμίαν, ποὺ ἀπέτελουν δύο ἀόρτη γνωρίσαμε τῆς γηνήσιας ναυτικῆς ιδιοτυπικῶν.

Καὶ σήμερον ἀκόμη, ποὺ είνε πλέον μακράν τῶν πλοίων, διατηρεῖ ὅλην τὴν δραστηρίαν ζωτικότητα του και ἔχει ἡ ἀνάγκη τὸ καλέση, παρέ τὰ 73 χρόνια του, είνε ἔτοιμος νὰ φιθῇ και πάλιν εἰς τὸ καθήκον, συνεχιστῆς τῆς ωραίας παραδόσεως τῆς ἔξηκονταετοῦς θαλασσινῆς του ζωῆς. Τὰ «Ναυτικά Χρονικά», τιμώντα τὴν ἀξίαν τοῦ «ακαλού καπε-

τάνιου», ἀποδίδοντα ἓνα δίκαιον ἔπαινον διὰ τὴν πολύτιμον συμβολήν του εἰς τὸ ναυτιλιακὸν μας οίκοδόμημα, εὐχονταί εἰς κάθε Ἐλληνα πλοίαρχον, νὰ ἴδη στεφανούμενος τοὺς ἀγώνας του πρὸς τὸ κύανο, μὲ τὴν ἡμικρίαν ικανοποίησιν ποὺ πτύχησε νὰ αἰσθανθῇ ὁ «γέρων-λύκος» τῶν θαλασσῶν, ὁ κ. Γεώργιος Κουτσούνος.

Τὸ νέον συμβούλιον τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ

Δι' ἀποφάσεως τοῦ κ. 'Υποργού τῶν Ναυτικῶν ἐτοποποιήθη διὰ τούτην φοράν ἐντὸς τοῦ τοῦ ἔτ. ἡ σύνθεσις τοῦ συμβούλιον τοῦ 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ ἐπιλιμνάρχου κ. Χρηστοφῆ, τοῦ διευθυντοῦ τοῦ ἐμπορίου και διοικητικής τοῦ ἐποικογείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας, τοῦ διευθυντοῦ τῶν ἐμπορικῶν και συμβατικῶν ἐποικοσίεων τοῦ 'Εξωτερικοῦ, τοῦ κ. Η. Αναστασιάδην και Εμπορικοῦ και Βιομηχανικοῦ 'Επιμελητηρίου 'Αθηνῶν, Γ. Καζανόβα ἀντιπροσώπου τοῦ 'Εμπορικοῦ και Βιομηχανικοῦ 'Επιμελητηρίου 'Αθηνῶν, Γ. Καζανόβα ἀντιπροσώπου τοῦ 'Εμπορικοῦ και Βιομηχανικοῦ 'Επιμελητηρίου Πειραιῶς, Ν. Παπαθεοδόρου ἐποικοδόμου ἐπιλιμνάρχου, Α. Δελτούζου πλοιάρχου τοῦ πολεμικοῦ ναυτικοῦ, Ι. Πίσουλα ἐφέτην, Βασ. Γουλανδῆ και Κ. Γράτσου αὐτιπροσώπων τῆς 'Ενώσεως 'Εφοπλιστῶν, Α. Ποταμιάνου και Ε. Τόγια ἀντιπροσώπων τῆς Πανελλήνιου Ακτοπλούζης 'Ενώσεως, Μιχ. Αιμονοσελάμη προέδρου πλοιάρχου ἀντιπροσώπου τῆς 'Ενώσεως τῶν πλοιάρχων, Γ. Πάροντο προέδρου τῶν μηχανικῶν, ἀντιπροσώπου τῆς 'Ενώσεως μηχανικῶν, Γ. Κοντάκου ἀντιπροσώπου τῶν ναυτῶν, Α. Αντωνίνη ἀντιπροσώπου τῶν θερμαστῶν.

Αναπληρωματικά μέλη ὡρίσθησαν τὰ ἔξης: τῶν διευθυντῶν 'Εμπορικοῦ Ναυτικοῦ, 'Εμπορίου και Βιομηχανίας τοῦ ἐποικογείου 'Εθνικῆς Οἰκονομίας και τῶν συμβατικῶν ἐποικοσίεων τοῦ ἐποικογείου τῶν 'Εξωτερικῶν οἱ νόμιμοι αὐτῶν ἀναπληρωτοί, τοῦ κ. Η. Αναστασιάδην, δι. Σεν. Ζολότας καθηγητῆς τῆς πολιτικῆς οἰκονομίας, τοῦ Π. Μαντζούνη, δι. Ε. Παπιδής, τοῦ Γ. Καζανόβα δι. Γ. Κόλλας, τοῦ Ν. Παπαθεοδόρου δι. Π. Λουργούτης ἐπιλιμνάρχης, τοῦ Α. Δελτούζου δι. Σ. Σλέβανιτσης, τοῦ Ι. Πίσουλα δι. ἐφέτης Καμινάνος, τῶν Β. Γουλανδῆς και Γ. Γράτσου τοῦ Ν. Νιζολάδη και Α. Τασίδης, τῶν Α. Ποταμιάνου και Ε. Τόγια οἱ Π. Γιαννούλατος και Γ. Επιμελητής, τοῦ Μ. Αιμονοσελάμη δι. 'Εμ. Κοντοθεοδάκης, τοῦ Ι. Πρόσου δι. Κονστ. Βονασελάς, τοῦ Γ. Κοντάκου δι. Ι. Χριστοφῆδος, τοῦ Α. Αντωνίνη δι. Γ. Ζαογιώργης, τοῦ διαστικοῦ τημάτος Γ. Διοβονιάτου δι. Α. Παΐσης.

Τὸ Ναυτικὸν 'Απομαχικὸν Ταμείον

Μετὰ τὴν ἐπεξεργασίαν τοῦ νέου Κανονισμοῦ τοῦ Ν. Α. Τ., πρόκειται νὰ ληφθῇ σειρά μέτρων, διὰ τῶν οποίων θὰ ἐνισχυθῇ σημαντικῶς τὸ Ταμείον, ἵνα δυνηθῇ και ἐπιτελέσῃ τὸν προορισμὸν τοῦ ἀριστότερον και ἐπιτυχέστερον. Μεταξὺ τῶν προβλεπομένων μέτρων είνε και ἡ ἀπομάρτυρις ἐπὶ τοῦ Ν.Α.Τ. τῶν συνταξιούχων τοῦ ναυαγίου τοῦ «Ἀλεξάνδρου Ζ.», ἡ ἐπιβολὴ φορολογίας εἰς ὡρίσμενα ἔντυπα κλ. Τὸ Ν.Α.Τ. παροντούσας κατὰ τὸ α' διηρητόν τοῦ τοῦ, ἐπίσημα 3 ἔκατ. δο. και πλέον. ἵνα δὲ καταστοῦν τὰ σεγάλαια τοῦ παραγωγικότερον διετέθη ποσὸν 2.700.000 δολ. διὰ τὴν ἀγοράν τοῦ ἐν Πειραιῇ μεγάφων Κονσταντοπούλου. Εἰς τὸ μέγαρον τοῦτο, καταλήγως διαμορθιζόμενον, πρόκειται νὰ στεγανίσθην ἐν καιοῦ η «Ἐπιτεώρης τῶν 'Εμπορικῶν πλοίων», τὸ Ναυτοδικεῖον και τινες ἄλλαι ναυτικαὶ ὑπηρεσίαι.

"Ιδρυσις ὁδιοφωνικῶν σταθμῶν

Ἄπεστάλησαν εἰς τὴν 'Εφημερίδα τῆς Κυβερνήσεως πρὸς δημοσίειν τὰ διατάγματα τῆς ιδρυσίσεως ὁδιοφωνικῶν σταθμῶν εἰς Πειραιᾶ, Αλόνησον και Σκόπελον.

'Η παραγγελία τοῦ Οἰκου Σ. Γ. 'Εμπειρίκου

Αιανοφορῆς μὲ τὴν παραγγελίαν τοῦ Οἰκου Σ. Γ. 'Εμπειρίκου, τῶν 'Αθηνῶν, διὰ τὴν κατασταντίνην ἐνὸς νέου φορτηγοῦ ἐν 'Αγγλίᾳ, περὶ τῆς ὁποίας ἔγγραφαν εἰς προηγούμενον τεῦχος μας, ἐδόθη αὐτῇ ὡς ἡδη μᾶς ἀναγονοῦται ἐπὸ τοῦ ἐνδιαφερομένου Οἰκου, εἰς τὰ 'Αγγλικὰ ναυπηγεῖα τῶν κ. Σhort Brothers τοῦ Σόντερλαντ. Τὸ νέον φορτηγὸν θὰ είνε χωρητικότητος 7800 τ. φορτίου, μὲ διαστάσεις μήκους 400

K. E. ΣΠΥΛΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙ

'Εβδομαδιαῖαι τακτικαὶ ἀναχωρήσεις διὰ τῶν Νοθηγικῶν ἀτμοπλοίων

"NORDENFJELDSKE,,

διὰ ΛΟΝΔΙΝΟΝ και ΑΜΒΕΡΣΑΝ πατ' εὐθεῖαν και διὰ μεταφορτώσεων δι' ὅλην τὴν Αγγλίαν και KONTINENTE.

Πληροφορίαι: Μέγαρον 'Ηλεκτρικῶν Σιδηροδρόμων, Α'. σηρ. Τηλέφ. 41-478. Πειραιᾶ.

π. περίπου, πλάτος 53 π. και έμφρον τυθόματος 23.6 π., θ' άναπτύσση δε ταξύτητα 11 μιλίων. Θά είνε έφωδιασμένον μὲν έπερθεμαντήρας, θὰ δύναται νὰ καταναλίσῃ πετρέλαιον καὶ θὰ παραληφθῇ τὸν προσεχῆ Μάρτιον.

Πώλησις άτμοπλοίου εἰς Γιουγκοσλαύους

Τὸ μικρὸν θαλαμηγὸν άτμοπλοίον «ΘΑΛΛΕΙΑ Β.» 305 τ. γροῦς καὶ ναυτηργήσεως 1909, διαβέτον ἀρκετὰ διαμερίσματα δι' ἐπιβάτας ἀνήκον δὲ εἰς τὸν κ. Σ. Σ. Βίστια, ἐπολήθη εἰς τὴν Γιουγκοσλαύην ἑταῖρίαν «Παντράνακα Πλόβιτστα» καὶ παρεδόθη εἰς Πειραιὰ τὴν ηνην τῷ. μ. Οἱ Γιουγκοσλάνοι θὰ τὸ χρηματοποίησον εἰς τουφιστικοὺς πλόας ἀνὰ τὰ Δαλματικὰ παράλια. Πληροφορούμεθα ἐπίσης, διτὶ τὸ ἔτερον ἐπιβατηγὸν άτμοπλοίον τοῦ ίδιου πλοιοπτῆρος «ΚΛΕΙΟ Β.» 503 τ. γροῦς (τοῦ 1901), τὸ διαπραγματεύοντα Ρουμάνοι ἀγορασταῖ.

Θάνατος α'. μηχανικοῦ

'Ἐκ φαδιοτήλεγχαρήματος τοῦ φορτηγοῦ «ΗΡΩΝ» ἐγνώσθη, διτὶ καὶ ὃν χρόνον τὸ σκάφος μας τοῦτο κατευθυνόμενον εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν, εὐρίσκετο εἰς ἀπόστασιν ἕνος μιλίου ἀπὸ τοῦ ἐκεῖ λιμένου, ἐπεισεν εἰς τὴν θάλασσαν ὁ α' μηχανικός τοῦ Παντελῆς Μαθήτης, ἐτῶν 52, ἐν Σπετσών καὶ ἐπνίγη. Τὸ φορτηγὸν ἀνέκουψεν ἀμέσως τὸν πλοῦτον καὶ ἔφυγε λέμβον εἰς τὴν θάλασσαν πρὸς διάσωσιν τοῦ μηχανικοῦ. Τὸ πτόνα τοῦ ἀντεοῖς ναυτιλλομένον, ἀναποθένε, μετεφέρθη εἰς τὴν Ἀλεξανδρείαν, διτὶ καὶ ἐνεταιριάσθη μετὰ τιμῶν τηγὴν τῷ. μηνός.

Οἱ λιμενικοὶ ἀξιωματικοὶ

Τὸ ἐπὶ τῆς ἱκαναδίσεως τοῦ Λιμενικοῦ σώματος συμβοῦλιον τοῦ «Υπουργείου τῶν Ναυτικῶν, περατῶσαν τὰς ἔργασίας του, ἐπέβαλε πρὸ τινῶν ἡμερῶν τὸ πόρισμά του. Δι' αὐτοῦ προτείνει νὰ ἀπομακρυνθῶν ἐκ τοῦ Σώματος οἱ πλοιαρχοὶ λιμενάρχων π.κ. Κατοικτῆς καὶ Μοντερούλας, ὁ π.κ. Κονυμπέλης οἱ πλωτάρχων π.κ. Κατερίνης, Μαραζῆς καὶ Μαγκόποντος καὶ οἱ π.κ. Κοντούτης καὶ Τσαγάρης.

Προτείνεται ἐπίσης νὰ τεθοῦν εἰς εἰδίκην μονιμότητα οἱ ἀντιπλοίαρχοι π.κ. Γρηγοράκης, Γεωργακόποντος καὶ Βοϊβολάκης, ὁ πλωτάρχης π.κ. Οίζονομποντούλος καὶ οἱ ἐποπλοίαρχοι π.κ. Μαργέτης καὶ Φεραύλδης. Προτείνεται τέλος ή ανάληπσις εἰς τὴν ἐνεργὸν ἐπιφερεσιν τοῦ πλοιαρχοῦ π.κ. Θαλασσονού.

Τὸ 4μηνον τοῦ Πειραιῶν Λιμένος

Συμφώνως πρὸς τὴν ἡδη μᾶλις καταπισθεῖσαν στατιστικὴν τοῦ Ο.Δ.Π., κατέλειπον εἰς τὸν Πειραιῶν λιμένα κατὰ τοὺς τέσσαρας πρότινος μῆνας τοῦ τοῦ ἡ. 2.252 ἀτμοπλοία καὶ μότοροπες 2.473.158 τ. νέτ. καὶ 1571 ίστιοφόρα 51.651 τ. Ἡ κίνησις αὕτη ἐν συγκρίσει πρὸς τὴν ἀντίστοιχον περιονήν ἡτο πρᾶξην μεταξύ 250 ἀτμοπλοία καὶ μότοροπες 164.374 τ. νέτ. καὶ μειονήν 31 ίστιοφόρα 5064 τάνον. Ἡ δὲ κατὰ τὸ αὐτὸν τετράμηνον ναυτιλιακὴ κίνησις τοῦ Πειραιῶν εἰς κατάπλοις καὶ ἀπόπλοις ἀτμοπλοίοι, μότοροπες καὶ ίστιοφόροι περιεῖται 7.647 σκάφη, χωρητικότητος 5.010.349 τ. νέτ. καὶ ἡτο πρᾶξην μεταξύ 363.875 τ. νέτ.

— Ή εἰσαγωγὴ κατὰ τὸ αὐτὸν 4μηνον περιεῖται 675.455 τ. ἐμπο-

ρεμάτων μὲν αὔξησιν 52.310 τ. ἔναντι τοῦ 4μηνον π. ἡ. Εἰσήγηθαν, δηλαδή, ἐκ τοῦ ἔξωτεροπον 512.174 τ. μὲν αὔξησιν 70.035 τ. καὶ ἐκ τοῦ ἔσωτεροπον 151.869 τ. μὲν μείσισιν 16.620 τ., ἐνῷ αἱ μεταφορτώσεις (ἔσωτεροπον) ἀνέλθοσι εἰς 11.412 τ., παρουσίασαν μείσισιν 1105 τόννων.

— Αἱ ἔξαγωγαι ἀνήλθον εἰς 237.580 τ. ἐμπορευμάτων, μὲν μείσισιν 1891 τόννων. Εξήγηθαν, δηλαδή, ἐκ Πειραιῶς διὰ τὸ ἔξωτεροπον 14.180 τ. μὲ μείσισιν 2682 τ. καὶ διὰ τὸ ἔσωτεροπον 89.094 τ. μὲ αὔξησιν 2970 τ. Αἱ διαμετακομίσεις καὶ μεταφορτώσεις διὰ τὸ ἔσωτεροπον ἀνήλθοσι εἰς 17.990 τ. μὲ μείσισιν 760 τ. καὶ αἱ διὰ τὸ ἔσωτεροπον ἀνήλθον εἰς 21.264 τ. μὲ αὔξησιν 2619 τ. Υλικά καὶ ἐφόδια πρὸς χρήσιν τῶν πλοίων ἐχορηγήθησαν 71.792 τ. εἰς Ελληνικὰ σκάφη καὶ 23.251 τ. εἰς ξένα, ἢ δὲ κίνησις αὕτη ἡτο μετρούσα τῆς περιουσίας κατὰ 4.038 τόννους.

Κατὰ ταῦτα η ἐμπορικὴ κίνησις τοῦ Πειραιῶν λιμένος (εἰσαγωγαὶ — ἔξαγωγαι κλ.) ἀνήλθε κατὰ τὸ ἐπόντα άνακοπόποιν 4μηνον εἰς 913.035 τόννους ἐμπορευμάτων καὶ ἡτο πρᾶξην μεταξύ 50.419 τ. ἔναντι τῆς ἀντιστοίχου περιουσίας.

Σύντομοι ναυτικαὶ εἰδήσεις

Κατὰ πληροφορίας ἐκ Βίλλας Κονστιτούσιου, ἐνῷ τὸ φορτηγὸν «ΤΑΣΙΣ», ἐμφρόνον μὲ γεννήματα, ἡτομάζετο ν' ἀποπλεύσῃ ἐκεῖδεν δι' Εὐρώπην, ἐννέα ἄνδρες τοῦ πληρώματος ἔζητον τὴν ἀντικατάστασιν τοῦ ναυτιλίου, τοῦ μαγείφου καὶ τοῦ ἀρχιτεχνικοῦ, μὲ τὴν δήλωσιν, ὅτι ἐννατίρια περιπτώσει, προτιμοῦν ν' ἀπολύθον. Τὸ αἴτημά των δὲν ἐγένετο ἀποδεύτων, οἱ δὲ ἐννέα ἄνδρες παρεδόθησαν ἐπό τοῦ πλοιάρχου εἰς τὰς λιμενικὰς ἀρχὰς τῆς Βίλλας Κονστιτούσιου, ὅποθεν καὶ ἀπεσταλμένοις εἰς Αἴθρες.

— Ενηρολογήθησαν εἰς Πειραιὰ τὸ φορτηγό «ΑΝΝΑ Τ.», τ. γροῦς 2728 (τοῦ 1906) τοῦ κ. Λεοντ. Θ. Τεργιάζον καὶ «ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΚΟΥΜΑΝΤΑΡΟΥ» τ. γροῦς 7777 (τοῦ 1917) τῶν κ.κ. Θ. καὶ Ν. Σ. Κοντάρου.

— Τὸ φορτηγὸν «ΟΑΥΜΠΟΣ» 5249 τ. γροῦς (τοῦ 1918) μετεγάρη ἐκ Πειραιῶς εἰς τὰ νησιώγια Ανδροῦ.

— Τὰ 31 οἱο τοῦ φορτηγοῦ «ΟΡΟΣ ΕΛΙΚΩΝ» 5525 τ. γροῦς (τοῦ 1918) ἐπολήθησαν από τὴν Α. Ε. «Θησαυρὸς» εἰς τὸν π.κ. Μιχ. Ηλ. Κοιλουσοντῆς ἀντὶ 600.000 δρ.

— Επίσης τὰ 25 οἱο τοῦ φορτηγοῦ «ΑΡΧΑΙΤΕΛΟΣ» 4349 τ. γροῦς (τοῦ 1917) ἐπολήθησαν από τὸν π.κ. Μιχ. Γ. Λιβανόν εἰς τὴν π.κ. Αταλάντην σύζηγον. Μ. Λιβανόν ἀντὶ δρ. 1.000.000.

— Εἰς Τόνισμερογῆ παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ἐπό τοῦ κ. Όμη. Ιοσιφόγλου Νοσθρυγάν τάνκερ «Melville» 6987 τ. γροῦς (τοῦ 1913) πετονομασθὲν «ΙΩΛΚΟΣ».

— Επίσης εἰς Μπλαχούντερ τῆς Αγγλίας παρελήφθη τὸ ἀγορασθὲν ἐπό τοῦ κ. Κ. Λαμποῦ Αγγλικὸν φορτηγόν «Brynnel» 4707 τ. γροῦς (τοῦ 1912) πετονομασθὲν «ΜΑΡΙΑ Α.».

— Τὸ μικρὸν φορτηγό «ΑΓΓΙΑ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ» (ex «Ασπασία», ex «Σοφία Κούπλα») 389 τ. γροῦς (τοῦ 1890) ἐπολήθη από τὴν Α.Ε. «Μιζαλίνος» εἰς τὸν π.κ. Παπαγεωργίου ἀντὶ 900 λιρῶν περίπολον.

ΑΔΕΛΦΟΙ ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΙ

ΤΗΛΕΦ.	ΑΘΗΝΑΙ	ΠΤΕΙΡΑΙΕΥΣ	ΠΑΤΡΑΙ
	20-151 & 20-152	40-748 & 41-614	8-57

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
HAMBURG - AMERIKA LINIE
NORDDEUTSCHER LLOYD
HAMBURG-SUDAMERIKANISCHE D. G.
WOERMANN LINE, DEUTSCHE OST-AFRIKA LINIE

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

ΓΕΝΙΚΟΙ ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΗΣ:
DEUTSCHE LEVANTE LINIE

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

“ΕΛΛΑΣ,,
ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΤΑΞΕΙΔΙΩΝ τηλ. 21-693
ΤΑΞΙΔΙΑ - ΕΚΔΡΟΜΑΙ - ΠΕΡΙΗΓΗΣΕΙΣ

ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΖΕΣΘΕ ΤΑ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΑ

“CAMREX,,

ΔΙΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΣΑΣ
ΔΙΟΤΙ

ΚΑΙΤΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΤΕΡΑ, ΕΙΝΕ ΑΝΩΤΕΡΑ ΤΩΝ ΆΛΛΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΩΝ

ΧΡΩΜΑΤΑ & ΒΕΡΝΙΚΙΑ ΠΑΝΤΟΣ ΕΙΔΟΥΣ

ΕΠΙΣΗΣ : ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ
ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΡΟΣ ΔΙΑΤΗΡΗΣΙΝ ΤΩΝ
TANKS & BILGES

ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΣ: Γ. Δ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΔΗΣ
HARROWBY ST., CARDIFF

ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: “CAMREX,, CARDIFF ή SUNDERLAND

'Αγοραπωλησίαι πλοίων

Με αφετήν ξήτησιν, προερχομένην ίδια εξ Ιταλίας, διέρρευσε τό α' 15θήμερον του Αύγουστου διά την άγοράν των μεταχειρισμένων πλοίων, τῶν διατιθέμενών πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν. Λιγοραστάι ἵηρον ἐξ πλειστων χρωμάτων καὶ ἀφετή σκάφη ἐκλεισθησαν παρ' αὐτῶν σποραδικῶς, τῶν κύριον ὅμως τόνον προσείδωκαν εἰς τὴν άγοράν καὶ τὸν διετῆρησαν οἱ Ιταλοὶ ἀγορασταῖ, οἵτινες ἔξησταὶ σκάφησαν ἐννέα ἀκόμη πλοῖα, παντοίας κατηγορίας (φορτηγά, τάνκερς καὶ ἐπιβατηγά ὑπεροκεντία), συνολικῆς χωριτυπότητος 67.268 τ. γκρός. Οἱ Ιταλοὶ εἰς τὰς τελευταῖς ἄγοράς των, πεζόμενοι ὑπὸ τῆς ἀνάγκης νὰ ἔξενον παντούτοπος καθοριτύτητα, δὲν ἐπήρχοντας δόιον ἡλικίας, ἥγόρασαν δὲ καὶ σάρη παροπλισμένα ἀπὸ ἑτοῖς καὶ καταδικασμένα εἰς διάλυσιν.

Τὰ παρ' αὐτῶν ἀγορασθέντα σκάφη είνε τὰ φορτηγά «Balbia Blanca», ἀνήκοντα εἰς τὴν Ἀργεντίνην συνέργειαν, 5863 τ. γκρός, 9349 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1912, «Ottar» Νοσθηγικόν, 1585 τ. γκρός, 2380 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1908, μετονομασθεν «Libano» καὶ «Santa Cruz» Νοσθηγικόν, 1475 τ. γκρός, 1925 φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1905. Εξ αὐτῶν, τὸ πρῶτον ἥγοράσθη ἀντὶ 18.000 λιρῶν, τὰ δὲ δύο ἄλλα ἀντὶ 7000 λιρῶν ἔκαστον. Ήγοράσθησαν ἐπίσης τὸ Νοσθηγικά δεξαμενόπλοιο «Busen» 7888 τ. γκρός, 12.800 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1901, ἀντὶ 12.700 λιρῶν καὶ «Bonzo» 8137 τ. γκρός, 12.300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1931, ἀντὶ τιμῆς 5.100.000 λιρετῶν.

Τὰ ἐπόλουτα τέσσαρα σκάφη, ἄπινα ἥγοράσθησαν παρ' Ιταλῶν καὶ τὰ δόκια προοϊζοντα διὰ μεταφορᾶς στρατεύμάτων καὶ ὑλικῶν εἰς Σομαλίαν ἢ πρὸς ἀντικατάστασην ἐπιταχθέντων Ιταλικῶν λάινερς, είνε ἔνα Δανικόν καὶ τρία Γερμανικά. Τὸ Δανικόν, εἶνε τὸ παλαιόν ἀπὸ «United States» 9993 τ. γκρός, 8112 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1903, διαθέτον διαμερισμάτα δι' ἐπαβάτας 138 «κάμπταν-κλάξ», 138 «τοῦντιστ-κλάξ» καὶ 553 γ' θέσεως. Ήγοράσθη ἀντὶ 24.000 λιρῶν καὶ θά παραληφθῇ εἰς τὴν Κοπεγχάγην, ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται. Τὸ τρία εξ ἄλλων Γερμανικά ὑπεροκεντίαν τὰ ἥγορασθέντα ἐπὸ τῆς Ιταλικῆς χυθενήσεως καὶ μελλονταὶ νὰ μεταφορῶνται εἰς μεταγωγικά, είνε ἄπαντα μεταπολεμικῆς κατασκευῆς καὶ ἀνήκοντα εἰς τὸ «Βορειογερμανικὸν Λόδῳ» ἀπασχολούμενα μέχρι τοῦδε εἰς τὰς ἑπτηρεσίας Μεξικοῦ καὶ «Ἀπὸ Ανατολῆς». Εἶνε ταῦτα τὰ λάινερς «Sierra Cordoba» 11.469 τ. γκρός καὶ «Sierra Ventana» 11.391 τ. γκρός, ἀμφότερα ναυπηγήσεντα τὸ 1923 καὶ «Werra» 9476 τόνων γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1922. Η ἥγορά των ἐπαγματοποιήθη ἀντὶ 155.000 λιρῶν διὰ τὰ τρία δύο.

Εἶναι ἐνδιαφέρον ἐξ ἄλλου νὰ προστεθῇ, ὅτι πρόσειται νὰ ἐπανέλθουν εἰς τὴν ἐνεργόν ὑπερεσίαν, ἀλλὰ ὑπὸ τὸν φημὸν δρον νὰ χρησιμοποιηθοῦν μόνον διὰ στρατιωτικῶν μεταφορῶν, τὰ πρὸς πενταμήνου ἀγορασθέντα παρ' Ιταλῶν πρὸς διάλυσιν Ἀγγλικά ὑπεροκεντία «Minnedosa» 15.186 τ. γκρός καὶ «Melita» 15.184 τ. γκρός, ἀμφότερα δὲ ναυπηγήσεως 1918. Τὰ δύο αὗτά πλοῖα είχον ἀγορασθῆ ἀντὶ 31.000 λιρῶν ἔκαστον, προκειμένον δὲ νὰ μεταποτέρω ἦδη εἰς μεταγωγικά, παρέστη ἀνάγκη νὰ προσθῇ η 'Ιταλική συνέργειας εἰς συμφωνίαν μὲ τὴν ἥγορασην πολιτών τινα ἑταῖρων «Canadian Pacific» καὶ νὰ καταβάλῃ εἰς αὐτὴν πρόσθετον τινὰ ἀποζημιώσιν, διὰ νὰ τύχῃ τῆς ἀδείας προσωρινῆς διαθέσεως τῶν διά τὰς στρατιωτικὰς καὶ μόνον ἀνάγκας.

Υπὸ τοῦ «Aönd Tropicino» τέλος παρελήφθη εἰς τὸν ἴμενα τῆς Νέας Υόρκης τὸ πρὸ μηνὸς ἀγορασθὲν ἀντὶ 40.000 λιρῶν Ἀγγλικὸν λάινερ «Fort St George» 7785 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1912, μὲ σερβὲν No 3 τοῦ 1934. Οἱ «Ἐλλήνες ἀγορασταῖ δὲν ἐπέδιξαν περιτέρω ἐνδιαφέρον, τὰ δὲ Σοβιέτοις οὐδεμίαν νέαν ἀγοράδων ἐπαγματοποιήσαν, ἀλλ' ἥγορασθησαν εἰς τὴν παραλιαίην μερικῶν σκαφῶν ἐπὸ τῶν προγενεστέρων παρ' αὐτῶν ἀγορασθέντων. Μεταξὺ αὐτῶν καταλέγεται καὶ τὸ Ἀγγλικὸν λάινερ «Essequibo» 8489 τ. γκρός, 1914. Τοῦτο, παραληφθὲν εἰς Σαούνθαμπτον καὶ μετονομασθὲν «Neva», ἀπέλεισε διὰ Λενίνγραδ.

Ἀγοραπωλησίαι πλοίων ἐσμειώθησαν καὶ αἱ ἀγόλωνθοι:

«OTTAWA» Νοσθηγικόν, 2468 τ. γκρός, 4300 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1906, ἐπολήφη ἀντὶ 6.800 λιρῶν. Τὸ πλοῖον τοῦτο είχεν ἀγορασθῆ τὸν Μάρτιον τοῦ 1910 ἀντὶ 21.250 λιρῶν.

«ANADOLU» (ex «Τρίτον») 631 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1896 «SAMSUN» (ex «Γαρβιέλλα») 1396 τ. γκρός καὶ ναυπηγήσεως 1889, ἐπολήφησαν εἰς ἑτέραν Τονούκιον ἐταίρων πρὸς περιτέρω ἐκμετάλλευσιν, ἀντὶ 4000 λιρῶν περίπου καὶ τὰ δύο.

«BORE» Σουηδικόν, 3366 τ. γκρός, 5000 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1897, μὲ σερβὲν No 2 τοῦ 1933, ἐπολήφη εἰς Βοραίλιανούς ἀντὶ 8000 λιρῶν.

«FINCHLEY» Ἀγγλικόν, 4773 τ. γκρός, 8100 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1912, μὲ σερβὲν No 2 τοῦ 1933, ἥγοράσθη παρὰ Γερμανῶν ἀντὶ 12.000 λιρῶν. Τὸ πλοῖον τοῦτο είχεν πωληθῆ τὸν Αὔγουστον τοῦ 1926 ἀντὶ 30.000 καὶ τὸν Σεπτεμβρίου τοῦ 1918 ἀντὶ 145.000 λιρῶν.

«YORBROOK» Ἀγγλικόν, 1235 τ. γκρός, 1770 τ. φορτίου καὶ ναυπηγήσεως 1905, μὲ σερβὲν No 2 τοῦ 1932, ἐπολήφη εἰς Ἀγγλίους, ὡς ἐστὶ καὶ εὑρίσκεται ἀντὶ 2.500 λιρῶν. Τὸ Μάρτιον τοῦ 1929 είχεν ἀγορασθῆ ἀντὶ 8500 λιρῶν.

«NIGERIAN» Ἀγγλικόν, 3543 τ. γκρός, 4684 τ. φορτίου καὶ ναυπη-

N.V. CORNS. SWARTTOUW'S STUWADOORS MAATSCHAPPY

(CORN'S. SWARTTOUW'S STEVEDORING COMPANY LIMITED)

ROTTERDAM

21 WILLEMSKADE

AMSTERDAM:

CORN'S. SWARTTOUW & BAAK
Mercurius Buildings

STEVEDORING

Owners of 15 tons electric cargo transporters and floating cranes for handling coal, iron-ore and other bulk cargoes.

Large modern sheds with 13 electric LUFFING cranes, on deep water, also various plants for storage of all sorts of merchandise.

Checkweighing of all kinds of cargoes

Quickest despatches guaranteed. Bulk grain cargoes discharged by elevators

AGENTS: All over the Near East

Messrs.

ALLALOUF & Co

10 Metropolis Street.

SALONICA

P.O. Box 460 P.O.Box, 313 P.O.Box 775
TEL-AVIV JAFFA HAIFA

ANTWERP:

CORN'S. SWARTTOUW'S ANTWERP STEVEDORING CY,
(late Charles Geyr)
53 Longue Rue Neuve

ΦΟΡΤΟΣΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ

Ίδιοκτῆται ἡλεκτρικῶν μεταφορέων φορτίου 15 τόνων καὶ πλωτῶν γερανῶν διὰ τὸν γατάνθρακας, τὰ μεταλλεύματα καὶ τὰ εἰς χύμα φορτία.

Εύρυτατα ὑπόστεγα μετὰ 13 ἡλεκτρικῶν γερανῶν εἰς κρηπιδώματα ἑπάρκοντος βάθους, ὡς καὶ διάφοροι ἔγκαταστάσεις πρὸς ἀποθήκευσιν ἐμπορευμάτων παντὸς εἰδους.

Παραλαβὴ δι' ὅλα τὰ εἰδη φορτίων.

Ταχίστη καὶ ἡγυγμένη διεκπεραίωσις τῆς ἐργασίας. Τὰ εἰς χύμα σιτοφορτία ἐκφορτώνονται διὰ τῶν «σιλόξ».

Διὰ πληροφορίας καὶ Συμβόλαια αἴτευθύνεσθε εἰς τὸν γενικούς πράκτορας διὰ τὴν Ἀνατολικὴν Λεκάνην τῆς Μεσογείου καὶ Μαύρην Θάλασσαν:

NAYTIKON ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟΝ

ΑΛΛΑΛΟΥΦ & ΣΙΑ

Γραμματοθ. 209 P.O. Box 460 P.O. Box 313
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΕΛ-ΑΒΙΒ ΓΙΑΦΦΑ
P. O. Box 775-XΑΙΦΑ

γήσεως 1925, μέσερεβ τού 1933 και «ASHTREE» Αγγλικόν, 1561 τ. γραφός, 2259 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1924, μέσερεβ Νο 2 τού 1934, έποληθησαν όμως αντί 50.000 λιρών.

«EVERESLA» Λεττονίκον, 2210 τ. γραφός, 3550 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1899, μέσερεβ Νο 2 τού 1933, ήγοράσθη παρ' Αγγλικούν αντί 2900 λιρών. Τὸν Σεπτέμβριον τού 1926 είχε ποληθῆ αντί λιρών 9750.

«THERESA» Αγγλικόν, 1299 τ. γραφός, 1750 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1909, έποληθη αντί 4500 λιρών.

«TIVY» Νορβηγικόν, 4899 τ. γραφός 7700 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1921, ήγοράσθη από Νοτιοαμερικανούς έφοπλοτάς 19.000 λιρών.

«FRANS SUELI» Σουηδικόν, 1334 τ. γραφός, 2200 τ. φορτίου και ναυπηγήσεως 1902, μέσερεβ Νο 2 τού 1934, έποληθη αντί 4000 λιρών. Τὸν Νοέμβριον τού 1928 είχεν ήγορασθη τὸ σκάφος τοῦτο αντί 9.900 λιρών.

Πωλήσεις πλοίων πρὸς διάλυσιν

Μὲ ηρεμού τόνον, ἄνευ οὐδενὸς γενικωτέρου ἐνδιαφέροντος καὶ μὲ κίνησιν περιωπισμένην, διέφερον τὸ α' 15θήμερον τοῦ Αὐγούστου διὰ τὴν ἀγορὰν πλατωσιδήρου. Οἱ Ιταλοὶ διαλυταὶ, οἵτινες κατὰ τοὺς προηγούμενοὺς μῆνας ἔιχον προσδώσεις ζαρακτήρα ζητηρότητος εἰς τὴν ἀγοράν, μὲ τὴν παρ' αὐτῶν ἐξδηλουμένην δραστηρίαν ξῆτησιν πλατιῶν πλοίων, δείκνυνται ἡδη ἐπιμνηστικοὶ καὶ ἀπόρθυμοι δι' εὐντέρας ἐπτάσεως ἔργασιν. Εἰς τοῦτο συνετέλεσαν ἀφ' ἐνὸς μὲν ἡ πληθωρικὴ κατὰ τὴν ἐγγὺς παρελθόν πρόσκτησις τοννάς καὶ αἱ συνεχιζόμενα ἀθροῖα παραδόσεις ἀγορασθέντων σκαφῶν, δύον καὶ η ἔξασφάλισις μεγάλων ποσοτήτων Ἀμερικανοῦ πλατιῶν, μεταφερομένων ἥδη εἰς Ιταλίαν. Οφεῖται ἀκόμη ἡ ἐπεκταύτης τῶν Ιταλῶν διαλυτῶν, εἰς διασχερείας παροχῆς ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως συναλλάγματος καὶ τὰς ἐκδήλους Ιταλικὰς κρατικὰς ἀνάγκας διαβέσεως σεβαστῆς χωρητικότητος διὰ τὰς στρατιωτικὰς πρὸς τὴν Σομαΐλιαν μεταφοράς. Αἱ ἀνάγκαι αὕτα ἦσαν τόσον ἐπιτακτικά, ὅστε πλατιὰ ὑπεροχεάνια, ἀγορασθέντα παρ' Ιταλικῶν ἐργοστασίων μὲ τὸν οπτὸν ὅρον τῆς διαλύσεως, ἐτέθησαν εἰς τὴν ἑπτησίδιαν τῶν κρατικῶν μεταφορῶν, κατόπιν νέας συμφορίας μὲ τοὺς πολητάς των καὶ παροχῆς εἰς αὐτοὺς σχετικῆς ἀποζημιώσεως, ὡς γράφομεν εἰς τὴν οἰκείαν στήλην τῶν ἀγοραπολιορκῶν.

Ἡ Ἀγγλικὴ ἀγορὰ τῶν διαλύσεων παρέμεινεν ἐν πλήρει σχεδὸν ἀπολαξίᾳ. Τὴν ίδιαν κατάστασιν ἀξητηρίας πλοίων παρουσίασαν καὶ τὰ Ιταλικὰ ἐργοστάσια, μόνον δὲ εἰς τὴν Γερμανίαν ἀνελήφθη ἡ διάλυσις τριῶν φορτηγῶν γραμμῆς, συνολικῆς χωρητικότητος 18.017 τόννων γραφός. Τοῦχοι ἐπίσης διαλυταὶ, διατρούντες ἐγκαταστάσεις εἰς τὸν Κεράπτον κόλπον, ἀνέλαβον τὴν διάλυσιν ἐξ μερῶν Τονγκούπου ἀπολογίνων σκαφῶν. Οἱ αὐτοὶ διαλυταὶ ἔιχον πρὸ διετίας διαλύσεις καὶ τὸ φορτηγὸν «Rustumye» (εκ «Εὐστότατος Καβονιδής») 1065 τ. γραφός καὶ ναυπηγήσεως 1883. Ἐλληνικὰ πλατιὰ πλοῖα δὲν ἐποληθησαν πρὸς διάλυσιν κατὰ τὸ α' 15θήμερον τοῦ Αὐγούστου. Αἱ σημειωθεῖσα γενικῆς πωλήσεις περιέλαβον 18 μόνον πλοῖα, κατανεμήμενα εἰς τὰς ἀξούντως ὄπτῳ σημαῖας:

'Αγγλικά	4	>	16.952	Ζηλανδίας	1	τ.	γρ.	3.167
Γερμανικά	3	τ.	γρ.	18.017	Ιταλικά	1	>	2.588
Γαλλικά	1	>	4.412	Έσθονικά	1	>	1.515	
Ήν. Πολιτ.	1	>	4.572	Τονγκούπα	6	6		1.921

Σύνολον πωληθέντων ἀπολογίων : 18 > 53.144
Τὰ σκάφη ταῦτα ἐποληθησαν εἰς διαλυτὰς ὄπτῳ διαμόρφων χωρῶν ἀντὶ τιμῆς 56.550 λιρῶν καὶ 118.000 πεστῶν, ἔξαιρουμένων τῶν τριῶν Γερμανικῶν καὶ τῶν ἐξ Τονγκούπου, τῶν ὅπιον ἡ τιμὴ πωλήσεως δὲν ἐγνώσθη. Οἱ ἀγοραστές αὐτὰ διαλυταὶ εἶνε οἱ ἀξόλογοι:

Διαλυταὶ	Πλοῖα	Τ.	γρός	Τιμὴ εἰς £	
Γερμανοὶ	3	18.017	—		λίραι
Ίταλοι	4	16.338	30.700		>
Βέλγοι	1	5.880	7.500		>
"Αγγλοι	1	3.718	6.200		>
"Ιάπωνες	1	3.167	10.000		>
"Ισπανοί	1	2.588	—	118.000 πεστῶτα	
Τονγκούποι	6	1.921	—		
Δάνιοι γιγαντ.	1	1.515	2.150	—	

Σύνολον : 18 53.144 56.550

ΓΕΡΜΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ Γερμανικὰ φορτηγὰ γραμμῆς «Haimoto» 4920 τ. γραφός (τοῦ 1911), «Justino» 6053 τ. γραφός (τοῦ 1912) καὶ «Schlesien» 7044 τ. γραφός (τοῦ 1912) αὐτὶ τιμῆς μὴ γνωσθεῖσης. Τὰ σκάφη ταῦτα εἴρισκοντα ἔν παροπλισμῷ εἰς τὸ Αμβούργον ὅπου καὶ θύ παραδοθοῦν, ὡς εἰσὶ καὶ εἴρισκοντα.

ΙΤΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὰ Αγγλικὰ φορτηγὰ «Holtby», 3681 τόννων γραφός (τοῦ 1909 αὐτὶ 6.150 λιρῶν καὶ «Spilshy» 3673 τ.

γρόδ. (τοῦ 1910) αὐτὶ 6.150 ἐπίσης λιρῶν, ἀμφότερα παραδοτέα εἰς Τάνι, ὅπου ἀργοῦν ἀπὸ μηνῶν, τὸ Ἀμερικανικὸν σιδηροδρόμον ἀπομόλοπον «Pecos» 4572 τ. γρόδ. (τοῦ 1899) αὐτὶ 9600 λιρῶν, παραδοτέον εἰς τὴν Τεργέστην καὶ τὸ Γαλλικὸν «Dunkkala», μικτὸν πλοίον, τῆς ἑταίριας «Παζέ», 4412 γρόδ. (τοῦ 1900) αὐτὶ 8800 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς τὴν Μασσαλίαν.

ΒΕΛΓΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν αὐτὶ 7500 λιρῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Νότιον Οβαλλίαν, τὸ Αγγλικόν δεξαμενοπόλοιον «Petricola» 5880 τ. γρόδ. καὶ ναυπηγήσεως 1922 εἰς Χόνγκ-Κόνγκ, θύ τὸ διαλύσιον δὲ εἰς τὸ ἐργοστάσιο τῆς Γάνδης.

ΑΙΓΑΛΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν τὸ Αγγλικόν ἀπὸ παραδοτέον εἰς Νότιον Οβαλλίαν, τὸ Αγγλικόν δεξαμενοπόλοιον «Petricola» 5880 τ. γρόδ. καὶ ναυπηγήσεως 1922 εἰς Χόνγκ-Κόνγκ, θύ τὸ διαλύσιον δὲ εἰς τὸ Ὀζάκα, αὐτὶ 10.000 λιρῶν.

ΙΣΠΑΝΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν αὐτὶ 118.000 πεστῶν, μὲ παράδοσιν εἰς Μαλιτάδιο, ὅπου καὶ θύ τὸ διαλύσιον, τὸ Ισπανικὸν ἀπομόλοπον «Claudio» 2588 τ. γρόδ. (τοῦ 1894). ΔΙΑΛΥΤΑΙ ΤΟΥ ΔΑΝΤΙΓΚ γρόδασσαν αὐτὶ 2100 λιρῶν, τὸ Εσθονικὸν ἀπομόλοπον «Olivia» 1515 τ. γρόδ. (τοῦ 1882).

Τέλος ΤΟΥΡΚΟΙ ΔΙΑΛΥΤΑΙ ἡγόρασαν, ως γράψουμεν ἀνοτέρῳ, ἐξ μικρᾶ Τονγκούπα ἀπομόλοπα. Εἰναι ταῦτα τὰ ἀποτοποῖα ἀπὸ παραδοτέον εἰς Φεγγαζ, 205 τ. γρόδ. (τοῦ 1891), «Gelibolu» 282 τ. γρόδ. (τοῦ 1867), «İsmiit» 305 τ. γρόδ. (τοῦ 1874), «Kirlangic» 130 τ. γρόδ. (τοῦ 1892) «Selamet» 381 τ. γρόδ. (τοῦ 1865) καὶ «Yeni Dunya» 618 τ. γρόδ. (τοῦ 1886).

“VERITAS,,

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΟΝΑΥΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ
ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ·ΝΑΥΛΩΣΕΙΣ·ΕΚΦΟΡΤΩΣΕΙΣ·
ΠΡΑΚΤΟΡΕΥΣΕΙΣ

ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΑΙ: Γαιανθράκων—Τροφίμων
— Dunnage κ.λ.π.

ΕΔΡΑ EN SHANGAI | 133 YUEN MING YUEN ROAD
THA. 16455 P. O. Box 1874

ΥΠΟΚ)ΜΑ EN DAIREN | 131 YAMAGATADORI
THA. 27892-25255 P. O. Box 117

CABLES & RADIOS: TRIAINA

Πᾶσα πληροφορία σχετικὴ τιμῶν, συνηθειῶν κ.τ.λ. διὰ παντας τοὺς λιμένας τῆς "Απω Ανατολῆς παρέχεται προθύμως καὶ μετὰ τῆς μεγαλειτέρας ἀκριβείας. Η 25ετης μας περία ἐγγυάται διὰ τὴν ταχείαν καὶ ἀσφαλῆ διεκπεραίωσιν πάσης φύσεως ναυτικῆς ἔργασίας

Διευθύνων: Π. Γ. ΑΛΕΞΙΑΔΗΣ

Παρακαλοῦνται οἱ κ. κ. Πλοίαρχοι δύνασται την επιτομήν των. Πᾶσα ἀλληλογραφία ἀπευθυνομένη δι' ἡμῶν θέλει παραδίδεται ἀσφαλῶς καὶ ἐγκαίρως κατὰ τὴν ἀφίξιν τοῦ πλοίου

Μεταχειρισθήτε τὴν διεύθυνσίν μας ἐν Daïren σημειώνοντες ἐπὶ τῶν ἐπιστολῶν Σας «Via Siberia» διὰ τὴν ἑντὸς 17 ἡμέρων διεκπεραίωσιν τῶν εἰς οιονδήποτε λιμένα τῆς "Απω Ανατολῆς

ΓΙΩΡΓΗΣ ΧΡ. ΛΑΙΜΟΣ

ΔΙΚΗΓΟΡΟΣ

ΓΡΑΦΕΙΟΝ ΕΝ ΠΕΙΡΑΙΕΙ ΡΕΠΟΥΛΗ 2

Αριθμ. Τηλεφώνου 40.906

Τηλεγρ. Διεύθυνσις: «ΓΕΧΡΗΛΑΙΜΟΣ»

ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΑΙ ΠΛΟΙΩΝ

ANGLO-FOREIGN SHIOPWNING AGENCY LTD

7/8 BURY COURT LONDON E.C. 3

ΤΗΛ. ΔΙΕΥΘ. AFOPONENCY

ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ: K. A. BOGIATZOGLOU

BROKERS FOR THE SALE, PURCHASE, CHARTERING, ETC.
OF STEAMERS

Ναυτικαὶ Δίκαι

— Μερική άπωλεια ναύλου συνεπείᾳ έγκατα-
λείψεως.

Τὰ Ἀγγλικά δικαστήρια ἀπησχολήθησαν ἐξ νέου τὴν Ιούλιον μὲ τὴν ἀπάτησον τῶν ιδιοκτητῶν τοῦ φορτίου γοῦ «Ορος Ταῦγετος» κατά τῆς Ἀγγλικῆς ἑταῖρίας «Norwich Union» διὰ τὴν πληρωμὴν ποσοῦ 7. στ. 809.15.0, ἀντιπροσωπεύοντος τιμῆρα ναύλου ἡγαμαλίσμενον παρ' ἀπῆ. Τὸ ἄπειρον «Ορος Ταῦγετος», συνεπέι τῷ μηδὲν τοῦ ἐκ προσαράξεως, εἶχε ἐγκαταλειφθῆναι εἰς τοὺς ναναγοσθατεῖς ἐκ μέρους τῶν πλιονικτῶν, οινικεῖς, ἀφοῦ εἰσέπεισαν τὴν ἀσφάλειαν τοῦ πλοίου, διεξεδίκησαν καὶ τὴν ἀσφάλειαν τοῦ ἀπόλεσθέντος ναύλου των. Οὐ οὐδὲν τοῦ ἀγγλικοῦ δικαστής μορφώσας τὴν γνώμην, ὅτι μία παράγωγος δλικὴ ἀπόλεια τοῦ φορτίου καὶ ἐάν ἀρόμη ἐπῆροχεν εἰς τὴν προκειμένην περιπτωσιν, δὲν συνεπήγετο καὶ παράγωγον δλικήν ἀπόλειαν τοῦ ναύλου, ἐπεκνιάζθη, ὡς ἀνέγραφαν τὰ «Ναυτικά Χρονικά» εἰς προηγούμενον τεῦχός των, νὰ ἐργάσῃ τὴν ἀπόλειαν των, ἀφοῦ προηγούμενος οἱ διάδικος ἐλλάμβανον τὴν εὐκαιρίαν νὰ ἐκθέσουν τὰς ἀντιλήψεις των ἐπὶ τῆς τιγδὸν ἐπάρξεως μιᾶς «εὐριξῆς τοῦ ναύλου ἀπόλειας».

Κατά τὴν σημπληρωματικὴν διαδικασίαν, οἱ συνήγοροι τῶν ἑναγότων πλοιοκτητῶν ἐγκαταλείψαντες τὴν ἄποιν ὀλίκης ἀπολέλειας τοῦ ναυλῶν, ἐπεσθιφίζαν τὴν ἕπαρξην μιᾶς μερικῆς ἀπολελείας αὐτῷ, προτροχομένης ἐπὶ τῆς ναναγιασείσας. Ὁ πλωπός—εἴπον—ἐπέγραψε συμφωνίαν πληρωμῆς 11.000 λιρῶν διὰ τὴν διάσωσιν πλοίουν πάντα φρόντιον ἢ 9.000 λιρῶν διὰ τὴν περιπτώσιν συμβιβασμού. Τὸ σκάριος ἀνευλόνθη, συνεπείδη ὅμως τῶν ἡμιών αὐτὸν καὶ τοῦ φρόντιον, ἐγκατελείψθησαν ἀμφότεροι εἰς τοὺς ναναγούσσατες, ἔναντι τῆς ἀπατήσεως διὰ σύδωτα. Ἡ τοιώτερη ὅμως ἐγκατάλειψης ἦτοι ἰσοδύναμος πρὸς πλιοφορμήν τῆς ἀξέως πλοίουν καὶ φρόντιον εἰς τοὺς ναναγούσσατες, οἱ δὲ πλιοφορτῆαι, ἐν τῇ ἴδιοτητὶ τῶν ὡς ἴδιοκτηταῖς τοῦ ναυλῶν ἐπερχεοῦστο νὰ συντεισθέοντι εἰς τὰς διατάνας διὰ τὴν ναναγιασείσαν, διὰ τὴν πληρωμήν τῆς ὅποιας ἐπερχεόμησαν νὰ ἐγκαταλείψουν εἰς τοὺς ναναγούσσατες σκάριος καὶ φρόντιον. Κατὰ συνέπειαν ἡ συνεισφορὴ αὐτῆς ἐνέγκε τὸν χαρακτῆρα μερικῆς ἀπολελείας τοῦ ναυλῶν.

πλουτίσεις των ναύλων.

Αντιθέτως, οι συνήγοροι τῶν ἐναγμένων ἀσφαλιστῶν ἐπεστήψαν ότι, οὐδεμία δαπάνη κατεβλήθη δικαιολογώδης τὴν συνεισφορὰν τοῦ ναύλου καὶ συνεπὸς ἐπιτρέπουσα τὴν ἀπάτην διὰ τηρεμίκην ἀπόλειαν αὐτῷ, καθόσον οἱ πλοιοκτῆται δὲν ἐπεβλήθησαν εἰς τὴν ματικὴν πληρωμὴν τῶν ναυαγοσυνέσων διὰ τὴν ἐνεργηθεῖσαν ναυαγαρφείαν, ἀλλὰ πλᾶς ἐκάλυψαν τὴν ὑποχρέωσιν τῶν διὰ τὰ σάστρα ἐξ τῆς οἰκειοθελοῦς ἐγκαταλείψεως παρ' αὐτῷ τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φορτίου. Οὕτω πράξαντες οἱ πλοιοκτῆται, ἐτρεφάτισαν τὴν περιπέτειαν τοῦ πλοίου των καὶ ἀπεστέρισαν τοὺς ίδιοκτήτας τοῦ ναύλου κάθε εὐκαρίας νὰ κερδίσουν αὐτόν. Υπὸ ταύτης συνθήκας τωάτας καὶ ἐν τῇ ἀκόμη ὁ ἐφοιτικῆς είχε τὸ διάσωμα τῆς συνεισφορᾶς κατὰ τοῦ ίδιοκτήτου τοῦ ναύλου, δὲν ὡς ἡδύνατο νὰ τὸ ἀσκήσῃ.

Ο δικαστής λόρδος Πόρτερ έζωδιμον τὴν ἀπόφασίν τοι, ἀνέπτυξε τὴν γνώμην ὅτι θὰ ἐδικαιολογεῖτο ἡ συνεισφορά τοῦ ναῦλου εἰς τὴν ναυαγίασειάν, ἐὰν πράγματι εἴχε γίνει ὑπὸ τῶν πλιονιστῶν καταβολὴ δοματικῆς ἀμοιβῆς εἰς τοὺς ναυαγοσώσατς ἢ ἐὰν εἴχον συμβῇ ἄλλα ἔζοδα διὰ τὴν διάσωσις πλοίου καὶ φρεσίου. Εἰς τὴν προφεύκεντήν ἑπόθεσιν ὥμως, ἀνερ οὐδεμὲν πλοηγομένης συγκαταβέσεως τῶν ἰδιοκτητῶν τοῦ ναῦλου, συγενειοῦθεν παῖδοι τῶν ἰδιοκτητῶν πλοίου καὶ φρεσίου

ή ἐγκατάλειψις ἀμφοτέρων εἰς τοὺς ναναγοσόστας. Οὗτοι, οἱ ἴδιοκτῆται πλοίοι καὶ φροτίοι ἀπεξενώθησαν τῶν δικαιωμάτων των, ἔργην θέντες νῦν ἔξακολονθήσουν τὸ ταξίδιον. Λιγὸν νά πάτατήσουν δ' οὗτοι συνειρεφούν τὸν ναῦλον, ἔπειτε νῦν ἐλχον προδῆ εἰς χρηματικὰς πληρωμαῖς πρὸς τὸν ναναγοσόστας διὰ τὴν διάσωσην. Ή αὗτη χρήματα ὅμως πρόσδοσις τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φροτίου, ἔχοντον μάλιστα σινολικὴν ἀξίαν μη καλύπτονταν τὴν ἐξ τῆς συμφωνίας ἀπαίτησιν τῶν ναναγοσοστῶν, δὲν δύναται ἐν οὐδεμιᾷ περιπτώσει νῦν χρακτηρισθῆ, ὡς χρηματικὴ πληρωμὴ η̄ ὡς ἐνέζουσα μορφὴν συμφωνίας τοῦ ἴδιοκτήτου τοῦ ναῦλου, ἀποδεχομένων τὴν παράδοσιν τοῦ πλοίου καὶ τοῦ φροτίου. Συνεπῶς οἱ λόρδος δικαιστῆς ἐγένετο ἀστήρικτον τὴν ὑπαρξίαν καὶ τῆς «μερικῆς ἀπολείας τοῦ ναῦλου», ἔξεδωσε δὲ τὴν ἀπόφασίν του ἐπέρ Τῶν ἐναγομένουν ἀσφαλιστῶν.

Γαλλική Νομολογία

— ’Ακύρωσις άσφαλιστηρίου συμβολαίου λόγω
άποιστωπήσεως στοιχείων.

Μία ἀπόφασις, ἐνδιαιτέοντα τόσον τοὺς ἀσφαλιστὰς, ὅσον καὶ τοὺς νωντούντις ἐν γένει κυρίλοντς, ἔχεδοθή τελευταῖς ἵπο τοῦ Ἀκρωτηκοῦ τῆς Γαλλίας. Καθορίζεται δὲ ἡ αὐτῆς συμφώνως πρὸς τὸν Γαλλικὸν Νόμον, μία ἐντελῶς νέα ἐμηνία τῆς λέξεως «réticence» (ἀποσιωτήσις), τῆς περιλαμβανομένης εἰς τὸ ἄφοιον 348 τοῦ Γαλλικοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος. Τὸ ἄρθρον τούτο, ὡς γνωστόν, προσβλέπει τὴν ἀκίνησιν ἑνὸς ἀσφαλιστηρίου συμβολῶν, ὅταν ὁ ἐξ τῶν συμβαλλομένων ἀσφαλιζόμενος ἀποδεικνύεται, ὅτι ἔσπαλεν εἰς τὴν δῆλωσιν τῶν γεγονότων, ἐπὶ τῶν δοπίον ἐβασίσθη ἢ σύστασις τῆς ἀσφαλιστικῆς καὶ ἀτινά, ἐγκάριος γνωστοποιοῦμενα, ἥδην τοῦτο νά πλαισιασθείσεις τὴν γνήμηρ τοῦ ἀσφαλιστοῦ διὰ τὸν παρ' αὐτοῦ ἀναλαμβανόμενον κινδύνον.

Η ιδόθεσις προηλθεν από ασφάλεια συναφθείσαν ήτο της «Αλλάνς Φρανσαζ» διά το Γαλλικὸν ἀλευτικὸν «Grebe». Η πλοιοστήτη φέταιρια ηξίουσεν από τοὺς ἀσφαλιστὰς τὴν καταβόλην ποσοῦ 24.031 φράγματον, ἀντιπροσωπεύοντος τὸ κόστος ἐπισκεψῆς τῶν λέβητων τοῦ ἀλευτηριοῦ καὶ τὴν διατάξιν ὡμονόληξισες τοῦ σκάφους, λόγῳ ζημίας προσενθήσιος εἰς τοὺς λέβητας ἐκ πτώσεως τῶν αὐλῶν των. Τὸ Ἐφετεῖον τοῦ Βορδοῦ διά τῆς ἀπὸ 23ης Δεκεμβρίου 1929 ἀποφάσεός τοῦ ἐδίκαιωσε τὴν πλοιοστήτη φέταιριαν. Η ἀσφαλιστικὴ ἑταῖρια ὅμως κατέφυγεν εἰς τὸ Ἀνεργοτικόν, μὲ τὸ κίριον ἐπιχείρημα, ὅτι βάσει τοῦ ἄρθρου 348 τοῦ Ἐμπορικοῦ Κώδικος, εἴχε τὸ δικαίονομα ἀκριδόσεως τῆς ἀσφαλιστικῆς συμβάσεως, διότι ἡ πλοιοστήτη φέταιρια πλαζέσθενε νὰ γνωρίσῃ εἰς αἰτήμην, κατὰ τὴν σύναψιν τῆς ἀσφαλιστικῆς, ὅτι τὸν Φεβρουάριόν τοῦ 1925, ὀλίγον δὲ κρόνον πρὸ τοῦ ἀπογιμναστος, ἔξ οὐν ἡ παρούσα δίκη ἡγέρθη, εἰχεν ἐποπτὴ τὸ «Grebe» παροιοίαν εἰς τοὺς ἀλλοὺς τοῦ ζημίαν.

Τὸ ἄρθρον 348 τοῦ Ἐμπορικοῦ Κόδικος, ἐπὶ τοῦ ὀποίου ἐστήριξεν τὰς ἀπόφασις τούς οἱ Ἀσφαλισταῖ. ἔγει ὡς ἔχει:

«Κάθε ἀποικίης πόλη την Αργοστολία, εχει την έναστην.

«Κάθε ἀποικίης πόλης καὶ κάθε ψευδής δῆλωσις ἀπὸ μέρους τοῦ ἀσφαλίζομενον, καθέ διαφορὰ μεταξὺ ἀσφαλίστηρίων συγβολαιών καὶ φροτοτικῆς δυναμένη νῦν μειώσῃ τὴν ἀντίληψιν ἐπὶ τοῦ καλυφθησόμενου κινδύνου ἡ νῦν τροποποιησῃ τὸ ἀντικείμενον ἀτῆς, ἀποτελεῖ στοιχεῖον ἀκινόστοις τῆς ἀσφαλίεις. Δύναται ἐπίσης νῦν ἀκρεβοῦθη ἡ ἀσφάλεια καὶ ἐν τῇ περιπτώσει, καθ' οὓς ἡ ἀπόκρυψις, ἡ ψευδής δῆλωσις, ἡ διαφορά, δὲν είχεν οὐδεμίας ἐπιφέροντας ἡ σχέσην ἐπὶ τῆς ἐπισυμβάσης ζημίας ἡ τῆς τυχὸν ἀπολείας τοῦ ἡσφαλίσμενου ἀντικείμενου».

Ο συνήγορος τῶν πλιοκτητῶν ἀντέταξεν, ὅτι ή λέξις «réticence» δέον νὰ ἔμπνευσθῇ ὡς ή ἀπὸ σχολῆς παιουσιώποις θετικῶν γεγονότουν.

"SOVTORGFLOT,"

ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ Ε.Σ.Σ.Δ.

ΠΡΟΣΕΧΕΙΣ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΕΚ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΑΙΠ TCHITGERIN
23 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ
ΒΗΡΥΤΤΟΝ-ΓΙΑΦΦΑΝ-ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ

Αγη^τ FRANZ MERING
6 ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ
ΔΙΑ ΓΙΑΦΦΑΝ-ΠΟΡΤ-ΣΑΪΔ

Δεχόμενα ΕΠΙΒΑΤΑΣ και ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

Α)π FRANZ MERING
17 ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ
ΙΑΣΙΑ ΣΜΥΡΝΗΣ (ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ) ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ, ΟΔΗΣΣΩΝ

ΑΓΠ TCHITCHERIN
ΒΙ ΑΥΓΟΥΣΤΟΥ
ΑΙΑ (ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ) ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥΠΟΛΙΣ - ΘΑΣΟΣ

άπινα, έναν ηθελον έγκαιρως δηλωθή, όταν έτοιμοι ήταν την έκτιμησιν τούς κινδύνους, τόν όποιον ή 'Ασφάλεια άνελάμβανε. Έν τη προκειμένη ήμως περιπτώσει, ή βλάβη, ή σημειωθείσα από τό απόγειο τού Φεβρουαρίου 1925, ήτο τόσον άσημαντος, ώστε οι έποικοι πάστει και ζωρίς καιμάν από μέρους των καινήν πρόθεσιν, δεν ένθεωρησαν άξιον νά την δηλώσουν.

Τό 'Ακυρωτικόν, ξερινεν εἰς τὴν ἀπόφασιν τού, οτι καθόσον ἀφορᾶ τὴν θαλασσοσαφάλειαν, πρέπει νά θεωρηθῇ ως ἀπόχρωνται και μόνον τὸ γεγονός, οτι οἱ ἐκ τῶν συμβαλλομένων ἀσφαλιζόμενοι, ἀνέξαρτήτως τοῦ Συγκίματος τῆς κακοποτίας τον ή μη, προεισώλησαν ἔνα γεγονός, τὸ όποιον, εἴτε πρό, εἴτε μετά τὴν ἀσφάλειαν — ήτο πάντοτε τοιωτῆς φύσεως, ώστε νά δύναται νά τροποποιήσῃ τὴν ἀντίληψην τῶν ἀσφαλιστῶν και τὴν γνώμην τῶν διὰ τὸ ἀνάληγμέντα κινδύνουν.

Δέον ἐπομένως νά ἐπαρκούσθηση ἀκύρωσις τοῦ συμβολαίου, ἔστω και ἔντεν δὲν ὑπῆρξεν εἰς τὴν ἀπόχρωνται κακήν πρόθεσιν ή δόλος ἀπό μέρους τοῦ ἀσφαλιζόμενον, ἀλλ' ἀπλῶς ἀμέλεια ή καὶ ἄγνωστος. Εἰς τὴν περιπτώσιν τῆς θαλασσοσαφάλειας — ἐξαπολούσει ή ἀπόφασις τοῦ 'Ακυρωτικοῦ — ή ἀπόχρωνται δέον νά θεωρηθῇ, οἵ μια ἀπόλυτος ἀφορᾷ ἀκύρωσις τοῦ συμβολαίου. Τό 'Ἐφετεῖον—ἐπειγέσται περιστέρῳ — δὲν ἐκλήθῃ ν' ἀπόφασιν ἡτο τῆς προθέσεως τοῦ ἀσφαλιζόμενον, ἀλλὰ μόνον ν' ἀπόφασισῃ, ἔντεν τὸ λάθος ή ἡ ἀμέλεια αὐτῶν ἐν τῇ ἀποστολῇ τοῦ γεγονότος τῆς προγενεστέρας πτώσεως τῶν αὐλῶν τῶν λεβήτων, ήτο τοιωτῆς φύσεως, ώστε νά καταποτῇ τὸν ἀσφαλιστὴν εἰς τὴν ἀσφαλίσην τοῦ κινδύνου και τὴν ἀναμέτρησην τῆς ἔκτασέως τοῦ. Λόγῳ τοῦ γεγονότος τούτου, ή ἀπόφασις τοῦ 'Ἐφετεῖον δὲν ἡρμήνευσεν ἐπαρκῶς τὸ ἀνοτέρῳ σημεῖον, δὲν ὑπῆρξεν σύμφωνος μὲ τὸ πνεύμα τοῦ Νόμου και δὲν προσέδωσεν εἰς τὴν ἀπόφασιν νόμιμων βάσων. Διὰ τοὺς λόγους αὐτοὺς τό 'Ακυρωτικόν ἀπέρριψε τὴν 'Ἐφετειακὴν ἀπόφασιν.

'Εξ ἀφορῆς τῆς ἀνοτέρῳ ἐποθέσεως και τῆς ἐπ' αὐτῆς ἐκδοθείσης ἀπόφασις τοῦ 'Αρείου Πάγου, δὲν ἀποκλείεται νά ἐπανέλθῃ ἐπὶ τάπιος ή ὑπόθεσις τῆς ἀσφαλείας τοῦ ἀποτελεσθέντος Γαλλικοῦ λάΐνεος 'Ατλαντικοῦ. Αἱ ἐνδιαφερόμεναι ἀσφαλιστικαὶ ἑταῖραι προσέβαλον, οἵ εἰναι γνωστοί, τὸ ἐπιχείρημα, οἵ που ἀπέλλαγμένα τῆς εὐθύνης πληροῦμενης τῆς ἀσφαλείας, λόγῳ τοῦ γεγονότος τῆς κακής ἡλεκτρικῆς ἐγκαταστάσεως τοῦ πλοίου, ήτις δὲν τοὺς ἀπέκαλύψθη ἐγκαίρως. Τό 'Ἐφετεῖον τῶν Παρισίων ἀπέρριψε τὸ ἐπιχείρημα τοῦτο τῶν ἀσφαλιστῶν τοῦ 'Ατλαντικοῦ διότι δὲν δην προσεκούσθησαν ἐπαρκῇ στοιχείᾳ ἀπόδειξην τῆς ἐλαττωματικότητας τῆς ἐγκαταστάσεως.

Μέχρι σήμερον ή λέξις «reliance» τοῦ ἀρθροῦ 348 τοῦ 'Ἐμπορικοῦ Κώδικος, ἀπεδίδει παρά τούς Γαλλικῶν δικαιοτηρίων, εἰς τὴν ἐσχεμένην ἀπόχρωνται γεγονότον και οὐχί παράλληλην δηλώσεως αὐτῶν ἐξ ἀμελείας ή ἀγνοίας. 'Υπάρχει μάλιστα και σειρὴ δικαιοτηρίων ἀπόφασεων, εἰς τὰς δοπιάς τό λήγημα τῆς καλῆς ή κακῆς πίστεως τοῦ ἀσφαλιζόμενον, τοῦ παραλείποντος τὴν πλήρη δηλώσην τῶν σχετικῶν μὲ τὴν ἀσφάλισιν γεγονότον, ἐφίνετο ως κεφαλαιώδους σημασίας.

"Ηδη, ή ἀπόφασις τοῦ 'Ακυρωτικοῦ, ήτις και θεωρεῖται πλέον ως ἀποτελόσα δριστικὴν Νομολογίαν, παραδέχεται τὴν αὐτόματον ἀκύρωσην τῶν ἀσφαλιστηρίων συμβολαίου εἰς τὸ μέλλον, δι' ὅλας τὰς περιπτώσεις, εἰς τὰς δοπιάς μία προηγούμενη ζημιά ή οιδηπότε ἄλλο γεγονός μή

HARRY A. NIESSINK ROTTERDAM

ΕΠΙΣΗΜΟΙ ΖΥΓΙΣΤΑΙ—ΔΕΙΓΜΑΤΟΛΗΠΤΑΙ
ΕΠΙΘΕΩΡΗΤΑΙ ΦΟΡΤΙΩΝ και ΦΟΡΤΕΚΦΟΡΤΩΤΑΙ
ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1872

'Η μακροχρόνιος πεῖρα ἐγγυάται ἀριστα
ἀποτελέσματα και σοβαρὰν ἐργασίαν.

Τηλεφ. Γραφείου 34.442 Private 36.175 & 57.096
ΤΗΛΕΓΡΑΦΗΜΑΤΑ: MINPHOCHAR-ROTTERDAM

W. J. PARNIS ENGLAND LTD MALTA

STEAMSHIP, PASSENGER, CHARTERING & BUNKERING AGENTS

Agents for :

"SOVTORGFLOT,"

"SWEDISH ORIENT LINE,"

"SWEDISH AMERICA LINE,"

"BULGARIAN MAIL LINE," etc.

"PROGRESS,, POLISH BUNKERING DEPOT LTD

HOLDING CONTINUAL STOCKS OF:

"Large, Double Screened, Polish Superior Steam Coals"
Bunkering day and Night Including Holidays
(Without extra Charges)

AT COMPETITIVE PRICES

δηλωθέν, και ὅπερ ὑά ἐργίνετο ἐπαρκῶς ισχυρόν, οπως ἀλλοιώσῃ τὴν ἀσφαλιστικὴν ἐκτίμησιν, δὲν ηθελον γίνη ἐγκαίρως ἐνήμεροι τούτον οἱ ἀσφαλισταί.

ΕΥΧΑΡΙΣΤΗΡΙΟΝ

Οἱ κάτωθι ὑπογεγραμμένοι ἐμποροπλοίαρχοι γ', ἀπόφειτοι τῆς Ναυτικῆς σχολῆς τοῦ κ. Γ. Μ. Χόρ, θεωροῦμεν ἐπιβεβλημένην ὑποχρέωσιν και καθίσην, ἐν ταῦτῷ δέ και τιμὴν μας, νά ἐκφράσωμεν και δημοσίᾳ τὸν βαδιστήτην μας εγγνωμοσύνην, τόσον ποὺς τὸν ἀξιότιμον διευθυντήν τῆς σχολῆς κ. Γεώργ. Μ. Χόρ, ὃσον και πρός ἀπάντα τὰ ἔγκριτα μέλη τοῦ ἀξιόλογον διδακτικοῦ προσωπικοῦ τῆς σχολῆς, ητοι τοὺς κ.κ. Λεων. Καραπεπέφην, Κωνστ. Ι. Φουντουζάγιν, Νικ. Κόσσορον, Γεώργ. Κισμέτην, Γεώργιον Πάσσαρον και τὸν ιατρὸν κ. Ψαλτάκην. Διὰ τὸν πατριότον ἐνδιαφέροντας ἀπάντων τῶν ἀνωτέρων, ἐτύχομεν ἀρτίας ἐπαγγελματικῆς προφέσεως, διαχρέντες παρ' αὐτῶν πολὺ περισσοτέραν ὥλην ἀπό τὴν ἐποχήν τοῦ προγράμματος προβλεπομένην.

Αἱ στοργικαὶ προσπάθειαι, ποὺ ἐπέδειξαν δι' ίματς καθ' ὥλην τὴν δι-
άρκευσιν τῆς φριτήσεως μας, ή ἀγνωτος παρακολούθησαν τὸν πονδὸν μας και ἡ ἐντατικὴ προσαρσενή μας καθ' ὥλον τὸ δεκαπενθήμερον τῶν ἐξετάσεων, ἀποτελοῦν ἐκδίλωσιν τῶν εὐγενῶν αἰσθημάτων των και τοῦ ζῆλουν τῶν διὰ τὸν πρόδον μας.

Πειραιεὺς 9 Αύγουστου 1935

Δημ. 'Υακίνθον (Σθόρων) Κατσίγεφας, 'Ηλίας Σοφός,
'Αντ. Ν. Μαλλιαράκης, Νικ. Φοῦντος.

Τὸ ὄργανον τῆς 'Ἐνώσεως τῶν Πλοιάρχων'

«Πλοιαρχικὴ 'Ηχώ» είναι ὁ τίτλος τοῦ μηνιαίου ναυτικοῦ περιοδικοῦ, τοῦ όποιου τὴν ἐκδοσιν ἀνέλαβεν η 'Πανελλήνιος 'Ἐνώσεως τῶν Πλοιάρχων τοῦ Ε. Ν.» Ή καλαίσθητος ἐμφάνισις, ὁ πλούτος, τὸ ἐνδιαφέροντας και ἡ καλή τῆς ὥλης διάταξις είναι ἀρκετά δείγματα τῆς καταβληθείσης υπὸ τῆς συντακτικῆς ἐπιτροπῆς προσπαθείας, ὅπως οἱ 'Ἐλληνες πλοιάρχοι ἀποκτήσουν ἔνα ὄργανον τῶν ἐπαγγελματικῶν τῶν ἐπιδιώξεων, εὐπρόσωπον, καθ' ὅλα δέξιον προσοχῆς και ὑποστήριξεως, 'Ιδιαιτέραν ἐντύπωσιν, και εἰναι ἀξίας ἐπαίνων διά τούτο η «'Ἐνώσεως τῶν Πλοιάρχων», ἐμπολεῖ τὸ μέτρον και ἡ εὐπρέπεια τῆς γλώσσης, μὲ τὴν όποιαν ἡ σύνταξις προλογίζει τὴν ἐκδοσιν και ἡ σαφής τῆς θέσεως τῆς ναυτιλίας μας ἀντίληψις.

Εἰς τὸ καλὸν περιοδικὸν εὐχόμεθα πάσσαν προκοπήν και ἐπιτυχῆ σταδιοδρομίαν.

LIVERPOOL

REA LIMITED.

Stevedores of Cargo
—of All Kinds—

TUG OWNERS

BIRKENHEAD

ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑΙ ΑΤΜΟΠΛΟΙΩΝ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΜΟΛΥΒΙΑΔΗΣ ΣΙΓΡΙ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ

Εἰδοποιούνται οἱ κ. κ. Πλοιάρχοι τῶν ἔξω τοῦ Σίγρη διερχομένων σκαφῶν διά δύνανται νά προμηθεύσωνται ἐν πλή, κατόπιν τηλεγραφικῆς εἰδοποιησεως, Σιγαρέττα τράγκιτο Παπαστράτου, σφάγια, ἔλαια, ἔλαίας, τυρὸν και ὄλα τὰ ἀναγκαιούντα εἰς αὐτοὺς τρόφιμα, παραδοτέα ἐπὶ τῶν πλοίων διὰ πετρελαιοκήντρου σκάφων και εἰς τιμὰς λογικάς.

Διὰ τὴν πληρωμὴν γίνονται δεκταὶ και διατακτικαὶ τῶν κ. κ. πλοιάρχων πρὸς τὰ ἐν Πειραιεὶ γραφεῖα τῶν ἀτμοπλοίων.

ΤΗΑ. ΔΙΕΥΘΥΝΣΙΣ :

ΕΥΑΓΓΕΛΟΝ ΜΟΛΥΒΙΑΔΗΝ—ΣΙΓΡΙΟΝ

'Ατυχήματα εἰς 'Ελληνικά πλοῖα

«ΛΑΚΗΣ ΝΟΜΙΚΟΣ»: Τὸ μισθὸν τοῦτο φορτηγὸν, ἴδιοκτησίας τοῦ κ. Εὐάγγ. Νομικοῦ, χρονιζότητος 927 τ. γχρός καὶ ναυπηγήσεως 1901, ἀναζωρῆσαν ἐν Σπαλάτου τὴν 29ην Ιούλιον διὰ Ρόδον μὲ φορτίον 1400 τόννων τοιμέντον, ἔξωπειλε τὴν ἀγὴν τῆς 2ας Αὐγούστου ἐπὶ βράχον τῆς τὴν νησίδα Δονούσαν. Τὸ διετύχημα ὠφειλετο εἰς τὴν ἐπικρατοῦσαν ποκνὴν ὄμιχλην, ἥτις εἶχε περιφρίσει τὴν ὁμοτόπητα εἰς ἀκτῖνα ὀλίγον μόλις μέτρων καὶ καθίστα ἐντελῶς ἀθέατους τοὺς φάροντας καὶ φανὸντας καὶ ἐμπρᾶς ἀκόμη ἀποστάσεως. Οἱ πλοιάρχοι κ. Λέανδρος, πρὸς διασφάλισιν τῆς ναυσιπλοΐας τοῦ σκάφουν τοῦ, ἐπλεε μὲ μειονένην ταχείτην καὶ εἶχε θέσει φυλακὴν σκοπιμοῦν ναύτου εἰς τὴν πόρων.

"Αμα τῇ προσκρούσει ἐπὶ τὸν βράχον, αἱ μηχαναὶ τοῦ πλοίου ὑποστᾶσαι ζημίας ἐκ τοῦ κλονισμοῦ ἐπανσαν νὰ λειτουργοῦν, ἔχηκριθοῦθσαν δὲ καὶ βλάβεις εἰς τὰ οἴκα, διότι ἤρχισε παραπτυρομένη διαρροὴ εἰς τὰ πορώδη σύντη. Ἐτέθησαν ἀμέσως εἰς κίνησην αἱ ἀντίλια τοῦ σκάφουν, εἰδοποιήθη δὲ ἡ Νάξος νὰ ἐπικυνονήσῃ μὲ τὸν Πειραιά διὰ τὴν ἀποστόλην ναυαγοσωστικῶν. Πρόματα ἀνεχώρησεν ἐκ Πειραιῶς πρὸς παραγὴν βοηθείων τὸ ναυαγοσωστικὸν «Μαριγώ Μάτσα», ἀλλ' ὅταν ἔφθασεν εἰς τὸν τόπον τοῦ ναυαγίου ἦτο πλέον ἀργά.

"Ἡ ἐπικρατήσασα δύλιγας ὡραὶ μετὰ τὴν προσάραξην τοικυμία εἶχε προκαλέσει σημαντικὰς ζημίας τῶν ὑφάλων καὶ ἀκατάσχετον διαρροὴν, τὸ δὲ πλοῖον ἔγκαταλειψθεν ἐπὸ τὸν πληροφοριακὸν τοῦ ἀνθισθῆν. "Ανοίθη τῆς ἐπιφανείας παρέμειναν μόνον οἱ ἰστοι, ἡ πατινοδόχος, ἡ γέφυρα καὶ τημία τῆς πόρων τοῦ. Ἡ ἀνέλκυσίς τοῦ κρίνεται ἀδύνατος, ἔθεωρήθη δὲ τὸ σκάφος καὶ τὸ προτίον τοῦ, ὡς ὀλικὴ ἀπόλεια. Τὸ πλοίον ἦτο ἀναστάτωστον.

«ΙΩΑΝΝΑ»: Συνεργούσθη ἐντὸς τοῦ λιμένος τοῦ Γαλάζιον μὲ τὸ ἑπόλιγετον σημάτων φορτηγὸν «George Mabro». Αμφότερα τὰ πλοῖα ὑπέστησαν ἐλαφρὰς ζημίας ἀνοικτοῦ τῆς ισάλου γραψαῖς. Τὸ ἀπὸ «Ιωάννα» ἦτο ἡγκυροβολημένον.

«ΠΑΤΡΑ»: Κατὰ τὸν ἀπόλον τοῦ ἐκ τοῦ λιμένος Γδένιας προσέχοντεν ἐπὶ τῆς προσιμαίας καὶ ἔθρασε δύο δέστρας. Τὸ σκάφος δὲν ὑπέστησεν ἐλαφρὰς ζημίας ἀνοικτοῦ τῆς ισάλου ποτοποιητικῶν ναυπιλοίας, ἔνεχώρησεν αὐθιμερῶν διὰ τὸν προοφίσμον τοῦ.

«ΑΤΑΛΑΝΤΙΚΟΣ»: Ἐπιδιορθῶσαν εἰς Μαγκέλαν μικροζημίας τινὰς τοῦ μηχανήματος τοῦ πηδαλίου τοῦ ἀπέπλευσε διὰ Λόδος "Αντζελες" (Ιούλ. 27)

«ΑΓΓΙΑ ΒΑΡΒΑΡΑ»: Τὸ Ἀγγίλικὸν φορτηγὸν «Gromarty» ἀπὸ Σάννη Νιζολᾶς διὰ Μπονένος "Άργες καὶ τὸ 'Ελληνικὸν 'Αγία Βαρβάρα' ἐν Μπονένος "Άργες διὰ Ροζάριο συνεκρύσθησαν τὸς Κιό Παρανα Βραβο. Αμφότερα τὰ πλοῖα ἔχηκρολούσθησαν τὸν πλοῦ τοῦ. Τὸ 'Ελληνικὸν κατέπλευσεν εἰς Ροζάριο, ὅπου ἔπειθεωρήθη. Τὸ σκάφος εἰσέθητο ναυπιλούν, αἱ δὲ ζημία τοῦ ἐκ τῆς συγκρυόσθεως ἦσαν μικραί. Εἶχε θραυσθῆ ὁ πρὸς τὸν πρόσων ἀτμοσωλὴν τῆς δεξιᾶς πλευρᾶς καὶ τέσσαρα ἔλασματα εὐρέθησαν λυγισμένα. Αἱ προσωριναὶ ἐποικεῖσθησαν εἰς Ροζάριο.

«ΔΗΜ. Γ. ΘΕΡΜΙΩΤΗΣ»: Ἐκ Ζουγκούλδας μὲ γιανθρακοφορτίον διὰ Ρίον Ιανεῖον προσήραξεν ἐλαφρῶς εἰς τὴν εἰσόδον τοῦ λιμένος τῆς "Ανδρον, ἀνεύκνησθη δὲ μόνον τον μετὰ ἡμίωνον. Τὸ πλοίον ἔπειθεωρήθη, εὑρέθη ἄνεις ζημίας τῶν ὑφάλων καὶ ἔλαβε ποτοποιητικῶν ναυπιλοίας, ἔξωθεν τοῦ λιμένος καὶ ὑπέστη ζημίας.

«ΠΟΠΗ»: Κατέπλευσεν εἰς Κονγκούλον τὴν 23ην π. μ. ἐκ Μαργοπλέων μὲ φορτίον γιανθράκων δι' Ἀλεξανδρείαν. Εἰς τὰς μηχανᾶς τοῦ πλοίου εἶχον παρασταθῆ μερικαὶ ἀνοικαλία, ἀτίνες καὶ ἐπιδιωρθόθησαν, τὸ δὲ φορτηγὸν μετὰ ὀλιγώδων καθυστέρησιν ἀπέπλευσε.

«ΔΟΥΝΑΒΙΣ»: Μία φορτηγὴς ἐν Θεσσαλίᾳ, μὲ 40 π. μ. ξηλείας, ἔκφοτοισθέντα ἀπὸ τὸ φορτηγὸν «Δούναβις», παρεσόρθη ἐκ τῆς τοικυμίας ἔξωθεν τοῦ λιμένος καὶ ὑπέστη ζημίας.

«ΑΡΙΑΔΝΗ»: Ἐξερρότοσεν εἰς Πόρτο Μάργκερα φορτίον γιανθράκων, εἰς τημία τοῦ δόποιον, ἐστοιχαγμένον ἐν τῷ προκυμαίᾳ ἔξερράγη ποτοκαῖ. Ἐβλάδησαν 40 τ. γιανθρώπων.

(Ἀνγ. 1)

«ΓΕΩΡΓ. ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ»: Ἐγγέλλεται ἐπὶ Χοῦλλ, ὅτι εἰς τὸ λεβητοστάσιον τοῦ φορτηγοῦ μας τούτου κατεστράφη ἡ ἔξιτεροφικὴ κάμνος τοῦ ἀριστεροῦ λέβητος, ὅπαν τὸ πλοῖον εἴησεν εἰς τὸν Τάιν. Τὸ ἀτμόπλοιον πατητόντεν ἐν Ντόνστον εἰς Λάς Πάλμας καὶ προσήγγισεν εἰς Χοῦλλ πρὸς ἐπισενήν.

(Ἀνγ. 1)

«ΕΠΑΜΕΙΝΟΝΔΑΣ»: Τὸ Γιονγκοσλαντίκὸν «Una» συνεκρύσθη εἰς τὴν Χαλκίδα μὲ τὸ βενζένόλιον «Étaquenónida», εἰς τὸ δόποιον καὶ προύξενης διαφόρους ζημίας

(Ἀνγ. 1)

«ΦΙΛΟΜΗΛΑ»: Ἐξ Λάντογκ γένεται ἡ Αγγώνα μὲ φορτίον γιανθράκων ἀπόλεσεν εἰς τὴν ἀνοικτήν φάδαν τοῦ Κονζάβεν μίαν τῶν ἀγνοῶν τοῦ μετ' ἀρετῆς ἀλέσοντος. "Αγγώνα καὶ ἀλέσοντος περιεσθόμησαν ἐπὸ διτοῦ καὶ τὸ πλοῖον ἀνεχώρησε.

(Ἀνγ. 2)

«ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΔΕΣΤΟΥΝΗΣ»: Τὸ Σοντιδιζὸν ἀπὸ Lillie Ma-thiessen» κατευθύνθησαν εἰς τὴν Αμέρισαν, παρεσόρθη παρὰ τὸν ἀδαπτόκτην Κρούσσαν, τοῦ ποταμοῦ Σέλντ, ὃπο τὸν φεγγάτον καὶ προσέχοντεν ἐπὶ τὸν ἀναπλέοντος ἐπίσης τὸν ποταμὸν 'Ελληνικὸν ἀπὸ «Βασ. Δεστούνη». Αμφότερα τὰ πλοῖα ὑπέστησαν μικροζημίας.

(Ἀνγ. 2)

«ΠΟΣΕΙΔΩΝ»: Κατευθύνθησαν εἰς Γδένιας μὲ φορτίον γιανθράκων διὰ Μεσόγειον, ἐποίσεν εἰς τὸν λιμένα τῆς Κοπεγχάγης μὲ ζημίας εἰς τὸν λέβητα τοῦ. Αἱ δέονται ἐποίενται ἔξετελέσθησαν καὶ τὴν ἐπομένην τὸ σάλπος ἀπέπλευσε συνεχίζον τὸ ταξίδιόν τοῦ.

(Ἀνγ. 3)

«ΑΔΑΜΑΣ»: Κατὰ πληροφορίας ἐπὶ Χαβάννας, ὅ τε Νούεβίτας ἐπιθεωρήθης τοῦ Λόνδη ἀναφέρεται, ὅτι κατέπλευσεν ἐπει τὸ ἀπὸ π. «Άδαμας» μὲ διαρροὴν εἰς τὸ κύτος τοῦ ἐπὸ ἀριθμ. 5. Εἰς τὸ ἐλάχιστον εἰχεν φορτωθῆ 2000 σάλποι ζαχαρίων, ὅπαν δὲ ἐνεφανίσθη ἡ διαρροὴ, διετάχθη διὰ διακοπῆς τῆς περιστέρων φορτώσεων. Ήρθος πρόδηλην ζημίαν καὶ πρὸς διευκόλυνσην τῆς ἐποίσεως καὶ ἔπειθεωρήθη καὶ τὸν 2000 σάλπους.

(Ἀνγ. 3)

«ΑΝΝΑ»: Κατέπλευσεν εἰς τὴν νῆσον τῆς 'Αγίας Ελένης μὲ ζημίαν εἰς τὸν λέβητα τοῦ μεταναστεύοντος, ἡ δὲ προκατὰ κατεσθέσθη, ἀφοῦ τὸ διαμέρισμα τῶν μπωνερες κατεκλύσθη ἀπὸ τὰ ὄδατα. "Αγγλοι ἀξιωματικοί τοῦ Π. Ν. ἐνήργησαν ἐπιθεώρησην.

(Ἀνγ. 3)

«ΒΟΡΙΣ»: Τὸ φορτηγὸν μας τοῦτο καὶ τὸ Γερμανικὸν «Spica», παραπλεύνως ἡγκυροβολημένα εἰς Λάντογκ, παρεσόρθησαν κατὰ τὴν διάστασιν πακοκωρίας καὶ προσέχονταν ὑποστάντα διαφόρους μικροζημίας.

(Ἀνγ. 3)

A. E. SHEPPARD

Ἐξασφαλίζει εἰς τοὺς κ.κ. Ἐφοπλιστὰς τὰς καλυτέορες τιμὰς διὰ τὴν φορτοεκφόρτωσιν καὶ ουμούληκησιν τῶν πλοίων των εἰς δόλους τοὺς λιμένας τοῦ πόσμου.

Οπόταν ἡ στοιβασία είνει ὑπόχρεωτη διὰ τοῦ ναυλοσυμφώνου, εἰνέ συχνὰ ἀδύνατον νὰ κανονισθοῦν δροὶ ἐπωφελεῖς διὰ τὸν ἀποκλιτότερον.

Ζητήσατε πᾶσαν πληροφορίαν σχετικὴν μὲ λιμενικὰ δικαιώματα, ἀνθρακεύσεις, προμηθείας τροφῶν καὶ ἐφοδίων δι' δόλους τοὺς λιμένας ἀπὸ τὸν κ.

A. E. SHEPPARD

6, LLOYD'S AVENUE
Tηλεγρ.: GUISPARD, London LONDON E.C. 3
Τηλεφ.: ROYAL 8287

N. I. ΚΟΣΚΟΡΟΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΝΑΥΤΙΓΟΣ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΟΣ

ΜΕΓΑΡΟΥ ΓΙΑΝΝΟΥΛΑΤΟΥ — ΤΗΛΕΦ. 42-154

ΜΕΛΕΤΑΙ — ΠΡΑΓΜΑΤΟΓΝΩΜΟΣΥΝΑΙ — ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΛΙΚΩΝ — Οίκονομια' Ηγγονησάν 8-15 σ.

ΜΕΛΕΤΑΙ ΚΑΛΠΤΡΩΝ ΠΟΔΟΣΤΗΜΑΤΩΝ (FINS) — Οίκονομια' Ηγγονησάν 8-10 σ.

ΜΕΛΕΤΑΙ ΓΠΕΡΘΕΜΑΝΤΗΡΩΝ ΦΛΟΓΟΣΤΡΟΜΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΤΡΟΠΟΝΟΙΣΕΩΣ ΜΗΧΑΝΩΝ ΔΙΤΗΕΡΘΕΡΜΩΝ ΑΤΜΩΝ

ΜΕΛΕΤΑΙ ΜΕΤΑΤΡΟΝΗΣ ΛΕΒΗΤΩΝ ΕΙΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΛΑΕΒΗΤΑΣ

ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΑΕΡΟΣ ΤΕΧΝΗΤΟΥ ΕΛΚΥΣΜΟΥ

ΠΡΟΘΕΡΜΑΝΤΗΡΕΣ ΤΡΟΦΟΔΟΤΙΚΟΥ ΓΔΑΤΟΣ κλπ.

Τό δεκαπενθήμερον της ναυλαγορᾶς

Καὶ τὸ α' 15θέμερον τοῦ Αὐγούστου διέρρευσε, χωρὶς καριάς θελίσωσιν, εἰς τὴν διεθνῆ ναυλαγορᾶν, χωρὶς νὰ σημειωθῇ πού τις, ἔστι, ὑποχώρησης τῆς χαλαρότητος ποὺ ἐπεκράτησε καθ' ὅλον τὸ προηγούμενον μῆνα. 'Ο ὄγκος τῶν πραγματοποιηθείσων ναυλώσεων ὑπῆρξε πεντάς καὶ ἀνίκανος ν' ἀποφρονήσῃ τὴν διαβεσμὸν χωρητικότητα, ἀδόρως προσεργομένη εἰς ὅλα τὰ μεγάλα κέντρα φορτωσίων καὶ κρατουσίων, ὥρη τὴν πιεσίν της, τὰς τιμὰς τῶν ναυλῶν εἰς χαλαρὰ ἐπίπεδα εἰς ὕσους τομεῖς δὲν ὑφίστανται συμφονία κατιστάτων δρόμων. 'Απὸ δὲ σχεδὸν τὰ ἔξαγωγικά κέντρα αἱ διαταγαὶ ἡσαν δίλιγάφιμοι καὶ σποραδίκαι, ἀζόμη δὲ καὶ εἰς αὐτὸν τὸν τομέα τοῦ Πλείτ, ἡ κίνησις τοῦ ὅποιον, ὡς γνωστόν, βαρύνοντα παῖςει φόλων εἰς τὴν ἐργασίαν τῆς φορτηγοῦ ναυτιλίας, αἱ ναυλώσεις ἡσαν ἀσμάτων, ἐνῷ ἐν τῷ μεταξὶ ἡ ἀναῦλωσης χωρητικῆς διστρέψατο.

'Η ἐπικρατοῦσα πολιτικὴ ἀστάθεια εἰς τὴν Εὐρώπην καὶ ἡ ἀδεβαία οἰκονομικὴ θέσις πολλῶν χωρῶν αὐτῆς, ἀποτελεῖ τὸν κυριώτερον, ἵστος, παράγοντα τῆς ἐμφανιζομένης εἰς τὸ ὑπερθάλασσον ἐμπόριον ἀπορρίζας. Λί σιταρογόρας τῶν μεγάλων παραγωγῶν χωρῶν μετὰ προφανοῦς διστρεπτικῆς προσβαίνουν εἰς πολλήσις λόγῳ τῆς ἐκδηλουμένης ἐπικρατητικότητος ἐν ἀναμονῇ συγκεκριμένων πληροφοριῶν περὶ τῆς πορείας τῶν ἑσδειῶν εἰς τὴν Βόρειον Ἀμερικὴν καὶ τὴν Εὐρώπην καὶ λόγῳ τῶν καρικῶν συνθηκῶν ἐν 'Αργεντινῇ. Ποιὰ τις ἀνησυχία ἀζόμη σημειώται ἀπὸ τὴν αἰφνίδιαν ἐμφάνισην εἰς τὴν ἀγρούν τοῦ Ρωσικοῦ παράγοντος καὶ ἀπὸ τὴν ἔλειψιν θετικῶν δεδομένων περὶ τῆς τοντούς εὐρυτέρας ἢ μὴ εἰς τὸ ἔγγυς μέλλον πορείας τῶν Ρωσικῶν ἔξαγωγῶν. Πάντως, αἱ ἐκ Νοτίου Ρωσίας φορτώσεις ἐνέχουν μέχρι τῆς στιγμῆς ἐνδρέπεργον χαρακτήρα, πρᾶγμα ποὺ ἀποδεικνύεται ἀπὸ τὰς συνεχίζομένας ναυλώσεις σαφῶν καὶ δὲ ἀποτέλεσμα ἀκόμη ἡμερομίνιας.

"Ἐτερος νέος διὰ τὴν ναυλαγορὰν παράγων, είναι ἡ ζήτησης χωρητικότητος διὰ μεταφορᾶς εἰς 'Ιταλίαν καὶ Ιταλικὴν Σομαλίαν γεννημάτων ἐξ 'Αργεντινῆς καὶ εἰς διαρόγων ἄλλων τομέων, τοιμέντων ἐν Δανίᾳ καὶ γαλανθώσιον ἐξ Ουαλλίας καὶ Πολωνίας. 'Η ζωηροτέρα ἐν προκειμένῳ ἔκτασις τῆς ζητήσεως θέλει ἔξαρτηθῆ ἀπὸ τὴν τροπὴν τῆς 'Ιταλοαβησιανικῆς διαφορᾶς.

Τὸ Μόντεραλ ἄνευ οὐδέματος κινήσεως καὶ ἡ ἀγορὰ τῆς Βορείου 'Αμερικῆς διὰ φορτία παλαιοσιδήρου χαλαρά. Βελτίωσίν τινα παρούσιασαν μόνον αἱ ζακάριες τῶν Ἀντιλλῶν, μὲ προσομοίων τὴν Ἀγγλίαν. 'Εκ τοῦ Ειρηνικοῦ, ἀντιθέτως, ζωηρότης ἐξεδηλώθη ἀπὸ δύο τοιούς ἔνδο μάρδον διὰ μεταφορᾶς γενικῶν φορτίων καὶ ξυλείας εἰς Αὐστραλίαν, Κίναν, Ιαπωνίαν καὶ Ἀγγλίαν. 'Εκλείσθησαν ἀρκετά 'Ελληνικά καὶ ξένα πλοῖα.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν Αὐστραλίαν ἐπαγματεπούθησαν καὶ ἡ ἀγορὰ τῆς Βορείου 'Αμερικῆς διὰ φορτία παλαιοσιδήρου χαλαρά. Βελτίωσίν τινα παρούσιασαν μόνον αἱ ζακάριες τῶν Ἀντιλλῶν, μὲ προσομοίων τὴν Ἀγγλίαν. 'Επι τοῦ Ειρηνικοῦ, ἀντιθέτως, ζωηρότης ἐξεδηλώθη ἀπὸ δύο τοιούς ἔνδο μάρδον διὰ μεταφορᾶς γενικῶν φορτίων καὶ ξυλείας εἰς Αὐστραλίαν, Κίναν, Ιαπωνίαν καὶ Ἀγγλίαν. 'Εκλείσθησαν ἀρκετά 'Ελληνικά καὶ ξένα πλοῖα.

"Οσον ἀφορᾷ τὴν Αὐστραλίαν κινήσεως καὶ ἡ ἀγορὰ τῆς Βορείου 'Αμερικῆς διὰ φορτία παλαιοσιδήρου χαλαρά. Βελτίωσίν τινα παρούσιασαν μόνον αἱ ζακάριες τῶν Ἀντιλλῶν, μὲ προσομοίων τὴν Ἀγγλίαν. 'Επι τοῦ Ειρηνικοῦ, ἀντιθέτως, ζωηρότης ἐξεδηλώθη ἀπὸ δύο τοιούς ἔνδο μάρδον διὰ μεταφορᾶς γενικῶν φορτίων καὶ ξυλείας εἰς Αὐστραλίαν, Κίναν, Ιαπωνίαν καὶ Ἀγγλίαν. 'Εκλείσθησαν ἀρκετά 'Ελληνικά καὶ ξένα πλοῖα.

"Ο Δούναβης μὲ μικρῶν κίνησιν, ἐκνιλοφόρθησαν δὲ διαταγαὶ τινες διὰ Μασσάβαν, ἐνῷ ἡ Μαρόν Θάλασσα δεινήνει ἀρκετὴν ζήτησης χωρητικότητος δι' ἔξαγωγῆς γεννημάτων διὰ Μεσόγειον, Ἀγγλίαν καὶ Κόντινεντ καὶ γαλανθώσιον δι' Ιταλίαν. 'Αναλυτικότερον, ἡ κίνησις κατὰ τομεῖς ἀγορῶν ἔχειν ὡς ἔξης:

ΠΛΕΙΤ: Πολλὸν δὲν καὶ σποραδικαὶ ὑπῆρξαν αἱ κατὰ τὸ 15θέμερον κλεισθεῖσα ναυλώσεις, αἱ δὲ τιμαὶ τῶν ναυλῶν ὑπῆρξαν ὀνομαστικαὶ εἰς τὰ κατώτατα ὄρια τοῦ σχεδίου, ἐνῷ διὰ κατευθύνσεις μὴ προβλεπομένας ὑπὸ τοῦ σχεδίου, ἐξέπεσαν αἰσθητῶς. Οὕτω διὰ Βόρ. 'Αμερικὴν αἱ τιμαὶ περιστρέψονται ἀπὸ ἀνω λιμένας εἰς τὰ σελ. 15)9. 'Εξ 'Αργεντινῆς σημειώνθαν καὶ μία κίνησις διὰ ναυλώσεως διὰ Μασσάβαν, γύρω εἰς τὰ σελ. 20). — 'Εν τῷ μεταξὶ ἐξημένησαν αἱ πρῶται ναυλώσεις τῆς νέας ἑσδείας, μὲ τημὴν ναυλῶν 16)9 ἐξ Ροζάριο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ, φόρτωσιν Ιανοναρίου — Φεδρωαρίου.

BOP. ΑΜΕΡΙΚΗ: Διὰ φορτία παλαιοσιδήρου πληρώνοντα σελ. 13)6 φίο δι' Ιαπωνίαν καὶ ἐπὶ Νέας Υόρκης διὰ Γένοβαν δολ. 3.80, ἡ ζήτησης ὅμως είναι ἀρκετὴ περιωρισμένη. 'Απὸ Βόρ. Ειρηνικὸν διὰ ξυλείαν καὶ γενικὰ φορτία ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας ἐκλείσθη χωρητικότης, μὲ δάσιν σελ. 15)6 φίο δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Αἱ ζακάριες Κούβας παραμένουν εἰς τὰ 12— δι' Ἀγγλίαν.

ΑΙΓΑΙΟ ΑΝΑΤΟΛΗ: 'Εξ ὅλων σχεδὸν τῶν ἔξαγωγικῶν κέντρων τῆς 'Απὸ 'Ανατολῆς αἱ τιμαὶ παρέμεναν ὀνομαστικαὶ. 'Απὸ Ντάρεν—Νταλνή ἀναφέρονται αἱ τιμαὶ τῶν σελ. 14)3 ἐώς 14)6 (κώμοι) διὰ Ρόττερντα — 'Αμβούργον (πλήρη φορτία) καὶ ἀπὸ Ντονρουτάν — Κέπτ Τάουν (ἀραβόσιτος) 13)3 ἐώς 13)6 δι' Ἀγγλίαν — Κόντινεντ. Αἱ δύο Σαγιγούν ἐν ἀπορρίζα καὶ ἡ παραδία Μαντράς ἀνεψ. ἐνδιαφέροντος. 'Απὸ τὴν Αὐστραλίαν ἐκλείσθησαν σκάφη τινὰ διὰ Μεσόγειον — 'Αγγλίαν — Κόντινεντ εἰς τὰ σελ. 22) — γεννημάτων εἰς γῦμα καὶ 25)6 εἰς σάκους, μὲ αἴσιοδύσιους προβλέψεις διὰ μίαν προσεχῆ ἐργασίαν.

ΜΑΥΡΗ ΘΑΛΑΣΣΑ: Οἱ Ρῶσοι ναυλωταὶ δὲν ἐπέδειξαν, σίαν ἀνεμένετο ἐνεργητικότητα, ἀπέριμψαν δὲ τὰ εἰς αὐτοὺς προσφερθέντα

εἰς ὑψηλὰς τιμὰς σκάφη διὰ φόρτωσιν γεννημάτων, Αὐγούστου — Σεπτεμβρίου. Κατὰ τὰς τελευταῖς ὅμως ταύτας ἡμέρας τὰ Σοβίετ ἐπανέλαβον τὴν ζήτησην χωρητικότηος, καὶ κλείσιν ναυλώσεις, ἐφ' ὅσον ἔξασταζουν τιμὰς τῆς ἐγκρίσεως τῶν. Δι' ἀτμόπλοιον 6000 τόννων, μὲ φόρτωσιν 10—25 Αὐγούστους ἐπληρώθησαν σελ. 9)10)½ δι' Ἀγγλίαν ἢ Ἀμβέρσαν — 'Αμβούργον, 9)6 Ἀμβέρσαν ἢ Ρόττερντα καὶ 11)10)½ ἢ ἔαν Τροντζέμη — 'Οσλο ρέιντς. 'Επερον 'Ελληνικὸν φορτηγὸν 5000 τόννων, 10)ο, μὲ φόρτωσιν 20—30 Αὐγούστους (πλήρες φορτίον μαζούχας) ἐκλείσθη εἰς τὰ 12)9 διὰ Τροντζέμη — 'Οσλο ρέιντς καὶ διὰ 1—20 Σεπτεμβρίου, τρίτον 'Ελληνικὸν φορτηγὸν ἐναλώθη εἰς τὰ 12)6 διὰ τὸν αὐτὸν προσφισμόν. 'Η διὰ Σκανδινανίαν ζήτησης ἔξαπλοιον διὰ Σ)δριον καὶ Οξτρέβοιον.

Διὰ φορτία Ρωσικῶν γαμανθάρων ἐκλείσθησαν ἀρκετὰ σκάφη 5500 ἢ 6600 τόννων εἰς τὰ σελ. 8) — ἐώς 8)1)½, μὲ 800 τ. φόρτωσιν 6 πέννας καὶ 600 τ. ἐκφόρτωσιν 1). — 'Η ζήτησης συνεχίζεται καὶ διὰ φορτίσεως Σεπτεμβρίου. Διὰ μεταλλεύματα ἐναντίωθη ἀπ' 7000 τόννων, 10)ο, μὲ φόρτωσιν Αὐγούστου, διὰ Βούλανην — Ρόττερντα καὶ διὰ 10)½ φόρτωσιν 6000 τ. εἰς τὰ σελ. 8) — ἐώς 8)1)½, μὲ 800 τ. φόρτωσιν 6 πέννας καὶ 600 τ. ἐκφόρτωσιν 1). — 'Η ζήτησης σκαφῶν ἔξαπλοιον διὰ Σ)δριον, μὲ προσφερόμενον ναυλὸν σελ. 9)6, ἐπάρχει δὲ καὶ μία διαταγὴ δι' ἀπ' 5100 τ. (φόρτωσιν Σεπτεμβρίου) διὰ Πόρσηκον, μὲ ζητούμενον ναυλὸν 11)6 ἐώς 12) — σελλίνων.

Διὰ ξυλείας ἐναντίωθησαν ἀρκετὰ σκάφη δι' Ιταλίαν καὶ Ἀλεξανδρείαν, μὲ πληρωθέντας ναυλὸν διὰ μὲν τὴν Ιταλίαν 8)9 τὸ ζ. μ., διὰ δὲ τὴν Ἀλεξανδρείαν ἀπ' 8000 τ. σίτον δι' Ἐλλάδα. 'Επίσης τελεῖ ὑπὲρ διαπραγμάτευσιν μεταφορᾶς 3500 τόννων κριθῆσης εἰς τὰ σελ. 14)6 καὶ ἐπερον 6500 τ. μ., διὰ ιάψαντας ἡ Χάϊφαν εἰς τὰ 7) — σελλίνων. Διὰ πολὺν ξυλείας ἐναντίωθη ἀπ' 6500 τ. μ. διὰ Βενετίαν εἰς τὰ 6)6.

ΔΟΥΝΑΒΙΣ: Παραμένει ἐν σχετικῇ ἀπασχίᾳ, αἱ δὲ προβλέψει, περὶ τῆς νέας ἑσδείας είναι ἀδεβαία εἰσέτι, λόγῳ τῆς ἀνομοθίας, Τελευταῖς ποιά τις ζωηρότης ἐπεκράτησεν εἰς τὰς πωλήσιες γεννημάτων. ηγοράσθησαν διὰ καὶ 20.000 τ. σίτον δι' Ἐλλάδα. 'Επίσης τελεῖ ὑπὲρ διαπραγμάτευσιν μεταφορᾶς 3500 τόννων κριθῆσης εἰς τὴν Μασσάβαν. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν ξυλείαν, λόγῳ τῶν τεθέντων περιοριστικῶν μέτρων ἐν 'Ελλάδi, αἱ φορτίσεως ἔχουν ἀναπτωτὴν καὶ ἀρκετά πλοῖα τελούν ἐν ἀναμονῇ τῆς ἐκβάσεως τῶν συνεννόησεων μεταξὺ 'Ελλάδος καὶ Ρουμανίας.

ΑΓΓΑΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ: Αἱ παραμένειν σκάφη δι' Ιταλίαν καὶ Ἀλεξανδρείαν, μὲ πληρωθέντας ναυλὸν εἰς τὴν Μεσόγειον, ἐσημειώσαν γενικῶς μίαν πτῶσιν, ἐξαρέσεις μόνον τῶν δι' Ιταλίαν 8)9 τὸ ζ. μ., διὰ δὲ τὴν Αλεξανδρείαν ἀπ' 8000 τ. σίτον δι' Ἐλλάδα. 'Επίσης τελεῖ ὑπὲρ διαπραγμάτευσιν μεταφορᾶς 3500 τόννων κριθῆσης εἰς τὴν Μασσάβαν. 'Οσον ἀφορᾷ τὴν ξυλείαν, λόγῳ τῶν τεθέντων περιοριστικῶν μέτρων ἐν 'Ελλάδi, αἱ φορτίσεως ἔχουν ἀναπτωτὴν καὶ ἀρκετά πλοῖα τελούν ἐν ἀναμονῇ τῆς ἐκβάσεως τῶν συνεννόησεων μεταξὺ 'Ελλάδος καὶ Ρουμανίας.

ΑΓΓΑΙΚΟΙ ΓΑΙΑΝΘΡΑΚΕΣ: Αἱ παραμένειν σκάφη δι' Ιταλίαν καὶ Ιταλικὴν Σομαλίαν γεννημάτων διὰ Κόντινεντ 16)9, μὲ πλήρη διάριον, Σεπτεμβρίον 2—12.

«ΝΙΤΣΑ» διὰ ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 7000 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 16)9, μὲ πλήρη διάριον, Αὐγ. 24—28.

«ΑΣΠΑΛΣΙΑ» διὰ ἄνω τοῦ Σάν Λορέντζο 6700 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν — Κόντινεντ 16)9, μὲ πλήρη διάριον, Σεπτεμβρίον 2—12.

«ΠΟΡΘΕΩΝΩΝ» διὰ Κάρδιφ 9000 τ. γαμανθάρων διὰ Η. Σαΐδ — Στέττιν 16)9, μὲ πλήρη διάριον, Αὔγ. 15—22.

«ΘΕΤΙΣ» διὰ Κάρδιφ 6000 τ. γαμανθάρων διὰ Α. Πλάταν 8)9, Αὔγ. 12—22.

«ΟΙΝΟΥΣΙΟΣ» ἐξ Δάντσιγκ 9000 τ. γαμανθάρων διὰ Δυτ. Ιταλίαν 9)3, Σεπτέμβριον.

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ελληνικόν) ἐξ Οδαλλίας 5600 τ. γαμανθάρων διὰ Μοντεβίδεο 8)1)½, Αὔγ. 27—Σεπτεμβρίον 5.

«ΠΑΡΘΕΩΝΩΝ» ἐξ Μαρόν Θαλάσσης 5000 τ. γαμανθάρων διὰ Τροντζέμη — Στοζόλιον 12)6, Αὔγ. 20—30.

«ΑΓΙΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ» ἐξ Μαρόν Θαλάσσης 5500 τ. γεννημάτων δι' Αγγλίαν — Αμβέρσαν — 'Αμβούργον 9)10)½ διάριον 'Αμβέρσαν — Ρόττερντα — Στέττιν 9)6, έαν Τροντζέμη — 'Οσλο 11)10)½ διάριον Σεπτ. 10—25.

«ΜΕΝΤΩΡ» ἐξ Μαριουπόλεως 5000 τ. γαμανθάρων δι' Ιταλίαν 8) —, ἀπ. φ.

«ΧΡΥΣΟΠΟΛΙΣ» (ex Benlomond) ἐξ Στέττιν 8300 τ. γαμανθάρων διὰ Φιλαδέλφειαν ἢ Βοστώνη δολ. 8.75 κατά mille, Σεπ. 15 — Οκτ. 15.

«ΟΡΟΣ ΔΙΡΦΥΣ» ἐξ Τάμπας 7500 τ. φωσφάτων διὰ Σαντάνερ (τιμὴ δὲν ἐγνωσθή), ἀπ. φ.

«ΔΕΛΦΙΟΙ ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 4500—4800 mille (ξυλείαν γενικά) διὰ Φιλαδέλφειαν ἢ Βοστώνη δολ. 8.75 κατά mille, Σεπ. 15 — Οκτ. 15.

«ΜΑΡΙΑ» ἐξ Δάντσιγκ 6000 τ. γαμανθάρων διὰ Μπάρι, Μπάρι — Η Μπαρλέτταν 10)6 λιμένας, 10)10)½ διύ δύο λιμένας, Αὔγουστον.

Τὰ ναυλωδέντα φορτηγά μας

Αἱ κυριώτεραι ναυλώσεις 'Ελληνικῶν ἀπ' εἰναι αἱ κάτωθι:

— 'Εκ Ρίβερ Πλέιτ (Διὰ φορτία γεννημάτων)

— «ΚΑΛΥΨΩ ΒΕΡΓΩΤΗ» ἀπὸ Νεκταρέα καὶ Μπάριαν Μπλάγκεν 7000 τ. δι' Ελλάδα 18)6, ἀ. φ.

— 'Εξ Αγγλίας ἢ Κόντινεντ (Διὰ γαιάνθρακας)

ΑΤΜΟΠΛΑΙΟΝ (Ρεθ.— Κουλ.) ἐξ Στέττιν 6300 τ. διὰ Πειραιά 8)6, Αὔγουστον 15—25.

— «ΚΑΡΡΑΣ» ἐξ Δάντσιγκ 7700 τ. διὰ Γένοβαν, Σαβόνναν,

Σπέτζιαν ἡ Λιβόρνο 9)3, ἐὰν Τσιμιταβέζιαν 9)7½, ὅφιον Ἀδριατικὴν (ἐναὶ λιμένᾳ) σελ. 10)3, Αἴγυούστον 15—31.

«ΙΩΑΝΝΗΣ ΒΑΤΗΣ» ἐξ Δάντσιγκ ἡ Γδύνιας 8000 τ. διὰ Γένοβαν, Σαβόνναν, Σπέτζιαν ἡ Λιβόρνο 9)3 ἐὰν Τσιμιταβέζιαν 9)7½, ὅφιον Ἀδριατικῆς (ἐναὶ λιμένᾳ) σελ. 10)3, Αἴγυούστον 15—31.

«ΣΟΥΛΙΩΤΗΣ» ἐξ Δάντσιγκ ἡ Γδύνιας 7500 τ. διὰ Γένοβαν, Σαβόννα, Σπέτζιαν ἡ Λιβόρνο, 9)3, ἐὰν Τσιμιταβέζιαν 9)7½, ὅφιον ἐναὶ λιμένᾳ Ἀδριατικῆς 10)3 Αἴγυούστον 15)31.

«ΧΑΟΗ» ἐξ Δάντσιγκ ἡ Γδύνιας 8500 τ. διὰ Βενετίαν, Τεργέστην, Ἀγκώνα 10)1½, Αἴγυούστον 25—Σεπτεμβρίου 15.

«ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ» ἐξ Δάντσιγκ ἡ Γδύνιας 5800 τ. διὰ Βενετίαν, Τεργέστην, Ἀγκώνα 10)3, Αἴγυούστον 10—25.

«ΔΙΩΝΗ» ἐξ Δάντσιγκ ἡ Γδύνιας 7000 τ. διὰ Βενετίαν, Τεργέστην ἡ Ἀγκώνα 10)1½, Σ)δρίου 1—15.

«ΑΝΤ. ΒΡΟΝΤΙΣΗΣ» ἐξ Δάντσιγκ—Γδύνιας 5500 τ. δι' Ἀλεξάνδρειαν 10)—, Αἴγυούστον.

«ΜΙΧ. Α. ΕΜΠΕΙΡΙΚΟΣ» ἐξ Κάρδιψ ἡ Μπλάρφ 6500 τ. διὰ Μπούνεος ἡ Αὔρες 9)—, ἀμεσος φόρτωσις.

—Ἐκ λιμένων Μαύρης Θαλάσσης

«ΜΑΤΡΟΝΝΑ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 5000 τ. ἐλαιοπλαζούντων διὰ Δανίαν 12)9, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΜΑΡΤΗΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 4800 κ. μ. ξυλείας διὰ Μυσσάβαν 14)—, ἡ φ.

«ΑΙΓΑΙΟΝ» (Ἀγγλικὴ ομιλία) ἐξ Χερσόνος 3800—4100 κ. μ. πολτοῦ ξυλείας διὰ Βενετίαν 6)7½, ὅφους Σαβλεσκον, Αἴγυούστον.

«ΙΑΚΩΒΟΣ» ἐξ Χερσόνος 6000—6500 κ. μ. πολτοῦ ξυλείας διὰ Νεάπολιν 6)6, ἐὰν βορειότερον Νεαπόλεως 6)9, Σ)δρίου 5—15

«ΑΡΤΕΜΙΣ ΠΗΤΤΑ» ἐξ Χερσόνος 3600—3900 κ. μ. πολτοῦ ξυλείας διὰ Σαβόνναν 6)6, ἐλεύθερον ἐξφορτωτικῶν, Αἴγυούστον.

«ΝΙΚ. ΠΗΤΤΑΣ» ἐξ Χερσόνος 4000—4500 κ. μ. πολτοῦ ξυλείας διὰ Σαβόνναν 6)6, ἐλεύθερον ἐξφορτωτικῶν, Αἴγυούστον.

«ΕΥΤΥΧΙΑ ΒΕΡΓΩΤΗ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 5500 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν, Ἀμβέρσαν, Ἀμβούργον 10)—, δριὸν Δανίαν 1)6 ἔξτρα, Σ)δρίου 10—25.

«ΓΕΩΡΓ. Ι. ΓΟΥΑΛΑΝΔΡΗΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 4500 τ. γεννημάτων δι' Ἰταλίαν 8)7½, ἀμεσος φόρτωσις.

«ΚΟΡΘΙΟΝ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 3000 τ. γενν. δι' Ἰταλίαν 8)7½, ἡ φ.

«ΑΝΝΑ ΒΟΥΛΓΑΡΗ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 1500 τ. γεννημάτων δι' Ἀγγλίαν (βάσιν ἐναὶ λιμένᾳ) σελ. 9)9, Αἴγυούστον.

«ΘΕΟΣΚΕΠΑΣΤΗ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6800 τ. γεννημάτων δι' Ἰταλίαν 8)7½, ἡ φ.

—Ἐξ Ἀπωλ. Ανατολῆς

«ΜΑΡΙΑ» (4225) ἀπὸ Πόρτ Κάμπα καὶ Χαϊφάγκ 6500 τ. ἀνθρακίτων διὰ Σάντα Ροζαλία 11)—, ἀμεσος φόρτωσις.

—Ἐκ Μεσογείου

«ΠΟΙΗ» ἐξ Φετυζιέ (Μάζωη) 2500 τ. χρωμάτων διὰ Γένοβαν, Πόρτο Φερράρι, Σαβόνναν, Μασσαλίαν 30 φρ. Γαλλικά, φίο, Αἴγυούστον 15.

«ΕΑΕΝΗ» (Λῶ) ἐξ Μερόνιας, Ἀγιάς καὶ Παγιάς 3700 τ. γεννημάτων διὰ πέντε λιμένας Ἰταλίας λ. στ. 1870, παλάγκο - παλάγκο, Αἴγυούστον.

«ΚΑΤΙΓΚΩ» ἐξ Μερόνιας (τρεῖς θέσεις) 4500 τ. γεννημάτων διὰ τέσσαρας λιμένας Ἰταλίας μέχρι Νεαπόλεως λ. στ. 1700, παλάγκο-παλάγκο, Αἴγυούστον.

«ΥΔΡΟΥΣΣΛΑ» ἐξ Σπαλάτων 2800 τ. τοιμέντα δι' Ἀλεξάνδρειαν 15)— φόρτ, ἐὰν Κύπρον 16)—, ἀμεσος φόρτωσις.

—Ἐκ παντοίων ἄλλων ἀγορῶν

«ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΤΑΘΑΤΟΣ» ἐξ Βρεταννικῆς Κολομβίας 395.000 κ. π. γενικῶν εἰδῶν διὰ Σαγκάρη δολ. 17.000 κατ' ἀποκοπήν, ἐὰν Σαγκάρη καὶ Ντάρεν 500 δολ. ἔξτρα, δριὸν Σαγκάρη καὶ Χανκεού 1000 δολ. ἔξτρα, Αἴγυούστον — Σ)δρίου.

«ΜΑΝΟΥΛΑ» ἐξ Ἀμέρθος 3000 τ. γενικὰ εἰδη δι' Ἀλεξάνδρειαν,

Γάρφαν, Χάρφαν 10)3 φίο, Αἴγυούστον 20—31.

«ΚΑΛΙΩ» (ex «Albas») ἐξ Βρυξέλλων 2000 τ. παλαιοσιδήρων δι' ἐναὶ λιμένᾳ Ἀδριατικῆς (Βενετίαν ἡ Τεργέστην) σελ. 12)9 φόρτ, παλάγκο, Αἴγυούστον.

«ΚΕΡΑΜΙΕΣ» ἐξ Πέλελ (Αφρικῆς) 8500 τ. μεταλλεύματος διὰ Δάντσιγκ, Γδύνια ἡ Στέττιν 8)3, ἡ φ.

— Ναυλώσεις δεξαμενοπλοίων

«ΑΤΛΑΣ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 5500 τ. πετρέλαιον δι' Ἰταλίαν 7)6, Αἴγυούστον.

«ΙΩΣΗΦΟΙΓΛΟΥ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 6500 τ. πετρέλαιον διὰ Ρίγαν 12)—, Αἴγυούστον— Σ)δρίου.

«ΠΕΤΡΟ-Ι-Λ» ἐξ Μαύρης Θαλάσσης 5800 τ. πετρέλαιον δι' Ἰταλίαν 7)6, Αἴγυούστον.

«ΒΙΡΓΙΝΙΑ» ἐξ Ζουγκονήδας 2200 τ. γωνιθράκων διὰ Δούναβιν 3)—, Αἴγυούστον.

«ΜΑΙΗΝΤ» ΟΦ ΣΑΜΟΣ» ἐξ Μαρμαρᾶ 1600 τ. δοράτων διὰ Μαύρην λ. στ. 537, δριὸν Σιρελίαν λ. στ. 600, Αἴγυούστον.

Τὰ ύγειονομικὰ τέλη τῶν Στενῶν

Κατ' ἀνακοίνωσιν τοῦ ἐν Κονιπάλει ναυτικοῦ πράκτορος κ. Λιτοπόλιον, ἐμειώθησαν ἐποίμως κατά 25 οὗ τὰ ὑγειονομικὰ τέλη διὰ τὰ πλοῖα τὰ διεργόμενα τούντο τὰ στενὰ τῶν Δαρδανελλίων καὶ διὰ τὰ σταθμένοντες ἐπ' ὅλην εἰς Κονιπάλειν ζῷον προμηθείας γωνιθράκων, προκὺν ἥ έφοδιον ἡ πρὸς ἐπικονινίαν μετά τοῦ πράκτορος τού.

Τὰ "Ναυτικὰ Χρονικά,,

Λόγῳ τῆς καθιερωμένης κατὰ τὴν 15ην Αἴγυούστον ἀργίας τῶν τυπογράφων καὶ ἐφημεριδοπωλῶν, τὰ "Ναυτικὰ Χρονικὰ,, ἐκδίδονται μίαν ἡμέραν ἐνωρίτερον.

ΤΗΛΕΦ. 36939
150)9 HIGH ST.

ΤΗΛ. ACUTE-HULL
28, BISHOP LANE

E. E. SHARP & SONS LTD.

ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΑΙ ΜΗΧΑΝΕΛΑΙΩΝ "STEPSOL,, BRAND
ΕΛΑΙΑ ΚΟΛΖΑ, ΚΥΑΛΙΝΔΡΕΛΑΙΑ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ
ΕΙΣΑΓΩΓΕΙΣ ΙΧΘΕΛΑΙΩΝ

ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΗΣ.

ΧΟΥΛΛ (ΑΓΓΛΙΑΣ)



ΚΩΝΣΤ. ΤΟΜΑΖΟΣ & ΣΙΑ

ΕΔΡΑ ΕΝ ΝΕΑΠΟΛΕΙ

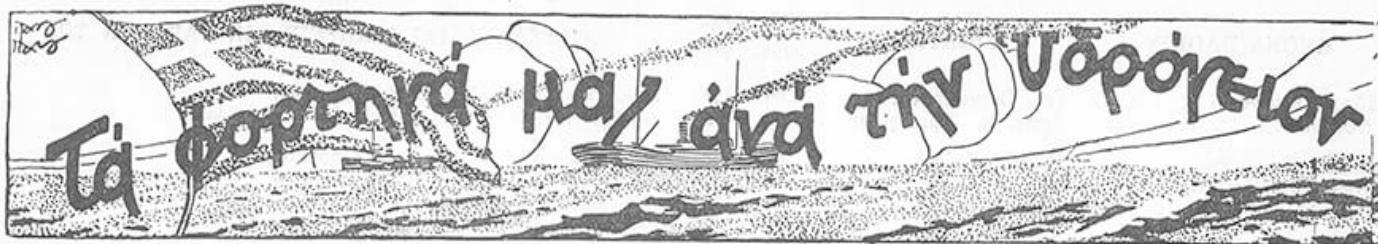
Ο ΑΡΧΑΙΟΤΕΡΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΙΚΟΣ ΕΝ ΙΤΑΛΙΑ
ΠΡΑΚΤΟΡΕΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΟΣ

Υποκαταστήματα: Salerno, Torre Annunziata, Castellammare, Stabia, Bagnoli, Formia, Port-Anzio, Fiumicino, Civitavecchia, Livorno, La Spezia, Taranto, Palermo.

Αντιπροσωπεῖα: εἰς δῆλους τοὺς λιμένας Ἰταλίας

Τηλεγρ. Διεύθ. «CHIOS»-Napoli
Τηλέφ. 28-108

Via Piliero, 18—NAPLES (Italy)



ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΑΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Άγαλλιανή	Θ. Επιφανιάδη	11	1656	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Ἰουλ. ἔφθ. Νοβ/σίσην 29 Ἰουλ..
"Άγιοι Βίκτωρες	Κ. Καρούση	95	1580	ἔφθ. "Οσιο 3 Αἰγαίουτον.
"Άγιος Βλάσσιος	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4297	ἀνεγ. Ροζάριο 13 Ἰουνίου δι' Εὐρωπαν.
"Άγιος Γεώργιος	Ν. Νικολάου	11	4248	εἰς Δαλματιαν 10 Αἴγ. ἐπὸ ἐξάρτωσιν
"Άγιος Γεώργιος	Α. Γ. Βλασσοπούλου	12	3283	ἔφθ. Ροζάριο 29 Ἰουλ.
"Άγιος Βαρθάρα	Δ. Λογοθέτη — Μ. Φανῆ.	13	4572	διηλθε Κων/πολιν 31 Ἰουλ. διὰ Βόρ. Ἀμερικήν.
"Άγια Θαλασσινή	Λ. Κεράνη	11	3809	ἀνεγ. Νέαν Υόρζη 2 Αἴγ. διὰ Κόρω
"Άγια Μαρίνα	έτ. «Κάσσος»	12	4151	ἔφθ. Γένοβαν 31 Ἰουλ. καὶ Πειραιᾶ 12 Αἴγ.
"Άγιος Μάρκος	Γ. Τολίβα	19	4514	ἔφθ. Τεγέστην 28 Ἰουλ. καὶ Μομφαλζόνε 4 Αἴγ.
"Άγιος Νικόλαος	άδ. Χατζηπατέρα	15	3687	ἀνεγ. Μασσαλίαν 3 Αἴγ. διὰ Γένοβαν, ἔφθ. 5
"Άγιος Σπυρίδων	έτ. Βλάσσου	92	1581	ἀνεγ. Σπαλάτα 28 Ἰουλ.
"Άγιος Σπυρίδων	'Ηλ. Αγγελῆ	89	1476	ἔφθ. Πειραιᾶ 12 Αἴγ.
"Άγγελική	Γ. Γεωργαντῆ	99	3240	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Αἴγ.
"Άγγελος Λ.	Ε. Σκαρδέλη	04	3667	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ἰουν. 1934.
"Άδαμ. Γεωργαντῆς	άδελφ. Γεωργαντῆ	16	3443	ἔφθ. Βηρυττὸν 30 Ἰουλ. καὶ Κ/λιν 6 Αἴγ. διὰ Ρωσίαν.
"Άδαμ. Ι. Πειθῆς	'Αθ. Πειθῆ	08	4537	ἔφθ. Μαρ/πολ 28 Ἰουλ.
"Άδελφότης	άδ. Καρρᾶ	17	5383	διηλθε Μαδέρας 20 Ἰουλ. διὰ Μοντεβίδεο
"Άθανάσιος	Ν. Λυκιαρδοπούλου	07	4295	διηλθε Γιβραλτάρ 3 Αἴγ. διὰ Πλάνωνθ
Αίας	Πατέρας καὶ Σία	15	4729	ἀνεγ. Μρ. "Αἴρες 17 Ἰουλ. διὰ Μπάρμπλαντος
Αίγαστον	'Ετ. «Άιγαστον» Α. Ε.	19	5235	ἔφθ. Σουάνη 1 Αἴγ.
Αίγαστον	Πελοποννησίου Σκυριδάνου	12	1735	ἀνεγ. Βασσόραν 22 Ἰουλ. διὰ Σονφέ
Αίγευς	άδ. Πατέρα	17	3792	ἔφθ. Σάντος 3 Αἴγ.
Αϊκατερίνη	άδ. Γεωργαντῆ	13	4929	εἰς Τάιν 5 Αἴγ.
Αϊκατερίνη Τ.	Λ. Τεριάδου	17	2719	ἀνεγ. Γδύνια 11 Αἴγ. δι' Ιταλίαν.
Αϊκατ. Κουμαντάρου	άδ. Σ. Κουμαντάρου	17	7777	ἔφθ. Πειραιᾶ 13 Αἴγ.
Αϊκατ. Νικολάου	Ν. Νικολάου	17	5177	ἔφθ. Ρόττερνταμ 5 Αἴγ.
Αϊμιλίος	Στεριώτη καὶ Σία	98	3691	διηλθε Κων/πολ 3 Αἴγ. διὰ Βενετίαν
Αίνος	Α. Λούζη	10	3554	ἔφθ. Στέττεν 2 Αἴγ.
Αϊόλος	Ν. Ι. Λύρα κ.λ.π.	02	3051	ἀνεγ. Στέττεν 31 Ἰουλ., Φλωριγκ 5 Αἴγ. διὰ Νεάπολιν
"Αίς Γιώργης	άδ. Γ. Σιγάλα	08	2098	ἀνεγ. Ραμπάτ 23 Ἰουλ. δι' Αιμέρσαν, ἔφθ. 31
Άδαμας	Μτζ. Λαμπού	18	4144	ἀνεγ. Κόνδαν 27 Ἰουλ. δι' Εὐρώπην
Άκροπολις	Βασ. Μπρούσουν	13	4342	ἀνεγ. Χαϊδρών 31 Ἰουλ. δι' Ιταλίαν
Άκτη	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	20	4261	ἀνεγ. Μπ. "Αἴρες 7 Αἴγ. διὰ Τενερίφαν
Άλεξανδρα	Κ. Καρρᾶ	13	4355	διηλθε Λορέντζο Μαρζέ 31 Ἰουλ. διὰ Ντοαζάρ
Άλεξανδρος	Π. Μαρκῆ	06	4343	ἔφθ. Νοβ/σίσην 31 Ἰουλ. καὶ Κ/λιν 7 Αἴγ. διὰ Ρόττερντα
Άλικη	Ν. Γ. Λιβανού	17	5140	διηλθεν "Άδεν 1 Αἰγαίουτον διὰ Βορδώ
Άλκιμος	Σκυριδάνου — Ραντοπούλου	20	2003	ἔφθ. Χερσόνηα 29 Ἰουλ.
Άλφειός	Σ. Λιβανού	20	5116	διηλθε Ντόβερ 27 Ἰουλ. διὰ Μπ. "Αἴρες
Άναστασία	Π. Πρωτοπατᾶ	05	2883	ἀνεγ. Κάλλι 30 Ἰουλ., Νίτον 7 Αἰγαίουτον διὰ Πειραιᾶ
Άναστ. Πατέρας	Δ. Πατέρα	14	3382	εἰς Βλαδιβοστόκ ἀπὸ 23 Ιουνίου.
Άνδρεας	«Ιόνιον» Α. Ε.	19	4763	ἔφθ. Μπ. "Αἴρες Ρόδες 3 Αἴγ.
Άνδριώτης	Νικ. Κυδωνιέως	12	4393	ἔφθ. Αγ. Ελένην 30 Ἰουλ. (διὰ Βόρ. Ἀμερικήν)
Άννα	Ν. Λυκιαρδοπούλου	19	5173	εἰς Ρωσίαν 10 Αἴγ. ἐπὸ φόρτωσιν.
Άννα Βούλγαρη	Χαρ. Θ. Βούλγαρη	12	4603	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Φεβρ. ΕΠΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΛΙΔΑΥΣΙΝ
Άννα Βασιλάκη	Κ. Ν. Βασιλάκη	04	3045	ἔφθ. Σπέτζαν 30 Ἰουλ.
Άννα Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	21	4358	ἔφθ. Σπέτζαν 30 Ἰουλ.
Άννα Μαζαράκη	άδ. Μεζαράκη	13	5411	ἔφθ. Συράς 2 Αἴγ.
Άννα Σταθάτου	έτ. Σταθάτου	18	5685	διηλθε Σαμαράγη 16 Ἰουλ. διὰ Βλαδιβοστόκ
Άννα Τ.	Λ. Τεργιάδου	06	2728	διηλθε Γιβραλτάρ 5 Αἴγ. Φινιστέρων 9 διὰ Σονηδίαν
Άνθιππη Ν. Μιχάλου	Κ. Μιχάλουν	05	3298	ἔφθ. Γένοβαν 28 Ἰουλ. καὶ ἀνεγ. 1 Αἴγ. διὰ Ζουγκονήδας
Άντωνιος	Α. Γεωργαντῆ	83	1187	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Ἰουν. 1934
Άντωνιος Βροντίσης	I. Βροντίση	04	2690	διηλθε Ντούτζενης 7 Αἴγ. διὰ Γερμανίαν
Άντωνιος Γ. Λεμός	Σ. καὶ Π. Λεμού	11	4410	ἔφθ. Περαναιουόν 4 Αἴγ.
Άντωνης Μίχαλος	Κ. Μιχάλουν	01	3511	ἔφθ. Βενετίαν 31 Ἰουλ.
Άντωνης Γεωργαντῆς	Γ. Γεωργαντῆ	15	3557	ἀνεγ. Νόρντεγχα 20 Ἰουλ. διὰ Θεσ/νίζην
Άντωνιος Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	20	3836	ἀνεγ. Σαγγάνη 14 Ἰουλ. διὰ Τυνική Βαγ
Άντζουλέττα	νιοί Άντ. Γιαννουλάτου	07	2693	διηλθε Πόρτο Σάνδ 1 Αἴγ. διὰ Βορδώ
Άξιδης	Σ. Λιβανού	19	5289	διηλθε Γιβραλτάρ 1 Αἰγαίουτον διὰ Ρίον Ιανέτιον
Άποικια	Σ. Βάδη	05	3607	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 5 Ἰουλ.
Άργεντινα	'Αντ. Ρούσουν	12	4248	ἔφθ. Μαρζόρι 26 Ἰουλ. καὶ Μλαζάχόνα 3 Αἴγ.
Άργολικός	Μαρῆ Έμπειρίουν	21	4786	ἀργεῖ Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ἰουν.
Άρεθουσα	Νικ. Καμπούρη	11	3693	ἀνεγ. Ρόττερνταμ 31 Ἰουλ. διὰ Μπ. "Αἴρες
Άριάδην	I. Νικηφόρου—Ε. Λαιμού	12	4745	ἔφθ. Βενετίαν 1 Αἴγ.
Άριάδην Παντελή	έτ. «Μαρμαρᾶ»	10	4445	διηλθε Ντούτζενης 8 Αἴγ. διὰ Μπέργκεν
Άριστ. Λ. Γουλανδρῆς	Ε. Γουλανδρῆ	05	3470	ἀνεγ. Φιλαδελφειαν 1 Αἴγ. δι' Αργντρόσσαν
Άρτεμις Πήττα	Πήττα	06	1433	ἔφθ. Πειραιᾶ 30 Ἰουλ. καὶ ἀνεγ. 13 Αἴγ. διὰ Ρωσίαν
Άρτεμισία	Π. Μαρκῆ	06	4343	"Ιδε: «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»
Άρχαγγελος	άδ. Λιβανού	17	4349	ἔφθ. Χιλαμα 25 Ἰουλ.
Άρχων	Κωστή Λαιμού	21	1364	ἔφθ. Βραζίλιαν 28 Ἰουλ. καὶ Βόλον 7 Αἴγ.
Άσημίνα Μπάικα	Π. Μπάικα	95	1344	ἔφθ. Βενετίαν 25 Ἰουλ. καὶ Ραβένναν 28
Άσπασια	I. Γαλάκη	14	4211	διηλθεν "Αγ. Βιζέπον 2 Αἰγαίουτον διὰ Ρίον Ιανέτιον
Άσπασια Νομικοῦ	Μ. Νομικοῦ	99	846	ἔφθ. Πειραιᾶ 3 Αἴγ. καὶ Θήραν 12
Άστηρ	Σταφυλοπάτη κ.λ.π.	96	1335	εἰς Βασσόραν 5 Αἴγ. ἐπὸ ἐξάρτωσιν
Άτλαντικός	έτ. «Άτλαντικός» Α.Ε...	19	5446	ἀνεγ. Μαγνεζέλαν 3 Αἴγ. διὰ Λός "Αντζελες
Άτλας (τάνκερ)	«Γρανσπετρόλ» Α.Ε...	09	4009	ἔφθ. Βατόνη 5 Αἴγ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Εύτυχ. Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	09	2993	Έφθ. Pillau 26 'Ιουλ. καὶ Γδύνια 6 Αὔγ.
"Εψιλον	Λεων. Ν. Έμπειρίου	11	4120	διηλθεν "Αγ. Βιζέντιον 7 'Ιουλ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Ζάννες Γούναρης	άδελφοι Γούναρη	07	4407	διηλθε Κων(λιν) 30 'Ιουλ. διὰ Γιβραλτάρ
Ζανής Λ. Καμπάνης	κληρ. Λ. Καμπάνη	20	5298	εἰς Σάντο Ντομίγκο 1 Αὔγ. ὑπὸ φόρτωσιν
Ζερμαίν	Στύλ. Καστάνου	11	5217	Έφθ. Μοντεβίδεο 2 Αὔγ.
Ζεύς	'Ηλ. Χατζηλία	20	4279	ἀνεχ. Νεκοτσέα 20 'Ιουλ. διὰ Λάς Πάλμας
Ζέφυρος	Α. Λουζή	09	4796	Έφθ. Πειραιά 19 'Ιουλ.
Ζηνοβία	έτ. «Μιχαλινού»	06	2947	Έφθ. Μαρ(λιν) 21 'Ιουλ.
Ζωγραφιά Νικολάου	Ν. Νικολάου	21	7156	διηλθε Πιβραλτάρ 6 Αὔγ. διὰ Μπ. "Αὔρες
"Ηρων	Δημ. Ν. Κουφός πλ.	06	1516	Έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 5 Αὔγ. καὶ Γιάφαν 8
"Ηφαιστος	νιών 'Αντ. Γιαννουλάτου	12	3793	Έφθ. Μό 26 'Ιουλ. (δι' Αἴγιον)
Θάλεια	'Ηλία Ξυλά	17	4574	διηλθε Λορέντζο Μαρκές 3 Αὔγ. διὰ Γιοκοχάμαν
Θάσος	«Πατριωτική»	19	1565	ἀνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 4 Αὔγ. διὰ Μασάβαν
Θειμώνη	«Κάσσος» Α. Ε.	29	3859	Έφθ. Στόκτον (Καλλιφ.) 21 'Ιουλ. καὶ Πόρτλαντ ("Ορεγζαν") 31
Θεοδώρα (τάνκερ)	Παπάς καὶ Σία	17	1054	Έφθ. Κωνστάντζαν 4 Αὔγ.
Θεόδωρος Τ.	Λ. Τεριάζου	12	3409	διηλθε Φινιστέρων 11 Αὔγ. διὰ Ρόττερνταμ
Θεοφανώ	άδελφοι Λιθανού	17	4240	Έφθ. Μπ. "Αὔρες Ρόδες 3 Αὔγ.
Θεομήτωρ	Μιχ. Σπ. Πολέμη	10	4427	ἀνεχ. Σάντος 23 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
Θεοσκέπαστη	Β. Μαύρου—Σ. Μενδρινού	11	3726	ἀνεχ. Πειραιά 2 Αὔγ. διὰ Νισίσκην, έφθ. 7
Θέτις	Ε. Χατζηλία	30	4123	Έφθ. Λονδίνον 5 Αὔγ.
Θέτις Α.	Γ. Ανδρεάδου	10	4111	Έφθ. 'Αμβέρσαν 9 Αὔγ.
Θράκη	Δ. Τεριάζου	17	982	ἀνεχ. Γαλάτα 10 Αὔγ. διὰ Καλάμας
Θρασύθουλος	Α. Βογιατζίδη	12	3693	Έφθ. Μηδιμανού 6 Αὔγ.
"Ια	Π. Χατζηλία	17	4860	Έφθ. Ρίον 'Ιανέριον 3 Αὔγ.
"Ιάκωθος	Γ. 'Αγγελίδη	01	2107	Έφθ. Χεσσώνα 28 'Ιουλ.
"Ιάκη	Σ. Βλασσοπούλου	11	4916	διηλθε Πιβραλτάρ 31 'Ιουλ. διὰ Γαλάται
"Ιθακος	Γ. Δρακούλη	06	3916	διηλθε Νόρθ Φόρελαντ 26 'Ιουλ. δι' Αργεντινήν
"Ιλισσός	'Ιω. Γ. Λιθανού	15	4724	ἀνεχ. Μπ. "Αὔρες 2 Αὔγ. διὰ Lota
"Ιουλία	'Ηλ. Χατζηλία	14	4352	ἀνεχ. Ρ. Ζάριο 24 'Ιουλ. διὰ Λάς Πάλμας
"Ιουλία Νικολάου	Ν. Νικολάου	15	3729	Έφθ. Καλαντάνα 18 'Ιουλ.
"Ισμήνη	Στεριώτη καὶ Σία	90	2399	εἰς πλόας Μυτιλήνης—Θ) νίκης (δ.ας)
"Ιωάννα	'Ελ. Βελλιώτη	01	1192	ἀνεχ. Γαλάται 30 'Ιουλ., Κ) λιν 1 Αὔγ. διὰ Νίκαιαν
"Ιωάννης	Δ. Δάμπαση	09	3667	ἀνεχ. Ουρας 3 Αὔγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
"Ιω. Βάτης	Θεοφ. Βάτη	12	4418	Έφθ. Μπέργκαν 28 'Ιουλ. καὶ "Οσλο 5 Αὔγ.
"Ιω. Καρράς	άδελφ. Καρρά	17	3527	Έφθ. Κέρνιγκαν 23 'Ιουλ. καὶ Θεσ) νίκην 4 Αὔγ.
"Ιω. Μ. Έμπειρίκος	Στ. Έμπειρίκου	24	3734	ἀνεχ. Ροζάριο 13 'Ιουλ. διὰ Λάς Πάλμας
"Ιω. Νομικός	Α. Νομικού	99	640	Έφθ. Μασάβαν 1 Αὔγ.
"Ιω. Π. Γουλανδρῆς	άδ. Γουλανδρῆ	10	3750	Έφθ. Πιεραιά 7 Αὔγ.
"Ιω. Φράγκος	Μάρκ. Φράγκου	12	3442	ἀνεχ. Ντιαμπάντ 9 'Ιουλ. διὰ Ντιέπλι
"Ιωλκός (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	13	6987	εἰς Τόνισπετρογ 10 Αὔγ. ὑπὸ παραλαβήν
"Ιωνία (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	16	5845	ἀνεχ. Πόρτο "Αρθουρο 23 'Ιουλ. δι' 'Αμβέρσαν
"Ιωνίσθογλου (τάνκερ)	'Ομ. Ιωσηφόγλου	13	4680	ἀνεχ. Βατόμη 4 Αὔγ., Κ) λιν 7 διὰ Ρίγαν.
Κ. Κτιστάκης	Γ. Κτιστάκη	07	4291	ἀνεχ. Γδύνιαν 2 Αὔγ., "Ελσινορ 5 διὰ Μπ. "Αὔρες
Κ. Λύρας	Π. Λύρα	02	3091	ἀνεχ. Νεάπολιν 5 Αὔγ. διὰ Κ) λιν
Καδίω	άδ. Γ. Σιγάλα	11	1430	εἰς Τάϊν· Αὔγ.
Καΐτη Χανδρή	I. Δ. Χανδρή	18	3061	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 3 Αὔγ., Φινιστέρων 7 διὰ Πιεραιᾶ
Καθαριώτισσα	νιοι Γεωργ. Καραβία	13	1877	διηλθε Πιβραλτάρ 30 'Ιουλ. διὰ Πόρτ 'Αλμπόνα
Καλαφάτης	Κ. Καλαφάτη	17	4213	ἀνεχ. Θεοδόσιαν 2 Αὔγ. καὶ Κ) λιν 5, διὰ Σάρπηνες
Καλλιόπη	Δ. Πατέρα	10	4948	Έφθ. "Ιψούτης 24 'Ιουλ.
Καλλιόπη Σ.	'Ιω. Σταύρου καὶ Σία	18	5152	ἀνεχ. Ρόττερνταμ 30 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Καλύψω Βεργωτή	Γερ. Βεργωτή	18	5686	ἀνεχ. Ρίον 'Ιανέριον 1 Αὔγ. διὰ Νεζοτσέα
Καπετάν. Στρατής	Δ. Κουμπή	06	3574	άργει. Πιεραιά άπὸ 11 Μαρτ. 1932
Καρλόδασι	Yioi Δ. Ιγγλέση	20	707	Έφθ. Πόρτ Σάιδ 29 'Ιουλ.
Καρράς	άδ. Καρρά	18	5234	έφθ. Λονδίνον 7 Αὔγ.
Κάσος	«Κάσσος» Α. Ε.	19	5685	διηλθε Λορέντζο Μαρκές 2 Αὔγ. διὰ Κέι Ούέστ
Κάστωρ	έτ. Γράτσου	21	5497	έφθ. Μπάχ Μπλάγκαν 5 Αὔγ.
Κάτε	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	5197	ἀνεχ. Βιζαγκατάτη 29 'Ιουλ. διὰ Λουγκέρων
Κατερίνα (τάνκερ)	έτ. «Πετρέλαια»	87	2495	άργει. Πιεραιά άπὸ 19 Μαρτ.
Κατίγκω	Κ. Χατζηπατέρα	96	2578	Έφθ. 'Αλεξάνδρειαν 2 Αὔγ.
Κατίνα Βούλγαρη	Nik. Θ. Βούλγαρη	12	4567	έφθ. Γδύνια 1 Αύγ.
Κέιπ Κόρσο	'Αθ. Κουλούρα & K. Ξένου	05	3890	έφθ. Πιεραιά 25 'Ιουλ.
Κεραμίες	N. Λυκιαρδοπούλου	17	5085	ἀνεχ. Πέλελ. (Αφρ.) 25 'Ιουλ. διὰ Γδύνια
Κεχρέα	Θ. Επιφανιάδη	12	1968	έφθ. 'Ελευσίνα 29 'Ιουλ.
Κλεάνθης	Δ. Βογιατζίδη	11	4153	ἀνεχ. Γδύνια 6 Αύγ. διὰ Λιβόνο
Κονδύλης	Γ. Κονδύλη	14	4439	διηλθε. Λά Πλάταν 6 'Ιουλ. διὰ Μπάρμπαντος
Κονιότρα	Θωμά 'Επιφανιάδη	07	3530	έφθ. Σαλέρω 28 'Ιουλ. καὶ Μαρ(λιν) 10 Αύγ.
Κορινθιακός	Μαρή 'Εμπειρίκου	10	3562	έφθ. Νικολάειρ 6 Αύγ.
Κόρθιον	Γ. N. Λουλούδη	09	2116	έφθ. Νοβ) σηνη 29 'Ιουλ.
Κουλούρας — Ξένος	'Αθ. Κουλούρα-Κυρ. Ξένου	15	4914	εἰς Πιεραιά άπὸ 1 'Ιουλ.
Κουμουνδούρος	Yioi 'Επ. Έμπειρίκου	25	3598	άργει. Πιεραιά άπὸ 18 'Ιουλ.
Κύθηρα	Πολυχρ. Κατράκη	02	1070	ἀνεχ. Βενετίαν 20 'Ιουλ. δι' 'Αλεξάνδρειαν
Κῦμ	I. Χαδούλη — M. Σιτινά	12	3994	ἀνεχ. Σάν Νικολάς 1 Αύγ. διὰ Περναμπούκον
Κύμα	N. Λιθανού	11	3959	ἀνεχ. Μανίλαν 16 'Ιουλ. διὰ Γιοκοχάμαν
Κυριακούλα	Α. καὶ Δ. Λαμπού	18	4340	διηλθε Σάντα Λουτσία 6 Αύγ. διὰ Μπάρμπαντος
Κωνσταντίνος Η.	'Ηλ. & 'Αθ. 'Ηλιοπούλου	05	2527	εἰς 'Αλεξάνδρουπολιν 1 Αύγ.
Κωνσταντ. Λουλούδης	άδ. Γουλανδρῆ	22	4697	εἰς Βορταλάν άπὸ 3 'Ιουλ.
Κωνστής	Μουσούρα καὶ Βενιεράτη	19	5438	ἀνεχ. Τουτιζόριν 26 'Ιουλ. διὰ Κουνταλλόρες
Κωστή	I. Δ. Χανδρῆ	05	3933	ἀνεχ. 'Αβουμάνηρ 6 Αύγ. διὰ Γδύνια
Λάκης Νομικός	Π. Νομικού	01	927	έξωκειλ Δενούσαν 2 Αύγ. ΕΒΥΘΙΣΘΗ
Λακωνικός	Μαρή 'Εμπειρίκου	14	3803	ἀνεχ. 'Αλεξάνδρειαν 27 'Ιουλ. διὰ Γιάφαν
Λεωνίδας Ζ. Καμπάνης	κληρον. Λ. Καμπάνη	17	4274	διηλθεν "Ελσινορ 5 Αύγ. διὰ Κέμι
Λιλή	Χαρ. Πατέρα	20	5719	εἰς Ζουγκούλακ 1 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόν. γρα.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Αίμην	Γ. & Α.Α. Φώκια & Σία	96	1346	εἰς Κύπρον 1 Αύγ.
Λουκία, (τάνκερ)	Ι. Μαυρή και Σία	10	2143	διηλ.θε Κων(λιν) 1 Αύγ. διὰ Σαΐν Λονί (Ροδανοῦ)
Μαίανδρος	Σ. Λιβανοῦ	19	4581	διηλ.θεν "Αγ. Βιζέντιον 31 Ιουλ. διὰ Μοντεβίδεο
Μαίηντ δφ Σάμος	Κούνιονθου - Έμπειρικου	01	1190	εἰς Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Νοεμβρ. π. ἔ. Ἐναυλ.ώθη
Μαίρη	Ν. Λιβανοῦ	09	1459	ἔφθ. Μαρ(λιν) 1 Αύγ. καὶ Πειραιᾶ 9
Μαίρη Ν.	Δημ. Πατέρα	09	4330	διηλ.θε Γιβραλτάρ 30 Ιουλ. διὰ Ρίον Ιανέτιον
Μαίρη Δευτεράου	Βασ. Δευτεράου	03	1383	διηλ.θε Πόρτο Σάδ 20 Ιουλ. δι' Ελλάδα — Δούναβιν
Μαϊώτις	Α. Συνοδινοῦ	88	1709	διηλ.θε Κων(λιν) 28 Ιουλ. δι' Αλεξανδρειαν
Μάκης	Ε. Κ. Βλασσοπούλου	06	3546	ἔφθ. Μαρ(λιν) 5 Αύγ.
Μαλιακός	Μαρή Έμπειρικου	12	3903	ἔφθ. Σουλινᾶ 4 Αύγ.
Μαννούλα	νιοί Γεωργ. Καραβία	20	2012	ἔφθ. Σφάξ 2 Αύγ. καὶ ἀνεζ. 5 διὰ Παλλίς
Μάξ. Βόλφ	Γ. Πορτόλου	17	6694	ἔφθ. Ρόττερντα 6 Αύγ.
Μαρή Χανδρή	Ι. Δ. Χανδρή	04	2331	εἰς Μασσάβια 12 Αύγ. ἐπὸ ἐκφόρτωσιν
Μαργαρίτα	Γεωργιάδη & Σοφιανοῦ	89	2187	ἔφθ. Βηρυττὸν 27 Ιουλ.
Μαργαρίτης	άδ. Περιβολάρη	13	4584	ἀνεζ. Γιαβάτα 7 Ιουλ. διὰ Dungun
Μαρία	Σ. Βλασσοπούλου	07	4225	ἔφθ. Σαγκάνη 7 Αύγ.
Μαρία	Κ. Λεμού	01	3090	ἔφθ. Φολλόνια 31 Ιουλ.
Μαρία	Σ. Περῆ-Δ. Τσατσαρώνη	00	1216	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 4 Απριλ.
Μαρία Λ.	Κ. Η. Λαμού	12	4707	εἰς Ρίβερ Μπλασγονόντερ 6 Αύγ.
Μαρία Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	99	1165	εἰς πλόας Κ)ντζης — Γιάφφας
Μαρία Σταθάτου	έταιρ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5269	ἀνεζ. Ντάριον 7 Αύγ. διὰ Πόρτ Σαΐδ
Μαριέτ Νομικοῦ	Π. Νομικοῦ	19	5241	ἀνεζ. Γιαβάτα 12 Αύγ. διὰ Πόρτ Ρεντὸν
Μαριέττα	Ν. Ενταθίου	13	6042	ἔφθ. Ν. Υόρζην 6 Αύγ.
Μαρίκα Πρωτοπαπᾶ	Π. Πρωτοπαπᾶ	15	4447	ἀνεζ. Μαντράς 30 Ιουλ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
Μαριόγκα	άδ. Πρωιού	12	4236	διηλ.θε Γιβραλτάρ 15 Ιουλ. διὰ Μοντεβίδεο
Μαριόγκα Δ. Θερμιώτη	άδελφων Κιρτάτα	04	4784	διηλ.θε Κων(λιν) 28 Ιουλ. διὰ Γιβραλτάρ
Μαριόγκα I. Καίρη	Ίω. Δανιόλου	13	5143	εἰς Μπ. "Αὔρες ἀπὸ 3 Ιουλ.
Μαρουκώ Πατέρα	Δ. Πατέρα	17	4269	ἀνεζ. Σούντερλαντ 26 Ιουλ. διὰ Ροζάριο
Μάριος Τ.	Λ. Τεριάζου	04	1128	ἔφθ. Πειραιᾶ 1 Αύγ.
Μαρουσιώ Κουλούοθρου	Κουλούοθρου - Έμπειρικου	07	3556	ἔφθ. Μοντεβίδεο 3 Αύγ.
Μαρουσιώ Λογοθέτη	άδ. Γουλανδρή	12	4669	διηλ.θε Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Γένοβαν
Μάρπησσα	Ν. Ενταθίου	19	5476	ἀνεζ. Κούναν 1 Αύγ. διὰ Μασσαλίαν
Ματθαίδης	Η. Μ. Λώς	04	2434	ἀνεζ. Φολλόνια 22 Ιουλ. δι' Αμβέρσαν, ἔφθ. 4 Αύγ.
Ματρόννα	Ν. Βογιατζήδη	02	2846	ἔφθ. Νοβ(εμβ.) 4 Αύγ.
Μεμάς	«Αιγαίου» Α.Ε.	00	4359	ἔφθ. Δάντονγ 29 Ιουλ.
Μέντωρ	Γ. Δρακούλη	02	3050	ἔφθ. Ραβένναν 27 Ιουλ.
Μερόπη	'Ανδρ. Παπλά	11	4181	ἔφθ. Γέννοβαν 30 Ιουλ.
Μίμης	Γ. Γεωργαντή	07	3227	ἔφθ. 'Αλεξανδρειαν 8 Αύγ.
Μιμοζά	έτ. «Βλάσσοβ»	05	3071	ἀνεζ. Αιδόνιο 27 Ιουλ. διὰ Ζουγκούνδαζ, ἔφθ. 6 Αύγ.
Μίνα	'Ανδρ. Βεστάρχη	22	6067	ἔφθ. Βαλλαράο 6 Ιουλ.
Μίνα Λ. Καμπάνη	κληρον. Λ. Καμπάνη	20	5227	ἔφθ. Μπάροι 28 Ιουλ.
Μιχαήλ Λ. Έμπειρικος	Στ. Έμπειρικου	18	5202	ἔφθ. Λονδίνον 31 Ιουλ. καὶ Νιούπορτ 9 Αύγ.
Μιχαλάκης	Ν. Ενταθίου	19	5234	διηλ.θε Μπ. "Αὔρες 12 Ιουλ. διὰ Φιλαδέλφειαν
Μιχάλης	Δ. Φαστή	12	3646	ἀνεζ. Κάρδιθ 13 Ιουλ. διὰ Ροζάριο
Μιχαλίδης	άδ. Συλά	08	3742	ἀνεζ. Μοντεβίδεο 24 Ιουλ. διὰ Νιέπλην
Μιχαλίδης Ξυλάς	άδ. Συλά	06	3828	ἀργεὶ Γένοβαν ἀπὸ 2 Ιουλ. 1934
Μόσχα Λ. Γουλανδρή	άδ. Γουλανδρή	18	5199	ἔφθ. Φιλαδέλφειαν 7 Αύγ.
Μύκονος	Φ. Συγάλας—Βαλκανική	99	1802	διηλ.θε Γιβραλτάρ 5 Αύγ. διὰ Ρούνεν
Ναγώς	I. Λιβανοῦ	12	1926	εἰς Μερσίναν 1 Αύγ. ἐπὸ φόρτωσιν
Ναντίν	έτ. Βλάσσοβ	04	3582	ἀνεζ. Τσιτιταβέκιαν 24 Ιουλ. διὰ Ζουγκούνδαζ, ἔφθ. 31
Ναύαρχος Σ αχτούρης	Π. Σαχτούρη	02	1953	ἔφθ. Μαρ(λιν) 3 Αύγ.
Νάρκισσος	Γ. Ν. Σταθάτου	06	4313	ἔφθ. Οράν 26 Ιουλ. καὶ ἀνεζ. 31, Γιβραλτάρ 2 Αύγ. διὰ Πλέιτ
Ναυσικά	Κυρ. Ε. Βενιζέλου	22	5005	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 25 Μαρτ. 'Υπὸ κατάστεσιν
Ναυτίλος	Δ. Ι. Γουλανδρή	04	3531	διηλ.θε Κων(λιν) 29 Ιουλ. διὰ Βενετίαν, ἔφθ. 5 Αύγ.
Νέα Τύχη	Στ. καὶ Δημ. Φαφαλιού	12	3451	ἀνεζ. Σάν Νικολάς 25 διὰ Λάς Πάλμας
Νέδων	Α. Καλλινίκου	19	5263	διηλ.θε Πόρτ Νατάλ 23 Ιουλ. (διαταγάς ἐν πλῷ)
Νέλλυ	I. Μαργαρώνη	13	4826	ἔφθ. Μπλάθ 24 Ιουλ.
Νεράδια	έτ. Π. Νομικοῦ	03	2759	ἔφθ. Τσιτιταβέκιαν 1 Αύγ.
Νεμέα	Γ. Ν. Σταθάτου	19	5101	ἔφθ. Μόζι 1 Αύγ.
Νέστος	N. Λιβανοῦ	19	4399	ἔφθ. 'Αλεξανδρειαν 26 Ιουλ. καὶ ἀνεζ. 2 Αύγ. διὰ Bougie
Νήτιον	A. Καλλινίκου	18	5154	ἀνεζ. Σαγκάνη 17 Ιουλ. διὰ Βλαδιβοστόκ
Νηρεύς	'Εμμ. Χατζηλία	13	6694	διηλ.θε Ούζαν 26 Ιουλ. διὰ Πλέιτ
Νήριτος	Γ. Δρακούλη	07	3854	ἔφθ. Μαρ(λιν) 31 Ιουλ.
Νίκη	'Ανδρ. Βαλσαμάκη	17	938	εἰς πλόας 'Ελλάδος — Δουνάβεως
Νικοκλής	N. Γ. Μωραΐτη	21	3576	ἀνεζ. Ιμπίζον 23 Ιουλίου διὰ Ρούνεν
Νίκος	A. Γρυπαίου	14	3892	ἀνεζ. Ροζάριο 6 Αύγ. δι' Αγγλίαν—Κόντινεντ
Νίκος Τ.	'Ελενθ. Τρικύργλου	19	5175	ἔφθ. Ροζάριο 26 Ιουλ.
Νικόλαος Αθανασούλης	κληρον. 'Αθανασούλη	01	3575	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 7 Μαΐου 1928
Νικ. Γ. Κουλουκουντής	έτ. 'Ατλαντικός	17	3201	ἀνεζ. Νεζοτέα 1 Αύγ. δι' Ελλάδα
Νικ. Μπάικας	Ποθ. Μπάικα	20	2012	ἔφθ. Ζουγκούνδαζ 27 Ιουλ.
Νικόλαος Νομικός	Δ. Νομικοῦ	99	625	ἔφθ. Αγκόνα 29 Ιουλ.
Νικ. Πιάγκος	Μιχ. Πιάγκου	12	4499	ἔφθ. Πόρτλαντ ('Hn. Πολ.) 22 Ιουλ.
Νικόλαος Φιλίνης	Μιχ. Φιλίνη	04	3111	ἔφθ. Μαρ(λιν) 25 Ιουλ.
Νικόλας	B. Σ. Ρωσολόμου	10	4540	ἀργεὶ Πειραιᾶ ἀπὸ 18 Ιουν.
Νικόλας "Αγγελος	'Ιω. 'Αγγέλου	12	4351	διηλ.θε Νίτον 7 Αύγ. διὰ Δουνγέρωκην
Νίτσα	άδ. Γιανναγά	15	4732	ἔφθ. Άλμπαν 4 Αύγ.
Νύμφη	N. Λυκιαρδοπούλου	21	4504	ἀνεζ. Βιζαγαρατάμ 20 Ιουλ. δι' Ιατωνίαν
Οινούσιος	N. Πατέρες καὶ ίδιν	04	5804	διηλ.θε Μπ. "Αὔρες 13 Ιουλ. δι' Αμβούργον
"Ολγα 'Επ. Έμπειρικου	νιών 'Επ. Έμπειρικου	22	4677	ἔφθ. Πειραιᾶ 2 Αύγ. καὶ Καλάμας 10
"Ολυμπος	Κουλούθου - Έμπειρικου	18	5249	ἔφθ. "Αγ. Φραγκίσκον 2 Αύγ.
'Ομόνοια	Ξενιού-'Άδ. Χριστοφορίδου	08	3699	ἔφθ. Νοβ(εμβ.) ωστίσκην 4 Αύγ.
"Ορος "Αθως	Ρεθύμνη-Κουλουκουντή	13	3578	ἀνεζ. Κάρδιφ 18 Ιουλ. διὰ Βύλλαν Κ) τούσιον
"Ορος Δίρφυς	«Ατλαντικός» A. E.	18	5242	ἀνεζ. Τάμπα 6 Αύγ. διὰ Σαντάντερ
"Ορος Ελικών	«Τράπη, Co»	18	5525	ἔφθ. Μπάζ Μπλάγκαν 31 Ιουλ.
"Ορος "Ιδη	Κοσμέτου-Κουλουκουντή	20	5210	ἔφθ. N. Υόρζην 7 Αύγ.
"Ορος Κιθαιρών	«Τράπη, Co»	12	3876	διηλ.θε Γιβραλτάρ 4 Αύγ. διὰ Γένοβαν

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Έτος ναυπ.	Τόν. γηρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
'Αττικός	Α. Λούζη	06	1078	άνεξ. Βενετίαν 27 Ιουλ., Γιβραλτάρ 7 Αύγ. διὰ Ρόττερνταμ
'Αφρόδεσσα	'Αδ. Κιρτάτα	05	2485	άνεξ. Πειραιά 10 Αύγ. διὰ Ρωσίαν
Βαλλιάνος	Α. Λούζη	06	4734	έφθ. Στέττιν 6 Αύγ.
Βαρθάρα	'Αθ. Ζωϊοπούλου	10	1354	εἰς Γαλάτσι 1 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν
Βασ. Δεστούνης	Π. Β. Δεστούνη	12	3299	έφθ. 'Αμβέρσαν 31 Ιουλ. καὶ Δάντσιγκ 7 Αύγ.
Βασ. Α. Πολέμης	Γκ. Γκούμα	07	3429	έφθ. 'Αρχάγγελον 3 Αύγ.
Βενιζέλος	άδ. Σιφναίου	10	1005	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ μηνὸν
Βιολαντώ Ν. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	19	3598	άνεξ. Γαλάτσι 4 Αύγ. δι' 'Αλεξάνδρειαν.
Βιργινία	'Αντ. Παπαδάκη	17	1918	εἰς Γάλαψαν 1 Αύγ.
Βιργινία Νικολάου	Ν. Νικολάου	20	6869	εἰς Βλαδιβοστόκ 20 Ιουλ. ὑπὸ έργοστοισιν
Βιργινία Σ.	Z. Σαμοθράκη	05	3885	έφθ. "Ιφονίτς 2 Αύγ.
Βόλγας	Παπαδημητρίου	92	2505	άνεξ. Βράντσα 26 Ιουλ. διὰ Βατούμι, έφθ. 4 Αύγ.
Βόρις	έτ. «Βλάσσος»	17	5166	άνεξ. Γδύνια 31 Ιουλ., Λάδσεν 6 Αύγ. διὰ Γένοβαν
Βύρων	'Εθνικής	14	9272	έφθ. Ν. 'Υδροκην 4 Αγνούστον καὶ ἄνεξ. 6 διὰ Πειραιᾶ
Γαλαζίας	Μάρκου Λύρα	18	4393	έφθ. εἰς Κάρδιφ 15 Ιουλ.
Γαρδελάκι	Ε. Θεοφιλάτου	88	2282	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 9 Ιουλ. 1934
Γαρουφαλία	Σπυρ. Λαμπού	14	4708	έφθ. Makslahti 18 Ιουλ. (φορτώνει ξυλείαν)
Γερμανία	Μιχ. Βαλμά	14	2080	άνεξ. Θεσσαλονίκην 11 Αύγ. διὰ Κ)λιν
Γεώργιος Γ.	Δ. Δάμπταση	18	4289	έφθ. Βύλλαν Κ)τούσιον 31 Ιουλ.
Γεώργιος Π.	Θ. 'Επιφανιάδη	03	4052	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 27 Οκτ. 1930
Γεώργ. I. Γουλανδρῆς	Ν. καὶ Γ. Σιμπούρα	96	2187	έφθ. Νοβεσίονη 4 Αύγ.
Γεώργ. Κυριακίδης	Ν. Γ. Κυριακίδη	11	4201	άνεξ. Χούλι 4 Αύγ. διὰ Λάζ Πάλμας.
Γεώργ. Μάντακας	Β. Γ. Μάντακα	21	3246	διῆλθε Λόντυγκεν 2 Αύγ. διὰ Μονόμανον
Γεώργ. Μ. Εμπειρίκος	Σ. Γ. Εμπειρίκου	21	5728	άνεξ. Μανιλάραν 15 Ιουλ. διὰ Λορέντζο Μαρκές
Γεώργ. Μ. Λιθανός	άδ. Λιθανοῦ	28	3831	έφθ. Κάρδιφ 28 Ιουλ.
Γεώργ. Νικολάου	Ν. Νικολάου καὶ Σία	30	4108	άνεξ. Ομυτα 1 Αύγ. διὰ Σιγκαπούρων
Γιάννης	Γ. Ανδρέου ι.λ.π.	05	4391	έφθ. Πειραιᾶ 10 Ιουλ. διὰ Σούντερβελ πόλεων
Γιαν. Γούναρης	Γ. Ζ. Γούναρη	01	2238	άνεξ. Σούντερβελ 2 Αύγ. καὶ Σόντερβελ 5 διὰ Πειραιᾶ
Γρανίκος	Μ. Λύρα	16	3689	άνεξ. Γδύνια 3 Αύγ. Νίτον 8 διὰ Σπαλάτο
Γρηγόριος Κ. Π.	Π. Καλλιμανοπούλου	19	2546	έφθ. 'Αμβούργον 4 Αύγ. καὶ 'Αμβέρσαν 11
Δαναός	Π. καὶ Γ. Κ. Λεμού	06	4419	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 12 Ιουλ.
Δάρμας	άδ. Πήττα	83	1595	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 6 Ιουλ.
Δάφνη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	18	3798	διῆλθε Φερ. Νορδίγκα 20 Ιουλ. διὰ Βύλλαν Κ)τούσιον
Δελφίν	Λῶ καὶ Άνδρεάδη	06	3816	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 15 Μαΐου ΕΝΑΥΛΩΘΗ
Δελφοί	Μ.Δ. καὶ Ε. Λαμπού	15	4739	άνεξ. Μπ. 'Αιρες 23 Ιουλ. διὰ Λάζ "Αντζελές
Δέσποινα	Κοσμᾶ καὶ Γεωργιλῆ	09	4461	έφθ. Βύλλακτον (Β. 'Αμερ.) 17 Ιουλ.
Δέσποινα Γλύπτη	Γ. Γλύπτη	04	3313	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 17 Μαρτ.
Δέσποινα	έτ. Μιχαλινοῦ	06	3016	άνεξ. Δάντσιγκ 28 Ιουλ. διὰ Μομφαλίκονέ
Δέσποινα Α. Παπᾶ	Α. Παπᾶ	04	4649	έφθ. Νεάπολιν 24 Ιουλ. καὶ Φολλόνικα 2 Αύγ.
Δημήτρης	Σ. καὶ Π. Λεμού	05	3338	άνεξ. Ρόττερνταμ 26 Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ. έφθ. 12 Αύγ.
Δημ. Γ. Θερμιώτης	Α. Μ. Τατάκη	06	4271	διῆλθε Γιβραλτάρ 31 Ιουλ. διὰ Ρίον Ιανέηρον
Δημ. Ν. Βογιατζίδης	Ν. Δ. Βογιατζίδη	08	3444	άνεξ. Βύλλαν Κ)τούσιον 25 Ιουλ. διὰ Λάζ Πάλμας
Δημ. Ίγγλεσης	νῖνών Δ. Ίγγλεσην	18	5275	άνεξ. Σάγγιον 17 Ιουλ. διὰ Πόρτι Σαΐδ
Δημ. Ν. Ράλλιας	Ν. Δ. Ράλλια	99	3534	έφθ. Αιθόρον 27 Ιουλ. εἰς Περιάλην 24 Ιουλ. διὰ Φολλόνικα 2 Αύγ.
Δημ. Νομικός	Λουκᾶ Νομικοῦ	03	1171	άνεξ. Κ)ντζαν 2 Αύγ. διὰ Βρινδήσιον—Βενετίαν
Δημ. Χανδρῆς	'Ιω. Χανδρῆ	10	4643	άνεξ. Εμδεν 27 Ιουλ. 'Αλγέριον 7 διὰ Βηρυττὸν
Διαμαντῆς	Διαιμ. Πατέρα	17	4990	άνεξ. Μπάζ Μπλάγκαν 31 Ιουλ. διὰ Αγιον Βιζέντιον
Διαμάντω	άδ. Τσατσόμοιρον	03	2281	έφθ. Μάλταν 27 Ιουλ. καὶ ἄνεξ. 30 δι' "Ανδρού
Διονύσιος	Ε. Α. Καραβία	03	2018	άνεξ. Πειραιᾶ 2 Αύγ. διὰ Χερσόνηα, έφθ. 7
Διον. Σ. Σταθάτος	έτ. Δ. Α. Σταθάτου	19	5168	άνεξ. Γιούχαμαν 1 Αύγ. διὰ Βαγκούβερ
Δίρφυς	Βασ. Πατέρα καὶ Σία	06	2795	έφθ. Στέττιν 4 Αύγ.
Διώνη	Γ. Φ. Ανδρέάδη	06	4181	εἰς Πότι 1 Αύγ. ὑπὸ φόρτωσιν
Δούναβις	Λεον. Α. Εμπειρίκου	15	5604	έφθ. Ζουγνούλδαν 31 Ιουλ.
Δύο Φίλοι	Ραπτάκη καὶ Ρούσσου	03	3547	διῆλθε Γιβραλτάρ 1 Αύγ. διὰ Βούλονην
Δωρίς	'Ηλ. Χατζηλία	17	4604	διῆλθε Φεονάνδο Νορδίγκα 28 Ιουλ. διὰ Ηλέιτ
"Εθη	N. Γ. Λιθανοῦ	13	4521	έφθ. Ροζάριο 31 Ιουλ.
Ειρήνη Κυριακίδου	N. Γ. Κυριακίδη	22	3781	διῆλθε Βαλέντειον 5 Αύγ. διὰ Σιλύκο
Ειρήνη Ν. Ράλλιας	N. Δ. Ράλλια	08	3860	έφθ. Λοντόντερον 31 Ιουλ.
Ειρήνη Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	27	4164	άνεξ. Μπ. 'Αιρες 19 Ιουλ. διὰ Λάζ Πάλμας
Έκατονταρχος Δρακούλης	Γεώργ. Ν. Δρακούλη	18	5329	άνεξ. Τοντιζόριν 2 Αύγ. καὶ Σαμπάγκ 7 διὰ Δινδην εἰς Ιαπωνίαν 1 Αύγ.
Έλεγκω Α. Κυδωνιέως	Π. Κυδωνιέως	16	4129	άνεξ. Λάζ Πλάταν 1 Αύγ. διὰ Τενερίφαν
Έλένη	A. Καλλινίκου	18	5655	διῆλθε Τενερίφαν 5 Αύγ. διὰ Τενερίφαν
Έλένη	Δ. Λώς	01	1882	διῆλθε Κων/λιν 30 Ιουλ. διὰ Λιθόρο
Έλένη	Ρεθύμνη-Κουλονκοντή	21	1138	έφθ. Όδησσον 24 Ιουλ.
Έλένη Δ.	Δημοσθ. Δάμπταση	19	5260	έφθ. Βύλλαν Κ)τούσιον 31 Ιουλ.
Έλένη Τ.	Α. Τεργιάζου	97	3039	έφθ. Ζουγνούλδαν 1 Αύγ.
Έλένη Νικολάου	N. Νικολάου	20	4528	διῆλθε Τενερίφαν 5 Αύγ. δι' Ειρώπην
Έλισάδετ	άδ. Μαζαράκη	22	3553	έφθ. 'Αλεξανδρειαν 24 Ιουλ. καὶ Κ)λιν 6 Αύγ. διὰ Ρωσίαν
Έλλας	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	16	2081	έφθ. Βόλον 5 Αύγ. καὶ Πειραιᾶ 9
Έλλην	Στ. Εμπειρίκου	13	4577	διῆλθε Λάζ Πάλμας 7 Αύγ. δι' Ενδρόπιν
Έλληνικό	Παπαδημητρίου	04	3059	διῆλθε Κων/πολιν 28 Ιουλ. διὰ Ρουέν
Έλπις	I. N. Γουλανδρῆ	12	3651	άνεξ. Σάν Νικολάς 6 Αύγ. διὰ Λάζ Πάλμας
Έπαμ. Κ. Εμπειρίκος	νῖνών Έπ. Εμπειρίκου	27	4385	έφθ. Μοντεβίδεο 30 Ιουλ.
Έρημονδα	N. Τσατσόμοιρον	05	2715	έφθ. Νοβορωσσίσην 4 Αύγ.
Έύθοϊκός	Μαρή Εμπειρίκου	22	4792	έφθ. Δήλη 1 Αύγ. καὶ 'Αμβέρσαν 5
Έγγενα Καμπάνη	Γ. Ν. Εμπειρίκου	98	3470	διῆλθε Κων/λιν 6 Αύγ. διὰ Ρωσίαν
Έγγ. Σ. Εμπειρίκου	Στ. Εμπειρίκου	20	4882	άνεξ. Ντάρεν 9 Ιουλ. διὰ Ρόττερνταμ
Έγγενα Χανδρῆ	'Ιω. Χανδρῆ	20	4862	έφθ. Δουναρέγκην 3 Αύγ. καὶ 'Αμβέρσαν 9
Έγγονος	Σ. Λιθανοῦ	19	5627	έφθ. Γάνδην 28 Ιουλ. καὶ Τάιν 1 Αύγ.
Έδθαλία	άδ. Γουλανδρῆ	18	3553	άνεξ. Ντόρεν 30 Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
Έθρος	άδ. Λιθανοῦ	18	5283	άνεξ. Χαϊδόγην 20 Ιουλ. Sunda Strait 29 διὰ Ρούέν
Έρυμεδων	P. Δ. Μαρκεσίνη	04	3564	έφθ. Ρούέν 4 Αύγ.
Έύτυχιά	Γεωργ. Βεργωτῆ	13	5123	άργει Βενετίαν ἀπὸ 5 Σεπτ. 1932

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	"Ετος ναυπ.	Τόν. γκρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
"Ορος Κύνθος	«Τράμπ, Σο»	18	5188	έφθ. Μόζι 28 Ιουλ.
"Ορος Μυρτώ	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	19	5658	έφθ. Φιλαδέλφειαν 4 Αύγ.
"Ορος "Ολυμπος	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	20	5166	έφθ. Μόντρεαλ 3 Αύγ.
"Ορος "Ορθρυς	έτ. «Θησεύς» Α.Ε.....	19	4817	έφθ. Ρίον Ιανένδρον 6 Αύγ.
"Ορος "Οσσα	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	18	5201	έφθ. Κάρδιτς 3 Αύγ.
"Ορος Παρνασσός	I. Μαργαρώνη καὶ Σία...	15	3660	άνεξ. Σάνη Πέντρο 20 Ιουλ. διὰ Μαδέρας
"Ορος Πέρα	Κοσμέτου — Κουλουκουντή	18	5208	άνεξ. Νεσοτεά 3 Αύγ. διὰ Μαδέρας
"Ορος Πήλιον	έτ. «Θησεύς», Α.Ε.....	17	4592	διήλθ. Λάζ Πάλμας 6 Αύγ. διὰ Γένοβαν
"Ορος Πίνδος	«Τράμπ, Σο»	14	4810	έφθ. Μουζόραν 7 Ιουλ.
"Ορος Πεντελικόν	Κουλουκουντή - Κωστομένη	17	5791	έφθ. Port Courbet 1 Αύγ.
"Ορος Πρίονας	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	10	3986	έφθ. Μπ. "Αὔρες 26 Ιουλ.
"Ορος Ροδόπη	«Τράμπ, Σο»	19	5182	έφθ. Μπ. "Αὔρες Ρόδος 2 Αύγ.
"Ορος Ταύρος	«'Ατλαντικός» Α. Ε.	20	6696	έφθ. Κάρδιτς 5 Αύγ.
"Ορος Ύμηττός	Ρεθύμνη — Κουλουκουντή	21	6388	άνεξ. Χάμπτον Ρόδος 26 Ιουλ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Π. Μαργαρώνης	Δημ. Μαργαρώνη	18	4979	άνεξ. Γδύνια 6 Αύγ. διὰ Σπαλάτο
Παγασητικός	Μαρη̄ Έμπειρίκου	14	3477	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 10 Απρ.
Παγκρατίων	Δημ. N. Κουφός κλπ.	20	2012	έφθ. Κάρδιτς 1 Αύγ.
Παναγῆς	N. Λυκαρδοπούλου	20	5187	έφθ. Ρίτεα 24 Ιουλ. καὶ Βιζηπόρι 4 Αύγ. (δι' Αλεξάνδρειαν)
Παναγ. Θ. Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρον	12	5839	άνεξ. Πειραιᾶ 1 Αύγ. διὰ Μπάχ Μπλάγκαν
Πανάχραντος	B. καὶ I. Κουτσούκου....	15	4661	άνεξ. Ηρόδηντες 28 Ιουλ. διὰ Δούναβιν
Πάνις	A. Αναστασάτου	06	1781	άνεξ. Πειραιᾶ 4 Αύγ. διὰ Ρωσσίαν
Παντελῆς	K. Λαμποῦ καὶ I. Ποντικοῦ	11	3845	έφθ. Cabedelo 26 Ιουλ.
Παντιάς	άδελφ. Μαργαρώνη	12	5146	άνεξ. Νόρφολς 13 Ιουλ. διὰ Μπ. "Αὔρες
Παπαλεμός	Γ. Α. Γεωργιλή	10	3748	άνεξ. Ροζάριο 2 Αύγ. διὰ Σάντα Λούτσια
Πάραλος	K. A. Πετρούτση	06	3435	άνεξ. Πειραιᾶ 5 Αύγ. διὰ Ρωσσίαν
Παρθενών	άδ. Πειθῆ	08	3189	άνεξ. Αμβέρσαν 25 Ιουλ. διὰ Σαβόνναν, έφθ. 6 Αύγ.
Πάτρα	Τσαμπιράνη—Κων/νίδη	96	3256	διήλθεν Ούζαν 27 Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ, έφθ. 10 Αύγ.
Πέντε Άδελφοι	M. Διακάνη	10	4362	διήλθε Πιροβολάτρας 14 Αύγ. δι' Αβουμάσινθ
Περράκης Λ. Καμπάνης	κληρο. Λ. Καμπάνη	10	3584	άνεξ. Ροζάριο 15 Ιουλ. δι' Εύρωπην
Περσένς	A. Ανδρεάτου	18	5172	άνεξ. Μπ. "Αὔρες 28 Ιουλ. διὰ Τενερίφηαν
Πεσσάδες	Δ. Βαλαμάκη	17	1957	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 31 Μαΐου
Πεταλοί	Μαρη̄ Έμπειρίκου	17	5126	έφθ. Λίβερπολη 24 Ιουλ. (Είτα Λουδίνον)
Πετρολίνα (τάνκερ)	Π. Γηργούριδη καὶ Σία	10	657	εἰς πλόας Κ)ντζές — Ελλάδος (πετρέλαια)
Πετρούλ (τάνκερ)	έτ. «Τραναπετρόβιλ»	03	4634	έφθ. Ρόττερνταμ 5 Αύγ.
Πετράκης Νομικός	Π. Νομικοῦ	06	4418	έφθ. Κέαν 11 Αύγ.
Πέτρος I. Γουλανδρής	άδ. Γονιλανδρή	23	4693	διήλθε Φ. Νορδόνγια 11 Αύγ. δι' Ελλάδα
Πέτρος Νομικός	Π. Νομικοῦ	13	4044	άνεξ. Μπάχ Μπλάγκαν 27 Ιουλ. διὰ Πειραιᾶ
Πήγασος	Γ. N. Λουνόύδη	15	1795	έφθ. Πειραιᾶ 31 Ιουλ.
Πηλεύς	E. Χατζηλήια	28	4695	διήλθε Φ. Νορδόνγια 3 Αύγ. διὰ Πλέιτ
Πηγελόπη	Σ. Παραμυθιώτη	19	4786	άνεξ. Χάμπτον Ρόδος 30 Ιουλ. δι' Αργεντινήν
Πολέμης	I. Δ. Παλαιοκρασάς	09	1457	έφθ. Τσιτιταβέζιαν 29 Ιουλ. καὶ Πειραιᾶ 12 Αύγ.
Πόλι	M. N. Ροδάδη	97	2861	έφθ. Λαύριον 7 Ιουλ.
Πολύκτωρ	Γ. Δρακούλη	14	4077	έφθ. Μαρούλιν 20 Ιουλ.
Πολύμνια	E. Μιχαλιτσάνου	07	4937	διήλθε Πιροβολάτρας 29 Ιουλ. διὰ Τειβιταβέζιαν
Πόντος	νιὸι Γ. Γράτσου	12	4013	διήλθεν "Άδεν 6 Αύγ. εἰς Γαλλίαν
Πόπτη	Μιχ. Βερνίκου	96	1594	έφθ. Αλεξάνδρειαν 27 Ιουλ.
Ποσειδῶν	άδ. Πήττα	09	3895	άνεξ. Γδύνια 28 Ιουλ., Νίτον 6 Αύγ. διὰ Γένοβαν
Πρέκλα	Θ. Επιφανιάδη	12	1820	έφθ. Πειραιᾶ 31 Ιουλ. καὶ άνεξ. 7 Αύγ. διὰ Μαρούλιν
Προμηθεύς	εἰδὼν Αντ. Γιαννουλάτου	12	4340	έφθ. Μαρούλιν 3 Αύγ. καὶ Πειραιᾶ 12
Ρήνος	Λεων. Έμπειρίκου	11	4346	έφθ. Κ)λιν 26 Ιουλ., Βάροναν 28
Ρίτα	Γ. Πανά	01	2495	άνεξ. Βενετίαν 27 Ιουλ. δι' Οδησσόν, έφθ. 4 Αύγ.
Ρίτα Χανδρῆ	'Ιω. Δ. Χανδρῆ	14	4648	εἰς Μασσάδαν 10 Αύγ. ἐπὸ έζηδότωσιν
Ρόκος	«Ιόνιον» Α. E.	18	4781	διήλθε Πιροβολάτρας 23 Ιουλ. διὰ Πλέιτ
Ρόκος Βεργωτῆς	«Βεργωτῆς» Α.Ε.	19	5637	εἰς Αμβέρσαν ἀπὸ 24 Ιουλ. Επισκενή
Ρούλα	Μιχ. Καραγεώργη	99	1044	εἰς Βενετίαν 1 Αύγ.
Σαρωνικός	Μαρη̄ Έμπειρίκου	12	3548	έφθ. Χούλλα 30 Ιουλ.
Σίφνος	Θεμ. Σταφύλοπάτη	17	2290	άνεξ. Σεμπένιο 1 Αύγ. διὰ Μασσάδαν
Σοφίας Θεοδωροπούλου	Π. Θεοδωροπούλου	99	1518	διήλθε Κ)λιν 31 Ιουλ. διὰ Φιλαπίλλα
Σουλιώτης	Μαλάμου	17	4300	έφθ. "Ελειγυμποργικ 2 Αύγ. καὶ Στοχζόλμων 7
Σούνιον	Μαρη̄ Έμπειρίκου	19	3054	έφθ. Πειραιᾶ 30 Ιουλ. καὶ Θεσσαλίην 4 Αύγ.
Σπύρος	«Αίγαιον» Α. E.	18	5153	διήλθε Λορεντζα Μαρκές 4 Αύγ. διὰ Μόντρεαλ.
Στάμος	Δ. Φαρακού	14	3801	άνεξ. Ζάν Νιζούλας 3 Αύγ. διὰ Μόντρεαλ.
Σταύρος Κουμάνταρος	άδ. Σ. Κουμάνταρον	12	5528	έφθ. Πειραιᾶ 10 Αύγ.
Στέφανος Κωστομένης	E. Κουλουκουντή	11	5409	άνεξ. Όταρον 19 Ιουλ. διὰ Σιγκαπούρων
Στρυμών	Στ. Λιβανού	19	5250	έφθ. Μπάχ Μπλάγκαν 15 Ιουλ.
Στυλιανή	άδ. Πειθῆ	93	1828	εἰς Μασσάδαν ἀπὸ 29 Ιουν.
Σύλθα	A. Καλλέργη καὶ Σία	14	4202	εἰς Κούβαν 1 Αύγ. ἐπὸ φόρτωσιν
Τάκης	P. 'Αντύπα	04	1698	διήλθε Π. Σαΐδ 4 Αύγ. διὰ Βασσόφαν
Τάμεσις	Λεων. A. Έμπειρίκου....	14	3942	άνεξ. Βανετίαν 7 Αύγ. διὰ Γιάφαν, έφθ. 8
Τάνας	άδελφοι Συνοδίνοι	07	1545	άνεξ. Πειραιᾶ 12 Αύγ. διὰ Ρωσσίαν
Ταξιάρχης	άδελφοι Λαμού	13	4221	έφθ. Ροζάριο 7 Αύγ.
Τάσις	«Μυρτών» Α.Ε.	13	4706	άνεξ. Βίλλαν Κ)τούσιον 18 Ιουλ. διὰ Μαδέρας
Τάσσος K.	Έμμ. Καραβία	01	3634	διήλθε Κ)λιν 4 Αύγ. διὰ Αιθόρνο, έφθ. 9
Τζέννυ	'Ιω. Λιβανού	12	1859	άνεξ. Αμβέρσαν 31 Ιουλ.. Ουζάν 3 Αύγ. διὰ Τεργέστην
Τηλέμαχος	Γ. Δρακούλη	11	3562	έφθ. Αιθόρνο 6 Αύγ.
Τουρκία	έτ. «Ελληνική» Α.Ε.	09	1911	άνεξ. Αμβέρσαν 7 Αύγ. καὶ Αμβέρσαν 9 δι' Ελλάδα
Τρίαντα	Γ. Λεων & M. Γεωργιλή	00	4358	άργει Πειραιᾶ ἀπὸ 13 Ιαν. ΕΠΩΛΗΘΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΛΥΣΙΝ
Τρίτων	νιὸι Γ. Γράτσου	14	4211	έφθ. Γαλάτσι 26 Ιουν.
Τοιροπινᾶς	K. A. Τσιροπινᾶς καὶ Υιὸι	14	3895	άνεξ. Οδουράς 4 Αύγ. διὰ Αλεξάνδρειαν
Τώνης Χανδρῆς	I. Δ. Χανδρῆ	04	2689	διήλθε Αλγέριον 9 Αύγ. δι' Αλεξάνδρειαν
Υδραίος	A. Κουλούρα καὶ K. Ξένου	02	4476	άπει. Μπάχ. Μπλάγκαν 11 Ιουλ. δι' Ελλάδα
Υδρούσα	P. Χριστοπούλου	22	2038	έφθ. Τεργέστην 31 Ιουλ.

ΟΝΟΜΑ ΠΛΟΙΟΥ	ΙΔΙΟΚΤΗΤΑΙ	Έτος ναυπ.	Τόν. γηρ.	ΑΙ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑΙ ΕΙΔΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΤΩΝ
Φαέθων	άδ. Λιβανοῦ	13	4168	ἔφθ. Ζουγκονήδας 2 Αύγ.
Φαίαξ	Σπ. Παρασιθιώτη	15	7188	ἀνεχ. Γιοκοζάμαν 25 Ίουλ., Μουροζάν 30 διά Βαγκούνερο
Φανερωμένη	Α. Βλαχάρη	08	3501	παρέμενε Σάντα Φέ 1 Αύγ.
Φιλομήλα	Σ. Καταπόδη	98	3175	ἀνεχ. Δάντσιγκ 25 Ίουλ., Λάδσεντ 4 δι' Αγκώνα
Φλώρα	έτ. Π. Νομικοῦ	04	2980	ἔφθ. Χερσόνα 11 Αύγ.
Φλώρα Νομικοῦ	Λουκά Νομικοῦ	21	2012	εἰς Μερσίναν 1 Αύγ.
Φραγκούλα Β. Γουλανδρῆ	άδ. Γουλανδρῆ	18	5304	ἀνεχ. Μήτε 15 Ίουλ. διά Βινάλλα
Φρέδ	Κ. Δ. Καλαφάτη	07	4043	ἀνεχ. Αλεξανδρείαν 1 Αύγ. διά Θεοδόσιον, ἔφθ. 8
Φώτης	Ν. Λυκιαρδοπούλου	12	3507	ἀνεχ. Μπ. "Αύρες 24 Ίουλ. διά Β. Αμερικήν
Φωφώ Μακρῆ	Ι. Σ. Στρυμπουλάκη	03	1013	ἔφθ. Γαλάτσι 17 Ίουλ. φορτόνει
Χαδιώτης	έτ. «Κάσσος» Α.Ε.	29	4386	ἀνεχ. Βομβάην 18 Ίουλ. διά Maulmain
Χαράλαμπος	νιοί Ό.Αντ. Γιαννουλάτου	01	4389	ἀνεχ. Μελίλλαν 1 Αύγ. διά Σοῦσα προς Διαλύσιν
Χατζηπατέρας	νιών Κ. Χατζηπατέρα	19	3511	ἀνεχ. Δάντσιγκ 7 Αύγ. διά Βενετίαν
Χέλατρος	έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	3489	ἔφθ. Σύνορ 3 Αύγ.
Χίος	Σ. Περοή—Δ. Τσατσαρώνη	88	1356	ἔφθ. Γαλάτσι 16 Ίουλ.
Χλόη	Ν. Λυκιαρδοπούλου	28	4641	διήλθε Τενερίφφαν 7 Αύγ. δι' Ενέρωπην
Χρυσή	Π. Ι. Γουλανδρῆ	13	5367	ἀργεῖ Πειραιᾶ από 15 Ίουλ..
Χρυσόπολις	Έτ. «Κάσσος» Α. Ε.	14	5292	εἰς Χούλ. 10 Αύγ.
Ωκεανία	M. Καρίβαλη	07	4843	ἀνεχ. Λίβερπούλ 3 Αύγ., Φλόνιγκ 6 διά Στέττιν
Ωνάση Μαρία	'Αριστ. 'Ωνάση	15	4305	ἀνεχ. Σαβάνναν 20 Ίουλ., διά Γένοβαν
Ωνάση Πηνελόπη	'Αριστ. 'Ωνάση	16	5404	ἀνεχ. Μπ. "Αύρες 27 Ίουλ. διά Λάς Πάλμας
Ωνάση Σωκράτης	'Αριστ. 'Ωνάση	19	5439	ἀνεχ. Μπ. "Αύρες 3 Αύγ. διά Μπάζ. Μπλάγκαν, ἔφθ. 6
Ωρωπός	Μαρή 'Εμπειρίου	13	3475	ἀνεχ. Αιμέρσον 6 Αύγ. διά Βραΐλαν

ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΥΠΟ ΞΕΝΑΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Αιγαίον ('Αγγλικόν)	άδ. Κουρούκλη-Αθίνη & Σία	10	1673	ἔφθ. Χάϊφαν 24 Ίουλ. καὶ Χερσόνα 7 Αύγ.
Μαρία Ν. Ρούσσου	B. I. B. C.	09	3729	ἔφθ. Φάλμουνθ 31 Ίουλ. ΠΑΡΩΠΑΙΣΘΗ
Μαρτῆς ('Αγγλικόν)	Γ. Μ. Κουλουκουντή	94	2483	ἔφθ. Γένοβαν 9 Αύγ.
Μιρουτάνου ('Αγγλικόν)	Μινακούλη καὶ Σία	05	2539	ἀνεχ. Παλέρμο 24 Ίουλ. διά Ζουγκονήδας, ἔφθ. 31
Μυριάμ, ('Αγγλ.-τάνκερ)	B. I. B. C.	21	7012	ἀνεχ. Πρέστον 2 Αύγ. διά Φιλαδέλφειαν
Νέλσων, ('Αγγλικόν)	Σταύρ. Χριστοφορίδη	96	1437	ἔφθ. Μασσάβαν 23 Ίουλ.
Νικόλαος Πήττας, ('Αγγλ.)	άδ. Πήττα	12	1864	ἀνεχ. Λιβόρο 13 Αύγ. διά Ρωσσίαν
Νοέμη—Τζούλια ('Αγγλ.)	A. Μινακούλη—Ρουσάνσκη	95	2499	ἀνεχ. Λιβόρο 2 Αύγ. διά Ζουγκονήδας
Όλτύλ, (Ρουμανικόν)	A. Βλάσσος	20	4308	ἔφθ. Γδύνια 9 Αύγ.
Πράχοβα (Ρουμανικόν)	A. Βλάσσος	22	3609	ἔφθ. Σαλέρνο 2 Αύγ.
Σάν Νικόλα, ('Ιταλικ.)	N. Σταματίου	79	677	εἰς πλόας Κνιτζής — Αίγαγρον
Σιρέτουλ, (Ρουμανικόν)	A. Βλάσσος	12	3629	ἔφθ. Σπέτζιαν 27 Ίουλ.
Τουσσίκα ('Αγγλικόν)	K. Λασκαρίδη — A. Δάλλα	03	1828	ἔφθ. Χάϊφαν 1 Αύγ.
Τρεγκόδναν (Αίγυπτο)	K. Ξενία καὶ Υτῶν	03	3075	ἀνεχ. Μασσάβαν 30 Ίουλ., Ηερίμ 1 Αύγ. διά Μογαντίτιον
Φοῖνιξ (Γαλλ.-τάνκερ)	Γαλάνης κλπ.	20	5920	εἰς Βόρ. Γαλλίαν ὑπὸ παραλαβήν
Brynnel, ('Αγγλ.)	K. H. Λαιμού	12	4707	"Ιδε: «ΜΑΡΙΑ Λ.» σημαία 'Ελληνική
Corbeach, 'Αγγλ.	A. Λουζη	13	1569	ἀνεχ. Μπάρου 3 Αύγ. δι' Οπόρτο
Melville, (Νορβ.-τάνκερ)	"Ελληνες ἀγορασται	13	6987	"Ιδε: «ΙΩΑΚΟΣ», σημαία 'Ελληνική
Nordeflinge, 'Αγγλ.	"Ελληνες ἀγορασται	13	3146	ἔφθ. Μελίλλαν 3 Αύγ.
Tregonell ('Αγγλ.)	"Ελληνες ἀγορασται	18	5249	εἰς Τρούπον ὑπὸ ἐπιμεροησιν
Westhope, ('Αγγλ.)	A. Κουλούθουν	18	5687	ἔφθ. Μπλάσθ 2 Αύγ.

FR. PLATEN,
ANTWERP, BELGIUM.

STEVEDORE, CHECKWEIGHER & SAMPLER

ESTABLISHED 1903.

General Stevedore, Contractor, Cargo Superintendent, Sworn Weigher and Sampler.

Telegraphic Address—SOBIET, ANTWERP.

Postal Address, 20, Quai Godefroid, ANTWERP.

Codes Used :—A. B. C. 5th Edition, and Scott's.

Telephones:—Office No 22733.—Quay No 136 No 22014